

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. Luis, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M A R I O

Página artística: Sintra, Castelo da Pena. — Á Tabela, O contra ataque... continua, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — Estudos ácerca dos Caminhos de Ferro do Estado, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — General João d'Almeida. — Linhas Estrangeiras. — As Locomotivas a vapor e o seu progresso, pelo Eng.^o LUÍS FILIPE COLAÇO. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — Ha quarenta anos. — Melhoramentos públicos, As obras do porto de Cezimbra. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. — Conselho Superior de Caminhos de Ferro. — Parte Oficial. — Caminhos de Ferro. — Concursos. — Impressões, Uma página do meu jornal..., pelo Dr. AUGUSTO D'ESAGUY. — O pessoal operário da C. P. vai ter regalias de carácter geral. — Automotoras, a sua importância económica, tradução de CUSTÓDIO DAS NEVES. — Jardim Zoológico. — Figuras do Passado, pelo Dr. ARMELIM JÚNIOR. — Fundo Especial de Caminhos de Ferro. — O que todos devem saber. — Figuras do Dia, por AUGUSTO D'ESAGUY. — Publicações recebidas. — Imprensa. — Actualidades, pelo Dr. ALFREDO BROCHADO

1934

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA
CUSTÓDIO DAS NEVES

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

<i>PORTUGAL</i> (semestre) . . .	30\$00
<i>ESTRANGEIRO</i> (ano) £ . . .	1.00
<i>ESPAÑA</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 atrasados.	5\$00

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

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

A' TABELA

O CONTRA ATAQUE...
CONTINUA

CONTINUANDO a examinar uma exposição do engenheiro em chefe da Exploração dos Caminhos de Ferro do Norte da França, encontramos nele ainda, como dissemos, matéria para algumas considerações curiosas acerca do duelo entre caminhos de ferro e automóveis.

Até há pouco foi o automobilismo que tomou a ofensiva atribuindo todos as maleitas aos comboios e até augurando-lhes o próximo fim. Agora são os caminhos de ferro que retruquem, provando, em primeiro lugar a sua maior segurança, e depois a exactidão e regularidade.

A regularidade dos serviços ferroviários está intimamente ligada à segurança. O interesse e a fiscalização intensa da regularidade são objecto da preocupação constante das entidades ferroviárias. «Uma causa de atraso, em geral, uma ocasião de acidente falhado, e um acidente não sucede senão pela coexistência fortuita de pequenas causas que, tomadas isoladamente, não provocariam senão simples atrasos.

Nos caminhos de ferro franceses do Norte, 83 % dos expressos e rápidos chegaram à hora exacta em 1930, e 84,5 por cento em 1931.

É difícil a comparação com o veículo automóvel porque o viajante em auto-car contenta-se em geral com uma regularidade relativa. Há sempre esperas por qualquer atrasado. Relativamente aos automóveis particulares ainda mais difícil é a comparação, porque o orgulho do automobilista é «partir e chegar quando lhe apetece»!!!

Em França em que algumas carreiras de autobus foram estabelecidas para substituir certos comboios de rendimento precário, o atraso médio, foi de um minuto por camioneta, contra 35 segundos dos antigos comboios.

Lá fora a luta de transportes não se limita porém à do automóvel e do comboio. Há também já hoje que contar com o avião, em que a precisão de horário e a rapidez são temíveis mas em que a segurança ainda hoje não é dominadora e absoluta.

Há pois que considerar, trazer de novo para a claridade da discussão, essa vantagem quase esquecida dos caminhos de ferro: a sua regularidade. Nestes tempos de incerteza, de imprevisto é ainda um bom trunfo a lançar aos olhos do burguês sossegado e de bons costumes ou dos aldeões amigos do que é certo e seguro.

Como se vê ha pequenos nadas da vida íntima da exploração ferroviária que no momento presente se discutem e interessam; é que o momento é grave para todos, e das melhores jogadas depende o triunfo futuro.

ARMANDO FERREIRA

ESTUDOS ÁCERCA DOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA

(Continuação)

III

A ORGANIZAÇÃO ACTUAL

Veiu, após conhecidas peripécias, a revolução de 19 de Outubro de 1921 dissolver o Conselho e impôr uma comissão administrativa, de que era alma um obscuro empregado de carteira e que ficara encarregada de elaborar em curto prazo nova organização dos serviços. Só foi esta promulgada por D. n.^o 8924 de 18 de Junho de 1923, para ser publicada de novo cinco meses depois com fundas alterações a pretexto de ter saído *com algumas incorrecções*.

Por esse diploma creou-se uma Administração Geral, que compreendia o Conselho de Administração, o Conselho Fiscal, a Secretaria Geral, o Serviço de Saúde, a Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros, a Direcção dos Estudos de Construção, o Serviço do Contencioso e as Direcções do Sul e Sueste e Minho e Douro.

O Conselho de Administração tem 20 membros, incluindo os quatro directores e o administrador geral e um adjunto adido, em vez de um presidente e 12 vogais segundo a organização de 1919. Em compensação há mais o Conselho Fiscal com 5 membros. As funções anteriormente atribuídas ao Conselho passaram quase todas para o Administrador Geral.

Assim, não só este preside ao Conselho e tem competência para autorizar obras e adjudicar fornecimentos até 30.000\$00, indo a competência do Conselho até 100.000\$00, como ainda autoriza pagamentos,

aprova regulamentos, submete contas à aprovação, propõe quadros e promoções, concede passes e bonus e toma a iniciativa de propostas ao Governo.

O órgão preponderante é a Direcção dos Serviços Comerciais e Financeiros, à qual preside o administrador geral adjunto, que é ao mesmo tempo vice-presidente do Conselho.

Essa Direcção comprehende 4. Serviços, a saber: Fiscalização; Tráfego e Reclamações; Estatística; Contabilidade e Tesouraria; Aprovisionamentos; com 4 repartições, 2 divisões e 10 secções.

O Director nomeia, coloca e promove o pessoal da sua Direcção, propõe quadros, dá instruções aos directores do S. S. e M. D. sobre os serviços do seu cargo, corresponde-se com as Direcções de outras linhas, estuda os contratos de serviço comum e combinado.

A sua Direcção regula os fornecimentos de material, efectua-os, paga-os e escritura-os. Superintende em toda a Contabilidade de receitas e despesas. Resolve as reclamações de tráfego.

Os abastecimentos são por ela determinados, havendo uma Comissão permanente de aquisição e recepção de materiais, que pertencem aos chefes dos serviços de exploração sem vigerência dos respectivos directores.

É contra todos os bons princípios de administração e concentração nas mãos do mesmo funcionário de tudo quanto respeita a liquidação de receitas e despesas, fornecimento de materiais, processo, pagamento e escrituração de despesas, não havendo a necessária distinção da entidade ordenadora e fiscal da que administra, cobra e paga.

As Direcções de exploração foram amputadas dos 4 serviços, que passaram para a Direcção dos Serviços comerciais e financeiros, ficando apenas com secções subordinadas directamente a esta.

Do mesmo modo os serviços de saúde e construção passaram para a Administração Geral, tendo na Direcção de exploração secções ou serviços directamente subordinados áquela.

As Direcções de exploração ficam reduzidas aos serviços externos de via, tracção e movimento e a multiplas secções da Administração Geral a ela ligadas directamente.

Mal se comprehende que a elas presida um director e um sub-director onde, bastava, quando muito, um chefe de exploração.

Que funções passam a desempenhar os Directores de exploração? Nominalmente têm sob as suas ordens uma divisão de saúde, mas estas estão directamente subordinadas ao Serviço de Saúde da Administração Geral.

Do mesmo modo está sob as suas ordens uma Repartição com 3 secções, respectivamente Fiscalização, Tráfego e Reclamações, mas essas Secções estão sujeitas ao Serviço Central, que lhes dá instruções directas. Nenhum Serviço nem Secção de Estatística

fica nas Direcções, havendo-o apenas na Administração Geral e o seu chefe pede elementos directamente a todos os chefes de serviço. Ainda aqui não tem ingerência os Directores de Exploração.

Têm estes na sua Direcção uma Repartição de Contabilidade com uma Secção de Receitas e Despesas e outra de Caixa, e ainda uma de Tesouraria. Há também uma secção de Contabilidade em cada um dos 3 serviços externos.

Mas a Repartição de Contabilidade e a Secção de Tesouraria estão sujeitas ao serviço central com o qual se correspondem directamente e que dá todas as instruções á Contabilidade dos serviços.

Que valôr têm duas Direcções de exploração sem ingerência nos seus serviços de saude, de fiscalização estatística e tráfego, de contabilidade e tesouraria, de armazens gerais?

Nem se obteve a unificação de órgãos dirigentes, que permitiria reduzir as Direcções a duas Divisões de exploração, tendo apenas os serviços de Via, Tracção e Movimento, nem se respeitou a tradicional unidade das Direcções de exploração, com um órgão administrativo superior no Conselho ou na Administração Geral.

E a presidir a essa Direcção dos negócios comerciais e financeiros, com toda a importância e complexidade das suas multiplas e absorventes funções ficou um simples chefe de secção de escritórios, a que se outorgaram galões de oficial de engenharia e se deu a categoria de administrador geral adjunto.

Podia-se ter simplificado a organização das Direcções, reduzindo o número de serviços e de secções,

que tem criado um verdadeiro mandarinato de multiplas graduações. Nelas, como nos serviços centrais da Administração, havia lugar para consideráveis economias.

Sucedeu o contrário e fez-se de um empregado que subiu singularmente, o administrador geral dos caminhos de ferro, subalternizando à sua acção engenheiros e outros funcionários com longa fôlha de serviços.

Na realidade e pela força das circunstâncias, o verdadeiro administrador geral é o que, segundo a organização, tem apenas a categoria de adjunto. E para completar a subversão de todos os princípios de hierarquia e de administração escrupulosa criou-se um inutil lugar de administrador geral adido para nele prover um antigo condutor chefe de secção de via e obras, sem prestígio entre o pessoal.

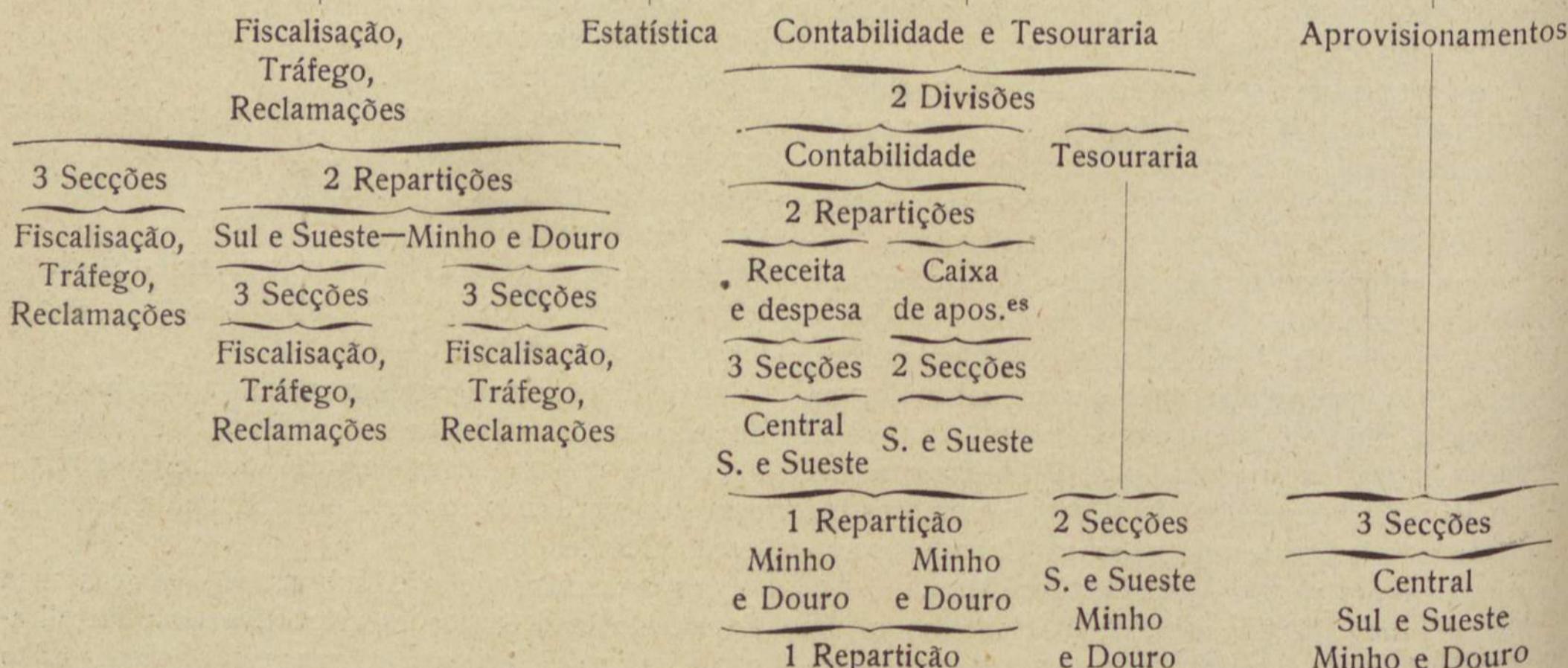
O esquema seguinte mostra a complicação destas engrenagens, fonte de frequentes conflitos e o papel absorvente reservado ao director dos serviços comerciais:

Quando era de recomendar a extinção do serviço de construção, realizando a economia de o fundir no de via e obras, cria-se na Administração Geral uma Direcção de estudos e construção com uma secção central e dois serviços, um do S. S., outro do M. D., dividido cada um em secções, mas que não ficam sujeitos aos respectivos directores, como até aqui.

A que obedeceu esta criação de um órgão central, a não ser ás considerações de carácter pessoal e ao propósito de conservar a categoria de vogal do Conselho a um alto funcionário provido numa Direcção?

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS COMERCIAIS E FINANCEIROS

4 SERVIÇOS



Resumo — 1 Direcção, 4 Serviços, 2 Divisões, 4 Repartições e 19 Secções.

Criou-se um serviço de Contencioso com 7 consultores jurídicos, 3 dos quais da Direcção dos serviços comerciais e financeiros, quando o máximo que se poderá admitir será um junto da Administração Geral e outro junto de cada Direcção de exploração, e estes mesmos só se justificariam, se as Direcções conservassem a sua organização completa anterior.

É digna de especial menção a liberalidade de organização do Serviço de Saúde.

O quadro médico do M. D. compreende 1 médico chefe de Divisão, 19 especialistas e 56 médicos de clínica geral.

O quadro central tem 3 médicos com vencimento, 18 médicos de clínica geral e 26 especialistas. O do S. S. tem 1 médico com vencimento e 60 médicos das secções. Teve pois a Administração dos C. F. E. 184 médicos ao seu serviço.

Nos serviços de via e obras, que se dividiam em secções, introduziu-se a inutil complicação de uma Repartição central com duas secções, uma de expediente, outra de contabilidade e de duas divisões: uma de estudos e obras metálicas e outra de vigilância e conservação, sub-dividindo-se a segunda em secções.

Para quê este órgão intermédio das Divisões entre o chefe de serviço e as secções? Mais um grau dispensável de mandarinato.

O mesmo luxo de organização se nota no Serviço de Tracção, com uma Repartição Central tendo uma secção de Expediente e outra de Contabilidade, uma Repartição Técnica, e duas Divisões, uma de Material e Tracção, e outra de Oficinas e Serviços Eléctricos.

E que multiplicidade de categorias no pessoal graduado! Assim na Divisão das Oficinas, há, além do chefe da Divisão, um inspector chefe e um inspector acima dos contra-mestres, como na Tracção há abaixo do chefe de Divisão um inspector chefe, 2 inspectores, antes de se chegar aos chefes e sub-chefes do depósito.

Do mesmo modo há na Repartição Técnica um chefe de secção de desenho entre o chefe de repartição e os desenhadores.

O somatório de todo este luxo de categorias é o considerável aumento da despesa que se tem acentuado cada vez mais.

Não é de recomendar a existência de um quadro privativo de engenheiros em contrário da tradicional unidade do quadro de obras públicas, que permeia o pessoal técnico aos C. F. E., recebendo-o quando neles deixava de servir.

Numa reforma profunda dos serviços dever-se-iam restabelecer as normas tradicionais, favoráveis à boa utilização do pessoal técnico nos diversos graus da sua hierarquia e à fácil solução de conflitos pela deslocação de funcionários técnicos.

Não se propõe a Comissão analisar mais minuciosamente a organização, somatório de sucessivos abusos e imposições do pessoal. Bastam as notas aqui exaradas para mostrar onde está a fonte da excessiva despesa e mau serviço das linhas do Estado.

IV

AS CONTAS DA RECEITA E DESPEZA

Pretendeu a Comissão, como era natural, obter esclarecimentos minuciosos àcerca das receitas e despesas de exploração e do fundo especial.

O último relatório publicado — e todos desde 1910-1911, são demasiado lacónicos, — abrange o exercício de 1917-1918; faltam pois relatórios de 5 exercícios. As estatísticas finais por anos civis param em 1921. As contas de gerência estão muito atrasadas. Colecionaram-se dos relatórios das companhias os dados estatísticos relativos a 1922.

Dos C. F. E. apenas foi dado um sucinto mapa das receitas e despesas de exploração por anos económicos, que não é autenticado por qualquer assinatura. Figuram nele, em relação ao ano económico de 1922-1923, para toda a rede do Estado, as receitas totais do tráfego, a que são indevidamente deduzidos os 750 contos, que deviam ser entregues ao Tesouro e que são um encargo financeiro e não uma receita alheia à do tráfego que haja de deduzir-se, como a dos impostos.

Assim em 1922-1923 a receita do tráfego líquida de impostos foi, nos C. F. E., de 47.902 contos e a despesa de 65.985, sendo o coeficiente de exploração 1,38 e o "déficit" de exploração de 18.082 contos.

As despesas não vem desdobradas por serviços, como seria indispensável, nem se indicam as extensões exploradas, nem ainda o percurso dos comboios.

O outro mapa relativo às receitas e despesas do fundo especial não merece confiança.

Não menciona os saldos que passam de ano para ano.

Desde 1919 a receita dos impostos de todas as linhas do país reverte para o fundo especial.

Eis as receitas em contos, só dos C. F. E., e as que são atribuídas ao fundo especial, que englobam os das companhias:

	C. F. E.	Fundo especial
1919-1920	1.022	2.346
1920-1921	1.298	4.174
1921-1922	3.216	6.659
1922-1923	7.035	5.500

Os impostos em linhas de Companhias somam quantia bastante superior à dos C. F. E.. Tendo-se pois cobrado 7.035 contos nestes em 1922-1923, o fundo especial deverá receber mais de 15.000 contos e não 5.500, como indica o mapa.

E não se alegue que essa diferença provem de atrasos nas entregas pelo Ministério das Finanças, pois desde a vigência da organização de 1919 ficou estatuído no art. 49.^º do D. 5.605 que as importâncias dos impostos de trânsito e sêlo nas linhas de companhias

será por estas incorporada directamente no fundo especial.

Em perto de 5 anos havia tempo para suscitar o cumprimento dêsse preceito.

As receitas próprias de 1922-1923 deviam pois ser superiores a 16.000 contos e os encargos de empréstimos e garantias pouco excedem 2.620 contos.

As verbas dispendidas com construções e material circulante não vem desdobradas, de modo que se ignora a sua aplicação.

Graças à abusiva cedência da totalidade dos impostos em todas as linhas do País ao fundo especial dos C. F. E.— sem ao menos reservar uma parte da receita para novas linhas tributárias e complementares das das companhias — há naquele disponibilidades suficientes para avultadas operações de crédito.

Pois em vez de se proceder nos termos da lei or-

gânica especial, veiu a lei n.º 1.327 de 25 de Agosto de 1922 destinar 29.950 contos, saídos do alargamento da circulação fiduciária, a obras complementares e trôcos novos de linhas do Estado.

Por esta forma onera-se o Tesouro com a cedência dessas receitas e ao mesmo tempo é por suprimentos seus que se vão soldando os "déficits" de exploração.

Pode haver maior desordem financeira, mais absoluta ausência de método na política ferroviária?

Essa situação é agravada pela falta de contas regulares publicadas.

Não nos foi fornecida nota dos empréstimos contraídos, com as respectivas anuidades, referindo-se o último mapa a 1917-1918.

(Continúa)

GENERAL JOÃO D'ALMEIDA

O nosso presadíssimo amigo e distinto colaborador João d'Almeida, acaba de ser promovido ao posto de General, por escolha.

O Conselho Superior de Promoções, achou, e muito bem que já era tempo de ser promovido a General uma das mais prestigiosas figuras do Exército Português.

A "Ordem do Exército" que acabou de ser distribuída em 18 do mês findo, insere a promoção do brilhante colonial afirmando que o C. S. P. reconheceu em João d'Almeida, sér ele, entre todos os candidatos, o que mais se distinguia pelos seus actos e relevantes serviços prestados ao Exército e à Pátria. E, justificando o seu parecer, enuncia:

Tem 14 louvores, 10 dos quais por operações em campanha, onde revelou o valôr, serenidade e alto espirito militar, sendo-lhe concedida a medalha de ouro de serviços distintos ou relevantes no Ultramar, pelos factos e importantes serviços que prestou na Província de Angola, de 1908 a 1910, sendo governador do distrito de Huila, levando a efeito a ocupação do referido distrito por uma fórmula brilhantíssima. Nesta fase da sua vida de militar patenteou elevadamente uma vontade firme e enérgica, orientada por uma grande capacidade mental, que tão prestigiosa tornou a acção do seu comando, cheia de patriotismo e iniciativa.

Desta sua decisiva acção resultou a pacificação da região confiada ao seu governo, bem como a livre circulação com o Humbe e Cuamato e a submissão da rica e insubmissa região ocidental dos Gambos».

O Conselho Superior de Promoções recorda, em seguida, as acções militares e administrativas em que o valoroso



oficial se distinguiu, e conclui: «Tendo, pois, em consideração: Que o brigadeiro de Infantaria, João de Almeida, comandou diversas e importantes colunas de operações em Angola e que, conquanto esses comandos não fôssem efectuados no posto de coronel ou brigadeiro, contudo os exerceu, sendo capitão, na qualidade de governador e, pela importância dos efectivos das respectivas colunas e das operações realizadas, esses comandos se podem considerar de igual ou superior valôr aos exercidos naqueles postos, como se comprova com os numerosos louvores que constam da sua folha de matrícula e cuja redacção constata o alto valôr com que esses serviços foram considerados superiormente; que foi ferido por duas vezes em combate, recusando-se numa delas a abandonar o comando da coluna; que lhe foram concedidas diversas condecorações por serviços prestados em campanha e noutras situações, entre as quais se distinguem pela sua importância e valôr; Comenda e Grande oficialato da Torre e Espada; medalha de ouro por serviços distintos e relevantes no Ultramar; medalha militar de ouro da classe de bons serviços com palma, grã-cruz do Império Colonial; que prestou importantes serviços técnicos ao Exército e ao País, como se constata da sua folha de matrícula, pelos diversos louvores que lhe foram concedidos: que elaborou e publicou diversos trabalhos de grande valôr militar e mérito militar e científico, reveladores dumha capacidade intelectual muito superior ao vulgar; que além de possuir o curso do Estado Maior, possui o bacharelato em filosofia e o curso de engenheiro civil pela escola de Paris; que satisfaz a todas as condições exigidas para a promoção ao posto imediato. Foi o brigadeiro João de Almeida proposto para preencher a vaga por escolha no generalato.

Felicitamos este nosso presado amigo por ter atingido o mais alto cargo no Exército Português e felicitamo-nos por ter visto fazer justiça a quem, como militar, tem sabido manter o prestígio entre os homens glóriosos das nossas campanhas coloniais.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ITÁLIA

O engenheiro sr. Pini, presidente da Secção do Conselho Superior de Trabalhos Públicos, deste país, deu a conhecer um estudo detalhado sobre as obras de impermeialização executadas recentemente nos túneis de Victor Manuel III; da Rainha Elena; da estação subterrânea da Praça Amadeu, em Nápoles; do Simplon e dos Apeninos.

EST. UNIDOS

Este país acaba de construir uma nova automotora Diesel-eléctrica a que denominaram «Burlington Lephyr».

Este veículo tem uma potência de 600 cavalos e pode desenvolver uma velocidade de 192 quilómetros por hora, sendo portanto a velocidade máxima atingida até à data.

A gravura junta, mostra-nos esta nova automotora junta à potente locomotora do expresso de Burlington, e por ela terão os nossos leitores ocasião de verificar o cuidado que houve da parte

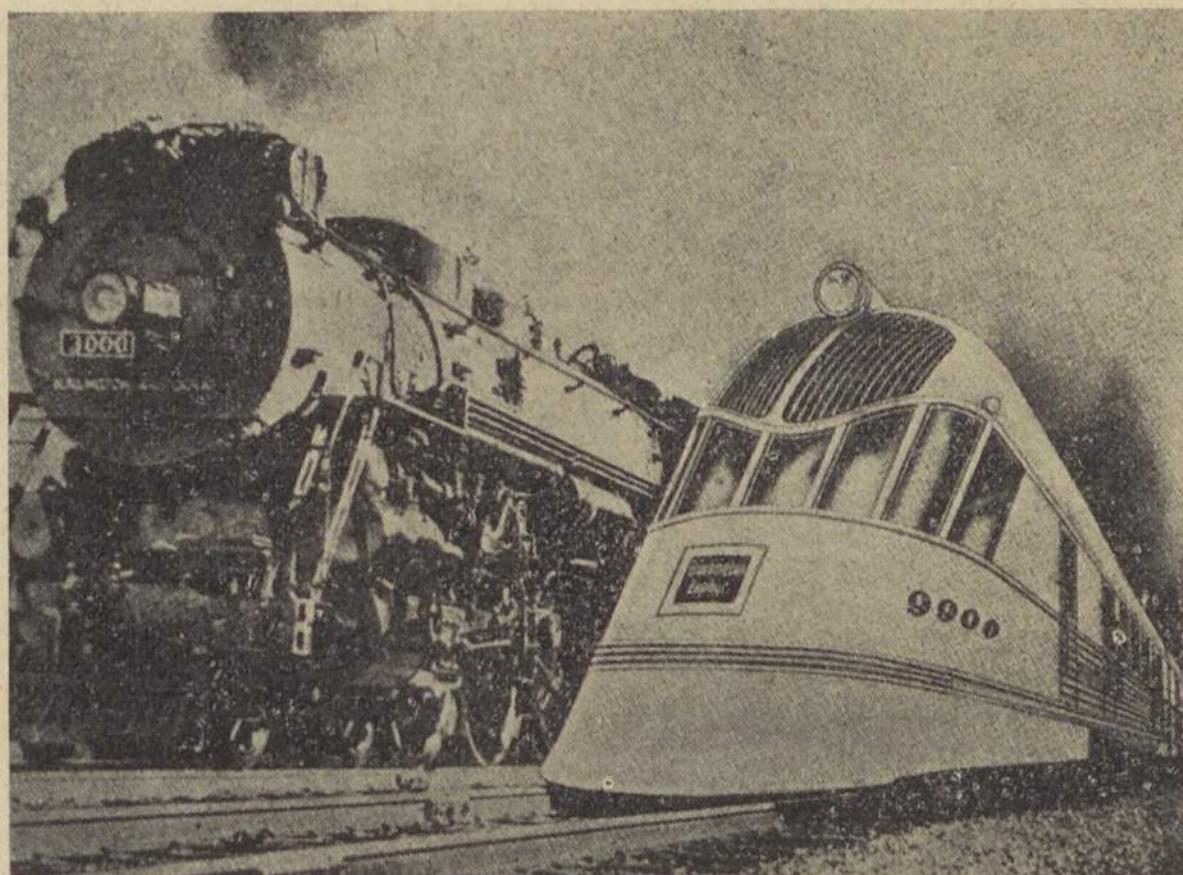
dos seus construtores em dotá-la com linhas aerodinâmicas, afim de evitar a resistência do ar.

POLONIA

Os caminhos de ferro da Letónia encomendaram à fábrica de Chrznov três locomotoras, no valor de 300.000 zlotys.

A fábrica de Chrznov já forneceu em 1931 seis locomotivas aos caminhos de ferro da Letónia e dez aos da Bulgária; em 1931, construiu doze locomotivas para a rede ferroviária de Marrocos e em 1933 outras doze locomotivas para a Rússia.

Acresce ainda que a direcção dos caminhos de ferro da Letónia e as forjas polonesas «Królewska e Laura» e a «Forja da Paz» entraram em entendimento para o fornecimento de 15 mil toneladas de via e 2,5 mil toneladas de material ferroviário. A entrega será feita em duas vezes: em Junho de 1934 e de 1935. O valor da transação é de 5 milhões de zlotys (cerca de 50 mil contos).



A automotora mais rápida do mundo

MANDCHURIA Ao contrário do que se previa a contra-proposta do governo mandchu às condições postas pelo governo soviético para a venda do Caminho de Ferro do Leste mandchuriano ainda não foi recebida na embaixada da U. R. S. S. em Toquio.

Todavia, Hirota, ministro dos Estrangeiros, convidou para um almôço que se realizou no dia 14 do mês findo, o embaixador dos soviets, Yurenef, bem como os delegados mandchus encarregados de negociar a venda do dito caminho de ferro.

FRANÇA

Devido ao *deficit* que assoberba a exploração dos caminhos de ferro dos Pirineus Orientais, o Conselho Geral do departamento francês em questão, propôz a suspensão de todos os combóios de passageiros e mercadorias e a sua substituição por serviço de autocares, cuja exploração seria concedida a empresas particulares.

O Sindicato do pessoal interveiu e propôz que se fizesse um ensaio de carruagens-automóveis sobre rails.

O Conselho Geral acedeu, tendo resolvido que não sejam suprimidos os combóios de passageiros, e que se fizesse um ensaio de seis meses com as carruagens-automóveis sobre rails, que serão adquiridos pela Empresa.

Os agentes conservarão os direitos adquiridos, garantindo-se-lhe a sua situação em caso de reorganização.

HUNGRIA

Os caminhos de ferro desta Nação decidiram transformar as suas locomotoras, para que em lugar de carvão possam consumir óleos pesados. Também se construiram novas máquinas e começaram-se os trabalhos para setenta.

Espera-se que esta transformação redundará em benefício da economia das empresas e do país.

ARGENTINA

O governo autorizou a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a adquirir e pôr em serviço vagões frigoríficos para o transporte de frutas e hortaliças nas zonas Norte do país.

Parece que o sistema de refrigeração, a base de gelo tem as suas desvantagens pelo excessivo peso

AS LOCOMOTIVAS A VAPOR E O SEU PROGRESSO

Pelo Eng.^o LUÍS FILIPE COLAÇO

As tractoras Diesel-eléctricas do sistema "Multiple Unit", parecem criar, hoje, o terreno do mútuo entendimento dos partidários das automotoras e dos da grande tracção. O custo do primeiro estabelecimento e a extrema vulnerabilidade militar dos caminhos de ferro eléctricos, limitaram, até hoje, a sua expansão.

Os motores Diesel de tracção reservam-nos ainda muitas surpresas agradáveis quanto ao seu rendimento, mas tanto não se poderá dizer do preço dos óleos pesados.

* * *

É contudo difícil que a tracção a vapor venha a desaparecer, quaisquer que sejam as circunstâncias em que se encontre a indústria química derivada do carvão. A hidrogenação dos hidrocarboretos é ainda um processo custoso para os países que têm carvão nacional, mas sempre uma grande parte do carvão é absorvida pelas indústrias químicas hoje completamente mecanizadas, graças à electricidade.

A locomotiva a vapor foi em primeiro lugar empregada em 1770 pelo oficial de artilharia, francês, de nome Cugnot, para a tracção de canhões. Só nos começos do século XIX, o célebre construtor inglês de nome Stephenson, construiu a primeira locomotiva a vapor com qualidades industriais e andando sobre carris.

Desde Stephenson, os construtores procuraram melhorar o rendimento da locomotiva, aperfeiçoando seja a distribuição do vapor, seja a caldeira, a fornalha, a circulação dos gases de combustão, e deixando

que se perde de carga útil e a influência da humidade sobre os produtos transportados, que em certos casos é prejudicial para a conservação dos mesmos, estudou-se por isso todos os sistemas actualmente em uso, considerou-se que o mais conveniente e aceitável é o de anidrido carbónico sólido (gelo seco).

para a nossa época o problema mais árduo da pesquisa, que é a adaptação das altas pressões. Desejou-se assim economizar a água de alimentação e o combustível.

A Bélgica é no continente europeu, a primeira a ter o seu caminho de ferro. A indústria metalúrgica desenvolve-se rapidamente e dá a sua contribuição ao caminho de ferro: em 1835, Bockerill, emigrado inglês estabelecido em Liége, constroe a primeira locomotiva belga com um rendimento, paupéríssimo de 3 %.

Em 1844, Walschaerts inventa o seu elegante sistema de distribuição e a válvula de admissão do seu nome. Seguem-lhe Heusinger von Waldegg e Delville; este último resolve completamente o problema da velocidade das gavetas.

Até então, as locomotivas funcionavam com vapor saturado. Em 1910, o engenheiro belga Flamme pediu ao professor alemão Schmidt, de construir os sobreaquecedores os mais práticos para locomotiva. Estes tubos são os únicos empregados actualmente.

O vapor sobreaquecido é como um gás quente, capaz de produzir sem perigo, o fenómeno da propulsão dos pistões; o seu efeito mecânico é geralmente mais económico que o do vapor saturado.

Os engenheiros da tracção, exigem do sobreaquecedor uma temperatura média de 300° centígrados, ao mesmo tempo que a temperatura dos gases do escape é inferior a 300 graus.

Os meios empregados para resolver o problema foram discutidos em muitos congressos internacionais ferroviários, e pode-se dizer que, finalmente, atingiu-se e passou-se além dessa temperatura.

O rendimento dessas locomotivas já atingia 5 %.

* * *

A importância do movimento ferroviário aumenta em todos os países, e toda a gente tem medo da crise da tracção: é por isso que a potência das locomotivas aumenta de tal maneira que o volume da máquina enche o gabarito disponível; uma locomotiva moderna vista de face recorda a porta de entrada dum túnel.

As chaminés já não são longas, e é preciso estender um escape económico. Deste domínio ilustram-se, os engenheiros alemães Zauner e Ttrahl, os engenheiros franceses Nozo e Geoffroy e muitos outros.

Ainda na resolução deste problema semi-empírito, os engenheiros da tracção não esqueceram os interesses do viajante, como se verá.

Este estudo feito por meio da "Conta do Calor", pôz em evidência que muitas calorias utilizáveis se perdiam no escape, e por isso, logo se começa a pensar na utilização dessas calorias, para a realização dum volante térmico. Aqui aparece pela primeira vez com clareza o princípio fundamental a que devem obedecer os construtores dos motores da tracção: realizar uma compensação de energia perdida, exactamente como nas modernas centrais eléctricas. A trac-

ção Diesel Eléctrica é uma aplicação extremamente interessante do princípio em questão.

Continuando, 50 % das calorias do escape são utilizadas para aquecer a água de alimentação da caldeira.

O estudo do escape mostrou que o seu mecanismo era uma simples comunicação lateral do movimento; eis porque se constroem hoje os escapes a 4 tubos da companhia francesa do Norte, e os de dois tubos, dos caminhos de ferro belgas. A resolução do problema permitiu suprimir a incómoda poeira de cinza que sujava o fato do viajante.

Estas locomotivas já têm um rendimento de 6 a 7 % e constituem a maior parte das locomotivas em serviço, actualmente.

Os engenheiros italianos mostraram igualmente sentir o problema da tracção ferroviária; já muito cedo empregavam as válvulas de distribuição, que no comêço não eram resistentes. Hoje, as válvulas já são empregadas principalmente na Itália, na França, e geralmente no mundo inteiro. As válvulas dão maior aceleração ao combóio e aumentam o rendimento das locomotivas. As locomotivas modernas munidas de válvulas têm um rendimento de 8 a 9 %, a sua pressão de caldeira atinge 20 quilos graças aos aços especiais empregados.

Os caminhos de ferro do "Estado francês" construiram uma destas locomotivas no ano findo.

Como em todos os problemas industriais, chega-se hoje ao estado da construção da locomotiva a vapor, em que o esforço necessário para o seu aperfeiçoamento é muito superior aos resultados que dá. Antes de passarmos a uma outra actividade da construção, digamos ainda que existem locomotivas excelentes funcionando com acumuladores de vapor. Estes motores são óptimos para o serviço interno das fábricas.

* * *

O homem não gosta de sentir-se limitado na sua actividade, eis o que explica a tristeza dos engenheiros que olham para o famoso diagrama de Mollier que delimita as propriedades do vapor de água.

Também na construção das locomotivas, os pro-

fessores alemães Echmidt e Loffler pensaram em aumentar a pressão das caldeiras, e como a pressão está intimamente ligada à velocidade de vaporização, os dois professores ficaram obrigados a abandonar a locomotiva tradicional para adoptar o sistema de caldeira nos quais a água circula em tubos aquecidos.

A companhia ferroviária francesa P. L. M. recebeu, há pouco, uma locomotiva do sistema Schmidt, cuja caldeira tem a pressão de 60 quilos. A principal propriedade do sistema, é de diminuir a importância da fornalha.

O próprio Loffler seguiu um caminho muito mais corajoso, e mais fertil em problemas. A pressão da sua locomotiva atinge 100 quilos a caldeira propriamente dita é aquecida por vapor já produzido, e a fornalha aquece os sobreaquecedores.

Sabe-se que o vapor sob pressão elevada, torna-se viscoso, ao mesmo tempo que a velocidade das moléculas aumenta.

Ora, nas locomotivas a aceleração do vapor é tão grande e a velocidade de expansão tão perigosa, que uma explosão de caldeira é difícil de ser evitada.

Por esta razão, as locomotivas Loffler têm uma bomba de circulação do vapor, que funciona como o coração da máquina.

A sociedade "Berliner Maschinenbau" vormals Schwartzkopff, construiu a primeira locomotiva Loffler para os caminhos de ferro alemães.

Esta máquina está sob o regime de experiência, exactamente como a famosa caldeira de 224 quilos instalada na Bélgica, na Central de Langerbrugge. Esta caldeira é do tipo Benson.

As boas locomotivas tradicionais funcionam a 20 quilos, como as caldeiras fixas se contentam de 60 quilos, contudo, é preciso dar graças aos construtores de máquinas a alta pressão, que levados por um vento de coragem, mostraram que há ainda campo para descobertas no domínio da dinâmica da circulação do vapor, e no da metalurgia dos aços especiais.

Como se vê, os construtores das locomotivas a vapor, embora numa situação pouco prometedora, não abandonam a pesquisa.

Muito mais fácil é a situação das locomotivas elétricas, Diesel, ou Diesel-eléctricas, porque têm a simpatia do público.

Porto-VAMAR

Vinhos AUTENTICOS do Porto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE UNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Rua Actor Taborda, 41, r/c. — LISBOA

Endereço telegráfico: VAMAR — Lisboa

Telefone: N. 5818

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

SANJURJO, MARQUÊS DEL RIFFE

O célebre general que, após a implantação da República Espanhola, conseguiu, ditatorialmente, fazer as vezes do inolvidável general Primo de Rivera, embora às ocultas de uns, às sombras de outros, e muito ainda à clarividência dos que julgam que ele erra... vive em terra lusitana.

Sanjurjo não se encontra sózinho.

O general chegou acompanhado de sua comitiva e seus apaniguados, igualmente exilados políticos, à beira do telhal dos seus irmãos por afinidade.

Chegou. E todos os portugueses, aqueles que foram aguardar ao cais a sua chegada, perfilaram-se cívica e não militarmente ante essa figura que em Marrocos conquistou terreno.

Um dos seus ajudantes ao chegar à capital falou em primeiro lugar com o autor destas linhas e o brioso sex-tenente-coronel contou-me a maneira carinhosa como o povo espanhol se manifestou ao ver sair das grades da cadeia — onde outros deviam estar — essa figura heroica de militar e de guerreiro.

Está no Estoril, Sanjurjo.

E Sanjurjo — nome ante o qual os portugueses — afirma-se mais uma vez que a união luso-ibérica não é uma utopia — demonstram que a hospitalidade é sempre, sem quebra de códigos diplomáticos e internacionais: é sempre respeitável.

Continência, pois, ao ilustre general.



TRISTE FINAL DE VIDA

EM Nova York morreu afogado num ribeiro, com trinta centímetros de profundidade, perto de Saint Charles (Illinois), um comerciante chamado James Kruk. O facto não teria importância jornalística, se a vítima não tivesse saído incólume de grandes catástrofes, que tiveram retumbância mundial. Kruk era passageiro do «Titanic»; foi dos poucos que se salvaram da grande tragédia marítima. Seguiu no «Lusitânia», quando este navio naufragou. Ficou ileso, num terrível choque de combóios, que há poucos anos horrorizou a América do Norte, pois morreram dezenas e dezenas de pessoas; e caiu um dia, dum quinto andar, sobre um monte de fardos de algodão.

O homem, que tinha 69 anos, era considerado um protegido da sorte.

“DOENÇAS” DA MODA

ESSAS damas que se querem salientar procurando todos os processos para darem nas vistas vão perdendo o juizo com as suas extraordinárias extravagâncias.

Calcule-se que agora é moda andar com um suino debaixo do braço.

É fino.

Conheciam-se já muitos animais favoritos de gentis damas, tais como gatos, cães, macacos e até leõesinhos, mas o que ainda se não havia visto era leitões erguidos a essa alta situação.

Essa lacuna está hoje preenchida. Uma cantora americana, Ana Fitzin, passeia há já algum tempo com um soberbo porquinho côr de rosa, que dá pelo nome de «Patrick».

«Patrick», que é de uma docilidade exemplar, é levado pela sua encantadora dona por uma corrente de prata presa a uma artística coleira cheia de pedrarias.

Como era de prever, tem obtido um sucesso e era isso, sem dúvida, tudo o que pretendia Ana Fritzin.

Se pega a moda cá em Portugal — o que é natural — e os porcos desatam a crescer e engordar as damas têm que chamar um «galego» ou seja um moço de fretes para levar às costas o engracadinho labrego do porco.

Exageros da vida...

9 DE ABRIL

PASSOU mais um aniversário sobre o trágico acontecimento que foi para os portugueses o 9 de Abril.

Muita gente se esqueceu dos combatentes, olhando-os com certo desdém, convencidos que eles foram de livre vontade para essa chacina infernal, onde perdemos milhares de irmãos.

Pobres idiotas que, sem pensar, se mordem de inveja por não terem tido a sorte de na guerra entrar como «cachapins», para depois usarem as mesmas condecorações ou mais ainda que usam aqueles que combateram não arredando nunca pé da 1.^a ou 2.^a linha.

Quantos conhecemos que não têm vergonha de usar cruzes de guerra que lhes não pertencem e por nada terem feito.

E assim quantos heróis se fizeram e quantos cavalheiros se saracoteiam hostentando as insígnias de combatente, nunca passando dos Quarteis Gerais, dos Hospitais da Base, de Ambleteuse, de Wimereux e de outras cidades que essa chapinagem percorria em procura de horas suaves.

Querem mais guerras?

Olhem esta estatística:

Mobilizados	71 726.202
Feridos	25.466.740
Mortos	17.243.788
Viuvas.	3.550.587
Orfãs	1.239.550

Há quem tenha coragem de desejar uma nova guerra? Quem apanhasse à mão aqueles patifes da propaganda de guerra para lhes apertar as guelas.

Agora me recordo que faz dois anos que um parvalhão se lembrou de oferecer azeite espanhol para o «Lampadário da Pátria».

Coitado.

Parecia-lhe que tinham acabado as oliveiras em Portugal!...

DECADÊNCIA DO CINEMA

O *Diário de Lisboa* trazia há dias na sua primeira página um eco sobre a decadência do Cinema que hoje atravessa uma grande crise financeira e diz que nos Estados Unidos, os homens de negócios não se interessam pela indústria. Só os filmes que proporcionam ao público emoções inéditas, como o «King-Kong», que era um verdadeiro disparate visual, dão na América rendimento de bilheteira.

Só com o lucro material dum bom filme se podem fazer seis novas produções, que podem não ser seis exitos assegurados.

Tudo indica que a indústria do cinema está na iminência dum grandioso «krack». Os realizadores americanos, quando terminam agora um filme, respiram com alívio, dizendo:

— Mais um antes da derrocada.

James Whale afirma que Hollywood está esgotada de dinheiro e de material humano.

Nem tudo, porém, é pessimismo. Há fundadas esperanças de que o cinema a cores e o estereoscópico, que estão a ser estudados cuidadosamente dêem à sétima arte um novo brilho, capaz de ressuscitar a indústria.

Digam o que disserem e façam o que quizerem o teatro tem fatalmente que vencer o cinema. Foi bom que aparecesse esta escola de crime e desmoralização que é o cinema de alguns tempos para fazer com que os escritores façam peças de gosto que suplantem as boas fitas que hoje raramente aparecem.

Escritores, façam luz e trabalhem se querem vencer para futuro.

E os artistas teatrais não estão sujeitos às exigências que são feitas às artistas de cinema.

Além de outras qualidades que lhes são exigidas nos contratos, ainda têm mais as seguintes obrigações:

1.º — Fazer diariamente três refeições, todas elas com um prato de carne.

2.º — Comer poucos farináceos e não se pintar.

3.º — Dormir 8 horas e não se deitar depois da meia noite.

4.º — Não usar sapatos com tacões altos.

5.º — Beber todos os dias, pelo menos, um copo de leite e sumo de laranja.

6.º — Tomar um «douche» frio todas as manhãs.

7.º — Tomar banhos de sol de tempos a tempos.

8.º — Fazer ginástica ao ar livre, ténis, natação e passeios a pé.

9.º — Não pintar os cabelos durante o período do contrato. E ficamos por aqui.

PAIS E FILHOS

APARECEM em geral casos curiosos que bem merecem vir à luz da publicidade para exemplo das novas gerações que se julgam com extraordinários e pasmosos direitos, motivo este originado pela falta de educação que durante muito tempo andou em moda.

O caso que vamos citar é deveras curioso e resume-se no seguinte:

«O juiz Eichel, de Evansville (Indiana) condenou uma rapariga de 22 anos que levou o pai ao tribunal por lhe ter dado

uma bofetada, em virtude de a filha se recusar a fazer-lhe a ceia. A autora declarou que não se queixaria, se fosse castigada de qualquer outra forma, mesmo corporalmente, mas nunca com uma bofetada.

A audiência deu ocasião a uma curiosa discussão acerca das partes do corpo em que é lícito o pai bater a um filho maior.

O magistrado resolveu o caso, absolvendo o pai, condenando a filha, e dizendo por último: «A autora foi justamente castigada pelo pai, não como mulher, mas como filha. Era assim que se fazia antigamente, e o mundo andava melhor».

Abençoado juiz que paz o caso no seu devido pé. Pena é que o pai lhe não tivesse dado tanta tareia daquelas que nunca mais esquecem e que nunca lembram mais os filhos queixarem-se à justiça dos pais lhe baterem.

COMPANHIA FERROVIARIA CONDESCENDENTE

CONTA o *Diário do Alentejo* que uma linda inglesa de vinte anos, que vivia em Kent resolveu casar-se em certo domingo. Mas surgiu um contratempo que não fôr previsto. Para Kent havia combóio apenas uma vez por semana, no dia de mercado, à sexta feira. Mas o casamento tinha que realizar-se ao domingo, como estava combinado.

A rapariga teve então uma idéa genial. Escreveu à administração da Companhia relatando o caso e expõe as suas razões, dizendo que não podia por qualquer forma adiar o casamento. E contra toda a expectativa a companhia ferroviária organizou um combóio especial no domingo de casamento, sem ao menos aumentar os preços.

Até aqui está a «coisa» muito bem posta e a história acabou com umas reticências que terminam numa ferroada a certa companhia de caminhos de ferro.

Quasi que se depreende que a notícia foi inventada para terminar com uma agressão à companhia ferroviária.

O motivo ignora-se por enquanto.

AMERICANISSES...

JÁ não chegam os *gangster's* — agora os *Camisas de Prata*.

Organismo êste em que só podem ingressar cristãos americanos que perfilhem a doutrina ariana do hitlerismo.

Aos seus membros chama-se «cavaleiros prateados», e devem estar dispostos ao sacrifício da sua pessoa e a apoiar a polícia e o exército contra os agitadores vermelhos.

Nós por cá — e mal fadas há — também pecamos por copiar. Pecamos porque há *Camisas Encarnadas*, *Azuis e Brancas*, *Castanhas*, *Azuis e -brada ao Creador!* — de côn de burro quando foge... (em dias de revolução).

Há de tudo, enfim, nesta terra, onde, em poesia, as *massas águas do Tejo banham as areias das cabeças dos homens...*

Passe o humorismo.

Consoante já um nosso colega disse:

Aos que não têm camisa aconselhamos o ingresso em qualquer dessas novas organizações. Ao menos sempre terão uma camisa...

— ..de patriota quando gaste daquela deusa mitológica que não tem um braço — salvo seja!

A FECHAR

UMA viúva inconsolável mandou erigir um mausoleu ao esposo e gravar na lápide a seguinte inscrição: «É tão intensa a minha dor que não posso viver».

No fim de um ano a viúva casou novamente e mandou acrescentar à inscrição a palavra «só».

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Maio de 1894)

Foi, como noticiámos, submetido á approvação do governo, pelo sr. Frederico Pereira Palha, o ante-projecto da primeira secção do caminho de ferro do Valle do Vouga, comprehendida entre Espinho e o rio Caima.

Esta secção tem uma extensão total de 58,189^m55. Está dividida em seis lanços com os seguintes comprimentos: o primeiro de Espinho a Paços de Brandão 8.298^m21; o segundo de Paços de Brandão a Villa da Feira 9.967^m69; o terceiro de Villa da Feira a S. João da Madeira 6.181^m11; o quarto de S. João da Madeira a Porto do Carro 11.849^m20; o quinto de Porto do Carro á Portella de Casal Dima 9.578^m79; o sexto finalmente da Portella de Casal Dima ao rio Caima 12.314^m55.

Apesar de transpôr duas cumeadas cujas altitudes são superiores a 200^m, uma no fim do segundo lanço, no sitio de Arrifana, onde se entra na bacia hydrographica do Vouga, e outra no fim do quinto lanço, divisoria entre os valles do Antuan e do Caima, o traçado d'esta secção está em condições muito regulares de perfil longitudinal e planta. A maxima inclinação, que é de 20 millimetros por metro, existe apenas em 25.118^m47, ou menos de metade da extensão total; sendo, no sentido ascendente, 7.553^m86 em subidas e 17.564^m61 em descidas.

As curvas de raio, comprehendido entre 80^m e 100^m, teem um desenvolvimento total não superior a 1.567^m78 ou 1/37 da distancia entre os pontos extremos da secção.

Os alinhamentos rectos prefazem 33.912^m37.

As obras d'arte mais importantes a construir são os viaductos de Valle de Perdizes e do Tojal, perto de Valle Maior, o primeiro com 50^m de altura e 200^m de extensão, e o segundo com 50^m de altura e uma extensão de 120^m; e a ponte sobre o Caima de 36^m de abertura.

Além d'estas obras ha as pontes sobre a ribeira d'UI, proxima ao Couto de Cucujães, e sobre o rio Antuan no Porto do Carro, altas, mas de pequeno vão; e algumas passagens, superiores e inferiores, de estradas cortadas pelo traçado.

As estações estão todas projectadas o mais perto possível das povoações. Foi esta a ideia predominante do estudo da linha e julgamos ter conseguido o desideratum.

Comecemos pela de Paços de Brandão. Esta estação fica situada no extremo sul da povoação, entre uma rua da mesma e a estrada para Rio Meão. Serve tambem Lauras, Povoa, Moure, e outras povoações proximas.

A estação de S. João de Ver, a 5,400^m de Paços de Brandão, está collocada proximo á egreja, com serventia pela estrada de Beire á estrada real. E' a estação das Caldas de S. Jorge, as quaes distam tres kilometros.

A estação de Villa da Feira fica entre Sanfins e a villa, á distancia de 700^m da Misericordia.

Não foi possível approximal-a mais, pela difficuldade de subir em seguida para S. João da Madeira. Em compensação serve Sanfins, Escapeus, e outras aldeias.

A Estação de S. João da Madeira está junto á estrada real de Oliveira d'Azemeis ao Porto, no centro das duas importantes povoações, de S. João da Madeira e Arrifana, que rigorosamente constituem uma unica muito extensa. É uma das estações mais importantes da linha, pela população, pela industria e pela madeira de pinho que esta região possue em grande escala.

Segue-se a estação do Couto de Cucujães, a 4.100^m de S. João da Madeira, com accesso pela estrada municipal d'Oliveira d'Azemeis ao Couto. Está no centro de um grupo de povoações, como Penedo, Manta, Faria, Rebordões, etc., onde, segundo o annuario estatistico, se contam perto de 800 fogos.

A estação de Oliveira de Azemeis é certamente, depois de Espinho, a mais importante. Para a attingir foi necessário subir, depois de transposta a ribeira de Cavalleiros, e tornar a descer para o Porto de Carro.

Não se subiu mais, porque não era possivel. Entretanto, na situação em que está projectada, perto da egreja e do mercado da villa, poderá a estação considerar-se dentro de Oliveira de Azemeis, logo que se construa uma avenida muito curta e pouco dispendiosa.

É ainda possivel dar acesso á estação pela estrada de Ovar.

Vem em seguida a estação de Travanca, a 2.400^m de Oliveira de Azemeis, servida pela estrada d'esta vila ao Carvalhal; a estação de Bemposta a 2.700^m de Travanca, e a estação de Branca a 3.900^m de Bemposta, ambas com accesso pela estrada real; a estação do Carvalhal a 2.500^m de Branca servida pelas estradas que alli passam para o Carvalhal e para Albergaria; e finalmenle a estação de Valle Maior a 7.100^m do Carvalhal, situada ao lado da estrada de Aveiro a Vizeu.

Todas estas estações teem importancia, não só pelo grande numero de povoações que as rodeiam, como Curval, Pinheiro, Palma, Tagilde, Fradellos, Palhal, Albergaria, Silva Escura, e outras muitas, como tambem pela madeira que ali existe em grandes extensões e pela industria que já hoje apresenta specimens da importancia da fabrica de Ianificios do Caima, da fabrica da pasta de papel do Carvalhal, e da fabrica de papel de Valle Maior.

Está pois dado o primeiro passo na execução d'esta bella linha.

É um verdadeiro arrojo intentar na presente epoca a construção de um caminho de ferro, e demais sem subsidio do governo. Mas as condições da linha projectada são excepcionaes.

Comunicando com a costa em Aveiro e Espinho, e portanto tambem em Ovar e Granja, e tendo por objectivo o Porto, pôde-se dizer que o terminus do caminho de ferro do Vouga se estende de Aveiro ao Porto, em 60 kilometros de costa, com uma população superior a 250.000 habitantes e frequentados annualmente por 150.000 banhistas; e que o seu ponto de partida é em Vizeu, no centro da província da Beira.

Poucas linhas se apresentam em circumstancias tão favoraveis.

X. C.



CEZIMBRA — Vista da praia

MELHORAMENTOS PÚBLICOS

AS OBRAS DO PORTO DE CEZIMBRA

É curioso notar-se que:

... em 1891 houve um engenheiro sr. Loureiro que levantou uma planta de um porto de abrigo, onde dizem alguns *percebedores* que há um recife de pedra que facilmente aproveitaria para o assentamento de blocos com o fim de facilitar de uma maneira geral, *Porto de Abrigo*, com a vantagem superior a qualquer outro porto.

Nos tempos de António Granjo, quando este visitou Cezimbra a convite das autoridades locais, acompanhou o antigo presidente do Ministério o sr. engenheiro Claro da Rica, que não aproveitou o plano do seu colega Loureiro, mandando fazer outro que foi aprovado e executadas as obras em princípio as quais não tem as condições precisas, etc.

Este plano de Rica é o que prevaleceu e não oferece garantias suficientes, pelo que hoje preferem: — o do antigo Eng.^º sr. Loureiro. As obras não estão concluídas, e ainda bem, por falta de verba.

O ilustre presidente da Câmara, oficial distinto do Exército Português, — é um cezimbrense daqueles que sabem vencer pelas suas excelentes qualidades de carácter e superior inteligência conseguiu que o sr. Duarte Pachêco, ministro das Obras Públicas e Comunicações, — fôsse até Cezimbra.

Foi e ali verificou que o porto de abrigo deveria tornar-se um facto.

O projecto que *desceu* à Direcção Geral de Hidráulica pouco se tem mexido...

Oxalá que ele *suba* até à *folha oficial*, para garantir a pesca daquelas miseras companhas, para bem do Estado — o que quere dizer *Bem da Nação* — visto tratar-se duma zona internacional.

Há, pois, necessidade de fazer respeitar a zona internacional — a *Bem da Nação*.

Do *Valôr*, do *Imposto cobrado para o Estado e para a Câmara* faz um sumatório total que aos contabilistas deve merecer atenção.

A vêr, vamos.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Tendo como presidente o sr. dr. Bustorf Silva, secretariado pelos srs. José Parreira e João Breia, realizou-se ontem a Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Compareceram 109 accionistas, representando um capital de 27 milhões de francos.

Tratava-se, em primeiro lugar, de discutir e aprovar o relatório, para cujas primeiras linhas o sr. dr. Bustorf Silva chamou a atenção dos presentes. Elas põem em relêvo os serviços prestados à C. P. pelo sr. dr. Rui Ulrich, afastado agora no alto cargo de embaixador de Portugal em Londres, de quem o orador traçou um rasgado elogio profundo que uma comissão de accionistas o procurasse em sua casa, visto encontrar-se accidentalmente em Lisboa, para lhe apresentar as suas homenagens, o que foi aprovado por aclamação, sendo dada ao sr. dr. Bustorf Silva, como representante de todos os presentes, essa honrosa incumbência.

A assembleia depois do sr. dr. Bustorf Silva se referiu à morte do sr. Oliveira Soares, membro que foi do Conselho Fiscal da Companhia, propôs um minuto de silêncio em preito à sua memória, ao que toda a assembleia se associou, conservando-se de pé.

O sr. presidente refere-se às mais importantes passagens do relatório cuja leitura foi dispensada, mas que passamos a transcrever o mais importante:

«Sejam as primeiras palavras dêste relatório de homenagem à alta individualidade que, durante 7 anos, presidiu aos destinos desta Companhia, após ter-lhe prestado, como simples administrador, e por um largo período, o mais dedicado, proficiente e incansável labôr.

O Governo da República escolheu o sr. dr. Rui Ulrich para o desempenho do elevado cargo de embaixador de Portugal em Londres. A Companhia viu-se assim privada do seu eminentíssimo chefe; mas o sentimento que êste facto lhe possa ter causado é sobejamente compensado pela certeza de que, no seu novo posto, o antigo presidente do seu Conselho de Administração prestará ao País serviços inigualáveis e inolvidáveis. E, para uma instituição tão profundamente portuguesa como esta, e tão intimamente ligada à vida da nação, nada pôde ser mais grato do que vêr esta representada lá fóra por homens da alta envergadura mental e moral do sr. dr. Rui Ulrich.

À Companhia prestou S. Ex.^a tantos

Na Assembleia Geral de ontem foram aprovados o relatório e contas da última gerência e prestada uma significativa homenagem ao sr. dr. Rui Ulrich, antigo presidente do Conselho de Administração e actual Embaixador de Portugal em Londres



e tão relevantes serviços que difícil é enumerá-los. Não podemos, porém, deixar de salientar o notabilíssimo trabalho de reorganização da Companhia, levado a termo através de mil dificuldades, todas elas vencidas com tal sagacidade e acerto que pôde bem dizer-se ter sido êste trabalho como que um velar de armas para as lutas mais asperas da diplomacia.

Aqueles que com o sr. dr. Rui Ulrich aqui trabalharam, nunca poderão esquecer o encanto do seu trato, a sua intervenção sempre oportunamente, o seu profundo sentimento das realidades, a sua apreciação dos factos e dos homens, sempre a melhor, a solidez da sua amizade, e acima de tudo e dominando tudo, uma rapidez fulminante de concepção, e uma exposição tão precisa e correcta que tornava os problemas mais obscuros de uma clareza meridiana.

Os seus companheiros de trabalho relembram com saudade o tempo em que tiveram a honra de servir sob a chefia do sr. dr. Rui Ulrich, mas seguros estão de que S. Ex.^a, por mais diversos que sejam os altos cargos a que as suas eminentes qualidades o levarem, continuará a distinguir-se entre todos, como tem sucedido em toda a sua gloriosa carreira».

Falou, em primeiro lugar, o sr. Coelho dos Reis, que felicitou o sr. eng. Vasconcelos Correia, pela sua eleição para presidente do conselho, e o sr. dr. Domingos Fezas Vital, pela sua escolha para membro do mesmo conselho.

O orador referiu-se, depois, aos prejuízos sofridos com a desvalorização das acções, e à concessão de passes a

empregados da Companhia e funcionários públicos, que acha exagerada. Lembrou, também as elevadas percentagens cobradas pelo Estado, e afirmou que tudo isto traz prejuízo para os accionistas. Perguntou, por último, o que tencionava o conselho de administração fazer para de algum modo dar aos accionistas, compensação.

O sr. eng. Vasconcelos Correia, que deu a explicação pedida, informou que o conselho de administração tem procurado encontrar uma solução que possa conciliar todos os interesses. Por isso, está elaborando as respectivas bases de um estudo, que oportunamente serão conhecidas, cabendo às atribuições do conselho a resolução do problema.

O sr. Cardoso Leitão prestou homenagem ao presidente e ocupou-se em seguida de uma questão que já há três anos vem trazendo às assembleias gerais da Companhia. Trata-se do prédio mandado construir pelo sr. Drumond Castle na calçada da Glória, em terreno situado sobre o tunel do Rossio, cujas obras há cinco anos estão paralisadas sem resolução alguma, causando enormes prejuízos ao interessado.

O presidente lembrou que o assunto está entregue aos tribunais, onde a Companhia tem o seu patrono e o interessado o seu defensor, estando portanto deslocada a sua discussão ali. É uma questão fóra da ordem, para cujo aspecto moral chamou a atenção do orador.

Este, continuando nas suas considerações, lembrou que já a Relação e o Supremo se pronunciaram sobre o caso a desfavor da Companhia.

O sr. Drumond Castle fez uma proposta de compra de um terreno, cuja escritura foi minutada pela C. P. e aceita sem reclamações nem reparos. Está convencido da boa fé com que êsse documento foi redigido. Começada a edificação de um prédio naquele terreno, foi a obra embargada. Pretende saber o que pensa fazer o Conselho de Administração perante esta situação que causa prejuízos graves a alguém sem a menor vantagem para a Companhia.

O sr. dr. Acácio Furtado, advogado da C. P., que trata do caso nos tribunais, informou que a questão de invicção levantada no decorrer do processo ainda não foi julgada na instância final.

O sr. Cardoso Leitão leu a propósito o accordão do Supremo Tribunal de Justiça que prova que o pedido da anulação da escritura nada tem que vêr com a invicção.

Aprovou-se uma moção
sobre a necessidade de
conceder vantagens aos
accionistas :-: :-: :-:

O sr. dr. Orlando de Melo Rêgo enviou para a mesa uma moção, na qual confia em que, em breve, os accionistas vejam satisfeitas as suas aspirações da concessão de 75 por cento de desconto nos bilhetes de viagem e passes gratuitos para circuitos na proporção do seu número de acções. Isto — disse o orador — porque os accionistas não têm, há muitos anos, qualquer remuneração para o seu capital. A moção foi admitida.

O sr. eng. Vasconcelos Correia, em resposta ao sr. Cardoso Leitão, informou que o conselho nada pôde resolver sobre o caso Drumont Castle, que está em litígio.

Na discussão da moção do sr. dr. Melo Rêgo falou o sr. Martins Vagueiro, que saudou a mesa e os novos membros do conselho de administração, e propôs um aditamento, para que a presidência envidasse os seus melhores esforços para a consecução do fim em vista, junto do Estado. A moção e o aditamento foram aprovados por todos os accionistas presentes, com excepção do sr. dr. António Luiz Gomes, em nome da Fazenda Nacional.

O sr. Virgilio da Fonseca iniciou as suas considerações, felicitando não o sr. eng. Vasconcelos Correia mas a C. P., pela eleição de tão ilustre homem para Presidente do seu conselho de administração.

O sr. eng. Vasconcelos Correia agradeceu as referências que lhe fez o sr. Virgilio da Fonseca e afirmou que a situação da Companhia não é boa, mas que não é tão má como parece. A C. P. tem sofrido os efeitos da crise, e, sobretudo, a depressão cambial e a concorrência da camionagem. Esta última surgiu de repente, com o concerto das estradas.

As receitas, desde Abril do ano passado, começaram a melhorar. Há, sobretudo, o mau negócio das linhas do Estado, mas ninguém, em 1927, podia prever a crise de 1930. Nas linhas do Sul e Sueste tem havido uma certa melhoria nas receitas. Nas do Minho e Douro a depressão é causada pela falta de comércio de vinhos de exportação.

Trabalha-se para obter equilíbrio nas linhas do Estado, o que não é impossível. Sobre material circulante, disse o sr. eng. Vasconcelos Correia que será preciso material especial, que aparecerá na altura própria. A conversação tem sido feita nas melhores condições. A Companhia, no que respeita a seguranças, nunca discutiu ou hesitou,

Garantiu a assembleia, no tocante á Carta de Reformas, que a Companhia tem os recursos necessários para cumprir todos os compromissos e exigências dos estatutos e das leis. E explicou as razões de nem sempre o aumento do consumo de carvão, corresponder a um aumento de consumo de óleo.

O sr. Eduardo Maria Rodrigues chamou a atenção do conselho para dois pontos; a situação da C. P. e a questão que tem com o sr. Drumont Castle. Pede a resolução rápida deste assunto, que só traz prejuízos de ordem moral e financeira. A C. P. — afirma — contratou de boa fé. São disso testemunhas os nomes do conselheiro Melo e Sousa e Tomé de Barros Queiroz, que outorgaram pela Companhia.

Uma análise à situação da Companhia :-: :-: :-:

O sr. engenheiro Vasconcelos Correia prestou minuciosos esclarecimentos ao orador precedente, afirmando que a situação da Companhia não é tão má como se possa imaginar, apesar da crise tremenda económica cambial e da concorrência de camionagem com que vem lutando. Esta última surgiu de repente, quando as estradas apareceram reparadas.

Neste momento, porém, a situação é mais favorável do que no ano passado, tendo aumentado as receitas desde Abril do ano findo. Foi um mau negócio o arrendamento das linhas do Estado, mas não se podia prevêr a quebra do tráfego, ainda devida á concorrência da camionagem. Actualmente, porém, já nas linhas do Sul e Sueste a situação começa a melhorar. O mesmo não pode dizer das linhas do Minho e Douro, mas todos sabem da paralisação por largo tempo do comércio de exportação de vinhos para França, que muito veio afectar as receitas da linha. O assunto felizmente está já regulado, o que deixa prevêr uma rápida modificação do estado de coisas até agora existente.

Sobre as despesas com o material circulante, apontadas pelo orador, discriminou-as e esclareceu-as, provando não haver motivo para receios com a compressão feita por meio de um melhor método de trabalho e adiamento de despesas que não influem na segurança dos passageiros.

Discriminou igualmente as contas do activo, que compensam bem as do passivo, referentes á Caixa de Reformas, salientando que a redução feita nos gastos do óleo e do carvão é devida á educação do pessoal para evitar desperdícios e á adopção de especiais dispositivos, sendo de notar que dessa economia de óleo resulta evitarse muitas avarias nas máquinas, que mais facil-

mente saltam á vista, e se reparam quando as locomotivas não andam desnecessariamente regadas de óleo. Lembrou que ha processos pendentes nos tribunais nacionais e franceses que obrigam também a despesas, porque têm de ser seguidos por advogados, citou ainda outras despesas forçadas, as dívidas de outras companhias á C. P., tais como a dos Wagons-Lits, etc..

O sr. Cardoso Leitão, voltando a usar da palavra, declarou que a situação da Companhia não é tão optimista como o sr. Vasconcelos Correia a expôs, segundo depreende de verbas que analisa e dos encargos do ultimo convenio. Voltou a referir-se á questão Drumond Castle, pedindo que, logo que as disponibilidades da Companhia o permitam se liquide este assunto, que tantos prejuízos está causando a quem de boa fé adquiriu um terreno para estabelecer uma industria.

O sr. Eduardo Maria Rodrigues é do mesmo parecer quanto a esta questão, cujo aspecto moral pôs em relêvo, lembrando que a assembleia poderia dar qualquer sugestão ao conselho administrativo para a sua solução, evitando-se assim grandes despesas nos tribunais. Declarou que acredita plamente na boa-fé de ambas as partes contratantes, fez a história accidentada da questão e disse do seu desejo de ver este assunto arrumado. O contrário só serve para desprestigiar a Companhia e prejudicar uma família, sem falar nos prejuízos causados ao Estado, que da exploração de uma nova fábrica, como a que se pretendia montar no edifício embargado, algumas receitas tinha a colher.

O sr. Vasconcelos Correia explicou que a Companhia valorizou o seu activo como legalmente o devia fazer, e quanto à questão Drumond Castle apenas lamenta que só se encare a hipótese de que a Companhia andou mal e não a de igual procedimento da parte contrária. De resto, já se procurou chegar a um acordo, mas as exigências foram tantas que não houve remédio senão recorrer aos tribunais.

O sr. José Parreira mandou para a mesa uma moção que largamente defendeu, felicitando a administração e o conselho de administração pelo seu zeloso e inteligente trabalho.

Analisa também o relatório, entendendo que o arrendamento das linhas ferreas do Estado foi um bom negócio, bom ainda hoje apesar de tudo.

Pôs em relêvo o facto de a Companhia nunca ser hostil aos seus operários, como demonstrou citando as verbas com que concorre para a sua caixa de reformas e pensões e propôs por último, o que foi aprovado conjuntamente com a sua moção, um voto de pesar pelo falecimento de um irmão do sr. dr. Pinto Osório.

Eleição para cargos vagos

O sr. Vasconcelos Correia declarou que não ia censura nenhuma nas suas palavras quando disse ter sido um mau negócio o arrendamento das linhas do Estado. Ninguem podia prever a crise que sobreveio de 1927 para cá. E a propósito pôs em destaque o zélo e a disciplina de todo o pessoal, ainda há bem pouco postos à prova quando de recentes tentativas de perturbação da ordem pública.

Referiu-se também à questão dos Caminhos de Ferro Meridionais, dizendo que a situação se modificou de uma maneira sensivelmente favorável à C. P.

Posto à votação, foi o relatório aprovado na generalidade, e igualmente aprovadas sem discussão as conclusões do parecer do Conselho Fiscal, propondo que o saldo da conta de Ganhos e Per-

das, na importância de 23.379\$44, seja levado a conta nova do exercício corrente; e que o resultado deficitário de 5.602.159\$31 na exploração das antigas linhas do Estado, seja adicionado ao saldo anterior já existente, com igual proveniência; um voto de pesar pela morte do vogal do Conselho sr. Oliveira Soares; um voto de louvor e saudação ao sr. dr. Rui Ulrich, como preito rendido à sua importante acção dentro da Companhia, enquanto foi administrador e presidente do seu conselho de administração e à comissão executiva, pelo cuidadoso zélo e constante dedicação no desempenho dos seus mandatos; a direcção geral, chefes de divisão e de serviço, assim como a todo o restante pessoal ao serviço da Companhia, pela disciplina, zélo e competência no exacto cumprimento das funções que lhes estão cometidas

Foi também aprovado um voto de louvor aos membros do Conselho Fiscal.

O sr. dr. Fezas Vital agradeceu as palavras generosas que lhe foram dirigidas e o convite que lhe foi feito para fazer parte do conselho de administração.

Procedeu-se por ultimo, por meio de votação, à ratificação da escolha dos srs. dr. Fezas Vital e Louis Royer Montagné para os cargos vagos do conselho de administração e do sr. dr. Augusto Vitor dos Santos para uma vaga do Conselho Fiscal, votação plenamente confirmativa desta escolha.

Foi ainda aprovada uma proposta para que a mesa ficasse incumbida de redigir a acta, antecipadamente aprovada, e um voto de louvor aos seus componentes.

E a sessão foi encerrada.

CONSELHO SUPERIOR DE CAMINHOS DE FERRO

O Conselho Superior de Caminhos de Ferro, reunido sob a presidencia do sr. engenheiro Sousa Rego, emitiu parecer favorável sobre os seguintes projectos que mereceram homologação ministerial:

Propostos pela C. P.: aditamento á «classificação geral de mercadorias de p. v., aplicando ao transporte de Barro (refractario ou não) em pedra ou em pó a tabela n.º 20 da T. G. al. I. n.º 1 p. v. em vigor na antiga rête para percursos até 200 qm.; aditamento ao complemento da T. E. al. I. n.º 1 de p. v., em vigor nas linhas da rête do Estado, tornando extensiva a concessão especial prevista no 13.º e 3.º aditamento á mesma tarifa ao transporte de «Cal comum em pedra (acondicionada ou não); e 14.º aditamento á T. G. al. I. n.º 7 de g. v. de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

Propostos pela Beira Alta: Aviso ao Publico, estabelecendo uma concessão especial para o transporte de «Cal comum em pedra ou pó», procedente do apeadeiro de Costeira com destino a Pampilhosa — transmissão; e Aviso ao Publico sobre transporte de «Toros de pinho» para fabricação de madeiras.

Proposto pelo Vale do Vouga: Aviso ao Publico, estabelecendo o serviço a prestar pelo novo apeadeiro de «Faria» da linha de Espinho a Viseu.

Proposto pela Companhia Nacional: Tarifa Especial I. n.º 18 de g. v. para «Bilhetes colectivos de simples ida para grupos de trabalhadores viajando

em 3.ª classe»; e aditamento á «Classificação Geral de mercadorias em p. v. em vigor na antiga rête, incluindo a nota (12)».

Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminho de Ferro

A comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, em sua sessão de 23 de Abril, a que presidiu o sr. engenheiro Sousa Rego, aprovou as seguintes obras complementares:

Ampliação do apeadeiro de Quatro Caminhos, cuja execução se justifica pela impossibilidade de alargamento da estação da Regua, que não satisfaz ás actuais exigencias do tráfego; calcetamento do cais descoberto da estação de S. Romão; acabamento do da testa e do muro de suporte, junto á boca do túnel de S. Bento, do lado de Campanhã; aquisição de um *charriot* para a estação de Ermezinde; pavimentação da plataforma da estação de Afife, da linha do Minho; Rebaixamento das linhas 2 e 3 da plataforma da estação de Portimão; Rampa de acesso ao cais da estação do Juncal e pavimentação do pateo de mercadorias na mesma estação; e Casatipo, 3 moradias para habitação de pessoal na linha do Corgo.

Foi assinada a portaria declarando sobrantes duas parcelas de terreno entre qm. 0,949 e 0,988 do Ramal de Alfandega das linhas do Minho e Douro.

PARTE OFICIAL



Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Decreto-lei n.º 23.733

Determina que os antigos agentes das linhas férreas do Estado que, por virtude do contrato entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da adjudicação da exploração das mesmas linhas, passaram para o serviço da Companhia estejam subordinados, para efeitos disciplinares, unicamente aos regulamentos desta, desde que tenham sido aprovados pelo Governo.

Decreto-lei n.º 23.739

Reforça, por transferência de verba, a dotação consignada a diversos encargos a custear pelo Fundo especial de caminhos de ferro.

Decreto-lei n.º 23.728

Fixa as remunerações a atribuir os membros das comissões executivas das juntas autónomas dos portos.

Decreto-lei n.º 23.736

Fixa o quadro do pessoal da Junta Autónoma de Estradas e regula o preenchimento dos lugares de primeiros oficiais chefes de secção.

Decreto-lei n.º 23.737

Aumenta o número de brigadas de estudo para a execução dos levantamentos topográficos e hidrográficos dos rios Zêzere, Liz, Vouga, Guadiana, Mira e seus afluentes, e de alguns cursos de água do Algarve, fixa o respectivo pessoal e estabelece o modo de o admitir.

Ministério do Comércio e Indústria

Decreto-lei n.º 23.677

Autoriza o Instituto Português de Combustíveis a enviar um engenheiro dos seus serviços a várias cidades da Alemanha, Áustria e Holanda estudar os processos de valorização de combustíveis pobres por meios mecânicos e químicos.

Decreto n.º 23.705

Concede à Companhia Mineira do Lobito o alargamento da área da concessão que lhe foi feita pelo diploma legislativo n.º 73 do Alto Comissário da República em Angola, destinada ao exclusivo das suas pesquisas mineiras.

Ministério da Marinha

Decreto-lei n.º 23.676

Manda que as empresas de exploração de indústria de transporte por via marítima se inscrevam na Direcção da Marinha Mercante e determina que a aquisição de navios de comércio fique dependente de autorização do Ministério da Marinha.

**Visado pela
Comissão de Censura**

AVISO AO PÚBLICO

TRANSPORTE DE CASCARIA VASIA (Taras)

A vigorar desde 1 de Abril de 1934

Para facilitar a aquisição dos vinhos de pasto na região da Beira, assim como da aguardente, esta Companhia transportará gratuitamente no percurso da sua Linha, a cascária vasia destinada aos respectivos transportes, observando-se as seguintes condições:

— A Companhia cobrará o custo normal do transporte de taras. Depois de efectuado o transporte da remessa em cheio, deve apresentar-se na estação de origem desta última e no prazo máximo de 60 dias, após a sua expedição, as cartas de porte das duas remessas, restituindo-se em troca a importância paga pelo transporte das taras depois de deduzida a soma correspondente ao Aviso de Chegada e ao Registo e Guia, quando houver lugar.

— O número de cascos vasos deverá ser igual ou inferior ao da remessa ou remessas em cheio e o expedidor das taras deverá figurar como consignatário da remessa em cheio.

— O intervalo entre a expedição das taras e da remessa em cheio, não deve ser superior a 60 dias.

— O transporte das taras efectuado ao abrigo desta concessão faz-se sem responsabilidade para a Companhia por trocas ou avarias.

O presente anula e substitui o Aviso ao Púlico E.º 1.482, datado de 20 de Agosto de 1932.

Lisboa, 13 de Março de 1934.

O Administrador Delegado,
Visconde do Marco.



CAMINHOS DE FERRO

BILHETES ESPECIAIS

A estação de Porto, a partir de 20 do corrente, passa a vender, para os Despachos Centrais de Pico de Regalados, Ponte da Barca e Arcos de Vale de Vez, bilhetes especiais, simples e de ida e volta aos seguintes preços:

Pico de Regalados: — 17\$10, 10\$50 (simples); 34\$20; 21\$00 (ida e volta) — Ponte da Barca: — 20\$10, 13\$50 (simples); 39\$70, 26\$50 (ida e volta) — Arcos de Vale de Vez: — 20\$60, 14\$00 (simples); 40\$70, 27\$50 (ida e volta), respectivamente em 2.ª e 3.ª classes.

DESPACHOS CENTRAIS NA C. P.

Está aberto ao público o despacho central de Arronches, que fará transportes de passageiros, bagagens e mercadorias em g. e p. v., em serviço combinado com a C. P., entre aquela vila e a estação de Assumar.

CONCURSOS

Encontram-se abertos os seguintes concursos:

OBRAS PÚBLICAS

Junta Autónoma de Estradas.

Dia 9 de Maio de 1934 pelas 15 horas.

Reparação do ramal da E. N. n.º 13-1.^a para Cais do Cabo.

Base de licitação 1.549.980\$57

O depósito provisório é de Esc. 38.750\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na Séde da J. A. E..

Dia 9 de Maio de 1934 pelas 15 1/2 horas.

Reparação da E. N. n.º 3-1.^a troço entre a ponte de Bretiandes e Ponte de Lima.

Base de licitação 632.418\$09

O depósito provisório é de Esc. 15.811\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na Séde da J. A. E. e na 11.^a Secção em Eraga.

Dia 9 de Maio de 1934 pelas 16 horas.

Revestimento betuminoso das E. N. n.os 73 e 74-2.^a, troço entre Torres Vedras e Sobral de Monte Agraço.

Base de licitação 501.730\$70

O depósito provisório é de Esc. 12.544\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na Séde da J. A. E..

Dia 9 de Maio de 1934 pelas 16 1/2 horas.

Reparação do ramal da E. N. n.º 40-2.^a para a estação do Caminho de Ferro de Oliveira do Bairro.

Base de licitação 228.901\$36

O depósito provisório é de Esc. 5.723\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na Séde da J. A. E. e na 2.^a Secção, em Aveiro.

Dia 16 de Maio de 1934 pelas 15 horas.

Reparação da faixa de rolagem a macadam por semi-penetracão e revestimento superficial da E. N. 21-1.^a, troço entre Ferreira do Alemtejo e Ermidas (Passagem de nível), construção de 1 casa de canto-neiros, etc.

Base de licitação 1.800.249\$92

O depósito provisório é de Esc. 45.007\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na Séde da J. A. E. e na 13.^a Secção, em Beja.

Dia 16 de Maio de 1934 pelas 15 1/2 horas.

Revestimento betuminoso a quente por 2 camadas da E. N. n.º 7-1.^a, troço entre Vilarinho de Samardá e Vidago.

Base de licitação 1.058.096\$72

O depósito provisório é de Esc. 26.455\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na Séde da J. A. E. e na 18.^a Secção, em Vila Real de Traz-os-Montes.

Dia 16 de 1934 pelas 16 horas.

Revestimento betuminoso a quente por 2 camadas da E. N. n.º 7-1.^a, troço entre Regoa e Santa Marta de Penaguião.

Base de licitação 226.217\$24

O depósito provisório é de Esc. 5.656\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na Séde da J. A. E. e na 18.^a Secção, em Vila Real de Trás-os-Montes.

Dia 16 de Maio de 1934 pelas 16 1/2 horas.

Reparação da faixa de rolagem a macadam por semi-penetracão e revestimento superficial da E. N. n.º 64-2.^a, troço entre Valado e Nazareth.

Base de licitação 404.175\$93

O depósito provisório é de Esc. 10.105\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na Séde da J. A. E. e na 4.^a Secção, em Leiria.

Dia 23 de Maio de 1934 pelas 15 horas.

Reparação da faixa de rolagem a macadam por semi-penetracão betuminosa e revestimento superficial do ramal da E. N. n.º 108-2.^a, para Lagôa (E. N. n.º 23-1.^a) pela estação de Silves.

Base de licitação 595.970\$19

O depósito provisório é de Esc. 14.900\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na Séde da J. A. E. e na 10.^a Secção, em Faro.

Dia 23 de Maio de 1934 pelas 15 1/2 horas.

Revestimento betuminoso a quente por 2 aplicações da E. N. n.º 13-1.^a, troço entre a Moita e o Montijo.

Base de licitação 392.500\$00

O depósito provisório é de Esc. 9.813\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na Séde da J. A. E..

Dia 25 de Maio de 1934 pelas 16 horas.

Revestimento betuminoso a quente por 2 aplicações da E. N. n.º 79-2.^a, troço entre o Monte e a Costa da Caparica e seu ramal entre o Largo da Torre e a Trafaria.

Base de licitação 285.000\$00

O depósito provisório é de Esc. 7.125\$00.

As condições especiais, etc., encontram-se patentes na sede da J. A. E..

Dia 25 de Maio de 1934 pelas 16 1/2 horas.

Construção do pavimento a macadam em Camada de Fundação do lanço de Cardigos a Santa Maria Madalena da E. N. n.º 54-2.^a

Base de licitação 164.569\$18

O depósito provisório é de Esc. 4.115\$00.

As condições especiais; etc., [encontram-se patentes na sede da J. A. E. e na 5.^a Secção, em Santarem.

Câmara Municipal de Lisboa.

Dia 21 de Abril de 1934.

Calçada a cubos de granito de 0,12, nas seguintes arterias: Rua Ribeiro Sanches, Rua Maestro Antonio Taborda, Rua Santos Pinto, Rua Arriaga, Rua Pau da Bandeira, Travessa da Amoreira, Travessa dos dos Ferreiros, Travessã do Chafariz das Terras, Rua de S. Caetano, Rua do Sacramento, Rua do Priôr, Rua do Olival, Rua do Arco do Chafariz das Terras, Rua Buenos Aires, Alto da Covã da Moura, Travessa do Olival, Travessa das Atafonas, Rua de S. Domingos, Largo das Janelas Verdes, Rua do Conde, Rua Joaquim Casimiro, Travessa de Santo Antonio e Rua de S. Vicente Borga.

Base de licitação 931.742\$41

O depósito provisório é de Esc. 25.295\$56, devendo ser efectuado até às 16 horas da véspera do concurso e as propostas entregues na Secção de Escrivaria desta Câmara até às 17 horas também da véspera do concurso.

CONCURSOS DIVERSOS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Dia 8 de Maio de 1934 pelas 12 1/2 horas.

Na Calçada do Duque, 20, Lisboa, perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas propostas recebidas para a aquisição de 10.000 metros cúbicos de pedra britada para balastro.

As condições estão patentes, em Lisboa, na Divisão de Via e Obras-Serviço de Abastecimentos-Calçada do Duque, n.º 20, e nas 8.^a e 9.^a de Secção de Via e Obras, com sede em Campanhã e Viana do Castelo, todos os dias úteis, das 10 ás 13 e das 14 e 30 ás 17 horas.

O depósito deve ser feita até às 11,30 do dia do concurso.

Companhia Eborense de Electricidade.

Até ao dia 10 de Maio de 1934, esta Companhia recebe propostas para o fornecimento de um novo grupo electro-

genéo «Diesel» de força efectiva de 400 cavalos, posto a funcionar na sua central de Évora.

As condições do concurso e caderno de encargos acham-se patentes, todos os dias úteis, das 10 ás 16 horas, no escritório da Companhia, na Rua José Estevam Cordovil, n.º 15, em Évora.

RESULTADOS DE CONCURSOS

Junta Autónoma de Estradas.

Dia 18 de Abril de 1934.

E. N. n.º 19-1.^a entre Ferreira do Alentejo e Almodovar e E. N. n.º 103-2.^a entre a passagem de nível de Aljustrel e a E. N. n.º 93-2.^a

Base de licitação 3.265.995\$09

Concorrentes :

Waldemar Jara d'Orey	2.911.867\$00
Mesquita, L.da	5.097.500\$00
Costa Lima, L.da e Francisco Guerreiro Pegas	5.099.000\$00
Reconstrutora, L.da	5.185.000\$00

E. A. n.º 43-2.^a ramal para a Catraia dos Poços.

Base de licitação 963.176\$61

Concorrentes :

Antonio Lopes Trindade e Acacio Mendes da Veiga	933.100\$00
Francisco Ivo	957.385\$00
Reconstrutora, L.da	948.550\$00

E. N. n.º 75-2.^a, troço entre Torres Vedras, e o cruzamento da estrada para Santa Cruz.

Base de licitação 131.604\$21

Concorrentes :

Salvadôr Alexandre Leal	129.250\$00
Reconstrutora, L.da	130.000\$00
José Joaquim Amaral	excluído

Ponte das Mestras, entre Leiria e a Marinha Grande, na E. N. n.º 50-2.^a (Concurso limitado).

Base de licitação 179.999\$94

Concorrentes :

Fernando Moreira de Sá	166.7.0\$00
Alberto Rodrigues Aurelio	168.000\$00
Sociedade Construtora de Cimento Armado	171.640\$00
Vergílio Preto	170.000\$00
Tavares, Mascarenhas & C.ª L.da	172.000\$00
João Jorge Coutinho	179.000\$00

Dia 25 de Abril de 1934.

E. N. n.º 19-1.^a-troço entre Almodovar e Alportel.

Base de licitação 4.397.624\$71

Concorrentes:

Mesquita, L.da	3.957 840\$00 (¹)
Costa Lima, L.da e Francisco Guerreiro	
Pegos	4.388 000\$00

E. N. n.º 1-2.^a, troço entre o quil. 0,050 e 6,948.**Base de licitação 1.195.927\$38**

Concorrente:

Mesquita, L.da	1.190 000\$00
--------------------------	---------------

E. N. n.º 15-1.^a troço entre Castelo Branco e Vila Velha de Rodam e reparação do ramal da mesma estrada para a estação de caminho de ferro de Castelo Branco.

Base de licitação 1.048.509\$21

Concorrente:

Reconstrutora, L.da	1.045.000\$00
-------------------------------	---------------

E. N. n.º 106-2.^a, troço entre a ponte de Tábua e Castro Marim.

Base de licitação 819.389\$34**DESERTO**

Esta empreitada já tinha sido sujeita a um primeiro concurso em 14 de Março p. p.º, com a base de licitação de Esc. 845.549\$49.

A proposta mais barata foi a do Sr. Eng.º Ricardo Esquivel Teixeira Duarte por Esc. 839.850\$00, tendo o concurso sido anulado como anteriormente anunciamos.

Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos.

Dia 20 de Abril de 1934.

Portinho do Revez, em Peniche.**Base de licitação 133.000\$00**

Concorrentes:

Hermano & Afre, L.da	132.750\$00
Antonio Dias Afonso	132.900\$00

Junta Autonoma das Obras do Porto e Barra de Setubal, e do Rio Sado.

Dia 19 de Março de 1934.

Calçamento do Porto de Comercio de Setubal.**Base de licitação 670.100\$00**

(¹) O preço desta proposta estava escriturado em numeros 3.857.840\$00 e por extenso o preço acima indicado.

Concorrentes:

Germano Gonçalves dos Santos	527.865\$50
Luiz Correia Martins	545.912\$28
Tomaz de Oliveira	569.125\$25
Manuel Bruno Simões.	583.732\$25
Artur Fernandes Alves Ribeiro	653.848\$00
Waldemar Jara d'Orey	661.240\$69

As condições especiais do processo deste concurso exigia que o trabalho fôsse efectuado com pedra de basalto do Norte do Tejo.

Pelo concorrente *Luiz Correia Martins*, foi apresentada uma contra-proposta para **pedra das pedreiras do Zambujal, perto de Cezimbra**, com o preço de Esc. 498.755\$36.

Sua Ex.ª o Ministro das Obras Publicas e Comunicações determinou que se procedessem aos ensaios destas duas qualidades de pedra, para podêr dar o respectivo despacho de adjudicação.

Camara Municipal de Lisboa.

Dia 11 de Abril de 1934.

Pavimentação das Ruas do Alto do Carvalhão, Nova de Santo Antonio e da Imprensa Nacional.**Base de licitação 154.602\$05**

Concorrentes:

Emilio Hidalgo	154.350\$00
Francisco Leonardo da Mota.	154.600\$00

Junta Administrativa do Empréstimo para o Ensino Secundário.

Dia 14 de Abril de 1934.

Empreitada para acabamento da construção do edifício do Liceu Fialho de Almeida, em Beja.**Base de licitação 1.265.000\$00**

Concorrentes:

Eugénio Lopes Rosa	1.247.500\$00
José Tomaz de Souza	excluido

Dia 21 de Abril de 1934.

Empreitada para acabamentos da Construção do edifício do Liceu de Latino Coelho, em Lamego.**Base de licitação 1.362.200\$00**

Concorrentes:

Vizeu Industria, L.da	1.876.194\$00
Soc. Construtora de Cimento Armado, L.da . .	1.319.000\$000
Manoel Madeira.	1.355.000\$00
José Domingos, Filho, L.da	excluido
Manoel da Silva Rocha	excluido
Sociedade de Engenharia Erg., L.da	excluido
José Alves Reis	excluido
Ernesto Augusto Costa	excluido

SOCIEDADE PORTUGUEZA DA STREETITE, L.^{DA}

(antiga Sociedade Portugueza da Cheddite, L.da)

Explosivos de Segurança — Rastilhos (os únicos de fabricação nacional), Capsulas Amorces Electricos

Fabricas no Lavradio — Sede Social: Praça do Municipio, 19 — LISBOA — Telefone: 25856. Teleg.: «Streetite»

IMPRESSÕES

UMA PÁGINA

DO

MEU JORNAL...

Pelo Dr. AUGUSTO D'ESAGUY

Estou cada vez mais perto de ti, da tua memória, e cada vez me sinto mais divorciado da vida, anquilosante e artificial, vida que a realidade mata a cada momento que passa. Este inverno frio e pardacento, nostálgico e triste, atapetado de folhas que o tempo queimou como se fôssem almas, as nossas próprias almas, tem deixado fundas cicatrizes nos meus nervos doentes, intoxicados de tédio.

Quando há uma restea de sol, e o horizonte é uma linha de azul, sádia e fecunda, procuro entreter as horas com os brinquedos que a vida me oferece; esquecer, queimar recordações, brincar com as ruínas dos meus próprios sonhos.

Tu bem o sabes, é tudo inutil. Quando acordo, e o céu está embriagado de cinzento como o de hoje, e os meus plátanos são braços esqueléticos, erguidos para o céu, a realidade acorda a vida, e sinto o isolamento que me rodeia, muralha impossível de transpôr, ou de vencer!

Todos os outros, aquêles que nunca te conheceram intimamente, e estão, e vivem longe da minha sensibilidade, fóra do panorama das nossas vidas interiores, não compreendem a luta entre a vida e a morte, entre a vida e a realidade, porque auzentes de silencio as confundem e temem...

Não compreendem, o que não nos admira, porque nós vivíamos longe dêles, quando eramos dois, passeando na vida, a nossa vida, atapetada de sonhos, de ilusões, de projectos, de atitudes íntimas, que a morte decepou violentamente.

Ontem, quando arrumava uma gaveta da nossa secretaria, encontrei uma carta, escrita por ti em 25, tão humana e tão carinhosa, tão meiga e tua, que cheguei a imaginar que tinha sido escrita há meia duzia de horas.

O envelope não estava carimbado. Foi escrita, e guardada por ti. Nunca a recebi. Recebi-a ontem, eram seis horas, quando arrumava a gaveta da nossa secretaria, em a qual tu guardavas tudo o que era meu e teu, tudo o que era nosso...

Chocou-me muito a tua carta, escrita durante uma hora de exaltação, quando nós, lutadores incançaveis, nos debatímos nas trincheiras da vida.

Nessa tua carta, como em tantas outras, que posso e tenho aqui junto de mim, só há palavras serenas e confiantes, certeza no futuro, aureolado de amor; orgulho em ter cimentado a tua á minha vida, orgulho em sermos ambos naufragos, batidos pelo vendaval.

Fez-me tanto mal a tua carta, escrita há tantos anos, e lida ontem, lida em saudade; carta que o destino guardou durante tanto tempo, e me entregou ontem — raio de luz inesperado, faiscando na penumbra do meu tédio. Guardei carinhosamente a tua carta no mesmo sítio; na mesma gaveta da tua secretaria.

Tombou precocemente a noite: uma destas noites de inverno, isenta de crepusculo preparatório.

Fiquei só, envolvido de sombras, agrilhoado pela saudade, entregue a mim proprio — outra vez entregue a mim proprio! — sem saber o que fazer, vencido por arrepios interiores, por um silencio de tumulo, de altar, de catedral em ruinas, de parque abandonado, enquanto a tua figura, iniciada, mas maguada pelo exilio, caminhava e desaparecia, e se confundia com os objectos que me rodeavam, marcando a auzencia, a separação, a duvida, e a morte...

Tu, sim, eras tu, maguada pelo exilio!



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Concurso para o fornecimento de impressos

Esta Companhia abre concurso para o fornecimento de impressos numerados e não numerados durante um ano — Junho de 1934 a Maio de 1935.

As condições do concurso estão patentes na Direcção da Exploração em Figueira da Foz e nos Escritórios dos Srs. Cae-tano da Cruz Rocha, Rua Ferreira Borges n.º 127, em Coimbra — e Lobo & Freitas, Ltd.ª, R. do Infante D. Henrique n.º 39, Porto.

As propostas devem ser apresentadas até ao dia 19 de Maio, na Direcção da Companhia, em Figueira da Foz, e serão abertas pelas 15 horas daquele dia na presença dos proponentes ou de seus representantes, os quais poderão ainda licitar nesse acto.

A Companhia reserva-se o direito de anular o concurso se porventura lhe não convierem as propostas que venham a ser apresentadas.

Figueira da Foz, 28 de Abril de 1934.

O Engenheiro Director da Exploração,
Fernando d'Arruda

O PESSOAL OPERÁRIO DA C. P.

VAI TER REGALIAS DE CARACTER GERAL

O Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses atendendo a que o pessoal seu subordinado deve ter as regalias motivadas pelo desempenho das suas funções, mórmente as que se destinam ao pessoal operário e pessoas de família, em sessão de 28 do pretérito mês de Abril resolveu conceder-lhe, as seguintes:

a)— Os seguintes passes de ida e volta, por ano:

2 passes aos operários que tenham de 2 a 5 anos de serviço;

3 áqueles que tenham de 5 a 10 anos de serviço;

4 áqueles que tenham de 10 a 15 anos de serviço;

5 áqueles que tenham de 15 a 20 anos de serviço;

6 áqueles que tenham mais de 20 anos de serviço.

b)— Bilhete de identidade de 50 % aos que tenham mais de 15 anos de serviço.

c)— Passe de ida e volta, no caso de falecimento de esposa, pais, sogros, filhos e irmãos, para a localidade onde o falecimento se tiver dado.

d)— Passe no caso de mudança de residência por conveniência de serviço ou conveniência própria.

e)— Transporte de mobiliário por tarifa de serviço no caso de mudança de residência por motivo de serviço ou por conveniência própria.

f)— Três dias de licença com vencimento no caso de falecimento das pessoas de família mencionadas na alínea *c*).

As regalias designadas em *c*, *d*, *e* e *f* são extensivas a todos os operários independentemente do número de anos de serviço.

O número de passes concedidos ao abrigo da ali-

nea *a*) para o mesmo dia, deverá ser limitado de harmonia com a lotação dos comboios por forma a evitar falta de lugares para o público.

Estes passes devem ser pedidos com quatro dias, pelo menos, de antecipação, salvo em casos de manifesta urgência.

AS PESSOAS DE FAMILIA

g)— À esposa, filhos menores de 18 anos e filhas solteiras, os seguintes passes de ida e volta, por ano:

1 passe quando o operário tiver de 2 a 10 anos de serviço;

2 passes quando o operário tiver mais de 20 anos de serviço.

h)— Passe às mesmas pessoas de família que residam com o operário, no caso de mudança de residência.

i)— Passe aos filhos de operários, menores de 18 anos, para freqüência de escola oficial elementar, primária ou secundária.

As concessões de viagem, tanto aos operários como às pessoas de sua família são válidas na rede geral, em 3.^a classe.

Para gozar da concessão das regalias é necessário ter tido durante os dois anos precedentes, bom comportamento, tanto sob o ponto de vista disciplinar como no que respeita a assiduidade e pontualidade.

As regalias podem ser retiradas temporária, ou definitivamente no caso de reincidência, àqueles que nas suas viagens não se conduzam com a devida compostura e correção para com os passageiros e agentes de fiscalização, ou as utilizem para fins prejudiciais à ordem e à disciplina.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* orgulha-se de dar esta notícia ao pessoal da C. P. certo de que elle compreenderá que a *Ordem de Serviço* apenas significa gratidão por todos aqueles que comprehendem os esforços titânicos do respectivo Conselho de Administração.

Oxalá, que todos o compreendam.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

AUTOMOTORAS

A SUA IMPORTANCIA ECONÓMICA

Por THOMAS BURNHAM GRANDIM

Tradução de CUSTÓDIO DAS NEVES

NAS Companhias ferroviárias de todo o mundo os lucros teem-se reduzido cada vez mais, e em muitos casos convertido em prejuizos. O problema, que é de interesse geral, parece, em ocasiões, impossível de resolver. «Nos caminhos de ferro, a parte das despesas fixas, independente do tráfego actual é muito elevada e por esta razão uma pequena variação no volume pôde produzir consideráveis variações no custo total da tonelada-quilómetro».

Esta supersensibilidade dos caminhos de ferro tem-se observado sobre tudo durante a depressão dos negócios; os gastos de conservação e despesas fixas, não teem sido reduzidas em proporção à descida do número de vagões carregados.

No entanto, a crise económica e financeira não é o único factor responsável da contracção das receitas ferroviárias. Tem contribuído para ela o facto de muitas fábricas terem-se instalado nas proximidades dos centros onde podem obter as matérias primas, e por outro lado o transporte de muitas toneladas fazêr-se agora pela via fluvial. Grande parte dos transportes a curtas distâncias de passageiros e mercadorias, tem sido arrebatado pelas emprêzas de transporte por estrada.

Esta questão da competência entre a estrada e o carril tem sido objecto preferente de atenção nos últimos tempos, pelos numerosos comités e conferências, que teem pretendido determinar umas bases equitativas sobre as quais fundar a divisão dos impostos que recaem sobre as emprêzas de transporte. Só a Alemanha e a Áustria teem aprovado as correspondentes leis e o problema ficou ali mais ou menos estável. Inglaterra, Estados Unidos e outros vários países, teem empreendido uma arbitragem e obtido grande número de importantes dados, porém estas cifras são muitas vezes incompatíveis. O problema está demasiado complicado para que se possa rezolver por uma ação imediata. Necessita-se uma investigação do conjunto da estrutura dos transportes em todo o mundo, para dispôr assim dum amplo campo de ação suficiente para eliminar as contradições que

surgem necessariamente no estudo do simples jogo isolado dos fenomenos.

A Câmara Internacional do Comércio recolheu dados desta envergadura e tem-os submetido ao estudo de peritos internacionais, que se reuniram para preparar a Conferência mundial para a coordenação dos diversos sistemas de transporte.

Mas agora é possível que os caminhos de ferro tenham encontrado outro caminho para fazer frente ás suas dificuldades. Pelo menos no que depende da competência da estrada e as anomalias do período dos negócios, a solução pode estar na adopção de um novo tipo de veículo, a automotora.

Para fazer este estudo teremos em conta:

1.º—As economias conseguidas depois da guerra pela substituição de locomotoras de vapôr por automotoras de passageiros.

2.º—Progressos técnicos mais recentes na construção de automotoras de passageiros.

3.º—Importância das automotoras de mercadorias para toda a racionalização das explorações ferroviárias.

AUTOMOTORAS DE PASSAGEIROS ECONOMIAS OBTIDAS

Vantagens em geral—Posto que as automotoras variam amplamente em desenho e construção, possuem uma característica especial comum: seu tamanho. Comparadas com um comboio ordinário, as automotoras são pequenas e relativamente ligeiras. Uma unidade ferroviária compunha-se até há pouco tempo de locomotora, ténder e dois ou três vagões; agora a unidade consta de uma ou duas carruagens especialmente construídas e que possuem sua própria fonte de energia.

A vantagem principal desta pequena unidade é a que pôde circular em coordenação com o volume de tráfego. Se nas condições em que verifica-se o transporte resulta que o número de passageiros ou a quantidade de mercadorias é reduzida, a introdução da automotora permitirá maior frequência no serviço com uma despêza igual ou ainda menor. Se o volume de tráfego se eleva muito, podem-se empregar mais automotoras, e no caso duma elevada diminuição, até chegar a ser inferior do normal, numa linha determinada, o número de automotoras em serviço podem-se reduzir proporcionalmente.

Deste modo, a flexibilidade traduzida a cifras dá resultados notáveis.

ECONOMIAS NA PRIMEIRA ÉPOCA DAS AUTOMOTORAS

Uma das primeiras estatísticas sobre esta questão, feita pelos caminhos de ferro suecos em 1920,

refletiu as seguintes economias, obtidas ao substituir uma locomotora por uma automotora:⁽¹⁾

Combustível e lubrificantes . . .	57 %
Conservação e reparações . . .	48 %
Pessoal de serviço . . .	40 %
Total. . .	50 %

A locomotora em questão pesava 45 toneladas e estava unida a um fourgon de 27,5 toneladas e uma carruagem com a capacidade para 58 passageiros. Peso total de carga 86,5 toneladas. A automotora estava munida de um motor Diesel-eléctrico de 75 H. P.. A carruagem motor pesava 28,5 toneladas e tinha capacidade para 43 passageiros; o reboque, com um peso de 10 toneladas, podia acomodar 40 passageiros. Peso total da carga, 46 toneladas.

Economia nas linhas secundárias — Segundo uma investigação realizada em 1927 por Mr. Terignole, engenheiro dos Transportes em comum da Região Parisiense, obtiveram-se as seguintes economias substituindo locomotoras por automotoras em 18 caminhos de ferro franceses de interesse local:

Combustível e lubrificantes . . .	52 %
Conservação e reparações . . .	64 %
Pessoal de serviço . . .	62 %
Total. . .	54 %

Economia nos ramais que unem duas linhas principais — Uma linha férrea que une dois pontos situados em duas linhas principais suporta geralmente um volume do tráfego maior que um caminho de ferro de interesse puramente local. Por isso será interessante indicar os resultados obtidos desde Abril de 1932 no serviço de cinco automotoras Diesel-eléctricos sobre as linhas de união Caen-Laval (314 quil.), Cherburg-St. Brieux (534 quil.) e Chartes-Rouen (585 quil.). O quadro seguinte, que foi facilitado pelo departamento técnico de investigação da Companhia Renault indica os gastos que ocasiona a automotora Renault, tipo T. E., que faz o mesmo serviço expresso que um combóio ligeiro, na mesma linha férrea transversal:

	Automotora Renault	Combóio ligeiro de tracção por vapor
	Francos	Francos
Interesses e amortizações.	0,50	5,00
Conservação e reparações.	1,05	4,50
Pessoal de serviço . . .	0,43	1,00
Gastos fixos gerais. . .	0,30	0,55
Combustível e lubrificante	0,16	2,05
Total. . .	2,44	13,00

Para que estes números sejam comparáveis, é preciso ter em conta o número de passageiros que

cada um destes sistemas pode transportar. Assim, pois, resultam as cifras seguintes:

Automotora (38 logares); $\frac{2,44}{38} = 0,0642$ francos por passageiro — quilómetro.

Combóio (80 logares); $\frac{13,00}{80} = 0,162$ francos por passageiro — quilómetro.

As automotoras que obtiveram esta economia estavam providas de motor Diesel-Renault, que desenvolve 80 H. P., a 1500 revoluções. Esta potência transmite-se ao eixo motor por intermédio de uma embraiage de discos e uma caixa de quatro velocidades e marcha atrás. A disposição geral da caixa, assim como a suspensão, são idênticas às de um automóvel. Cada unidade pesa 9 toneladas.

Economia nas condições topográficas ordinárias — Tem-se obtido notáveis resultados na linha férrea de Pamplona a San Sebastian (Espanha) conforme cita a *Revue Générale des Chemins de Fer* de Maio de 1932.

O perfil desta linha é extremamente irregular, sendo o seu comprimento de 92 quilómetros. As numerosas rampas chegam a alcançar valores de 26 milésimas. Também existem 18 curvas com um raio de 67 m., e 21 curvas com um raio de 76 m..

Neste serviço tem-se utilizado 3 automotoras; a primeira percorreu 63.000 quilómetros, e as outras duas 90.000 e 87.000 quilómetros, respectivamente. Estes veículos substituíram os combóios com tracção por vapôr. A seguir compararam-se os gastos em serviço dos dois sistemas de transporte:

GASTO POR TREM-QUILÓMETRO⁽²⁾

Locomotora	1,536
Automotora	0,711

Esta economia, aproximadamente a 47 por cento, obteve-se formando cada unidade-combóio com um veículo motor e dois reboques. O tipo de propulsão foi o motôr Diesel com transmissão eléctrica.

Economias em diversos serviços — A Lehigh Valley Railroad dos Estados Unidos, emprega automotoras em todas as suas linhas secundárias. Em total, prestam serviço nesta Companhia 26 automotoras e 25 reboques, variando a potência de que dispõem aqueles entre 68 e 600 H. P., munidas de motores de gasolina Diesel. Vários veículos fazem também serviço de manobras. A distribuição de todo este material móvel entre os diversos serviços, fez-se em 1932 da forma seguinte:

- 8 automotoras puxando um reboque.
- 4 automotoras puxando dois reboques.

⁽¹⁾ Citado por Maurice Gondrin, *Los Automotrices na Science et Industrie*, Janeiro 1929.

⁽²⁾ Incluindo salários, conservação, reparação, mazout e óleo lubrificante.

4 automotoras puxando um ou dois reboques.

3 automotoras rebocando tráfego local de passageiros e mercadorias.

2 automotoras puxando reboque e dois ou três vagões para o transporte de leite.

1 automotora puxando um reboque e uma ou duas carroagens *Pullmann* e às vezes um vagão rápido de mercadorias.

1 automotora rebocando um vagão rápido de mercadorias.

Apesar da variedade de serviços a que se tem destinado estas unidades, a Companhia da *Lehigh Valley* afirma que as economias conseguidas substituindo locomotoras, permitem a amortização do novo material dentro dos 30 meses seguintes á data da aquisição da mesma.

DEPRECIAÇÃO

Empregando automotoras em vez de locomotoras podem-se reduzir consideravelmente os gastos de serviço e conservação, e assim a amortização faz-se rapidamente. Porém, que sucederá no futuro? A construção relativamente ligeira das automotoras, não ocasionará uma depreciação maior, e, por consequencia, maiores despesas de renovação?

A esta questão não se pode responder categó-

ricamente. Devido á mudança da nossa estrutura económica, uma locomotiva pode deixar de ser utilisável, ainda que o seu desgaste não tenha chegado a sêr completo. Por exemplo, as locomotoras que o caminho de ferro de Paris a Orleans pôz em serviço em 1900, puderam-se utilizar nas linhas principais, até que se projectaram para êsse serviço outros tipos de locomotoras mais rápidas e de maior potência. E nas linhas secundárias, o modelo de 1900 teve que ficar prejudicado devido ás despezas resultarem excessivas para tal serviço.⁽¹⁾ Em troca, a locomotora *Columbia*, que antecede ao modelo de 1900 em vinte anos, depois de haver sido substituída nas linhas principais por outras unidades mais modernas, emprega-se todavia nas linhas com tráfego reduzido, e especialmente no caso de se necessitar uma locomotora relativamente ligeira e económica.

Neste caso particular da locomotora *Columbia*, permite calcular a vida duma locomotora num mínimo de 50 anos. Durante este tempo, foi preciso reparar muitas das suas partes — a caldeira, cada dez anos, aproximadamente — e estas reparações ocasionam despezas consideráveis, talvez equivalentes ao custo de várias substituições totais dos motores e sistemas de transmissão das automotoras.

(Continúa).

⁽¹⁾ Dados sobre locomotoras, facilitados ao autor em 15 de Dezembro de 1925, por M. Block, engenheiro-chefe de Reparações do caminho de ferro, Paris-Orleans.

JARDIM ZOOLÓGICO

O SEU CINQUENTENÁRIO

Aproxima-se a data da celebração das bodas de ouro, que será realizada no Parque das Laranjeiras com um grande festival popular. Coincidindo o cinquentenário da inauguração do Jardim Zoológico — 28 de Maio de 1884 — com o aniversário do advento do actual Governo, será aquele festival celebrado posteriormente, no primeiro domingo a seguir a 28 de Maio, isto é a 3 de Junho, data que acaba de ser fixada.

Do programa do festival, que está sendo elaborado pela comissão promotora da comemoração do cinquentenário, fará parte um concerto, do qual dois números, principalmente, vão despertar grande interesse. Serão executados por grandes massas orquestrais, com grupos de instrumentos de metal, dispostos em pontos distantes do parque. Da direcção do concerto encarregou-se, obsequiosamente, o maestro Fão, chefe da banda da Guarda Republicana e um dos mais devotados e antigos amigos do Jardim.

A comissão promotora da comemoração do cinquentenário continua recebendo donativos destinados à construção do parque dos elefantes e ilha dos ursos, ficando esta no parque do Solar, do lado da estrada de Benfica.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Concurso para a exploração de anuncios

Esta Companhia recebe propostas, até ao dia 15 do próximo mês de Junho, para a concessão da exploração de anuncios e outros réclames nas carroagens, gares e outras dependências da sua exploração.

As propostas, que devem explicar detalhadamente os processos usados para o reclame, etc., podem ser apresentadas sobre duas modalidades:

a) — Englobando a exploração de todos os anuncios ou réclames, tanto nas carroagens como nas várias dependências da Linha.

b) — Isoladamente, para os anuncios nas carroagens ou para os nas restantes dependências.

A execução da concessão terá inicio no dia 1 de Janeiro de 1935.

A Companhia reserva-se o direito de optar pela proposta que mais lhe convenha ou ainda de não adjudicar a concessão se nenhuma das propostas fôr vantajosa.

Para mais condições e esclarecimentos, dirigir ao Serviço do Movimento e Trafego da Companhia, na Figueira da Foz.

FIGURAS DO PASSADO

JOÃO SOARES DE ALBERGARIA DE SOUSA

Pelo Dr. ARMELIM JÚNIOR

Revelam-nos a *História* de todos os tempos e a *Experiência* de todos os dias, que os homens de superiores qualidades, de maior merecimento, de mais alta valia, muitíssimo acima da craveira comum, são sempre os mais visados pela depreciação e o menospreso, pelo apodo e a calunia, dos maus, dos crapulosos e invejosos.

Já *Isocratas*, no seu tempo,—êle, que fora tão grande pelos seus talentos e saber, quanto modestissimo pelos seus méritos e virtudes—ao dizerem-lhe que os seus zoilos e rivais aventavam que o bom da sua obra era plágio, e o mau era dêle, retorquiu, superior e nobre:

— “Eu não sabia que valia tanto! . . .”

Comentário de *Tomás* no elogio de *Isocratas*, no seu formoso livro: “*Essai sur les éloges*”:

“Les calomnies de ses rivaux nous attestent sa gloire, car l’envie ne tourment point ce qui est obscure.”

O homem superior—não só um dos mais preclaros jorgenses, senão um dos mais ilustres açorianos, de quem me cabe e apraz agora falar,—não podia subtrair-se a esta imutável e fatal *lei*, simultaneamente *histórica* e *psicológica*.

Também o mordeu a inveja; também o percutiu a calunia.

Foi um dos homens de maior prestígio, dos mais temidos e respeitados, no seu tempo, na minha querida Ilha de San Jorge, com mór repercussão nas outras ilhas, e com maiores e mais largas relações com os políticos mais cotados da Metrópole.

Foi um dos mais estrenuos paladinos do estabelecimento do regime liberal e constitucional nos Açores, e uma das mais gloriosas victimas do absolutismo.

Pela sua eloquente palavra, oral e escrita, pelo seu braço forte e valente, como pelo prestígio do seu nome, de nobre ascendencia e excelsas virtudes, João Soares de Albergaria de Sousa, constituiu aí poderoso baluarte contra o despotismo, e em pró da liberdade.

Daí os ódios e rancores, as hostilidades e vindictas que contra si concitou.

Caracterisava-o, porém, uma grande qualidade, cada vez mais rara:—a *impassibilidade*. Não a impassibilidade dos espíritos inferiores ou subalternos, e que não é senão *impotência* e *inérgia*; mas a peculiar ás grandes almas, aos espíritos verdadeiramente superiores, aos fortes caracteres, ás sãs e intemeratas consciências, e que é a *serenidade*, a *segurança*, a *impavidez*!

Sem estudos regulares, sem nenhum curso oficial, sem diplomas escolares ou académicos, possuia, pela

constante leitura, e pelas viagens, vasta ilustração histórica, filosófica, literária, económico-financeira e até jurídica. Era um dos homens eminentes que eu tinha em mira quando a pag. 51 do meu livro *Dois Beneméritos* (Coimbra, Imprensa de Universidade, 1885) escrevia:

— “Facil nos era exarar agora aqui os nomes de homens eminentes, nacionais e estrangeiros, antigos e contemporaneos, que foram grandes nos diversos ramos dos conhecimentos humanos, nas ciencias e nas letras, no jornalismo e nas artes, sem embargo de, ou não poderem exhibir diplomas, por nunca terem freqüentado escolas oficiais, ou haverem sido nelas uns alunos mediocres.”

E, em nota a este trecho, a pag. 377 e 378, comento:

Muito tempo depois de haver escripto esses assertos, lia no esplendido livro de Latino Coelho, *Luiz de Camões*, o seguinte: (1)

“Para concluir que o poeta devera forçosamente prelustrar as escholas e os estudos maiores, allega-se a volumosa erudição, que ressumbra nos seus poemas, especialmente nos *Lusiadas*. Não ha porém mais viciosa e mais inconsistente conclusão. O exemplo manifesto, recente, incontrastavel de eminentes escriptores, que á sua propria energia autodidactica deveram quanto de saber e de instrucção nos legaram em seus escriptos, está averbando de suspeitas ou fallazes tão ligeiras e infundadas illações.

“Quando vemos que Alexandre Herculano primava nas suas obras em varia e profusa erudição historica, jurídica, litteraria e agronomica, apesar de que das escholas superiores apenas frequentou, sem fructo e sem exame, o primeiro anno da academia de marinha, onde se matriculou em 1824, seremos rebeldes a conceber que igualmente o Camões, ao proprio esforço devesse porventura o muito que sabia ?

“Que estudos regulares e systematicos tinha acaso seguido Rebello da Silva, que na eschola polytechnica e na universidade, onde cursou, não conseguiu habilitar-se n’uma só disciplina ?”

Mais adeante, (2) explica isto o ilustre escriptor nos seguintes termos: “Os grandes talentos, em que o estro e a phantasia dominam irresistiveis e soberanos a razão, difficilmente se accommodam á regrada successão dos estudos formalistas n’uma eschola. A imaginação a cada instante quer voar e despeiar-se de todas as prisões, que lhe encadeam as azas vaporosas. A eschola obriga o alumno a rastejar nas pégadas lenitas do vigoroso pedagogo. É difficil assignar o gymnasio, em que se exerceram no seu viço juvenil os engenhos de eleição, que na esphera da arte e da phantasia deixaram os mais formosos monumentos do que pôde o genio humano.”

João Soares de Albergaria de Sousa foi um desses

(1) Cap. III, pag, 37 e 38.

(2) Pag. 45.

grandes talentos, um dêsses *engenhos de eleição* que, sem os estudos formalistas duma escola e, por isso mesmo, medrou e se desenvolveu, liberto de peias, independente e autónomo; donde a sua notável originalidade, ativo pundonor, lídimo carácter e forte envergadura moral; ao mesmo passo que o seu aprumo aristocrático, não obstante as suas ideias e sentimentos democráticos; o seu ascendente autoritário, sem embargo das suas rasgadas ideias, sentimento e práticas liberais, sendo um verdadeiro *dominador de homens*, ainda os mais intelectuais e superiores.

Tinha o estofo dum verdadeiro *estadista*.

Nunca passou, porém, de *deputado*, tendo visto ascenderem a *ministros de Estado* outros de muito menos competencia e valia.

Da apreciável obra — sem embargo das suas deficiencias e lacunas — "Ilha de S. Jorge (Açores). Aportamentos para a sua história, por José Cândido da Silveira Avelar", destaco este trecho, que é eloquente confirmação do meu anterior asserto sobre o ascendente autoritário de João Soares de Albergaria de Sousa até sobre intelectuais superiores:

— "Em nenhum município da ordem do das Velas, nos Açores, houve actos públicos mais concorridos por homens ilustrados, como tive ocasião (1) de presenciar em sessões da câmara do dito concelho. Ali vi reunidos os dois doutores Pereira da Silva, os três doutores Teixeiras, os três doutores Cunhas e o doutor Francisco Severino de Avelar, capitaneados os sete ultimos contra os dois primeiros pelo velho João Soares de Albergaria, um dos vultos mais notaveis da Ilha, pelo seu saber, embora não tivesse uma formatura..."

* * *

A pag. 95 da sua valiosa obra *Corographia Açórica*, João Soares de Albergaria de Sousa, traçando o perfil dos jorgenses, nos seguintes termos: — "Os jorgenses são altos e bem proporcionados, sagazes, e dotados de boas qualidades próprias ás ciencias; êles se destigrem pela pureza dos seus bons costumes" — tracejou o seu próprio perfil antropológico, psicológico e ético. Era alto, espadaúdo, bem feito e bem posto; pisando bem, com elegancia e firmeza, até á sua proiecta idade; olhar rectilíneo, seguro e penetrante; voz forte, de comando, mas também modelada e cadente, que atraía e dominava.

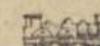
Era sagaz, argucioso e subtil, ao mesmo passo que profundo e penetrante; com notáveis aptidões para as ciencias sociais e historicas, como para as belas letras. Era orador espontaneo, de improviso, eloquente e eruditio. Era homem de bons costumes, morigerados e sãos. Era um crente, sem superstições nem fanatismos. Pensava, sentia e afirmava bem alto, que, se a Religião não servia para faser sinceros e bons, e só para faser

(1) O Autor desse livro, espirito cultissimo, foi durante muitos anos secretário dessa Camara Municipal.

FUNDO ESPECIAL DE CAMINHOS DE FERRO

A comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, reunida sob a presidência do engenheiro Sousa Rego, aprovou a execução dos seguintes melhoramentos a realizar nas linhas do Estado, por conta do mesmo Fundo:

— Construção duma fossa e canalização para esgoto das retretes das casas de pessoal na estação de lagos; um muro de suporte na trincheira junto á estação de Setubal; alteração das razantes das linhas para se obter patamar em Escoural, Torre da Gadanhá e Cabrela; substituição da ponte de Este, nas liúhas do Minho; e adjudicou, precedendo concurso, a aquisição de diversos utensílios para as novas oficinas em construção do Barreiro; o calcetamento do pato exterior da estação de Caíde, e a construção de terraplanagens, vedações e calçada na estação de Paredes.



O QUE TODOS DEVEM SABER

AOS MILITARES

O decreto-lei n.º 23.767, do Ministério da guerra determinou que os militares sanatorizados por estarem atacados de tuberculose tenham direito a todos os seus vencimentos como se estivessem ao serviço, incluindo o tempo em que venham a estar hospitalizados para observação.

AO COMÉRCIO

Também o Ministério do Comércio e Indústria por Decreto n.º 23.769, determina que todas as entidades singulares ou colectivas que possuirem aguardentes vínicas sejam obrigadas no prazo de quinze dias a manifestar a respectiva existência perante o administrador do concelho da sua residência ou sede,

dissimulados e hipócritas, e servir de balandrau a vícios e crimes, depredações e iniquidades, então para nada servia!...

Para êle, sem a oração, sentida e profunda, intima e sincera, nenhuma reforma de costumes era factivel; nenhuma virtude sólida, nenhuma piedade fecunda, nenhum bem durador.

(Continua)

FIGURAS DO DIA

BENÉS, MINISTRO
DOS ESTRANGEIROS
DA TCHÉCOSLOVAQUIA

ODR. BENÉS, uma das figuras mais simpáticas da Europa Central, é o ministro dos Negócios Estrangeiros da Tchecoslováquia desde 1918, desde a independência da sua Pátria; mas a sua vida política começou em 1915, nos momentos angustiosos da grande guerra, quando o seu país era uma hipótese a discutir num futuro armistício, ou num futuro tratado.

Discípulo de Masaryk, outro nome querido da Europa Central,—figura de apóstolo e de Santo—, discípulo do Presidente, foi conspirador, ministro sem pasta e sem pátria, até ao momento da independência —até 1918. Há quase vinte anos que ocupa o Ministério de Estado, e representa obrigatoriamente a outra Europa nos congressos internacionais de paz ou desarmamento.

Muitos dos seus inimigos declaram que Benès transferiu a séde do seu Ministério para o Quai D'Orsay: que Praga para ele é Paris ou Londres.

Não têm razão os inimigos de Benès.

Esta extraordinária figura de diplomata que a nossa Europa acarinha conscientemente, e exibe em todas as suas conferências, ouvindo a sua abalisada opinião, tem sido o grande animador da sua jovem pátria, o grande advogado do seu país, o homem que tem uma principal, e quase exclusiva preocupação nesta Europa agitada,—aqui e acolá em situação de naufrágio—, tendo à sua direita uma Russia epileptica, e visinha uma Alemanha, faz dada, ambiciosa e megalomana. Benès, o advogado que sabe com rara nitidez os limites dos direitos do seu país, é a maior figura da Europa Oriental, da Europa que nós, os ocidentais, teimamos em ignorar.

A Tchecoslováquia, pela sua especial situação, vive encravada entre a Alemanha nazista e a Áustria fascista, mas indecisa.

A sua política interior é muito diferente da daqueles dois países.

A Tchecoslováquia é uma democracia tranquila, e honesta, por educação, temperamento, e feitio,—uma Democracia à Masaryk, feliz, quase bucólica, pastoril.

Benès, o moderno Metternick, o homem que apesar do conflito húngaro, em 1930, encetou a escola da prudência, e do encanto pessoal, da diplomacia racionalista, mas exacta, de porta aberta, franca, tem uma noção precisa da riqueza do seu país, que é, política financeira e económica, o Estado mais forte da bacia daynubiana.

É o conhecimento do seu país que tornou imprescindível na Europa de hoje, agitada e doente; e, é a

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

COMPANHIA DE SEGUROS
“FIDELIDADE”

Recebemos e agradecemos o “Relatório e Contas do ano de 1933” da Companhia de Seguros *Fidelidade*, pelo qual se verifica que há um saldo para o ano corrente de 29.384.056\$42.

O mesmo “Relatório” diz que “ao afastamento do director técnico dos Ramos Vida e Acidentes de Trabalho, o senhor Dr. Pedro Theotónio Pereira, apraz-nos registar que, se por um lado nos veiu privar da sua valiosíssima cooperação, por outro lado veiu dar-nos a satisfação de o vermos elevado ao exercício de funções para que os seus altos merecimentos o indicavam. Ficou a substituí-lo o senhor Dr. Luiz Filipe Leite Pinto, de cuja inteligência e dedicação à Companhia tudo há a esperar”.

COMPANHIA DE SEGUROS
“PORTUGAL”

Temos presente sobre a nossa banca de trabalho o “Relatório da Direcção, Balanço e Parecer do Conselho Fiscal” da Companhia de Seguros *Portugal*.

Pelo mapa respectivo vê-se que a “Conta de Lucros e Perdas”, acusa um lucro de Esc. 290.880\$62—mais Esc. 62.357\$52 do que no ano anterior, e cuja distribuição foi a seguinte:

Fundo de Reserva Legal, 30.000\$00; Fundo de Riscos Correntes, 91.000\$00; Fundo de Reserva Livre, 150.000\$00; Conta Nova, 19.880\$62. Total 290.880\$62.

IMPRENSA

Acaba de aparecer o fascículo 1-2, referente a Janeiro-Abril de 1934, do *Boletim do Gabinete de Documentação Económica e Financeira Francesa*, publicado pelo Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras da Universidade Técnica de Lisboa, com a colaboração do Instituto Francês de Portugal.

Esse volume, de 80 páginas, contém, além dos discursos pronunciados pelos srs. Dr. Moses Amzalak, Leão Bourdon e René Gonard por ocasião da inauguração do Gabinete, um notável estudo desse último professor sobre *L'Etat actuel des Doctrines économiques en France*, notas bibliográficas dos professores Armando Gonçalves Pereira, António Maria Godinho e Leão Bourdon, bem como uma Revista das revisitas que se encontram desde já à disposição dos especialistas que frequentam esse activo centro de investigações.

sua inteligência fria, e o seu valôr, aliados a um encanto pessoal, que o fizeram o maior diplomata da Europa Oriental—e o diplomata estimado da nossa Europa.

Tem razão Britannicus Victor quando proclama no *Everyman*, de Londres, que “l'Europe a toutes les raisons pour être reconnaissante au Dr. Benès, démocrate, réaliste et défenseur du droit”.

Tem razão Britannicus Victor!

AUGUSTO D'ESAGUY

ACTUALIDADES

AS FESTAS POPULARES DE LISBOA

Pelo DR. ALFREDO BROCHADO

Lisboa, segundo tudo leva a crêr vai reviver proximamente a alegria das suas festas populares.

Somos um povo triste, ameaçadoramente melancólico, uma espécie de ave presa, que perdeu o canto.

A alegria forte vivifica a raça, faz nascer novas energias em todos nós, faz-nos, em parte, esquecer as tristes e pesadas locubrações que diariamente nos inquietam e ensomboram o dia de amanhã.

Há que saber tirar da vida esse mínimo de prazer que ela nos pode dar.

As festas carnavalescas, nem sempre de boa e sã higiene moral, há que contrapor uma alegria franca, sem mascarar, simples, sem postícios e sem esgares, que seja, como o amor, a própria fonte e essência da vida esplendente e criadora, e faça nascer no coração de todos nós o optimismo necessário para se poder viver.

Nem todos somos iguais na partilha dos seus terrenos, que nos couberam em sorte, mas todos podemos aspirar a compartilhar no pão e no vinho da alegria, que fez, noutros tempos, a beleza da idade do ouro, quando o riso tinha bem maior lugar do que as lágrimas.

Só o mundo, como as pessoas, envelhecendo, conhem a tristeza.

Somos portanto partidários de que se dê pão e alegria ao povo de Lisboa, o pão e a alegria de que já falavam os romanos.

Lisboa pelo seu clima privilegiado, pela beleza natural do seu rio, pela sua posição invejável, pela sua tradição popular, presta-se, mais do que outra qualquer terra, à exibição de festas para o povo, onde colaborem artistas e homens de bom gosto.

Elas virão completar o programa de embeleza-mento da cidade, que parece querer ser levado a cabo pelo Município.

Podem até ser fonte de riquesa, e se-lo-hão, com certeza, para o comércio da cidade, seguros como estamos, de que, de toda a parte do país, acorrerão à capital as várias e muitas gentes das suas oito províncias.

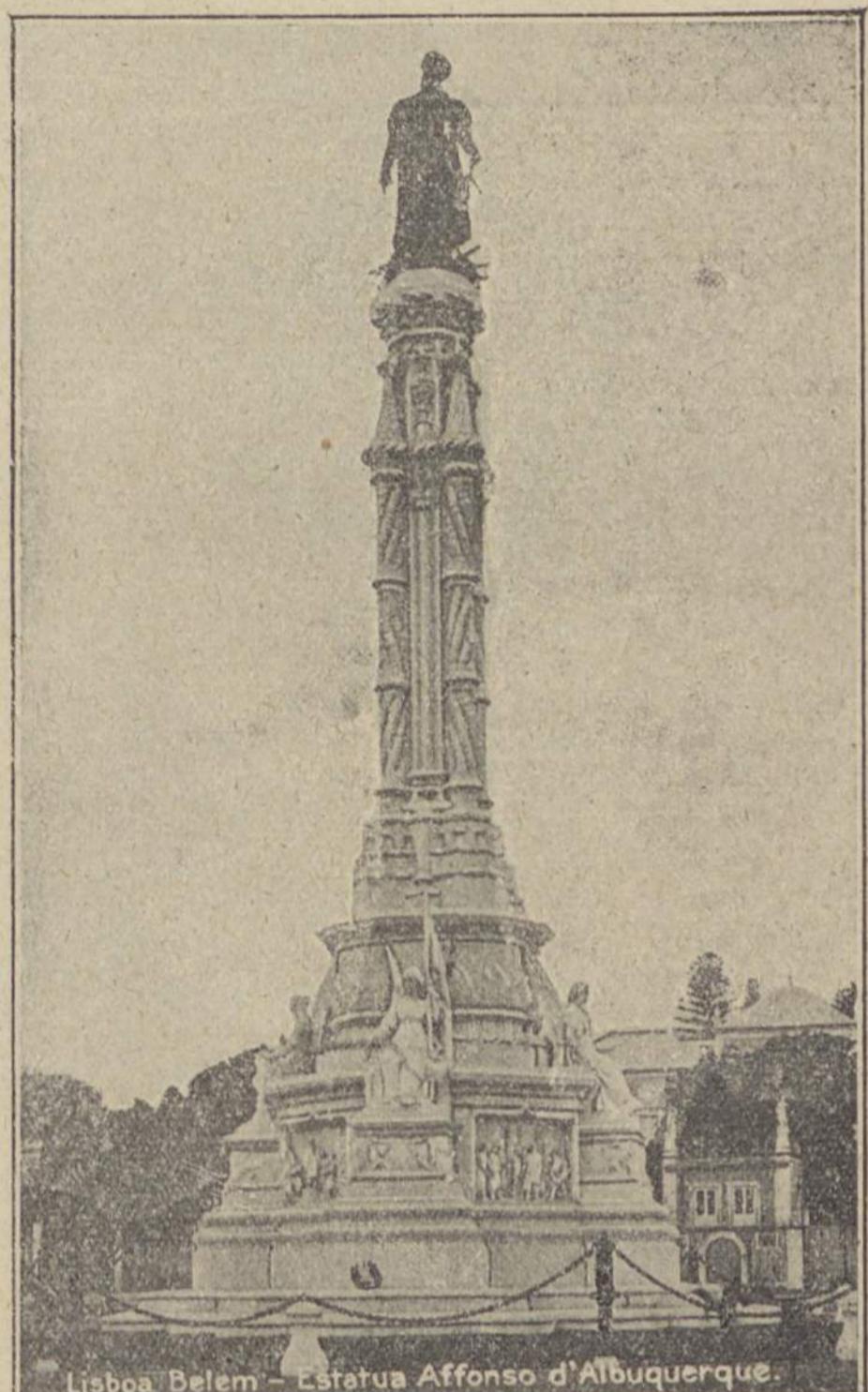
As Companhias dos Caminhos de Ferro, podem, no muito louvável intuito de sempre contribuirem para o bem estar público, concorrer também, dentro da sua esfera de ação, para o bom resultado dessas festas, proporcionando viagens mais baratas, com preços módicos ou reduzidos, a quem a elas queira assistir, ou nelas queira tomar parte.

Assim, Lisboa verá de novo reinar nas suas ruas e praças, e em suas águas claras, a alegria de que necessita, pois não faz sentido que sendo a cidade do sol, contudo, do rosto da sua população, de seu olhar triste, esmorecido e pálido, ele pareça ter desaparecido, de vez.

Da mesma forma um povo que não saiba sorrir é um povo envelhecido, condenado, que só com azedume pode entrar no concerto das nações, e só com azedume pode encarar as questões que lhe surgem pela frente, e mais para as complicar, do que para satisfatoriamente as resolver.

Os povos essencialmente tristes não têm saúde moral, e esta é tão necessária à vida, como a saúde do corpo.

A falta de alegria corresponde sempre a uma



Lisboa Belém - Estátua Affonso d'Albuquerque.

falta de alma juvenil e sorrir é um sintoma de mocidade. Só o que é construído com entusiasmo pode perdurar pelos tempos fora.

Que Lisboa, que é uma cidade onde muito se trabalha e produz, tenha também as suas horas de puro e salutar contentamento que merece, pois se nem todos podem ir aos teatros divertir-se, justo é que, ao menos, na praça pública, se lhes outorgue francamente aquilo a que tem direito, e pouco custa, — a alegria.

Oxalá, por isso, que as festas da cidade se revistam daquele brilhantismo que todos esperamos de quem superintende nestes assuntos.

APTOFONES



Os aparelhos telefónicos mais praticos e comodos.
Podem ser aplicados a todas as linhas de rede e extensões automaticas ou não: nenhuma verba de aluguer, a mais por ano; apenas a pagar a substituição, por uma vez só.

Pedidos á

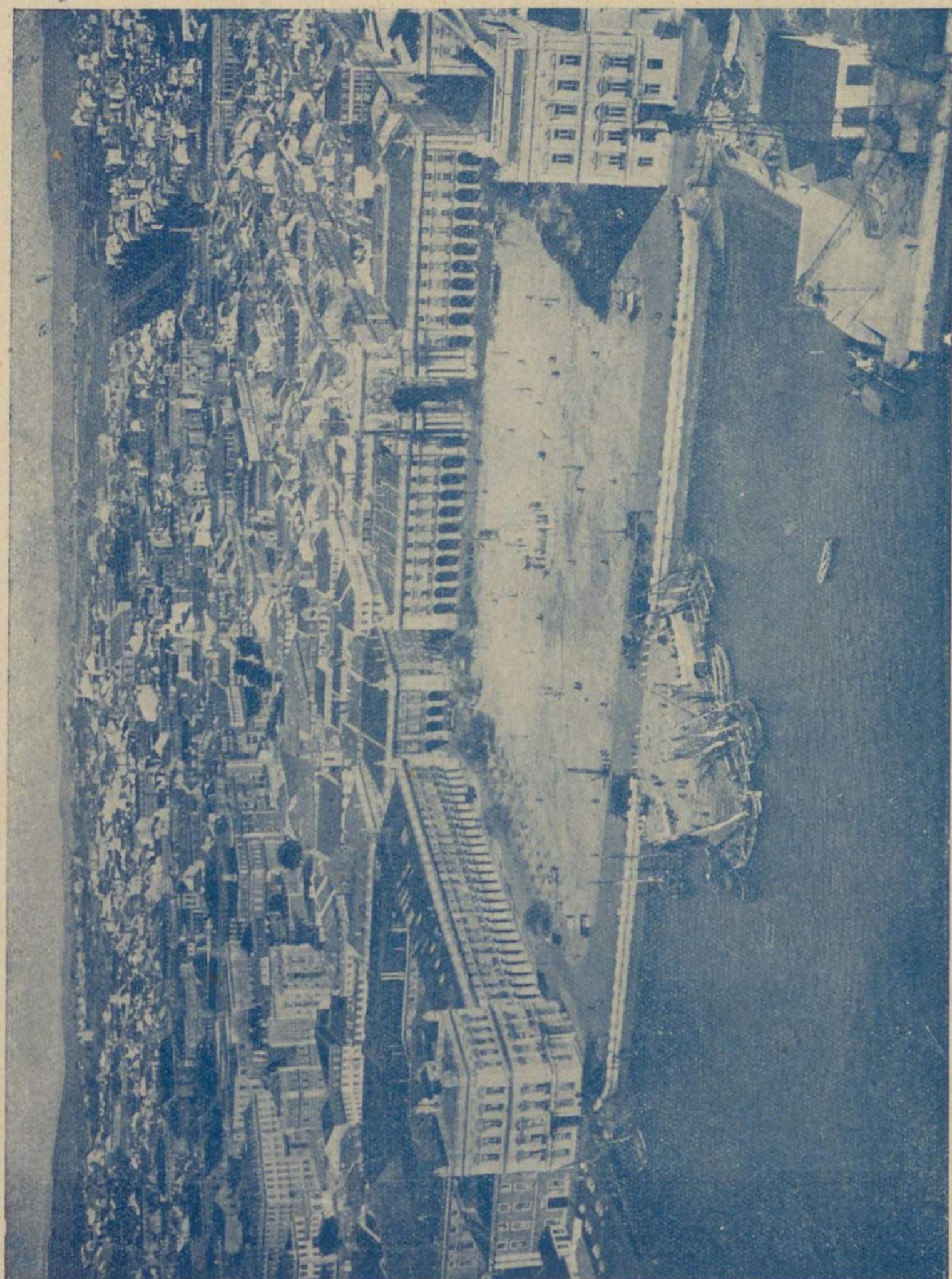
The Anglo Portuguese Telephone C.^o Ltd.

R. Nova da Trindade, 43

LISBOA

R. da Picaria, 5

PORTO



LISBOA — Vista parcial da cidade tirada de avião