

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; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 8-10 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Mcutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 943

SUMARIO:

Página artística: Ermida de Nossa Senhora da Piedade, Serra da Louzã. — Viajar... pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — O Trafego dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA. — Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. — O Caminho de Ferro e a Camionagem. — Portugal grande país de Turismo, pelo Dr. AUGUSTO CUNHA. — O Cabo dos Açores. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — Porto do Lobito. — Capitão Carlos de Melo. — Uma página do meu jornal, pelo Dr. AUGUSTO D'ESAGUY. — Negociabilidade dos Títulos de Transporte por Caminho de Ferro. — A Ponte monumental de Sidney, pelo VISCONDE D'ALCOBAÇA. — Parte Oficial. — O que todos devem saber. — Ha quarenta anos. — Major Miguel Bacelar. — Dr. Jacinto Carreiro.

1933

ANO XLVI

1 DE SETEMBRO

NUMERO 1097

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 SAMPAIO
Eng.º ARMANDO FERREIRA
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

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
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. ARMELIM JUNIOR
Dr. ALFREDO BROCHADO
Dr. JACINTO CARREIRO
DR. AUGUSTO CUNHA

DELEGAÇÕES

Espanha — A MASCARÓ
Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
ESPAHHA (>) ps. ^{as} . . .	35.00
FRANÇA (>) fr. ^{os} . . .	100
AFRICA (>) . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (tri- mestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrasados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 20158
DIRECÇÃO 2 7520

VIAJAR...

BASTAS vezes tem vindo a lume na nossa revista o elogio da Viagem. É natural. A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tem naturalmente no seu programa o incitativo ao turismo, intimamente ligado à vida ferroviária.

Hoje porém não é uma excursão, em combóio, ou um expresso popular, que nos vai servir de tema às considerações que vamos fazer.

Pelo contrário foi no mar, que colhemos novas impressões para reclamar para todos o direito *de viajar*.

Sem se viajar, não há instrução completa, nem mesmo educação. Dilatar as fronteiras da nossa visão e dos nossos conhecimentos é dilatar as fronteiras do espírito... A viagem deve ser para todos... e esta opinião formulou-se mais segura quando na Madeira, encontrámos um barco inglês, com 800 operários em excursão de férias! Quere dizer, todos que ainda julgam que esses cruzeiros e viagens de recreio que andam pelo mundo são de milionarios, estão enganados pois hoje a viagem, nalguns países é acessível a todas as bolsas, faz parte do repouso fisico e do desenvolvimento intelectual do povo!

Esses operários durante o ano cotizam o necessário para o cruzeiro. Embarcaram. Foram aos portos onde também vão os ricos. Foram aos mesmos hoteis — com refeições mais modestas e previamente estabelecidas de acôrdo com o preço e situação dos excursionistas — admiraram os mesmos panoramas e os dons que a Natureza criou... para uso e gôso de todos.

Neste capítulo excursões estamos, benza-nos Deus, bastante atrasados. As Companhias de Caminhos de Ferro, ainda recentemente tem mostrado sua actividade louvavel, mas nada mais ha feito. Se dissermos que só agora, uma entidade particular e sem intuitos de lucros, o Automovel Clube de Portugal, realisou a 1.ª excursão por mar, (isto num paiz de navegadores!...) não se acredita. Desde o Gonçalo Zarco, que os portugueses... não tinham voltado à Madeira em excursão... Porquê? Falta de iniciativa? Falta de interêsse?... Excesso de comodismo?

E a Madeira é uma maravilha da natureza, que tão pródiga foi para nós! Maravilha que os estrangeiros admiram, gosam e cubiçam e nós indiferentemente desconhecemos .. e desconhecemos em grande parte, diga-se, porque os Caminhos de Ferro não chegam até lá e os navios, mesmo os nacionais, são carissimos, incompreensivelmente cáros!

Viajar... viajar mesmo na nossa terra, é uma grande lição viva de factos, coisas e costumes. Tudo quanto seja estimular o gôsto pela viagem é louvavel e aplaudivel.

Façamos nós tambem a propaganda da viagem, principalmente da viagem para os que mais trabalham, para os que dispõem de poucos capitais, e, mais precisam de instrução e das lições vivas da natureza e da humanidade.

ARMANDO FERREIRA

O TRAFEGO

DOS

CAMINHOS DE FERRO

DO

NORTE DE PORTUGAL

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA

OS inimigos da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, ou antes do seu activo e inteligente fundador, o sr. Eduardo Plácido, desencadearam contra ela insistente e livre campanha cavilosa. Auxilia-os, com a sua apaixonada parcialidade, o sr. engenheiro Jales Guimarães, que acamarada no mesmo jornal com a turba desprezível de insultadores cobardemente anónimos.

Nesses ataques é alvo de violentas detracções a exploração das linhas da Póvoa, Guimarães e Tamega.

A melhor resposta a êsses ataques é a análise dessa exploração, no período decorrido desde a fundação da Companhia do Norte.

Foi em 10 de Dezembro de 1926 que a Companhia da Póvoa resolveu incorporar-se na de Guimarães, que nesse mesmo dia deliberou trocar a denominação pela de *Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal*. Os estatutos desta, de 14 de Janeiro de 1927, foram aprovados pelo Govêrno em 25 do mesmo mês.

Os decretos-leis n.^{os} 12.568 e 12.988 de 26 de Outubro e 23 de Dezembro de 1926 haviam concedido à Companhia que resultasse da fusão das duas, as linhas da Trófa à Senhora da Hora, da Boa Vista à Trindade (já concedida antes), da Póvoa por Espozende, Barcelos e Braga a Guimarães com a condição de alargamento da via da Póvoa e construção de um troço independente de Louzado à Trofa para que substituisse a via comum à linha do Minho entre aqueles dois pontos.

A todas essas linhas era dada a garantia de anuidade ao juro de 9.º/º.

Celebrou-se em 8 de Agosto de 1927 o respectivo contracto, alterado sucessivamente pelos de 14 de Março e 8 de Agosto de 1929 e 28 de Janeiro de 1930, baixando o juro para 7,5 %.

É pois o ano de 1926 o primeiro em que de facto se efectuou a união das duas Companhias sob a hegemonia da mesma administração.

Nesse ano de 1926 empreenderam-se os estudos das novas linhas e dispendiosos trabalhos de consolidação, reforço e melhoria das existentes, principalmente da da Póvoa, e do material circulante.

Houve ainda nesse ano a grêve inglesa nas minas de carvão, que ocasionou à exploração cerca de 279 contos de aumento de despesa.

Reuni no mapa sinotico adiante publicado os dados estatísticos relativos à exploração dos anos de 1926 a 1932.

Só em 1932 variou a extensão explorada com a abertura da linha da Trofa à Senhora da Hora em fins de Abril.

O percurso dos comboios, que fôra de 584.000 kms. em 1925, elevou-se rapidamente a 611.000 em 1928 pela melhoria da exploração, á qual correspondeu a elevação do número de passageiros de 1.582.000 em 1925 a 2.020.000 em 1929.

A tonelagem de grande velocidade foi sempre diminuindo, mercê da maior rapidez dos transportes, e a da pequena velocidade, que fôra de 104.600 toneladas em 1926, subiu até 138.200 em 1928.

As receitas (tráfego e fora do tráfego), que em 1925 haviam somado 6.636 contos e 6.549 em 1926, atingiram 7.036 em 1928 e 6.901 em 1929. Começou então a diminuição, descendo a 6 121 em 1930 e caíndo rapidamente para 5.182 em 1931, pois foi na segunda metade de 1930 que se acentuou em todas as linhas do país a queda das receitas. Se em 1932 subiram para 6.098 contos, foi êsse aumento de 916 devido á abertura da nova linha.

As despesas, que em 1925 haviam sido de 5.892 contos, elevaram-se a 6.218 em 1926 por efeito das melhorias na linha e material; atingiram o máximo de 7.036 em 1928 e desceram sucessivamente a 5770 em 1930, em que atingiram o mínimo, elevando-se a 6.573 em 1932 pelo aumento da extensão explorada.

O percurso de comboios, que no intuito de melhorar a exploração se elevara a 611.000 km. em 1928 e 607.000 em 1929, desceu ao mínimo de 562.000 em 1931 para subir, pela abertura da nova linha, a 756.000.

A receita liquida, que fôra de 321 em 1925 e 298 em 1926, subiu até 469 em 1929, para descer a 352 em 1930 e tornar-se negativo o saldo em 1931 e 1932, em que foi, respectivamente de - 813 contos e - 475.

Em vista do aumento de receitas no primeiro quadrimestre de 1933, é de esperar que no ano corrente não haja «deficit». Logo que se abra o troço Boa Vista-Trindade, o que se podia fazer dentro de poucos meses, o tráfego, e portanto as receitas, tomarão considerável incremento.

A ligação directa da linha de Guimarães com Porto e Leixões permite vencer a camionagem em muitos transportes, o que já se faz sentir. Finalmente, a independência da linha da do Minho contribuirá muito para melhoria do serviço e aumento do tráfego de passageiros.

A crise de exploração das linhas da Companhia do Norte é pois passageira, podendo-se prever para futuro próximo avultadas receitas liquidas.

Continuando na nossa análise, vemos que a receita por quilometro de via, que chegou a ultrapassar 58 contos em 1927, foi descendo até cair em 43,1 contos, mas apesar da abertura do novo troço, em si pouco produtivo, as facilidades dadas à linha de Guimarães elevaram já a média quilometrica, em vez de a fazer baixar.

A despesa, que foi reduzida desde 1930, desceu ainda em 1933, em que atingiu o mínimo.

A receita por quilometro de trem, que era de 14\$90 em 1925, desceu pelo aumento do percurso, como era de esperar, baixando em média a 11\$00⁰⁰ até que em 1933 desceu a 8\$10.

A receita liquida conservou-se, porém, quasi constante e igual a \$60 e só em 1931 baixou rapidamente ao «deficit» de - 1\$50, já atenuado para - \$60 em 1932.

Em 1931 houve baixa de cerca de 200.000 passageiros e de 4.400.000 passageiros quilometricos em relação a 1929.

A tonelagem de g. v. caiu cerca de 900 t. e a p. v 33.000, mas já em 1933 se recuperaram 13.000.

Alem dos *deficits* de exploração dos ultimos dois anos tem tido a Companhia que preencher os da Caixa de aposentações, á qual dá valioso subsidio anual sob a forma de cendencia de certas receitas.

Somaram esses «deficits», de 1926 a 1932, 851 contos, que juntos ao da exploração, 1283 e aos da linha do Tamega, 1367, perfazem o total de 3.506 contos, com o qual ha que encontrar apenas 170 pagos pela C. P., o que reduz o total a 3.336.

É formidável essa soma de prejuizos, que devem ser atenuados pela comparticipação do Estado nos *deficits* da da linha do Tamega.

Os da Caixa provêm das excessivas concessões feitas em tempo pelas duas companhias.

Resta apenas frisar que os *deficits* de exploração da linha do Tamega sob a administração do Estado subiram a 740 e 838 contos nos anos de 1924 e 1925, e na gerência da Companhia do Norte atingiram o maximo de 345 contos em 1930 e

nos dois anos posteriores foram 290 e 233. Analisem, miudamente, o mapa publicado, os leitores familiarizados com a estatística ferroviária e digam depois se se póde acusar de esbanjadora uma exploração cujas vicissitudes correspondem ás do trafego, em coincidência com um período de profundas melhorias das linhas e do material.

A crise ultimamente atravessada é passageira e pode-se prognosticar com segurança a sua substituição por novo período de vida desafogada.

Mapa sinotico das receitas e despesas de exploração da Companhia do Norte de Portugal

(1926 - 1932)

ANOS	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Extensão explorada (Km.)	120	120	120	120	120	120	138
Percurso dos comboios (Mil Km.)	438	355	611	607	569	562	756
Receita (Contos)	6 549	7.036	6.901	6.481	6.121	5.182	6.098
Despesa »	6.218	6.738	6.496	6.012	5.770	5.996	6.573
Receita líquida »	321	298	405	469	352	-813	-475
Receita por km. via »	54,5	58,6	57,5	54,0	51,0	43,1	44,2
Despesa » » » »	51,8	56,1	54,1	50,1	48,1	50,0	47,7
Receita líquida por km. via »	2,7	2,5	4,3	3,9	2,9	-6,8	-3,5
Receita por km. trem (escudos)	14,9	12,7	11,3	10,7	10,8	9,2	8,1
Despesa » » » »	14,2	12,1	10,6	9,4	10,1	10,7	8,7
Receita líquida por km. trem »	0,7	0,6	0,7	0,6	0,6	-1,5	-0,6
Numero de passageiros (mil)	1.614	1.921	2.018	2.020	2.008	1.820	1.866
G. V. (mil ton.)	10,3	12,8	9,4	8,0	7,6	6,7	6,0
P. V. » »	104,6	138,0	138,3	131,3	119,6	93,5	106,8
Passageiros quilom. (mil)	25.529	23.039	28.271	28.154	26.780	23.776	28.268
G. V. quilom. (mil ton.)	334	299	291	237	245	177	209
P. V. » » »	2 911	3.606	3 548	3.497	3.116	2 481	3.224
Percurso medio passageiros (Km.)	—	—	14,0	13,8	13,3	13,0	13,8
Deficit da Caixa de aposentações (Contos)	3	66	25	146	170	225	216
Deficit da linha do Tamega (Contos)	—	—	191	259	345	289	283

A estes dados referentes ao trafego juntarei um mapa sinotico dos Balanços da Companhia de 1927 a 1932, bastante elucidativo.

ACTIVO

ANOS	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Estabelecimento (contos)						
Linhas da Povoia e Guimarães.	2.501	2.501	2.501	2.646	2 715	2.720
Alargamento	—	—	—	796	870	874
Segunda via.	—	—	—	—	—	717
Trofa à Senhora da Hora.	—	—	—	4.182	12.186	15.536
Boa-Vista Trindade	—	—	—	—	3.427	9.509
Material circulante	7.404	7.404	7.404	9.843	14.045	14.088
Máquinas e ferramentas.	314	315	315	445	445	445
Total.	10.219	10.220	10.220	17.912	33.687	43.889
Imoveis	363	363	363	363	363	363
Abastecimentos	993	704	764	1.552	786	782
Disponibilidades	104	144	1 041	2.794	2.538	891
Carteira						
Carteira — Obrigações	22	22	22	3.825	22	4.323
» — Acções	—	—	—	—	—	
Estudos de novas linhas.	—	619	701	469	524	401
Estado — c/ garantia de juro	—	—	—	—	—	1 125
Juros intercalares.	—	—	247	1.118	737	—
Amortisação de obrigações.	—	—	1	9	3	—
C/ correntes	—	—	2.592	1 320	—	—
Valores em depósito.	82	82	44	44	44	285
Lucros e perdas	—	—	—	—	983	948
Total.	12.335	12.156	15.997	29.406	39.684	53.007

PASSIVO

ANOS	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Capital	1.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Obrigações						
Povoa e Guimarães	1.694	1.677	1.659	1.641	1.621	1.600
Trofa 9%	—	—	5.500	5.500	5.500	5.500
» 7,5%	—	—	—	8.000	13.776	13.758
Boa Vista 7,5%	—	—	—	6.000	6.000	14.951
	1.694	1.677	1.659	21.141	26.897	35.809
Reservas						
Legal.	118	135	176	238	284	284
Para amortizações	109	109	109	109	109	1.450
» renovações de material (Estado).	—	3	6	9	12	15
» aquisição de material e obras	3.147	2.775	2.218	1.801	1.801	812
» diferenças cambiais	77	77	77	—	—	—
	3.451	3.099	2.587	2.157	2.206	2.562
Contas credoras						
Dividendos a pagar	37	44	52	47	69	8
Cupões » »	118	71	121	133	108	918
Fianças	70	69	64	62	62	61
C/ correntes	5.369	1.310	—	—	5.023	5.239
Juros a vencer.	—	—	—	—	—	1.155
Amortisação de obrigações.	—	—	—	—	—	2
Letras a pagar.	—	—	—	—	—	1.164
Caixa de aposentações	465	465	356	356	276	215
	6.059	1.959	593	593	5.537	8.762
Garantias a reembolsar	—	—	—	—	—	589
Valores depositados	11	11	44	44	44	285
Lucros e perdas	173	409	614	468	—	—
Total.	12.335	12.156	15.997	29.406	39.684	53.007

Vemos no ano de 1932 as quantias immobilizadas em cada linha, achando-se o total da respectiva conta de estabelecimento em 43.889 contos, que abrange o custo das antigas linhas e o do material circulante, elevado de 7.404 contos em 1929 e nos anos anteriores a 14.083 em 1932. Devemos notar que as verbas correspondentes a antigas linhas representam dispendio em oiro.

Os imóveis, prédios do dominio privado da Companhia, não variaram. Os abastecimentos sofreram variações, como é natural.

Na carteira figurou em 1930 quantia avultada de obriga-

ções que pela venda desapareceram do activo, em 1932 figuram as acções compradas à Mundial.

A verba de estudos chegou ao máximo em 1929 e foi diminuindo pela transferência de parte do seu custo para o das linhas em construção.

No passivo vemos o capital elevado de 1.000 a 5.000 contos em 1928.

As reservas tiveram oscilações, como é natural.

As contas crédoras, que eram de 6.059 em 1927, desceram até 593 em 1929 para se elevarem em 8.762 contos em 1932.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Não se realizou a anunciada assembleia geral

Foi marcada uma assembleia geral extraordinária da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, Companhia para a qual o Governo nomeou há dias, uma comissão administrativa a fim de gerir os seus negócios.

Essa assembleia não se efectuou em virtude de ter

sido proibida pelas autoridades, como foi comunicado aos accionistas pelo presidente da comissão administrativa sr. dr. Monteiro de Barros.

Em virtude do ocorrido, um grupo de accionistas dirigiu-se ao cartorio do notário dr. Santos Gomes, na R. Aurea, a fim de lavrar o seu protesto notarial contra a determinação citada.

A comissão de protestantes tinha à sua frente os nomes dos srs. dr. Bustorff da Silva, Francisco de Melo Breyner, Manuel Ferrão Castelo Branco, dr. Jacinto Furtado, Eduardo Perestrelo Vasconcelos, Fernando Waddington, Hermani de Moser e dr. José Fontes Pereira.

O CAMINHO DE FERRO E A CAMIONAGEM

DE A Voz transcrevemos, com a devida venia o artigo que se segue que foi também transcrito do nosso brilhante colega *O Volante*.

Efectivamente, não se compreenderia que a C. P. não pudesse, a exemplo do Vale do Vouga, e de outras Companhias, montar «a sua camionagem». Como menos se compreende que possa ser discutida a liberdade que o sr. Eng. Carlos Santos tem de aceitar o lugar de chefe desses serviços.

Muito grata deve estar a camionagem á comissão que elaborou o Regulamento que lhe garante condições de vida, que não tinha, e muito bem está fazendo a C. P. protegendo e auxiliando com a sua colossal organização a camionagem aliada, e que trabalha pelo fomento da economia dos meios de transporte.

«O sr. engenheiro Carlos Santos presidiu, como se sabe, á Camara Sindical dos Comerciantes de Automoveis e Industrias Anexas de Lisboa. Nesse lugar que — diga-se de passagem — desempenhou com notavel proficiencia e acerto, teve uma preocupação dominante, quasi unica: organizar a camionagem. Como? Tentando dar-lhe uma unidade que não tinha, procurando dar-lhe, com essa unidade, uma fôrça que fôsse a base essencial do seu desenvolvimento. Só assim — entendia, e muito bem — essa industria, com autoridade, fazer valer os seus direitos, ao mesmo tempo que destruia um dos mais sólidos argumentos dos seus competidores — os caminhos de ferro — que a acusavam precisamente — para fazer vingar as suas pretensões — dessa manifesta falta de organização.

Nessa sua acção demonstrou o sr. Carlos Santos os seus melhores intuitos de servir a camionagem. Só por má fé se pôde negá-lo.

Baldados esforços, porém, foram os seus. A camionagem, desunida e sobretudo mal orientada, não compreendeu esses intuitos, por ignorancia ou por errada conveniencia — e preferiu, muito lamentavelmente, continuar a arrastar a mesma vida incerta e cheia de dificuldades que, se não fôsses as circumstancias se terem modificado como depois se modificaram, a teria levado, num futuro bem proximo, a um descalabro e uma ruina irremediaveis — para ela e para a economia do país.

Mas não foi ainda, á frente da Camara Sindical, que o sr. engenheiro Carlos Santos pôde prestar á camionagem os maiores serviços. Foi como memb.o da comissão official encarregada de estudar o problema da conjugação dos nossos meios de transporte e que elaborou, depois, o regulamento

da camionagem que, quasi integralmente, foi há pouco convertido em lei do país. Aí, dentro dessa comissão, a sua luta em prol dessa industria, pode considerar-se, sem exagêro — muitos o sabem, verdadeiramente leonina. A camionagem encontrou então nele, mais uma vez, um dos seus grandes defensores.

Defendendo, «á outrance», os seus pontos de vista — que eram, na sua essencia, os dessa industria — o sr. engenheiro Carlos Santos foi tão longe no seu entusiasmo e no seu ardor, que chegou a ter um conflito com os representantes dos caminhos de ferro dentro da comissão. Isso levou-o, numa attitude muita digna, a demitir-se, só tendo voltado á comissão, tempos depois, por convite especial do actual ministro das Obras Publicas.

Dessa sua acção energica, alguma coisa de bom, de facto, resultou para a camionagem, pois se o actual regulamento ainda não satisfaz plenamente essa industria, muito pior para ela teria certamente ficado, se não fôsse a intervenção, dentro da comissão, do sr. engenheiro Carlos Santos e ainda dos dois delegados da camionagem, respectivamente os srs. engenheiro Mancelos e José Manuel de Orey.

Não se compreende nem se justifica, portanto, — a nosso ver — a campanha persistente que sabemos que vem sendo movida ao sr. engenheiro Carlos Santos. Essa campanha tem uma origem: ter sido esse senhor nomeado director dos serviços de camionagem da C. P.. Nada, no entanto, menos justo. Se a C. P. o escolheu para esse lugar é porque, de facto, reconheceu nele competencia e valor. Ora se o sr. engenheiro Carlos Santos já não pertence á Camara Sindical; se inclusivamente deixou de ser comerciante de automoveis; se, portanto, não tem qualquer interesse ligado á camionagem, porque não havia de aceitar esse lugar, uma vez que tem, de alguma forma, de aplicar a sua actividade? Só porque vai dirigir um serviço de camionagem de uma emprêza ferroviaria? Mas essa empreza terá de subordinar-se, com todas as outras, a um regulamento que é lei do país, em que a sua acção, no que respeita a camionagem, está perfeitamente limitada. Não será assim?

Não se deve portanto o sr. engenheiro Carlos Santos importar, por inconsistente, alem de injusta, com tão acintosa campanha. Devem bastar-lhe os que o conhecem, os que têm podido admirar as suas qualidades de trabalho, para lhe prestarem justiça.

Porque se a C. P. lhe confiou esse lugar — como poderia ter confiado a qualquer outra pessoa dentro da camionagem — foi precisamente porque reconheceu, na maneira inteligente como o sr. engenheiro Carlos Santos procurou sempre fazer progredir essa industria, que ele é uma das pessoas que, em Portugal, melhor podem dirigir os serviços desse meio de transporte.

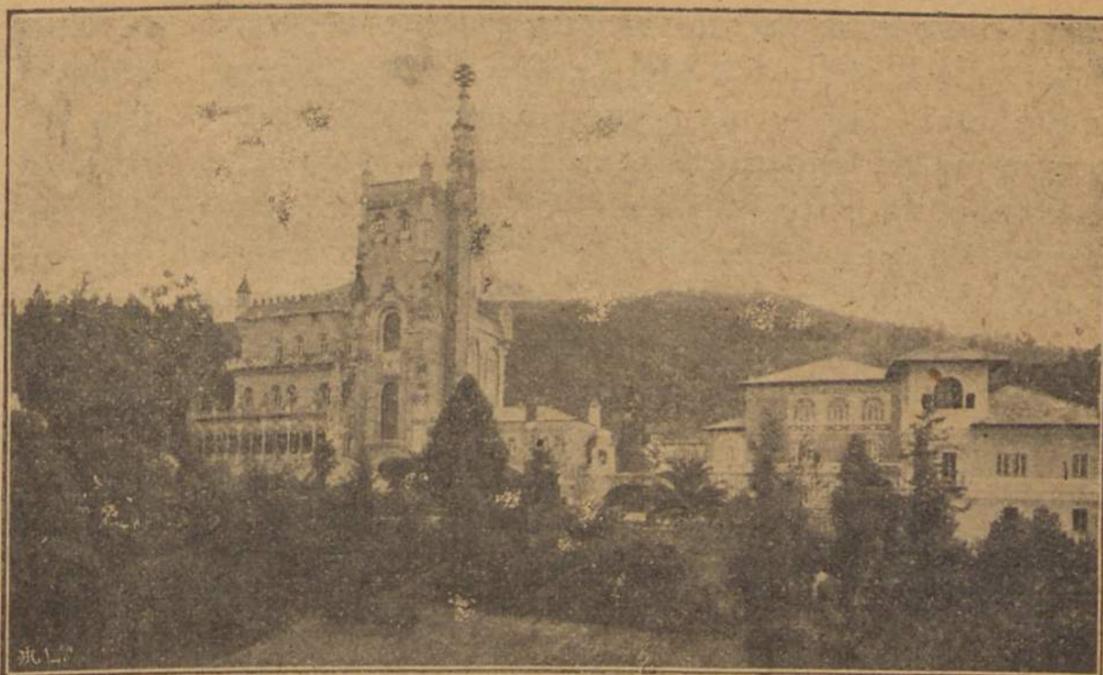
Mas — sabemos-lo bem — não são os camionistas que o atacam. Não — porque estes sabem bem quantos serviços deve a sua industria a esse homem. São uma, duas, quando muito três duzias de pessoas que, por má fé ou por despeito, não podem perdoar ao sr. engenheiro Carlos Santos ter aceite um lugar na C. P. — lugar para que, só por ter demonstrado um valor que outros não possuem, ele certamente foi convidado.. »

PORTUGAL GRANDE PAÍS DE TURISMO

Pelo DR. AUGUSTO CUNHA

II

A CURIA



BUSSACO

Palace Hotel e jardim

NO propósito de demonstrar numa série de artigos a importância de Portugal como grande país de turismo, pela sua situação e pelas suas condições e valores próprios, cumpre não só analisar e apreciar todas as suas riquezas inaproveitadas, mas focar também aquelas que podem demonstrar já, por uma forma brilhante, a tese que nos propomos.

Assim a demonstrar a exuberância das nossas condições naturais capazes de rapidamente compensar um esforço bem orientado, está a Curia, que apesar da sua recente exploração se tornou em poucos anos modelar e podia considerar-se uma estância termal perfeita em qualquer parte do mundo.

Situada também num esplendido lugar de irradiação e de turismo, no coração de Portugal, quasi á mesma distância das duas principais cidades do país e dos centros mais populosos, poude em curto espaço, mercê de uma sábia propagação e da tenacidade e esforço de boas vontades que se conjugaram para o seu desenvolvimento, tornar-se numa das nossas mais importantes e frequentadas estâncias termas.

Não foi estranho a este rápido desenvolvimento, o grande im-

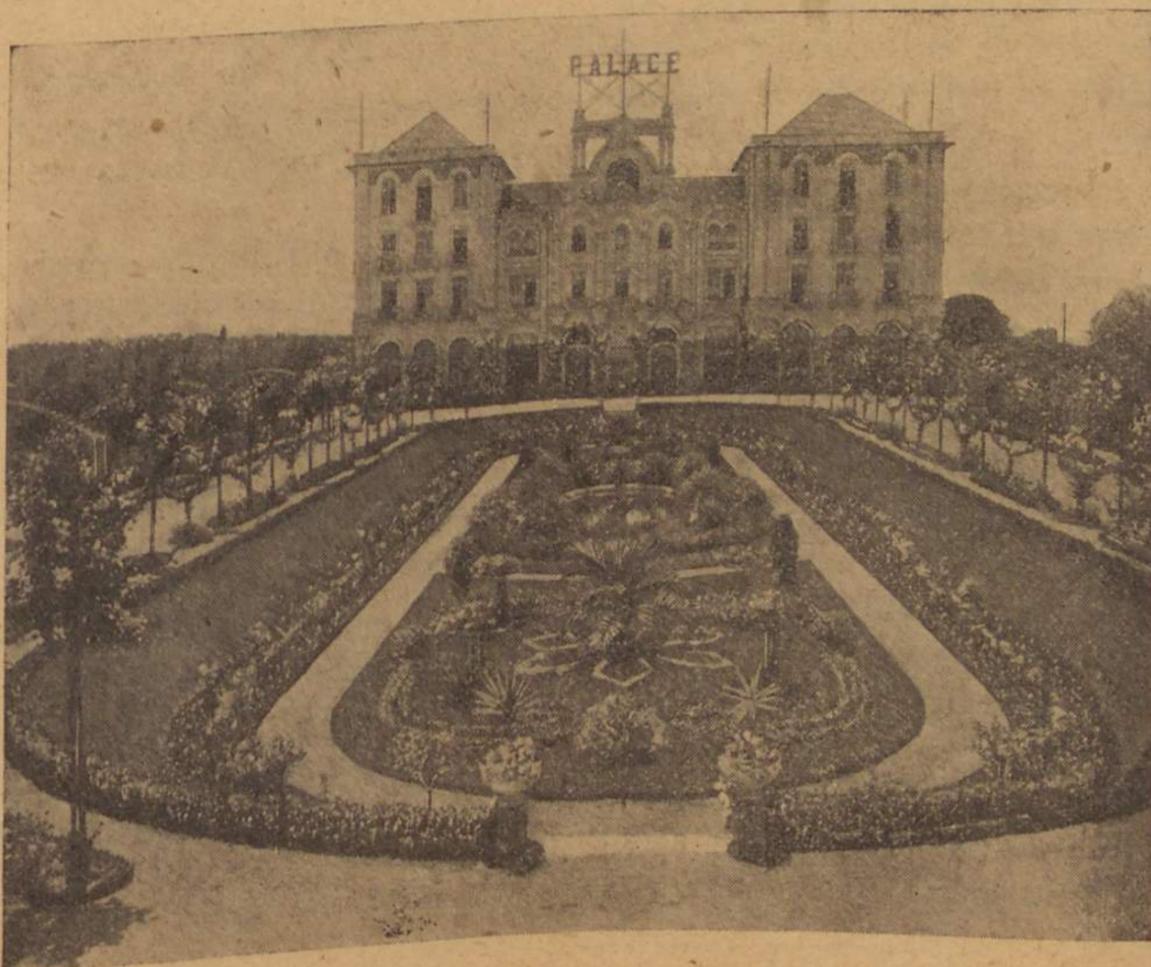
pulso dado pelos hoteleiros que ali se fixaram e que deram no seu conjunto o indispensável complemento a essa obra, dotando-a com o número de hotéis, que pela sua lotação e apetrechamento, dão ás termas a faculdade de receber os turistas de todas as posses e categorias, desde as mais modestas ás mais elevadas camadas sociais, desde os menos exigentes aos que possam desejar os mais completos e civilizados requintes do conforto moderno.

Porque na verdade nenhuma água medicinal por mais eficazes e miraculosas que sejam, podem conseguir estabelecer completamente uma corrente de aqúistas, se não tiverem a completar-lhe os benefícios terapeuticos e numero e a qualidade suficiente de hotéis e de atractivos, que lhes deem o conforto e o prazer que são os necessários complementos duma cura e constituem já hoje para todos,

uma das principais razões para as frequentar.

E sôb este aspecto a Curia oferece tudo o que um turista por mais habituado a viajar é a frequentar grandes hotéis e grandes centros de turismo possa precisar ou exigir.

Desde os hotéis mais modestos aos mais luxuosos, desde os que ficam mais próximos do balneario e quasi no



CURIA

Palace Hotel e jardim

coração do parque, até aos que procuraram como o Grande Hotel e o Hotel da Boa Vista um horizonte mais vasto, oferecendo das suas janelas o panorama do lago que é o maior de todos os lagos artificiais da península e até aos que ficam a dois passos do parque como o Hotel das Termas, o Hotel do Parque, o Hotel Rosa, o Hotel Santos e finalmente, e porque os últimos são sempre os primeiros, o Palace Hotel cuja entrada fica fronteira aos portões do parque e cujos jardins e campos de jogos se estendem até à estação da Curia, paragem obrigatória de todos os combóios, em todos êles os mais variados gostos quer de situação, quer de altitude, quer de conforto, comodidade e tratamento, podem ser satisfeitos completamente.

É portanto justissimo pôr sempre em destaque, a acção de todos os hoteleiros portugueses que concorrem, mais do que qualquer outro factor, para a causa nacional do turismo, uma das mais patrióticas, importantes e dignas de aplaudir e secundar.

Na verdade um país sem bons hotéis é uma casa mal instalada, sem salas de receber.

E todos sabem a importância que numa casa tem a sala de visitas perante os estranhos. É ela que nos dá o índice seguro, perfeito, imediato, do gosto, das qualidades, da maneira de viver, do grau de civilização e de cultura dos seus proprietários.

Felizmente que entre nós se começa já a reconhecer o valor e a importância que as coisas do turismo têm para cada país sôb o ponto de vista internacional e mesmo sôb o ponto de vista económico e financeiro.

Numerosos artistas e quasi todos os jornais e revistas portuguesas, estão há muito empenhados nessa campanha, em que convém prosseguir, em que não se deve arrefecer de entusiasmo, porque só é benéfico e salutar tudo o que procure engrandecer-nos neste campo.

Assim é dever de todos nos secundar e aplaudir todas as iniciativas tendentes a pôr em destaque e em relêvo, a importância deste assunto, como por exemplo a do Hotel modelo lançada há pouco pelo «Notícias Ilustrado», procurando valorisar os aspectos, as características e mesmo as especialidades de produção das várias regiões e procurando orientar a construção dos diversos hotéis, cuja falta se faz sentir por esse país fóra, sob o ponto de vista artístico, quer arquitetónico, quer de instalações e decoração geral.

Na Curia é justo salientar-se o esforço progressivo, tanto da sua empresa termal, como dos seus hotéis. Tanto mais para salientar porque sendo entre nós costume marchamos sempre atrasados, a Curia conseguiu neste ponto dar um passo em frente e marchar na vanguarda das nossas estancias termas.

Como merecido é pôr em destaque o esforço realizado e infatigável de Alexandre de Almeida, um nome que ficará sempre ligado à Curia, dotando-a com um dos melhores hotéis da Europa, um hotel onde nada se esqueceu ou se omitiu, quer em comodidade e conforto, quer nas facilidades de toda a ordem que pôs ao alcance dos seus hóspedes, tendo como todos os hotéis modernos e como todos os Palaces que legitimamente podem usar desse nome, a faculdade de nos dar tudo o que nos possa ser útil ou necessário.

Desde as instalações modelares dos seus apartamentos, ao telefone, ao telégrafo, ao barbeiro, à manicure, aos estabelecimentos de todos os artigos, à garagem, à capela, aos campos de jogos, as facilidades de comunicação automóvel com as termas e com a estação, mesmo às festas, musica, diversões, telefonia, cinema, amplos salões, terraços e jardins e ao serviço esmerado e perfeito, de tudo enfim de que alguém por mais habituado ao conforto e à vida sem a mínima falta pôde necessitar, ali se encontra, dando bem a nota da vontade que presidiu a tão completa realização, que demonstra uma visão perfeita e moderna do turismo e um plano bem elaborado e completo desde o início, sem falhas, sem interrupções, sem alterações ou tibiezas, levado a cabo do princípio ao fim.

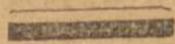
É por tudo isto já hoje a Curia um grande centro de turismo. E se repararmos que propriamente sob o ponto de vista do pitoresco a sua beleza natural — aparte o lago e o parque que foram creados — não é grande e que tudo aquilo se fez e tão grande desenvolvimento e frequência se conseguiu só pelo valor das suas nascentes e pela atracção e conforto dos seus hotéis, podemos justamente inferir qual o interesse e o valor que sob o ponto de vista do turismo, poderiam adquirir tantas outras regiões, em cuja beleza e dons próprios a natureza foi duma extraordinária prodigalidade.

A base, o fulcro do problema do turismo em Portugal, está por isso principalmente nos bons hotéis.

Conseguida essa base, esse alicerce, esse pilar do edificio, com as boas estradas que felizmente já possuímos, o esplendido clima, as maravilhas naturais de que o nosso país é dotado de extremo a extremo, a esplendida situação geográfica que nos torna um verdadeiro entreposto natural de quasi todas as linhas de navegação e o terminus das grandes linhas terrestres europeias, Portugal pode ser dentro de poucos anos um dos mais importantes centros de turismo internacional.

A natureza deu-nos quasi tudo, deu-nos o principal. Só resta que façamos o pouco que ainda é preciso fazer.

O CABO DOS AÇORES



Está finalmente realisada a longa e justissima aspiração dos povos açorianos. O cabo submarino ligando aquelle archipelago ao continente europeu e, por elle, a todo o resto do mundo foi inaugurado no dia 27.

Não é uma convenção dizer-se que aquella reunião de ilhas renasceu para o mundo civilisado, do convívio do qual estava sequestrada por um isolamento de relações apenas cortado pelas que se estabeleciam pelos vapores que faziam serviço para aquelles portos.

As sociedades modernas tem exigencias que a sciencia lhes impõe, e um povo separado em meio do Oceano, sem modo de communicar com os grandes continentes com a frequencia e rapidez que o seu viver regular exige, tem forçosamente que manter-se n'um atraso de civilisação a que o generoso esforço dos seus habitantes, as mais nobres aspirações do seu espirito, o mais energico desejo de progredir no seu commercio, não pódem dar remedio.

Por muito tempo foi reclamado este grande melhoramento, e reclamado não só pelos Açores, como pela metropole, e pedido com instancia não só pelos que ali se viam isolados, como pelos que de cá desejavam communicações com esses povos irmãos.

O estabelecimento do cabo telegraphico era porém uma difficuldade, porque as forças do thesouro publico não podiam arcar com as despesas d'essa obra.

As circumstancias, porém, mudaram, felizmente, e a competencia entre duas companhias estrangeiras, uma franceza e uma ingleza, vieram, ao mesmo tempo que decidir o assumpto, crear outra difficuldade nova que ainda atrazou uns mezes a realisação d'este melhoramento.

Feito o contracto com a companhia franceza, esta não poude cumpril-o, porque a camara d'aquelle paiz

entendeu não dever dar á companhia os meios de levar a empresa á realisação dos seus projectos.

Declarado, pois, abandonado o terreno e o deposito, a companhia ingleza não se demorou em obter a concessão, e menos ainda em concluir o trabalho.

O seu ultimo acto realisou-se em 27 d'Agosto; n'esse dia Portugal fallava com os seus irmãos açorianos, e elles respondiam alegres e felizes por comprehenderem bem a importancia que para o archipelago tem este facto.

N'aquella fita de papel que o apparelho desenrolava á nossa vista, prolongando o traço irregular da linguagem telegraphica, n'aquelles riscos que se agitavam febrilmente, traçadas pelo delgado tubo de vidro, havia lagrimas e sorrisos; palpitava ali o coração de todo esse povo que desabrochava para as conquistas do progresso, e se a impassibilidade do cabo mergulhado no mar, podesse ser substituida pelos braços dos que, pela primeira vez, se correspondiam atravez do Oceano, havia de ver-se que os dedos se partiriam ao embate uns nos outros, tal era a ancia com que mutuamente desejavam tocar-se.

A felicitação, pois, que enviámos, nós, a imprensa de Lisboa, ao nosso velho collega de S. Miguel, *O Açoriano Oriental* tinha, talvez, o sabor de um pouco de confessavel egoismo, porque ao saudarmos os povos do archipelago que se ligavam a nós, sentiamos, nós proprios, não menos prazer por os vermos a nós ligados.

A *Gazeta dos caminhos de ferro*, convidada pelo snr. ministro das obras publicas, como todos os jornaes de Lisboa, a fazer-se representar n'aquelle acto, associou-se, pois, de todo o coração, ao seguinte telegramma, enviado áquelle nosso collega, e escripto na propria hora em que o cabo principiava a funcionar:

Ao *Açoriano Oriental*, Ponta Delgada. — A imprensa de Lisboa, reunida n'este dia, de tão grande solemnidade, saúda o decano dos periodicos portuguezes, e pede que seja o interprete da sua fraternal e carinhosa saudeção para com todos os collegas da imprensa do archipelago açoriano, fazendo votos pelas prosperidades da patria.

Diario de Noticias, Diario Popular, Jornal do Commercio, Seculo, Correio da Noite, Correio da Manhã, Nação, Reporter, Vanguarda, Folha do Povo, Novidades, Tarde, Commercio de Portugal, Noophylo, Portugal, Madeira e Açores, Occidente, Tempo, Diario Illustrado, Correio Juridico, Correio Medico, Gazeta dos Caminhos de ferro, Antonio Maria, e Economista.

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

LACRIMOGÉNIOS

PASSOU, certamente despercebido a notícia que o *Diário da Manhã* deu, na sua primeira página a propósito da dotação de gases lacrimogénios a uma nova secção de policia de segurança publica que actuará, contra os desordeiros.

Da curiosa noticia transcrevemos os seguintes trechos:

«A exemplo do que succede desde ha bastante tempo com os policias de Nova York, Chicago, Viena de Austria, Paris, Londres, Berlim e, ultimamente, tambem, com os *Guardias de assalto* de Madrid e de Barcelona — a Policia de Segurança Publica de Lisboa vai criar uma secção especializada no lançamento de gases e apetrechada devidamente para actuar nas grandes desordens e tumultos, de forma a inutilizar no breve espaço de alguns minutos, qualquer tentativa de subversão da ordem dentro da capital».

Historiando o emprego dos gases toxicos na grande guerra diz ainda:

«Não falaremos já no seu uso, desde as mais remotas eras, pois ha conhecimento de preparações quimicas empregadas nas guerras do Peloponeso, quatro seculos antes de Cristo.

Diremos assim que o gás *Cloro* (Bartolito-Aliados) se usou pela primeira vez na Grande Guerra, lançado pelos alemães, em 22 de Abril de 1915.

Foi exactamente no ponto de junção dos exercitos inglés e francês, em operações na frente Ocidental, entre Bixchorte e Langenark que os alemães projectaram a sua primeira vaga de gás *cloro*, num total de 180 toneladas para uma frente de 6 quilómetros.

Confiados nos tratados internacionais que não permitiam semelhantes produtos para fazer guerra, estavam os aliados absolutamente desprevenidos contra a agressão.

E a onda atingiu 15.000 homens, seis mil dos quais morreram imediatamente.

No entanto, os próprios teutónicos não tinham demasiada confiança na eficiencia do ataque. E só assim se compreende que o seu avanço no local, imediatamente depois, fôsse apenas de cinco quilómetros, tomando 60 bocas de fogo de todos os calibres.

O pavor que se apoderou das tropas aliadas e até dos altos comandos foi extraordinário.

Mas a reacção do estado maior britânico, manifestou-se imediatamente e por uma forma brilhante.

Nessa noite de 22 de Abril foram distribuidos aos soldados británicos alguns milhares de lenços para enrolar em torno da cabeça, tapando a bôca e o nariz e outros tantos milhares de frascos com o antidoto do gás.

Não era tudo — mas era já bastante. Fizera-se o estudo do gás em algumas horas.

No campo de batalha foi encontrado, tambem durante a tarde, o cadaver de um soldado alemão em cujo rosto estava afivelado um objecto estranho — uma mascara.

A cabeça do soldado e mascara foram transportadas para o Pas de Calais de onde saiu, ás primeiras horas da noite, num submarino britânico em direcção a Londres.

Submeteu-se a um estudo minucioso e rapido a cabeça desse soldado e a constituição da mascara, tal como o haviam já sido, nos laboratórios adjuntos ao Estado Maior e em algumas horas».

Segundo consta a própria noticia o indica — os gases lacrimogénios podem ser empregues em qualquer desordem nas ruas de Lisboa.

POLÍCIAS

O «Diário do Governo» publicou ante-onhem o decreto que cria a Policia de Vigilância e Defesa do Estado, directamente subordinada ao ministro do Interior, e que funciona em duas seccões: a de defesa política social e a Internacional.

O preâmbulo do decreto diz que se não justifica a autonomia de qualquer destas duas policias, e é manifesta a conveniência de dar a ambas um comando único, visto que se completam na defesa da sociedade organizada e do Estado.

O pessoal da direcção é constituído por um director, um secretário geral, dois sub-directores, três adjuntos. O pessoal de vigilância é constituído por inspectores, chefes de posto e de brigada, e de agentes de 1.^a 2.^a e 3.^a classes, cujo número será fixado pelo ministro.

CORREIOS E TELEGRAFOS

DEPOIS dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal — a Administração Geral dos Correios e Telegrafos.

Por portaria, publicada no *Diário do Governo*, foi exonerado do cargo de administrador geral, interino, dos Correios e Telegrafos, o sr. Major de engenharia Miguel Vaz Bacelar, sendo nomeado, para o substituir, o sr. engenheiro Luís Albuquerque Couto dos Santos que, tomou posse do cargo.

À Associação Portuguesa da Imprensa Technica e Profissional podia o ex-Administrador Geral dos Correios e Telegrafos, ter atendido, na medida do possível, algumas facilidades que podessem beneficiar, melhorando e garantindo um pouco mais de vida e expansão das revistas literarias e scientificas portuguezas.

S. Ex.^a não quiz ou não o pode fazer; paciência, no entanto não podemos deixar de afirmar que a sahida do Major Miguel Bacelar do lugar de Administrador Geral dos Correios e Telegrafos de Lisboa, deixa bastante magoa pois não é uma pessoa vulgar que abandonou um lugar de responsabilidade, mas um brioso official que distintamente soube cumprir o seu dever.

Ficamos, pois, por aqui.

PORTO DO LOBITO

O professor da Escola Superior Colonial, sr. coronel de Engenharia Alfredo Augusto Lisboa de Lima, foi nomeado para, em missão gratuita de serviço público, estudar no Lobito a forma como se executam os serviços de exploração daquele porto, conhecer de todos os encargos que pesam sobre o tráfego marítimo que por êle passa, e tomar conhecimento do avanço dos trabalhos de construção do novo porto comercial.

CAPITÃO CARLOS DE MELO

Deu-nos o prazer da sua visita o nosso querido amigo e distinto official do nosso exército sr. capitão Carlos de Melo que veio agradecer-nos o esforço que dentro das colunas desta Revista temos feito em prol dos Correios e Telegrafos de Portugal.

Ao capitão Carlos de Melo, um dos colaboradores do distinto major Miguel Bacelar, deve o país assinalados serviços que é justo não esquecer.

Agradecemos a amabilidade.

UMA PAGINA

DO

MEU JORNAL

ANTÓNIO PATRÍCIO

Pelo Dr. AUGUSTO D'ESAGUY

A CORDEI hoje mal disposto, sem vontade de viver, acabrunhado, indiferente a tudo. É o primeiro dia que me acontece despertar, abrir os olhos, sem ter uma idéia, ou um desejo.

Sonhei toda a noite com o António Patrício. Patrício foi um grande amigo meu, e todos os dias, sempre que tenho um momento livre, recordo a sua vida, sua figura estranha, de um recorte bem definido, invulgar. «Pedro, o Cru», tragédia da Saúde, é um livro que vive dentro de mim. Sou capaz de dizer páginas e páginas, capítulos inteiros, sem fixar o exemplar que ele me ofereceu, e cujas fôlhas altas e esguias estão amarelecidas pelo tempo.

A saúde de António Patrício faz-me sofrer, e o seu amor pela Morte, a Dona Morte, obriga-me a pensar na vida, esta vida miserável que todos nós arrastamos, queimando sonhos e cigarros indefinidamente. «Bem nossa, só a Morte», segredou-me certa noite António Patrício, quando os dois, vencidos pela saúde, subíamos a Avenida da Liberdade, teimando gastar aquelas poucas horas que nos restavam. Êle embarcava na manhã seguinte para Londres. Não sei qual a razão porque êle me pareceu mais humano naquela última noite de Lisboa. Todas as suas conversas, todas as suas palavras, eram sobre a Grécia distante, sobre Atenas, o Parthenon, rotunda de ruínas que viu dançar completamente nua a bailarina Isadora Duncan.

Tenho saúdaes dêle, do seu *humour*, do drama da sua vida que êle nunca conseguiu escrever, o mais belo da sua obra.

Ninguém como êle, dentro desta acanhada literatura portuguesa, tratou o mágico problema da Morte, única preocupação de tôdo o seu labor mental.

Don João, o estranho irmão de Madalena e Kundry, é António Patrício, o louco apaixonado da Morte.

Há muito tempo que prometi escrever sobre a sua obra e vida, estampar neste jornal as minhas impressões sobre as nossas conversas, os seus desejos íntimos, o esboço de dezenas de dramas que êle todos os dias sonhava e todos os dias abandonava.

Sentei-me várias vezes na secretária que está no meu quarto, esquecida a um canto pouco iluminado, e nunca consegui traçar meia duzia de frases sobre Patrício, os seus livros, alguns dos quais conheci em projecto, em provas, e mais tarde, em volumes admiráveis de forma e pensamento. O meu carinho pela sua vida, e a minha saúde são superiores a todas as frases, e a todos os ensaios. Patrício vive a meu lado, conversa comigo todos os dias, através dos seus livros; é dos mortos que vivem no cortejo de sombras que me acompanha sempre.

Quando pizo a terra húmida dos jardins, terra de cemitério, terra santa; quando calco as fôlhas mortas, abandonadas, cheirando a fébre, ou quando entro num parque patinado pelo outono, recordo sempre a tragédia da sua vida de boêmio, a sua estranha sensibilidade, a sua figura rara de poeta, e de apaixonado, a sua oculta vontade de esculpturar a Morte em frases cheias de desejos.

Pobre António Patrício! O esquecimento ou a morte podem envolver a sua obra, mas enquanto eu viver recordarei todos os dias a sua vida, não deixarei que o seu nome, que a sua figura estranha, de um recorte bem nítido, morram definitivamente.

São dez horas da manhã. Apago a luz elétrica e abro as janelas do meu quarto. Está um dia de outono, frio e bulhento, um dia triste que traduz bem todos os meus pensamentos. O plátano que está fronteiro à janela do meu quarto tem só duas fôlhas, duas únicas fôlhas... Não sei porque estranha influência acodem aos meus lábios, em oração, estes dois versos de Antó :

«Vive ainda o Sol, vivo eu ainda... (Mas tu morreste!)»

Tudo ficou, tudo passou...

Que mundo êste!»

NEGOCIABILIDADE DOS TÍTULOS DE TRANSPORTE POR CAMINHO DE FERRO

(Conclusão)



Assim designado como destinatário, o banqueiro está em condições de defesa contra todo o prejuízo proveniente de despesas, pela simples advertência feita ao destinatário de que os seus gastos sejam previamente reembolsados. O destinatário d'uma mercadoria, expedida pelos métodos ordinários, tem seguranças ainda maiores que as do titular da direcção de referência. De resto, sob o ponto de vista comercial, o dispor da mercadoria quer por expedição para o próprio destinatário quer por expedição com um intermediário do endereço de referência, não passa d'uma questão de proporção entre o risco incurso e a compensação pecuniária. Para o caminho de ferro, o aspecto do problema é ainda o mesmo?

Demasiadamente se esquece que a introdução do título de transporte à ordem determinará um aumento de riscos bem como uma elevação no preço de transporte (pela fiscalização dos títulos) aumento do salário correspondente ora despesas extraordinárias requerem compensação equivalente. O interesse do publico enfraquecerá à medida que os inconvenientes derivados dos títulos de transporte endossáveis se tornar mais patente. As considerações sobre endereço de referência podem resumir-se no seguinte: o endereço de referência tal como está encarado para a hipótese da criação de um título de transporte negociável, nunca existiu. Particularmente nunca existiu no direito de navegação alemã senão com o caracter que se lhe queira atribuir. O endereço de referência sómente poderá adquirir uma importância jurídica suficiente quando o seu titular responda pelo expedidor perante os caminhos de ferro, bem como pelo detentor do título endossado e pelo destinatário. Já mais se encarou sob este aspecto a direcção de referência e na prática poucas vantagens ofereceria. O único meio de garantir a execução do contracto durante o transito da mercadoria é tornar responsáveis quer o expedidor quer o destinatário. Ora, sem uma direcção de referência, concebida com este caracter, não ha possibilidade de existência para o título de transporte endossável, por caminho de ferro. Como solução única para obviar às dificuldades jurídicas do problema do título de transporte endossável, houve propostas para uma disposição legislativa análoga à do parágrafo 450 do Código comercial alemão em virtude da qual, se confere ao endosso do título os mesmos efeitos resultantes da entrega da mercadoria e dessa forma, ficam definidas as consequências de direito de posse. Passemos a tratar esta sugestão, resumidamente, em harmonia com a matéria por nós exposta. No domínio do direito alemão é talvez no da Europa central, uma disposição tendente a unificar as consequências da posse da mercadoria, poderia incontestavelmente assegurar uma certa unidade de direito de posse, para o caso do endosso do título de transporte e isso sucederia pelo facto de que nos diversos países o direito de posse e o direito das coisas repousam nas mesmas bases jurídicas. Mas se os países que aderiram à convenção internacional de transporte de pas-

sageiros por via férrea (C. I. M.) encaram diferentemente o facto da posse e as consequências de direito, nestas condições, qual será o alcance pratico d'uma disposição do direito internacional de transporte que especifica que no caso de endosso, a mercadoria deve considerar-se como expedida, ou por outros termos, que a posse da mercadoria passou da pessoa que endossou o título para beneficio de uma outra pessoa em favor da qual elle foi endossado?

Em todo o direito internacional, a posse é declarada como um estado de facto (detenção de carácter jurídico) distinto do direito de propriedade. Em direito de transporte é discutivel a transmissão uniforme por endosso de direitos certos e essenciais referentes à mercadoria, tais como os direitos do remetente e do destinatário quando pretendem apoderar-se da mercadoria, participar nas operações da alfandega, dispor ulteriormente da mercadoria, obter comunicações de processos verbais em caso de perda ou avaria. Os diversos direitos não podem unificar-se como uma disposição legal que vise unicamente o possuidor. Alem disso, o regimen de posse, mesmo nos países que apresentam uma legislação profunda e perfeitamente definida é singularmente complexa.

Consideramos apenas a teoria da prescrição, isto é, a aquisição da propriedade por via de posse ininterrupta durante 30 anos, ou outro prazo. Considere-se a ipotesi seguinte: Um grande proprietário, num país da Europa oriental, tomou de aluguel a uma fabrica de máquinas agrícolas, uma malhadeira de valor importante, com locomotoras, elotromotores substituíveis.

O contracto realisou-se mediante a entrega por parte do proprietário, de terras na Polónia ou na Checoslavia. O contracto de locação prevê que após um certo prazo de aluguel e após um pagamento pontual dos locatários, a propriedade da malhadeira passa para os arrendatários. Alem disso, o locatário prevê que no caso de insolubilidade dos seus compromissos, tanto elle como as alfaías perderão os direitos anteriores, nomeadamente o direito de propriedade.

Encostado às condições do contracto o locatário julga-se no direito da malhadeira e para todos os efeitos constitue-se em proprietário de facto do mesmo instrumento, sob pretexto de boa fé. Finalizados os 30 anos, prazo de prescrição, considera-se senhor da máquina. Um dia, pretende elle empregar a malhadeira em outra de suas terras longiquas, noutro país, em precárias relações politicas com a Polónia ou com a Checoslováquia.

Ordena a uma casa de expedições que proceda ao transda alfaia por via ferrea. Esta casa, reconhecendo o fraco crédito deste grande proprietário dentro do país a que se destina a malhadeira, decide-se pela forma de expedição chamada anónima: expedição sobre título endossável. Usando de precaução, a casa remetente transmite o título por endosso a uma outra casa expedidora, sua correspondente no país destinatário a qual se incumbe da sua recepção. Em harmonia com o parágrafo 452 do Código comercial alemão e de acôrdo com as respectivas introduções dispositivas do direito internacional em matéria de título de transporte negociável tanto uma casa a que expede — como a outra a que recebe, tornaram-se uma após outra, proprietários da malhadeira. É haveria facilidade de objectar a uma acção tendente a revindicar a propriedade para o seu dono, acção baseada na posse de 30 anos? Efectivamente, poderia retorquir-se do modo seguinte: O facto da posse durante 30 anos, seguida de um endosso de um título de transporte endossável, determinaria a prescrição, mesmo dado o facto de que nem o beneficiário do endosso nem o detentor do documento de transporte, viram a coisa transportada porque «a entrega do documento endossado tem os mesmos efeitos para a aquisição de direitos sobre a mercadoria que a tradição ou entrega da mesma»?

O autor conhece satisfatoriamente o direito alemão e o romano, as numerosas teorias sobre detenção simples, posse directa e indirecta nele contidas. E justamente este conheci-

mento que o firma na convicção de não se poder em face da disposição proposta, abrangendo tradição presumida de posse analoga no parágrafo 450 do Código alemão, atingiu mais precisão jurídica ou mais clareza em matéria de direito dispositivo pela insituição da direcção de referência. O documento de transporte endossado não declara se é a posse com carácter de propriedade ou de simples manutenção que deva ser transmitida por via de endosso. Se o novo possuidor entrou no direito de posse com intenção de adquirir a propriedade da mercadoria, quando da parte do antigo proprietário havia a intenção de uma transmissão simples com o carácter exclusivo de mandato, a cadeia jurídica da posse nessa suposição, fica quebrada embora praticamente os anéis fiquem ainda sem defeito, ligados uns aos outros. Como solução deste problema, criou-se em muito países, para tornar efectivo o direito de posse da coisa, a teoria da aquisição de «bonna fide» sucede porém que semelhante arranjo, só é applicavel ao direito essencialmente nacional e quanto á sua unificação, nenhum dos partidários da presumpção internacional da posse para o caso de endosso, tratou de lhe dar uma solução definitiva. Ora, na falta de uma teoria uniforme que envolva o assunto da aquisição de boa fé, mal se poderá alcançar um regimen de transmissão de direitos sem equivos e embaraços de toda a ordem. Na prática adveem dificuldades derivadas da existência de direitos diversos sobre a coisa.

Apresentemos um caso revestido de gravidade extrema, e que ainda não conseguiu atrair as atenções dos tratadistas da materia. O caso é o seguinte: supor que um país não tenha ainda aderido á C. I. P. e que por tanto não admite a transmissão, a tradição das coisas mediante um documento transmissível por endosso. O autor desconhece se certos países sem relações marítimas directas como a Suíça, e outras, admitem esse direito de tradição; efectivamente, no dominio, jurídico, este reconhecimento estava fóra do terreno prático. Mas excluindo este caso de não tradição por endosso em vigor nesse país, surgem obstaculos a todo o instante, provenientes de diferenciações de ordem jurídica. Um é o direito germanico, outro o direito francês sobre materia de tradição. Pelo direito francês, procedendo-se á venda de mercadoria nitidamente especificada, não é de absoluta necessidade, a entrega da posse para proceder á transferencia da propriedade da mesma mercadoria.

Segue-se daqui, que o endosso, como modo de tradição, segundo as prescrições por analogia, inscritas no código comercial alemão, parágrafo 450, não tem razão de existência. No dominio do direito francês, o acôrdo das partes interessadas é por si suficiente para transmitir a propriedade da coisa vendida, e desde logo, a transmissão da posse prevista para esta nova prescrição, carece de toda a finalidade. O argumentador partidário da clausula contida no parágrafo 450 do código alemão, apresenta-se com uma forma totalmente enverçada. É evidente que no direito francês, excluído a transmissão da posse como condição necessária, para transferencia de propriedade, a tradição da mercadoria por via de endosso do título de transporte não oferece nem na França, nem nos países sob o seu regime jurídico, dificuldades de maior.

Para estes países o endosso é apenas uma manifestação externa do contrato, aliás muito necessária para tornar clara uma situação de direito.

Em países onde vigora o regime jurídico alemão, a prescrição da transferencia da posse, oferece por si uma base para tradição mediante a transferencia da posse, e as consequências jurídicas decorrentes do endosso produzem na prática os mesmos efeitos tanto em face do código francês como alemão, com a ressalva única de que em França, a transferencia da propriedade procede por via de acôrdo das partes, e na Alemanha é uma consequência do endosso, acto que simbolisa a tradição da posse, e sempre necessário como condição para a transferencia da propriedade. Tudo isto é perfeitamente justo, mas está longe de uma solução real do problema, porque conquanto

haja harmonia na aquisição de direitos, não se extinguem o embaraços provenientes do próprio facto da «posse». O direito dispositivo na Alemanha, não deriva apenas da posse da mercadoria, posse que aliás tem relevante importância para uma situação jurídica. Já deixamos escrito noutra parte que durante o trajecto da mercadoria por caminho de ferro, ocorrem circunstâncias especiais de exploração, disposições policiaes, ordens governamentais, etc., que importam em disposições particulares referentes á mercadoria, armazenagem, bem como as despesas extraordinárias para a conservação da mesma, gastos que tem como garantia a mercadoria quando o título de transporte anda por mãos desconhecidas. O resultado immediato é que a venda forçada incide preferencialmente sobre mercadoria expeditas com título de transporte á ordem e não sobre aquelas em que a todo o momento, se pode responsabilisar uma pessoa que lhe suporte as obrigações nos gastos extraordinários.

Qual será o destino da mercadoria cuja posse eu adquirir por endosso, e que se encontra circulando de Braila para Hamburgo, se o caminho de ferro interessado no seu transporte se apoderou da mesma?

Sem dúvida alguma, a posse da mercadoria fundada na apreensão material do objecto, tem sempre a primasia sobre a posse fundada sobre a presumpção em favor do beneficiário do endosso. Não é absolutamente certo que, a posse do título de transporte garanta a posse da própria mercadoria. A segurança do direito do beneficiário do endosso, fica com melhores garantias se a disposição relativo a presumpção resultante da posse, se encontra exarada no regulamento de transporte. Afim de reforçar uma vez mais a diferença entre os diversos regimens do direito europeus referentes á posse e suas consequências, recordemos como nota final, que segundo a teoria ma's antiga (a de Bartolus) ainda hoje com applicação no direito internacional privado recordemos que em surgindo conflito nos estatutos, as questões de direito das coisas nomeadamente as questões respeitantes á propriedade e garantia, não estão regulamentadas segundo o estatuto pessoal, mas em harmonia com a «lex rei citae». Dois comerciantes de Paris, negociando entre si um vagão de cereal, em curso de transporte de Braila para Anvers, nunca perderam de vista que a questão de saber se a propriedade do cereal foi transferida de um para outro será iluminado não pela lei da França, mas segundo a lei do país em cujo território se encontra o vagão na hora em que o contracto de venda foi concluída em Paris. Derivado que uma situação difficil mas que é uma consequência enevitável da pouca clareza com que foi posto o problema.

Tenhou-se crear um direito de pura forma que deveria produzir efeitos jurídicos em todos os países, sem que previamente se tivessem unificado os direitos das coisas nos diferentes países. Isto é a expressão da sua possibilidade.

É necessário propor o problema noutros termos:

Comece-se pela unificação do direito de coisas e não pela unificação do direito de transporte ou por se julgar julgando este processo demorado, em vez de prosseguir á unificação difficil do direito de transportes de caminhos de ferro, siga-se o processo infinitamente mais simples, o de crear um direito único de título de depósito endossável, amplificado para os casos em que os transportes são necessários no curso do depósito.

Demonstrou-se na primeira parte geral que isto é impossivel.

ÊSTE NÚNERO FOI VISADO PELA
COMISSÃO DE CENSURA

A PONTE MONUMENTAL

DE

SIDNEY

No n.º 1094 da *Gazeta*, apareceu a segunda parte da tradução, que ententámos fazer do livro que a firma Dorman Long publicou, para comemorar a inauguração da grande ponte de Sidney em 1932.

Motivos imprevistos não nos têm permitido fazer a publicação regular destes artigos; dando, portanto só hoje a sua continuação.

O govêrno de Nova Gales do Sul que adjudicou o contrato de construção da ponte à firma Dorman, Long, cedeu-lhe uma pedreira em MORUYA, na costa da Austrália, a 150 milhas ao sul do porto de Sidney; de onde os empreiteiros extrairam todo o granito necessário na construção das pilastras e dos pegões dos vãos de acesso da ponte.

A pedreira foi equipada com todo o material necessário à sua exploração, tendo anexo um cais de embarque e uma pequena aglomeração ou povoado de casas, para o alojamento do pessoal e dos cabouqueiros e suas famílias, que tinham sido contratados em ABERDEEN e enviados para a Austrália.

O número de empregados, na pedreira de MORUYA, desde 1925 a 1931, foi de cêrca de 240 homens e os edifícios construídos no local, incluíam um Armazem Geral, o Correio, uma casa de reunião ou assembléia e uma Escola.

O material empregado na pedreira, foi embarcado em Inglaterra, constando do seguinte:—quatro guindastes locomóveis para retirar as grandes massas de granito bruto à boca da pedreira, de algumas máquinas pneumáticas de aparelhar a pedra, de três guindastes de pórtice de 5 toneladas e de uma instalação completa de geradores eléctricos, movidos a óleo e de compressores de ar; além de material *decauville*, de vagonetas e locomotivas a petróleo. As máquinas de aparelhar, foram colocadas num edifício de armação metálica, junto ao cais de embarque.

Além de fornecer a cantaria aparelhada, a pedreira forneceu grande parte da brita para o beton, empregado nos alicerces dos suportes principais do arco, nas pilastras e nos pegões dos vãos de acesso.

Para quebrar e escolher a brita, foram instalados dois pequenos trituradores Baxter, um triturador Taylor e uma série ou jôgo de crivos e caixas de armazenagens, com a capacidade de 700 toneladas, perto do cais e aparelhadas com cintas transportadoras, para carregarem directamente os barcos.

Para o transporte da pedra e da brita para Sidney, a companhia Dorman adquiriu 3 barcos de hélice,

capazes de transportar 400 toneladas e que eram explorados por sua conta.

Estes vapores, na viagem de regresso à pedreira, traziam os víveres e mantimentos necessários e toda a água de beber para os empregados na pedreira.

A pedreira foi bem explorada, havendo bastante granito à mostra acima do solo da pedreira, de modo a permitir que toda a pedra fôsse dinamitada e que se despegasse da face para o solo, a cujo nível todas as operações subsequentes eram executadas.

Foi preciso algum trabalho preliminar, no local da pedreira, para desempedir e nivelar o terreno para os edifícios, para o assentamento das linhas *decauville* e caminhos e na construção da doca ou cais de um tamanho e profundidade ou fundo necessários, para acomodar os barcos acima referidos.

As pedras destinadas para aparelho, eram transportadas para os *hangars* de aparelhar e ali trabalhadas por máquinas pneumáticas e também manualmente, conforme o fim a que eram destinadas.

O pêso das pedras aparelhadas mais pesadas e que se precisaram, era de 9 toneladas e a produção total da pedreira, foi de 15.300 metros cúbicos e de 120.000 toneladas de brita para o beton.

MONTAGEM E CONSTRUÇÃO
DOS VÃOS DE ACESSO

Perto do eixo da ponte e dos dois encontros nas duas margens, construíram-se cais ou desembarcadouros em madeira e também se construiu uma rampa com linha assente na extensão de 400 m., para se fazer o transporte da maquinaria e do material necessários à construção dos vãos de acesso.

Nesta rampa, trabalhavam dois guinchos eléctricos de 10 toneladas, capazes de arrastar cargas até 70 toneladas de pêso.

Na ponta extrema do lado sul, montou-se um guindaste de 7 toneladas, que serviu à colocação do beton no encontro do sul do Vão n.º 1. Em seguida, dois guindastes a vapor de 5 toneladas, foram montados sôbre os encontros, cada um de cada lado da linha de eixo da ponte, que por sua vez construíram, duas carreiras de andaime em madeira, destinadas a suportar o pêso dos vãos de acesso; cada guindaste deslocando-se para a frente, à medida que a construção do andaime avançava.

Êste andaime ou andaimes eram construídos com madeira Oregon de 12" x 12" (0,3047 m. x 0,3047 m.) e consistia de uma fileira de torres independentes, colocadas cêrca de 9 m. à distância uma das outras, de modo a coincidir com as extremidades dos painéis das vigas dos vãos de acesso e o andaime era construído, tanto quanto possível, com peças de tamanho *standard* para facilitar a transferência de um vão para outro. A altura das torres destes andaimes, variava de 15 a 27 m., devido à configuração do terreno. As fileiras das torres que formavam o andaime, levaram todos travejamento longitudinal. Cada guindaste-loco-

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

Ministério das Finanças

Decreto-lei n.º 22.979

Autorisa o Governo a contrair um empréstimo interno consolidado, 500.000.000\$00, denominado «Consolidado 4,5 por cento, 1933», cujos encargos efectivos não poderão exceder 5,25 por cento.

Decreto-lei n.º 22.793

Autoriza a Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela a substituir as actuais obrigações por outras que lhes sejam equiparadas e cujo juro anual não exceda 4 por cento e fixa as condições dessa concessão.

Ministério da Instrução Pública

Rectificação aos programas da língua inglesa e de química para os exames de admissão aos institutos comerciais, insertos no «Diário do Governo» n.º 162 de 20 de Julho último.

Ministério da Agricultura

Decreto-lei n.º 22.974

Regulamenta a execução dos diferentes serviços da Companhia da Produção Agrícola para 1933-34.

movel ao chegar à extremidade de cada vão de acesso, era empregado na excavação e na construção dos peões.

Os andaimes, além de suportarem as vigas dos vãos de acesso, também aguentavam com uma via, sobre a qual corria um transbordador metálico, com um vão de 24,50 m., formando uma plataforma para as armações ou grandes vigas transversais da ponte.

Um guindaste movel eléctrico de 25 toneladas, tipo *derrick*, montado sobre três *bogies*, foi colocado sobre torres temporárias em madeira e depois de ter montado os primeiros painéis do Vão N.º 1, deslocava-se destas torres para a parte metálica do vão, já construída e seguiu para a frente, colocando a parte metálica, painel por painel em avanço.

O material para os vãos de acesso, foi transportado das oficinas, por via marítima e descarregado nos cais, por guindastes de 25 toneladas e perto dos encontros principais da ponte.

As partes mais ligeiras do taboleiro metálico, foram montadas por um guindaste *derrick* de 5 toneladas que seguia o transbordador de 25 toneladas. Estas partes compreendiam os passeios para piões, o taboleiro de rolagem e os parapeitos.

(Continúa).

VISCONDE D'ALCOBAÇA.

O QUE TODOS DEVEM SABER

DEMINUIÇÃO DO IMPOSTO DO SELO NAS LETRAS COMERCIAIS ATÉ 120 DIAS

Vai ser publicado o seguinte decreto:

Uma das mais evidentes e benéficas consequências da política de saneamento financeiro, tenazmente seguida pelos últimos Governos, tem sido a baixa gradual das taxas de juro.

É sabido que entre nós as taxas de juro, depois de terem atingido e mantido durante largos anos, níveis que, por elevados, provocam a asfixia da actividade comercial e industrial em vez de promoverem o seu desenvolvimento, têm vindo numa marcha decrescente, lenta mas segura, com tendência para se nivelarem com as taxas vigentes nos países de mais aperfeiçoada organização económica e bancária.

A lógica dos resultados obtidos permite esperar confiadamente que, se se prosseguir no caminho encetado, não só a apontada tendência chegará ao seu termo, isto é, ao completo e desejado nivelamento, mas também que poderemos vir a ter taxas de juro em concorrência com as dos referidos países, dos quais, ainda ha bem pouco tempo, tínhamos de nos considerar desoladoramente afastados.

Coerente com a orientação que inalteravelmente tem vindo seguindo, de, por todos os meios ao seu alcance e, sob todos os aspectos, criar à economia nacional as condições indispensáveis ao seu progresso, condições entre as quais avultam, sob o ponto de vista especial que inspira este decreto, a existência de dinheiro abundante e barato, e a certeza de justas facilidades de crédito, o Governo reconhece a necessidade de, mais uma vez, estimular com a sua intervenção as actividades particulares, promovendo, a bem do interesse geral, uma mais perfeita e eficiente utilização das disponibilidades existentes.

Com as providências que se adoptam por via do presente decreto e que tornam possível a introdução em Portugal de processos de trabalho já consagrados pelo exito de larga experiência feita em países de vida bancária reputada exemplar, facilita-se a aplicação, a curto prazo, de dinheiro que, sem essas providências, continuaria inactivo por não poder ou não dever ser empregado a prazo largo; ao mesmo tempo, e como logica consequência dessa nova aplicação, libertam-se, para utilizações mais remuneradoras e demoradas, mas nem por isso menos uteis, capitais que até agora forçadamente têm desempenhado a função que àquele dinheiro mais propriamente compete. Resta saber se as entidades a quem mais directamente diz respeito, mostrarão compreender o sentido exacto das providências agora decretadas, visto a sua eficiência depender do uso que fizeram das facilidades postas pelo Governo à sua disposição, como bem observou a este respeito o Banco de Portugal. Mas demos aos interessados um voto de confiança e façamos a experiência.

E assim, usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 106.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei o seguinte:

Artigo 1.º — As letras, a prazo não superior a 120 dias, aceitas por estabelecimentos bancários, associados ou representados nas respectivas Camaras de Compensação, pagarão, por meio de selo a tinta de oleo aposto na Casa da Moeda e Valores Selados, ou por meio de estampilha, o selo unico de 0,6º sobre o seu valor.

Art. 2.º — O imposto do selo criado em substituição do imposto de transacção pelo decreto n.º 16.732 de 13 de Abril de 1929, só será devido com relação ao juro do primeiro desconto bancário de qualquer letra abrangida pelo disposto no artigo anterior.

§ unico. A Direcção Geral das Contribuições e Impostos e a Inspeccão do Comércio Bancário determinarão de comum acôrdo o modelo a adoptar pelos estabelecimentos bancários para registo especial dos aceitos e dos descontos de letras abrangidas pelo artigo 1.º do presente decreto.

Art. 3.º — Fica o Banco de Portugal autorizado a não incluir no quantitativo mencionado no § 1.º do artigo 30.º dos seus estatutos, a importância dos descontos que fizer de letras abrangidas na disposição do artigo 1.º deste decreto.

CAÇA

«O Ministério do Interior esclarece que enquanto não forem publicados a lei e o regulamento da caça, vigora inteiramente o actual Codigo da Caça, abrindo esta em 15 de Setembro conforme está determinado no mesmo Codigo.

HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Setembro de 1893

A nova estação de Madrid-Atocha

A contínua falta de espaço tem-nos impedido de dar a descripção d'esta importante obra, cuja inauguração noticiamos.

A nova estação de Madrid-Atocha, foi construída pela companhia dos caminhos de ferro de Madrid a Zaragoza e a Alicante, em 4 annos, occupando diariamente, por termo medio, 350 operarios.

Compõe-se de 3 corpos. O do centro, contém a vasta *gare*, com dois corpos baixos para os serviços de partida e chegada de passageiros, e dois lindos pavilhões lateraes, cujos andares superiores servem de habitações para empregados.

Um envidraçado de crystal ondulado, com adornos de ferro, tendo ao centro um relógio com esferas iluminadas, interior e exteriormente, constitue a fachada do corpo central, que termina n'um globo terrestre sustido por dois dragões alados.

Os pavilhões e paredes lateraes da nave são construídos de ladrilho prensado de Aroza, sobre bases de granito, e com adornos, de barro cosido, trazido d'uma importante fabrica de Inglaterra, da qual vieram tambem as columnas e adornos das janellas que são d'um gosto original e novo, com um certo sabor de renascença.

Na parte inferior dos pavilhões veem-se tres escudos, de barro cosido, representando as cidades que formam a razão social da companhia: Madrid, Zaragoza e Alicante, nomes que tambem se leem nas columnas de ferro, fundidos nas officinas da companhia. Guarnece a entrada um espaçoso e elegante jardim. A grade que o rodeia tem duas portas que communicam com os pateos de entrada e saída, espaçosos, para o movimento de carros e carruagens.

O engenheiro constructor imaginou com acerto a distribuição das diversas entradas para os viajantes, indicando-lhes um caminho seguro e invariavel que os conduz ao comboio que desejam tomar, evitando os equívocos que por vezes são originados pela precipitação.

Da esquerda e debaixo d'uma elegante marqueza, encontram-se as portas que communicam com um vestibulo capaz de conter á larga 2000 pessoas, no qual estão estabelecidos a venda de bilhetes e despachos de bagagens. No mesmo corpo estão os serviços de correios e telegraphos, caloriferos, iluminação, o salão real, chamando este ultimo a attenção pelo seu esplendor. Comprehende este 3 compartimentos: casa d'entrada, toucador e sala d'espera. As paredes são forradas de seda, estylo Luiz XVI e da mesma epocha são tambem os ricos moveis, que se estão construindo para adornar o salão, cujo custo total sobe á importante somma de 35:000 pesetas.

No mesmo plano da direita, estabeleceram-se o serviço da saída dos passageiros, a sala da entrega da bagagem, assim como as repartições de policia e serviço sanitario, construídas com todo o necessario, e outros compartimentos para serviço da companhia.

No pavilhão da esquerda encontra-se o bufete com todas as suas dependencias; no centro a sala d'espera e os escriptorios da inspecção do governo, e outros escriptorios para serviço da companhia.

Ao fim das duas paredes lateraes do corpo central e em dois pequenos pavilhões estabeleceram-se as retretes.

A nave central, uma bella prova do avanço da engenharia moderna, é uma esplendida fabrica que honra o talento do joven engenheiro M. de Saint-James, que conseguiu

obter este resultado pelas frequentes visitas á ultima Exposição Universal de Paris, na qual os adeantamentos do fabrico do aço vieram resolver o problema da belleza e resistencia que antigamente não podiam esperar do ferro, nas grandes construcções.

Dez armaduras d'aço susteem a aboboda d'esta nave formada por uma rêde de flexiveis fios de aço, que se assemelham a uma teia tecida pelas aranhas da industria. Admira-se como se pode conseguir tanta elegancia n'uma construcção de tão grandes dimensões quando o ferro não supporta nem a metade.

Esta aboboda, que cobre uma superficie de 7.438 metros quadrados, pesa 700 toneladas.

As obras d'aço da nova estação foram construídas pela sociedade Willebroeck, da Belgica.

A' saída da nave n'uma ligeira ponte de ferro acham-se os semaphoros movidos, como todas as agulhas, pelo systema hydrodynamico Bianchi-Servettaz, que offerece todas as seguranças na circulação dos comboios, simplifica as operações e evita todas as falsas manobras.

A companhia construiu uma nova fabrica de luz electrica para iluminação da estação, com tres caldeiras Roser e motores Westinghouse em communicação com os dynamos. Esta fabrica produz a corrente para a iluminação da estação dos passageiros, dos caes de mercadorias e dos escriptorios centraes, produzindo-se tambem na mesma o vapor necessario para o aquecimento de todos os escriptorios.

Esta installação produz uma força de 150 cavallos e ainda se previu augmental-a com mais dois motores da força de 250 cavallos.

O novo edificio é illuminado com 14 arcos voltaicos na nave, 12 nos pateos, 6 em cada vestibulo de saída e chegada, e 1 em cada salão do bufete e salas de espera.

As galerias construídas debaixo do edificio e dos pateos teem uma extensão de um kilometro, tendo-se collocado n'ellas as canalisações da luz electrica, da agua, e dos tubos do vapor de aquecimento.

Apesar de que a principio se projectasse não gastar mais de seis a oito milhões, no edificio, o custo subiu a 14 milhões de reales. O dinheiro gasto em todas as obras da estação, incluindo os edificios dos escriptorios que são de recente construcção, as expropriações, terraplanagens e outras obras comprehendidas no espaço que medeia entre as agulhas, que é ao que os francezes propriamente chamam *gare*, sóbe a 28 milhões de reales (cerca de 1300 contos de réis).

No novo edificio só se faz serviço de passageiros e bagagens, metallico e valores.



MAJOR MIGUEL BACELAR

Deixou o cargo de Administrador Geral dos Correios e Telegrafos de Lisboa o nosso presado amigo e distinto official do Exercito sr. Major de Engenharia Miguel Bacelar.

Também deixou o de secretario da Administração Geral, o nosso amigo, capitão Carlos de Melo.



DR. JACINTO CARREIRO

A bordo do «Vulcania» pariu ante-hontem para Ponta Delgada, de visita a sua familia o nosso querido amigo e distinto colaborador Dr. Jacinto Carreiro.

HOTEIS RECOMENDADOS

PORTUGAL	PORTUGAL	PORTUGAL
<p>LISBOA</p> <p>Grande Hotel de Inglaterra</p> <p>PRIMEIRA CLASSE</p> <p>Rua do Jardim do Regedor</p>	<p>BEJA</p> <p>HOTEL ROCHA</p> <p>O melhor hotel e o mais próximo da estação. Conforto e higiene. Preços módicos. Banho. Ótimos vinhos e boa comida.</p>	<p>ENTRONCAMENTO</p> <p>RESTAURANTE DO ENTRONCAMENTO</p> <p>Sob a direcção de FRANCISCO MERA</p> <p>Ótimo serviço de mesa. Almoços e jantares por encomenda</p> <p>Entroncamento :-: :-: Estação</p>

Horário dos comboios directos da Linha Norte

Preços Esc.			DIST.	Estações e apeadeiros	51 RAPIDO		3 OMNIBUS			53 SUD LUXO		55 RAPIDO		17 OMNIBUS			15 OMNIBUS		
1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.			1.ª cl.	2.ª cl.	A	C	1.ª	2.ª	3.ª	A	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	
De Lisboa-R.			k.	LISBOA-ROCIO	8 40		9 50			12 55		18 05		20 55		22 15			
2 35	1 80	1 10	6	ALCANTARA-TERRA	-		-			-		-		-		-			
4 25	3 05	2 00	11	CAMPOLIDE	-		-			-		18 15		21 50		22 27			
4 25	3 05	2 00	11	ENTRE-CAMPOS, ap.	8 51		10 02												
5 45	3 85	2 55	14	BRACO DE PRATA			10 17												
6 55	4 65	2 00	17	OLIVEIRA															
9 00	6 75	3 40	23	SACAVEM															
11 20	7 80	4 10	23	POVOA															
12 00	8 95	5 85	23	ALVERCA															
14 20	10 00	6 50	33	ALHANDRA															
			37	VILA FRANCA			10 40												
			43	CASTANHEIRA, ap.															
16 50	11 55	7 50	43	CARREGADO															
			54	VILA NOVA DA RAINHA, ap.															
20 75	14 50	9 50	54	AZAMBUJA			10 59												
23 40	16 35	10 70	61	REGUENGO			11 04												
24 10	16 90	11 00	63	SETIL			11 14												
			63	(Vendas Novas)			11 24												
25 70	17 95	11 70	67	SANT'ANNA-CARTAXO			11 28												
27 85	19 55	12 80	73	VALE DE SANTAREM															
31 05	21 75	14 10	81	SANTAREM	9 46		11 59												
34 80	24 45	15 85	91	VALE DE FIGUEIRA			11 48												
37 65	27 10	17 60	101	MATO DE MIRANDA			12 03												
41 65	29 15	19 05	109	TORRES NOVAS			12 18												
43 15	30 35	19 70	113	ENTRONCAMENTO			12 30												
			113	(Leste B. Baixa)			12 43												
46 30	32 35	21 15	121	ENTRONCAMENTO	10 13		12 49			14 12				22 20		23 30			
			121	(Leste B. Baixa)												23 32			
48 90	34 25	22 55	128	LAMAROSA			13 24												
52 35	36 65	23 90	137	(Tomar)															
55 70	39 05	25 45	146	PAIALVO			15 54												
55 70	39 05	25 45	146	CHÃO DE MACAS	10 55		15 47			15 50									
59 60	41 95	27 20	146	CEISSA-OUREM, ap.			15 52												
64 15	44 95	28 30	146	CAXARIAS			14 01												
64 15	44 95	28 30	146	ALBERGARIA	11 05		14 23			16 14									
67 55	47 55	30 80	156	LITEM, ap.			14 32												
75 25	51 55	33 45	168	VERMOIL			14 40												
78 25	54 80	35 65	177	POMBAL	11 19		14 51												
78 25	54 80	35 65	192	SOURE			15 07												
83 20	58 25	37 95	205	V. NOVA D'ANCOS, ap.			15 15												
85 60	59 85	38 95	205	ALFARELOS	11 42		15 21												
86 20	60 45	39 40	228	Figueira da Foz			15 51												
			228	(Lousã)			16 07												
88 50	61 95	40 40	232	FORMOSELHA			16 20			15 50									
91 15	63 95	41 60	239	TAVEIRO			16 32												
			239	COIMBRA-B	11 58		16 42												
			239	(Beira Alta)			16 53												
92 75	65 00	42 25	243	MEALHADA			17 39												
96 10	67 40	43 90	252	AGUIA, ap.			17 45												
96 10	67 40	43 90	252	CURIA, ap.	12 27		17 46												
96 10	67 40	43 90	252	MOGOFORES			17 51												
98 80	69 20	45 10	259	PARAIMO, ap.			17 57												
98 80	69 20	45 10	259	OLIVEIRA DO BAIRRO			18 05												
104 10	73 95	47 35	273	OIA, ap.			18 10												
104 10	73 95	47 35	273	QUINTANS			18 21												
106 80	74 75	48 75	280	AVEIRO	12 55		18 29			16 51									
			280	(Vale Vouga)															
106 80	74 75	48 75	294	CACIA, ap.			18 43												
112 20	78 55	50 95	294	ESTARREJA			18 57												
114 85	80 45	52 40	301	AVANCA			19 08												
117 55	82 50	53 60	308	OVAR			19 18												
121 65	85 15	55 55	319	ESMORIZ			19 32												
123 60	86 45	56 35	324	ESPINHO (V. Vouga)	13 32		19 41												
124 80	87 55	56 90	327	GRANJA	13 58		19 47												
127 85	89 45	58 30	335	VALADARES			19 59												
129 25	90 60	59 00	335	VILA NOVA DE GALA			20 14			17 52									
130 85	91 65	59 65	343	CAMPANHÁ	14 04		20 21			18 00									
135 20	93 50	60 85	349	PORTO (M. e Douro)	14 20		20 33			18 12									

SETUBAL

RESTAURANT

«NOVO DIA»

DE FRANCISCO MARTINS

Sala de Jantar no primeiro andar

OPTIMA PENSÃO

Com bons quartos

RUA SERPA PINTO, 1

Telefone N.º 219

PENSÕES RECOMENDADAS

PORTUGAL

LISBOA

Nova Pensão «Camões»

Praça Luiz de Camões, 22

Director Gerente:

Joaquim Busto Romero

Quartos com o maior conforto. Sala de baile Casas de banho. Serviço de mesa esmerado. Encarrega-se de fornecer e organizar banquetes, almoços e chás. Menus especiais. Vinhos velhos nacionais e estrangeiros.

TELEFONE 2 2943

HOTEIS RECOMENDADOS

ESPAÑHA

MADRID

HOTEL LONDRES

Calle Galdo 2

Telefones: 1 2 7 2 8 - 1 6 4 9 0

Conforto moderno em todos os quartos

Cosinha excelente

PREÇOS MODERADOS

VAGO

ESPAÑHA

SAVOY HOTEL

MADRID

100 quartos com banho
Restaurant — Grill room
Bar Americano
A melhor cosinha de Espanha

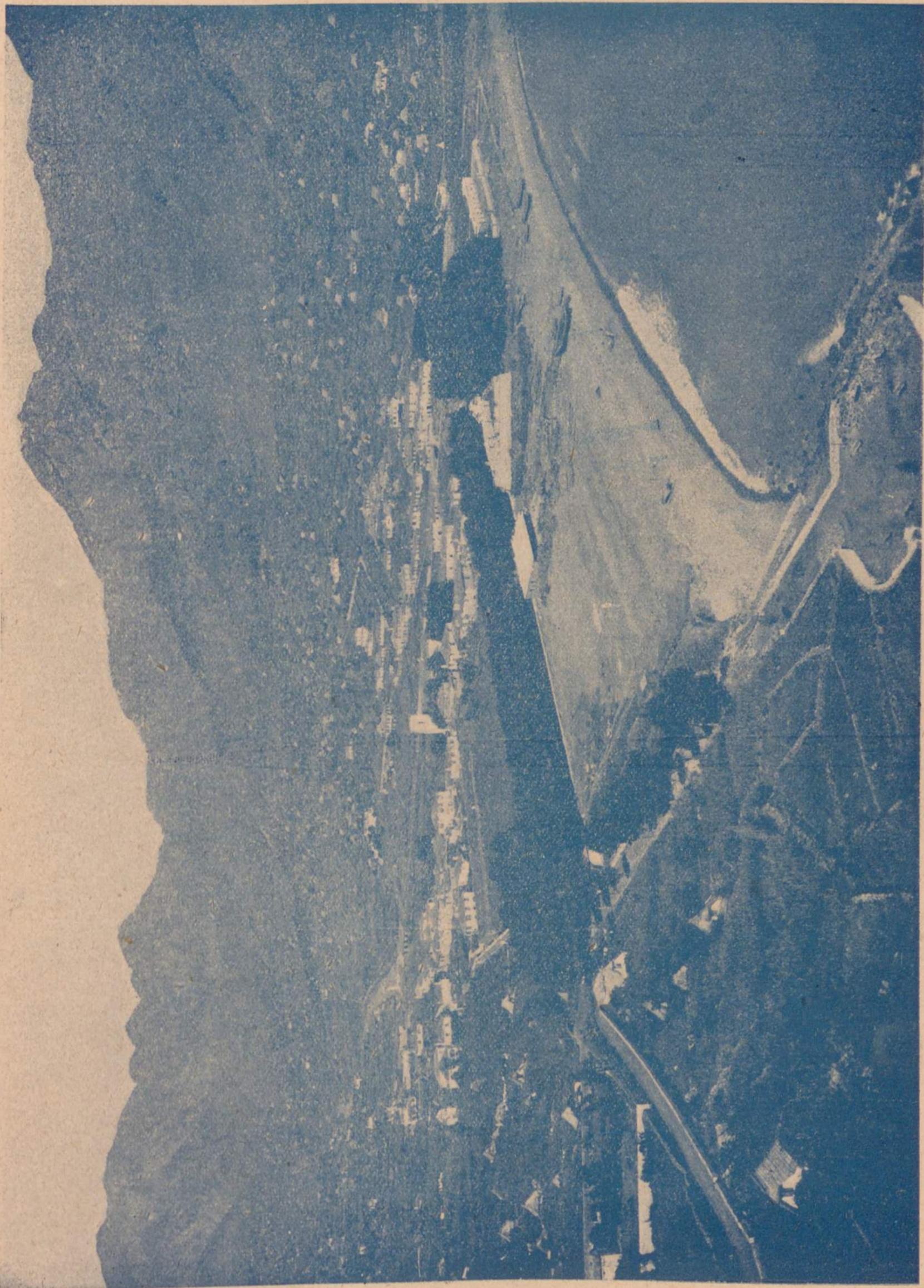
Paseo del Prado, 22 — MADRID
Telefone 11166 Telegramas SAVOTEL

ESPAÑHA

VAGO

Horário dos combóios directos da Linha Norte

Preços Esc.			DIST.	Estações e apeadeiros	18 OMNIBUS		52 RAPIDO		54 SUD LUXO	56 RAPIDO		8 OMNIBUS	
1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.			1.ª 2.ª 3.ª	A K	A	1.ª 2.ª cl.	1.ª 2.ª 3.ª	A H			
Do Porto			k.	PORTO (M. Douro)	P	8 55	8 13	11 45	18 00	22 00			
2 35	1 85	1 25	6	CAMPANHã	»	9 07	8 25	11 54	18 13	22 21			
5 70	3 65	2 35	12	VILA NOVA DE GAIA	»	9 19	8 36	12 05	18 26	22 37			
5 90	4 35	2 90	15	VALADARES	»	9 28				22 46			
8 60	6 15	4 15	22	GRANJA	»	9 43	8 49		18 40	22 55			
10 00	7 30	4 90	26	ESPINHO (V. Vouga)	P	9 53	8 55		18 46	23 10			
11 95	8 60	5 65	31	ESMORIZ	»	10 05				25 18			
16 10	11 60	7 55	42	OUVAR	»	10 27	9 11			25 36			
18 85	13 40	8 65	49	AVANCA	»	10 28				25 52			
21 15	15 03	9 85	55	ESTARREJA	»	10 51				0 06			
26 85	18 90	12 50		CACIA, ap.	»	11 03				0 17			
26 85	18 90	12 50	70	AVEIRO (V. Vouga)	(P)	11 11	9 34	12 47	19 22	0 25			
29 15	20 65	13 50	76	QUINTANS	»	11 34				0 51			
34 45	24 40	15 90	80	OIA, ap.	»	11 42							
34 45	24 40	15 90	90	OLIVEIRA DO BAIRRO	»	11 50				1 07			
37 45	26 50	17 35	98	PARAIMO, ap.	»	11 56							
37 45	26 50	17 35	98	MOGOFORES	»	12 04				1 18			
41 00	28 95	18 85	107	CURIA, ap.	»	12 08	10 02		19 47	1 22			
41 00	28 95	18 85		AGUIM, ap.	»	12 11							
41 00	28 95	18 85	107	MEALHADA	»	12 18				1 31			
42 45	30 00	20 55	111	PAMPILHOSA (Beira Alta)	(P)	12 24	10 12	13 17	19 58	1 37			
45 10	21 80	20 75	118	SOUZELAS	»	12 49				2 02			
47 75	33 65	22 05	125	COIMBRA-B	(C)	12 58	10 28	13 43	20 17	2 11			
48 65	34 20	22 40	127	Coimbra (Lousã)	(P)								
				COIMBRA-B	(P)	13 08	10 31	13 55	20 20	2 19			
50 15	35 20	23 05	131	TAVEIRO	»	13 17				2 28			
53 95	37 95	24 80	141	FORMOSELA	»	13 29				2 40			
55 00	38 70	25 35	144	ALFARELOS	(C)	13 34	10 46		20 36	2 45			
67 65	47 40	29 30	167	Figueira da Foz	(P)								
60 00	42 20	27 55	157	V. NOVA D'ANÇOS, ap.	»	14 15				5 06			
60 00	42 20	27 55	157	SOURE	»	14 24				5 16			
66 15	46 50	30 30	173	POMBAL	»	14 46	11 16		21 04	5 30			
69 20	48 70	31 75	181	VERMOIL	»	14 58				5 54			
73 75	51 80	33 85	193	LITEM, ap.	»	15 09							
73 75	51 80	33 85	193	ALBERGARIA	»	15 27	11 45		21 30	4 21			
77 90	54 80	35 70	204	CAXARIAS	»	15 41				4 36			
81 40	57 20	37 35	213	CEISSA-OUREM, ap.	»	15 49							
81 40	57 20	37 35	213	CHÃO DE MACãs	»	15 57				4 51			
84 80	59 50	38 90	222	PAIALVO	»	16 08				5 01			
87 05	61 5	39 90	228	LAMAROSA	(C)	16 16				5 09			
89 45	63 35	41 30	236	(Tomar)	(P)								
				ENTRONCAMENTO (Leste B. Baixa)	(P)	16 30	12 21	15 25	22 10	5 24			
92 10	64 65	42 20	241	TORRES NOVAS	»	17 03							
95 10	66 85	43 50	249	MATO DE MIRANDA	»	17 14							
98 85	69 45	44 25	259	VALE DE FIGUEIRA	»	17 30							
102 40	71 35	46 50	268	SANTAREM	»	17 44	12 55		22 43	6 11			
105 40	73 90	48 25	276	VALE DE SANTAREM	»	17 57							
107 65	75 55	49 55	282	SANT'ANNA-CARTAXO	»	18 06							
109 15	76 60	50 00	286	SETIL (V. Novas)	(C)	18 12				6 30			
					(P)								
109 95	77 20	50 30	288	REGUENGO	»	18 25							
113 00	79 25	51 75	296	AZAMBUJA	»	18 38							
				VILA NOVA DA RAINHA, ap.	»	18 45							
116 70	81 95	53 40	306	CARREGADO	»	18 51							
				CASTANHEIRA, ap.	»	18 54							
119 05	83 55	54 50	312	VILA FRANCA	»	19 03							
120 95	84 90	55 40	317	ALHANDRA	»								
122 55	85 95	56 05	321	ALVERCA	»								
124 00	87 00	56 80	325	POVOA	»								
127 15	89 20	58 15	333	SACAVEM	»								
128 20	90 05	58 70	336	OLIVAIS	»								
129 00	90 50	59 00	338	BRACO DE PRATA	»	19 42							
132 00	92 70	60 45	346	ENTRE-CAMPOS, ap.	»	19 51	13 59		23 46	7 33			
133 20	92 70	60 45	346	CAMPOLIDE	»	20 04				7 44			
135 20	92 70	60 45	346	LISBOA-P	»					7 54			
131 60	92 45	60 25	343	LISBOA-P	»								
133 20	93 50	60 85	34	LISBOA-ROCIO	(C)	20 10	14 10	16 50	23 57	3 00			



ILHA DA MADEIRA—A VILA DO MACHICO