

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 DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luiz, Estados Unidos, 1904

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

S U M Á R I O

Página artística: Linha de Lamêgo, Ponte do Varosa (concluída). — A água, artigo de luxo? — Variante pedida na linha do Tâmega, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — Marechal Gomes da Costa. — Os combóios ligeiros e rápidos multiplicam-se em toda a parte. — Pelo Estrangeiro, por ALEXANDRE SETTAS. — Linhas estrangeiras. Aviação. — Caminhos de Ferro Nacionais. — Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — Alterações aos horários de combóios da C. P. — Os carvões activados absorventes de gases vão ser aplicados numa nova guerra. — Há quarenta anos. — Os nossos mortos. — Política internacional, pelo Dr. ARY B. DA FONSECA. — A tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — Crónica internacional, por PLÍNIO BANHOS. — Bibliografia, por CARLOS D'ORNELLAS. — Parte oficial. — Assembléia Nacional. — Uma locomotiva fóra do vulgar. — Assistência Ferroviária. — Direcção Geral de Caminhos de Ferro. — Linhas portuguesas. — Concur-sos. — A Serra do Gerez exibida em cinema. — Apeadeiro de Areosa e estação de Boliqueime.

1934

ANO XLVI

16 DE DEZEMBRO

NUMERO 1128

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

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

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General 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
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
ALEXANDRE FILIPE SETTAS

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ
Porto — ALBERTO MOUTINHOPREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

A água, artigo de luxo?

O *Século*, a *República*, o *Comércio do Porto* e outros jornais que incontestavelmente formam a opinião pública acabam de seguir nas nossas águas...

Isto é: Corroborando o que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* já dissera acerca da revolta geral do consumidor, pagando a água por um preço inexequível.

Eis um pedacinho de ouro do articulista de O *Século*:

O evidente e grave conflito aberto entre os monopolistas das águas e os seus forçados clientes gira presentemente em torno destes dois factos: a fixação dum mínimo de consumo de três metros cúbicos mensais para os contadores que forem sendo substituídos e o excesso de contagem a que se entregam os contadores novos. É o artigo 7.º, do decreto 24.624 que regula o primeiro desses factos, quando dispõe que «a Companhia substituirá, em relação aos novos contadores, o regime do limite de consumo mínimo de cinco metros cúbicos, estabelecido pelo decreto de 1928, para os contadores de pressão, pelo de dois limites de consumo mínimo—três metros cúbicos e cinco metros cúbicos—a aplicar respectivamente aos consumos inferiores a três metros cúbicos e compreendidos entre três e cinco metros cúbicos.

Esta é a doutrina da lei em vigor e tão clara ela é na sua letra e no seu espírito, que não parece susceptível de poder dar origem a dúvidas de nenhuma espécie. Quando o artigo citado fala em novos contadores quer evidentemente dizer novos consumidores.

E não há dúvidas a admitir, porquanto o mesmo jornal, a terminar diz muito clara e sinceramente:

Se é revoltante o que fica exposto e está criando na cidade inteira uma atmosfera de reacção contra a atitude da Companhia das Águas, mais revoltante é o que está a passar-se com os chamados contadores de ar livre, geralmente usados pelas classes pobres. Os detentores dessas maquinetas terão de hora ávante de pagar um mínimo de três metros cúbicos, quando esse mínimo era até aqui de um metro, antes de lhes porem em casa outros contadores, conforme a lei determina com iniludível clareza. É uma violência que brada aos céus e contra a qual, hoje como dantes, protestamos indignadamente. Os lares dos pobres estão em risco de ficar sem água, tantos são os que não podem com o excesso de despesa que sobre eles desaba, proveniente afinal de terem de pagar uma coisa que não utilizam por não lhes ser necessária e pela qual a Companhia recebe dinheiro, ficando com ela nos seus depósitos.

Com os nossos votos vão os formulados pelo O *Século*, chamando para o que se passa com o fornecimento da cidade de Lisboa a atenção das instâncias competentes.

Ainda bem, que quem abriu o contador de pressão foi a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

VARIANTE PEDIDA

NA LINHA DO

TÂMEGA

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA

II

Publicou a *Gazeta* no número anterior a representação dum grupo numeroso de habitantes do concelho de Cabeceiras de Basto acêrca da alteração da directriz do trôço da linha do Tâmega entre Freixieira e Arco de Baulhe de modo que sirva directamente Refojos, séde do concelho de Cabeceiras.

Essa representação foi precedida de alguns esclarecimentos acêrca da constituição dos principais lineamentos do plano da rede ferroviária na zona ao norte do Douro, tal qual foi aprovado por decreto 18.190 de 1 de abril de 1930. Prometemos analisar os tópicos da representação, o que hoje fazemos. Antes porém convém recordar mais alguns antecedentes da linha do Tâmega.

Quando Emídio Navarro, na sua rasgada acção de fomento, decidiu dar vigoroso impulso à viação acelerada ao Norte do Mondego, mandou elaborar diversos projectos entre os quais figurava o de uma linha de Viseu a Chaves. Deveria ser estudada tanto para via larga como para via estreita. Organizaram-se duas divisões que trabalhariam uma ao Sul, outra ao Norte do Douro, tendo respectivamente por chefes Matos Cid a primeira e Pereira Dias a segunda.

As enormes dificuldades que encontraria a via larga em terreno tão acidentado levaram à preferência da via estreita para o anteprojecto elaborado.

Mais tarde, em 1898, Elvino de Brito mandou elaborar os planos complementares ao Norte do Mondego e ao Sul do Tejo.

A comissão encarregada do estudo da zona do Norte, propoz para a região de Bas-

to, duas linhas, ambas de via estreita, de que uma, a do Vale do Tâmega, derivando da do Douro na Livração e subindo na zona marginal do Douro para ir pelo vale da ribeira do Ouro ligar-se no Vidago à do Corgo e a outra, continuação da linha de Guimarães indo por Fafe e Refojos a Cavez onde entroncaria na do Tâmega.

O decreto de 16 de fevereiro de 1900 aprovou êsse plano e em harmonia com êle se construíram os troços de Livração a Celorico e de Guimarães a Fafe.

A comissão de 1927 alterou a directriz da linha de Basto fazendo sair de Caniços e ir pelo vale do Ave à portela de Rossas em vez da do Confurco de acesso difícil.

Além disso—e foi um dos pontos mais originaes do seu plano—a que nos referimos no artigo anterior propoz a transversal de Trás-os-Montes, que deixaria ligadas as linhas de Basto, Tâmega, Corgo, Tua e Sabor e daria um ramal por Valpaços a Vinhais.

* * *

A representação de Cabeceiras enferma de um defeito fundamental. Vai de encontro às sujeições incortáveis de corografia regional. O exame da carta corográfica mostra que para ir de Freixieiro a Refojos é ponto forçado o Arco de Baulhe para contornar elevados contrafortes e subir depois pelo vale que vem da portela de Rossas.

Segundo o plano decretado em 1930 desce desta a linha do Ave a entroncar na do Tâmega em Arco de Baúlhe depois de ter passado em Refojos.

Assegura-se assim o caminho directo entre a transversal de Trás-os-Montes e a linha de Guimarães, sem prejudicar as relações locais.

Pede a representação que se construa imediatamente a linha do Tâmega sem atentar em que a variante pedida, se fôsse estudada, só daria lugar a delongas para afinal ser posta de parte.

Também não se teve conta da linha classificada do Ave que passa em Refojos e que é a mais importante para o concelho de Cabeceiras que liga com o Minho.—O que interessa á região é a construção dessa linha de

Caníços ao Arco, ou pelo menos e para já, a do curto trôço de Refojos ao Arco.

Todas as razões aduzidas do valor agrícola e comercial do concelho e da sua rede militam, não a favor da variante, mas da pronta construção da linha do Ave e do Tâmega.

É nesse sentido que se devem empenhar esforços. Construa-se quanto antes o trôço de Celorico ao Arco segundo o projecto aprovado. Assim se aproxima a linha de Mondim, de Refojos, de Ribeira de Pena.

A seguir e sem delongas construa-se também o trôço do Arco a Refojos como primeira etapa da linha do Ave que deve ir seguindo até à conclusão por lanços sucessivos a partir de Caníços até que os dois trôços se liguem em Refojos.

Ao mesmo tempo a linha do Tâmega deve ser continuada até o seu termo nas Pedras Salgadas.

Não deve ser postergada a transversal de Trás-os-Montes. São cerca de 65 quilómetros que servem a rica região de Valpassos e asseguram a ligação de tôdas as linhas de via estreita a Norte do Douro, resolvendo o problema das oficinas comuns e da troca de material circulante.

Sei bem que se objecta a exiguidade do tráfego como razão para não sacrificar avultados capitais que ficam sem remuneração e obrigam até a sacrifícios na exploração de linhas quasi tôdas deficitárias e cuja função económica pôde ser suprida pela camionagem.

Errada visão do problema, que demanda estudo especial que noutros artigos faremos, pois é assunto que pela sua importância merece ser versado demoradamente.

Não deixarei porém de citar alguns números estatísticos do tráfego da linha do Tâmega em 1931, ano em que começou a manifestar-se a influência da crise económica e os efeitos da concorrência do automóvel:

Passageiros	62.985
Toneladas de g. v. . .	591
" de p. v. . .	8.784
Receita em escudos . .	256.661\$
" por quilómetro .	11.666\$

Eram explorados apenas 22 quilómetros Livração à Chapa.

Em 1932 juntou-se-lhe o trôço da Chapa a Celorico, de modo que ainda hoje a extensão explorada é de 36 quilómetros que se tem atingido o ponto importante da convergência de estudos no Arco de Baúlhe.

Não podia deixar de ser deficitária a exploração do trôço.

Deve-se porém atender a que as linhas de via larga tiveram tráfego expedido ou recebido do trôço, que somou 29.494 passageiros, 431 toneladas de g. v. e 11.385 de p. v., dando lugar a receitas apreciáveis.

Tudo aconselha o pronto prolongamento da linha até o Arco de Baúlhe e Refojos para que o tráfego aumente notavelmente.

MARECHAL GOMES DA COSTA

Passa amanhã mais um aniverssário da morte do saúdoso amigo e nosso ilustre colaborador Manuel de Oliveira Gomes da Costa, Marechal do Exército Português e uma das grandes figuras coloniais que ao país prestou relevantes serviços.

Todos os que nesta casa trabalham recordam com saüdade essa figura guerreira de soldado que com o seu heróico esforço conquistou louros e glórias que muito dignificam e honram o exército português.

OS COMBÓIOS

LIGEIOS E RÁPIDOS

MULTIPLICAM-SE EM TODA A PARTE

“AUTOMÓVEIS DE VIA FÉRREA”

AS novidades ferroviárias sucedem-se com a rapidez do relâmpago.

A França, Itália, Alemanha, Bélgica e Estados Unidos são os países mais progressivos nas formações de material circulante e de tracção, leves e rápidas e, que se poderiam denominar com relativa propriedade *automóveis de via férrea*. Estes multiplicam-se por toda a parte do Mundo — menos em Portugal...

A nova fórmula de comboio leve, extra-rápido, nasceu da crise ferroviária e a qual é derivada da sua irmã gémea a crise económica geral, agravadíssima pela concorrência dos transportes automóveis.

O automóvel, leve, económico, cómodo e prático desenvolveu anarquicamente o seu campo de acção, duma forma, súbita, imprevista, não tendo permitido à legislação acompanhar a sua rápida evolução. Desta forma, sem encargos semelhantes ou proporcionados aos dos transportes ferroviários, sem peias nem obrigações de qualquer espécie, desenvolveu-se, repetimos, anarquicamente.

Os caminhos de ferro sobre que pesavam fortemente as consequências da crise geral, com uma legislação meticulosa que rege e obriga as suas actividades enleando a iniciativa com mil complicações, organização já de si burocrática, rígida, e que o público se via obrigado a adoptar em vez do inverso, viu-se de repente desfalcada de enorme receita, devida ao tráfego que fugia à organização perfeitamente antagónica do automobilismo.

Para os transportes de mercadorias pesadas, para as grandes distâncias e nas linhas de grande tráfego, onde existe portanto organizado um serviço rápido e cómodo de transportes, o público conservou a sua preferência ao caminho de ferro.

É dum oportuno e interessante artigo do nosso presado colega *A Voz* que respigamos os seguintes principais tópicos:

“Porém nos pequenos percursos, para mercadorias leves e em artérias de pouco movimento a preferência foi para os transportes automóveis. Mais rápidos, procurando a comodidade do público muitas vezes esquecida pelas empresas ferroviárias, os transportes automóveis conseguiram algumas vezes o abandono

completo do público nos transportes ferroviários. A situação por vezes foi angustiosa. Sem intensidade de tráfego que permitisse um serviço intenso e cómodo. Sem receitas que permitissem o melhoramento do leito próprio para aumento de rapidez e comodidade dos serviços.

Foi então que por toda a parte, com uma relativa lentidão própria do seu sistema, as empresas reagiram por todos os meios pondo em execução medidas de concorrência ao automóvel e procurando evoluir na via da sua adaptação as condições actuais.

Como já dissemos, o cancro das empresas ferroviárias são as linhas de pequeno tráfego. Como bem servir o público? A via não permite a velocidade por o seu leito não se encontrar para tal preparado. A falta de tracção não permite a sua intensificação. Desta forma as empresas só punham ao dispor do público comboios lentos, raros e que por cima lhes ficavam caríssimos.

Foi nestas condições que se estudaram os meios de readaptação ao momento actual. Tornavam-se necessários comboios ligeiros, extra-ligeiros e muito rápidos, e que pudessem circular em via de perfil sinuoso com curvas relativamente apertadas e com uma super-estrutura de carril leve. O momento era azado para uma solução feliz e rápida.

Os progressos da mecânica actual permitindo soluções polinimes sobre o ponto de vista de tracção e suspensão, foram auxiliadas pelo igual progresso da metalurgia dos chamados metais leves, pela técnica da soldadura autogénia e das carruagens monobloco rígidas e ainda pelas conclusões dos estudos que datam de ontem, do campo da aero-dinâmica, ciência que nasceu do avião e para ele julgou primeiro viver e que hoje vê o seu campo alargar-se nos transportes terrestres e marítimos.

Ao automóvel de estrada aponta-se o automóvel do carril. Eis a maneira simples de curar a ferida do cão com o pêlo do mesmo animal...

E assim foi:

Criaram-se a automotoras com motores de explosão extremamente leves, de perfil aero-dinâmico e portanto em que o peso morto por unidade útil transportada é inteiramente diverso dos comboios eléctricos. Estes veículos leves e rápidos, de exploração económica permitem a intensificação do tráfego. O público reconhecendo a comodidade dos novos transportes acorre e permite assim ainda o melhoramento e intensificação do tráfego.

Lembra-nos como exemplo o da linha belga de Tervurem que julgamos ter já relatado.

Existia uma linha de Bruxelles a Tervurem, localidade perto como todos sabem, muito visitada e querida pelo público belga. O tráfego era exclusivamente feito pelos “eléctricos”. Comboios havia apenas... duas vezes por semana, para ligação de mercadorias. Criou-se um serviço de automotoras leves e rápidas. Pois bem: o tráfego atinge 60 comboios diários!

PELO ESTRANGEIRO

Por ALEXANDRE SETTAS

UMA NOVA LOCOMOTIVA DA COMPANHIA INGLESA "LONDON AND NORTH EASTERN"

Nas oficinas de Doucaster, da Companhia "London and North Eastern" há poucos meses que concluíram uma nova locomotiva, a qual é, presentemente, a de maior potência do Reino Unido e por que o novo modelo deu boas garantias de trabalho imediatamente se procedeu, nas mesmas oficinas, à execução de outras cinco do mesmo tipo.

A nova locomotiva, que foi baptisada com o nome de "Cock ó the North", foi planeada para se conseguir obter um esforço de tracção elevado que permitisse arrastar combóios de mais de 550 toneladas, a velocidades relativamente grandes, sobre as fortes rampas da costa do Este, na Escócia, entre Edimburgo e Aberden.

Como objecto de obter a aderência necessária, juntamente com a distribuição de peso favorável, adoptou-se então a disposição de rodas do seguinte tipo 2-8-2.

O acionamento da nova locomotiva é produzido por 3 cilindros, fundidos numa só peça, de 533 mm de curso de embolo. As válvulas, equilibradas, são acionadas por levas giratórias.

Os três cilindros atacam por intermédio de bielas no segundo par de rodas acopladas. O cilindro central

tem uma inclinação de 1:7,7 enquanto que os exteriores estão colocados horizontalmente.

A caldeira é semelhante à das locomotivas "Pacific", da mesma companhia, funcionando a uma pressão de 15,5 Kg. por cm.². Tem um sôbreaquecedor de 43 elementos com uma superfície de aquecimento de 65,6 m². A superfície de calefacção da caldeira é de 321,9 m².

A locomotiva está provida de sôbreaquecedor da água de alimentação e tem chaminé dupla e coluna de escape. Pode desenvolver um esforço de tracção de 19.600 Kg.. O peso total da locomotiva, em ordem de marcha é de 110 toneladas e o peso aderente, de 80 toneladas. O tender pesa 55 toneladas.

Nas experiências realizadas no verão passado, empregou-se um combóio formado por 18 carruagens e um vagão dinamométrico, dando tudo o peso total de 649 toneladas. Numa rampa de 3,9 de inclinação a velocidade não baixou a menos de 96 Kg. H..

A velocidade máxima registada, em horizontal, foi a 112,6 por hora.

Nas locomotivas deste mesmo tipo que actualmente se constroem nas referidas oficinas empregam-se elementos de diferente marcas para contrastar os resultados diversos que possam dar nos mesmos serviços.

A maleabilidade da exploração com estas unidades leves e rápidas é extrema e só comparável à dos caminhos de ferro electrificados, em que esta é levada a efeito por unidades multiplas. O combóio aumenta-se, reduz-se, fracciona-se, multiplica-se com a maior das facilidades.

A fácil variação do regime motor permite quasi instantaneamente atingir a velocidade máxima e a paragem, auxiliada por um bom sistema de freios. Daqui as elevadas velocidades comerciais atingidas.

O bom resultado obtido nas linhas antigas e de pequena extensão levou as empresas ferroviárias a experimentarem o emprêgo não já de simples automotoras mas de verdadeiros combóios leves e ultra-rápidos para grandes percursos. Para este efeito a um ou dois veículos motores são atrelados veículos não motores todos do tipo de construção extra-leve, perfil contínuo, isto é, de ligação elástica entra os vários elementos e perfil aerodinâmico.

Êstes combóios efectuem as ligações rápidas para percursos médios e longos, hoje em dia, com os melhores resultados.

Por toda a parte passou a fase de experiência, e entrou-se francamente na exploração regular. A experiência incide actualmente nos nove percursos e no desenvolvimento do tráfego.

A electrificação da linha de Sintra por enquanto afigura-se-nos impossível, pelo grande dispêndio de capitais. Todavia, a sua exploração por combóios leves e rápidos determinará uma intensidade de tráfego muito comparável à do Estoril, dado o número de pessoas que se instalariam definitivamente em qualquer ponto do percurso especialmente entre a Amadora e o Cacem.

Em alguns minutos, pois, chegaríamos à decantada estância, que Byron em sublimes versos exaltou, aquela maravilhosa ilha de arvoredo e frescura.

Agora, assim, transportados em combóios que sufocam os passageiros pelo fumo, não está certo, nesta quadra de velocidade...

Aguardemos, com paciência, o ansiado dia da electrificação da linha de Sintra.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ALEMANHA Um dos prolemas que tôdas as administrações ferroviárias sempre têm observado com idêntico interesse é o do aumento da velocidade dos seus combóios com o fim de evitarem a concorrência dos serviços de comionagem, tanto em percursos médios, como mesmo nos de longo curso.

Por essa circunstância a Companhia Geral dos Caminhos de Ferro da Alemanha pediao às casas construtoras de material ferroviário a sua atenção para um tipo especial de locomotora que possa rebocar combóios de, pelo menos, 250 toneladas, à velocidade horária de 150 quilómetros.

Respondendo a tal interesse já uma casa alemã apresentou dois projectos; um para as condições previstas e outro o de uma locomotora para combóios ligeiros a qual pode caminhar a 160 quilómetros a hora.

Ambas estas máquinas são a vapor, de perfis ordinários, sem chaminés visíveis e têm a particularidade de possuírem a cabine dos maquinistas situada na parte anterior o que lhes permite a máxima visibilidade.

Em virtude dessa especial disposição a caldeira e a fornalha ficam, evidentemente, deslocadas para a rectaguarda.

BÉLGICA O Conselho de Administração da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas aprovou o pedido de oito composições de combóios automotores Diesel-Eléctricos.

Este material será utilizado em determinadas linhas para estabelecer combóios rápidos e aumentar assim o número de circulações.

A aquisição destas composições tem por objecto estudar se o número de circulações produz um tal incremento de tráfico que justifique a importante aplicação dos fundos na compra de mais material idêntico.

O referido conselho aprovou igualmente o estabelecimento dum novo serviço de *autocars* entre Ingelmunster e Deynzo, serviço este que permitirá, possivelmente a supressão de certo número de combóios.

EST. dos UNIDOS O célebre combóio articulado conhecido pelo nome de "Zefiro" e que circula entre Chicago e Denver, fez ultimamente, sem paragem alguma, a distância de 1640 quilómetros que é a que separa estas duas localidades e se pode comparar ao percurso de Monção a Vila Real de Santo António e volta (1688 quilómetros pela via mais conveniente), em 13 horas e cinco minutos, à velocidade comercial de 124,5 quilómetros à hora, alcançando porém em alguns troços de via a veloci-

dade máxima que lhe permitiu a média de 181 quilómetros por hora.

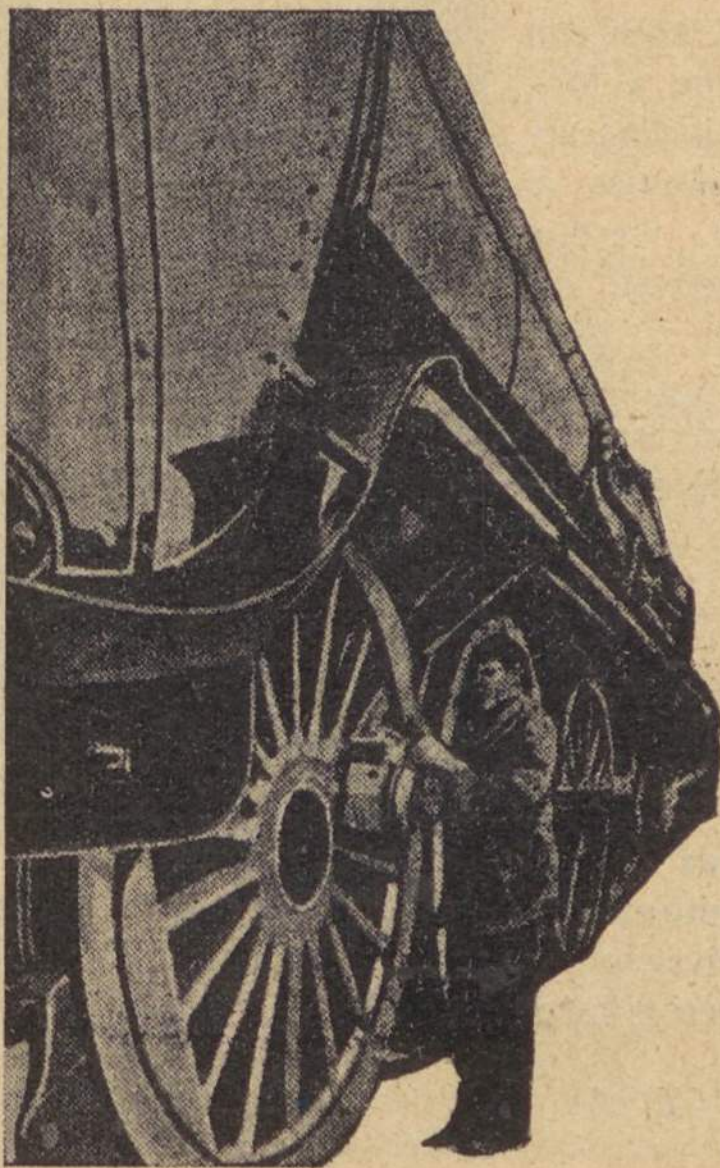
Este combóio, automotor, consumiu nessa viagem, a certo título experimental, 1.580 litros de óleo combustível.

Como medida de indispensável segurança, collocaram-se agentes de sinalização em cada uma das 1070 passagens de nível público e ainda uns outros sinaleiros nas 619 passagens de nível particulares que igualmente existem.

Esta linha, deveras longa, atravessa 164 cidades, vilas e aldeias.

Nos outros combóios ordinários o tempo de percurso dura exactamente o dôbro, ou sejam 26 horas.

INGLATERRA Acaba de entrar em serviço em Inglaterra a locomotiva mais potente e rápida de toda a Gran-Bretanha.



Foi construída com duplas chaminés, três cilindros de acionamento e cada uma das suas oito rodas aco- poladas são bem mais altas do que um homem de estatura regular, como se pode verificar pela nossa gravura.

A sua estrutura absolutamente sacrificada à lei moderna do aerodinamismo, dá-lhe um aspecto estranho e nada interessante, no que respeita a elegância.

FRANÇA A União Internacional dos Caminhos de Ferro adoptou uma indicação para advertir o público da imediata proximidade das passagens de nível sem barreiras ou cancelas.

Este sinal compõe-se duma cruz de Santo André, pintada em riscas de côres alternadas, geralmente brancas e rôxas.

Os braços inferiores da cruz são duplos quando as vias cruzadas pela passagem de nível, são, pelo menos duas.

O sinal indica ao público a aproximação dessas passagens e adverte que não devem ser atravessadas sem previamente ficar assegurado que nenhum comboio está à vista ou vem caminhando muito próximo da passagem.

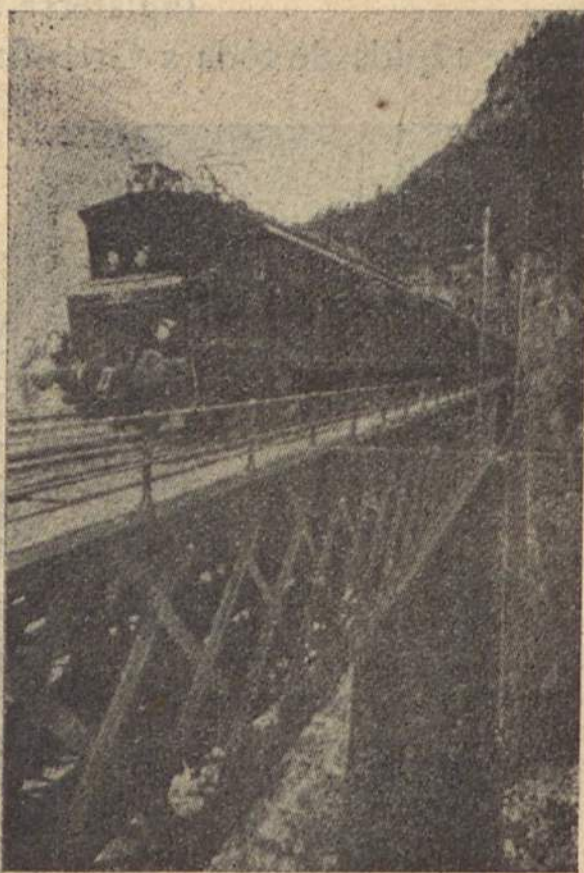
As grandes companhias ferroviárias francesas já têm instalados 2.700 sinais desta classe e cada vez se está desenvolvendo mais a sua aplicação.

SUIÇA

Uma das automotoras mais potentes do mundo é a que faz serviço na linha de S. Gotardo.

Desenvolve uma potência de 8.500 H. P., mede 34 metros de comprimento e pode rebocar comboios de 750 toneladas, em rampas com a formidável inclinação de 37 milésimas, à velocidade, mesmo assim rasoável, de 50 quilômetros à hora.

Pela gravura que reproduzimos facilmente se poderá avaliar o seu aspecto.



ESPAÑA

A Companhia Comissária do Estado nos Caminhos de Ferro da Zona Norte, aprovou o projecto de estabelecer automotoras na linha de Olote a Gerona, cuja efectivação apenas depende do parecer do Conselho Superior Ferroviário.

NORUEGA

Os caminhos de ferro noruegueses reduziram as tarifas de passageiros em 20%, além de outro abatimento suplementar que varia entre 33 1/3% a 50% concedido para os bilhetes dos comboios especiais, denominados "de propaganda".

Para as linhas de pequeno tráfico os comboios ordinários serão, dentro em breve, substituídos por automotoras.

Finalmente alguns acordos têm sido estabelecidos entre as empresas de camionagem de maneira a ficarem conjugados os seus mútuos interesses. Esta última medida tem dado excelentes resultados.

POLÓNIA

Por motivo de várias razões de ordem económica os Caminhos de Ferro do Estado aumentaram o número de comboios ligeiros e suprimiram certos comboios rápidos, e, também alguns "omnibus", utilizados insuficiente.

A velocidade de quasi todos os comboios foi aumentada assim de modo muito importante, obtendo-se muito melhores resultados do que nos anos anteriores. Por outro lado organizaram-se comboios de excursões que obtiveram excepcional êxito mesmo na temporada de inverno de 1933/1934.

Outras medidas tomadas sobre electrificação das linhas das cercânicas são as seguintes: estabelecer imediatamente o serviço de automotoras nas linhas suburbanas cuja electrificação já estava prevista e simplificação das condições para a entrega de mercadorias nos "fourgons", assim como o transporte das ditas ao domicílio dos destinatários.

ROMANIA

Para se aumentarem os meios de concorrência com a camionagem melhoraram-se consideravelmente os horários e para se manter o tráfico nas linhas secundárias puzeram-se ao serviço automotoras de grande velocidade, visto que as experiências realizadas em 1933 foram bastante satisfatórias.

Além disto foram concedidas valiosas reduções tarifárias (máximo 50%) para as viagens com destino a estações balneárias ou climatéricas; Igualmente se concederam abatimentos de 40 a 50% aos visitantes de manifestações comerciais (feiras, exposições, etc.) e também para as viagens que tenham um fim científico. As tarifas dos serviços combinados de camionagem também beneficiaram das mesmas reduções.

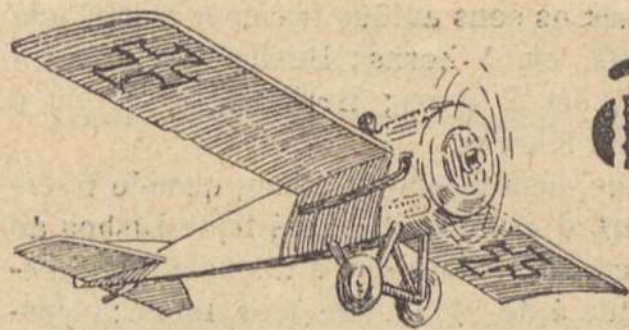
SARRE

Para diminuir a concorrência feita aos caminhos de ferro pela empresas de camionagem as companhias ferroviárias do Sarre resolveram adoptar as seguintes medidas: emitir a venda de bilhete mensais e semanais em segunda e terceira classes, para toda a rede, os quais têm a validade de um mês ou de uma semana a partir do dia da sua expedição e podem ser utilizados livremente, dentro da sua legal validade, em todas as linhas ferroviárias do Sarre e em todos os comboios, sem que os seus titulares tenham a pagar qualquer suplemento especial.

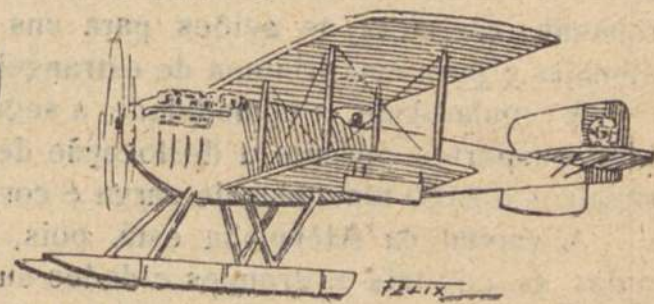
SERVIÇO INTERNACIONAL

Conta-se que no próximo ano seja inaugurado pela Campanha dos *Wagons-Lits* um serviço directo entre Paris e Londres, por via Dunquerque-Dover, utilizando *ferry-boats*.

Presentemente estudam-se algumas reformas a fazer nos comboios que hão de circular nesse trajecto, assim como o processo de sujeição aos carris desses barcos transportadores, para que no caso do estado do mar os fazer oscilar exageradamente, eles se manfixos no ponto onde estiveram, anulando assim os inerentes perigos dum deslocamento que poderia ser grandemente prejudicial.



aviacão



A 340 QUILÓMETROS À HORA

CARREIRAS AEREAS QUE LIGAM COM NOVENTA AEROPORTOS

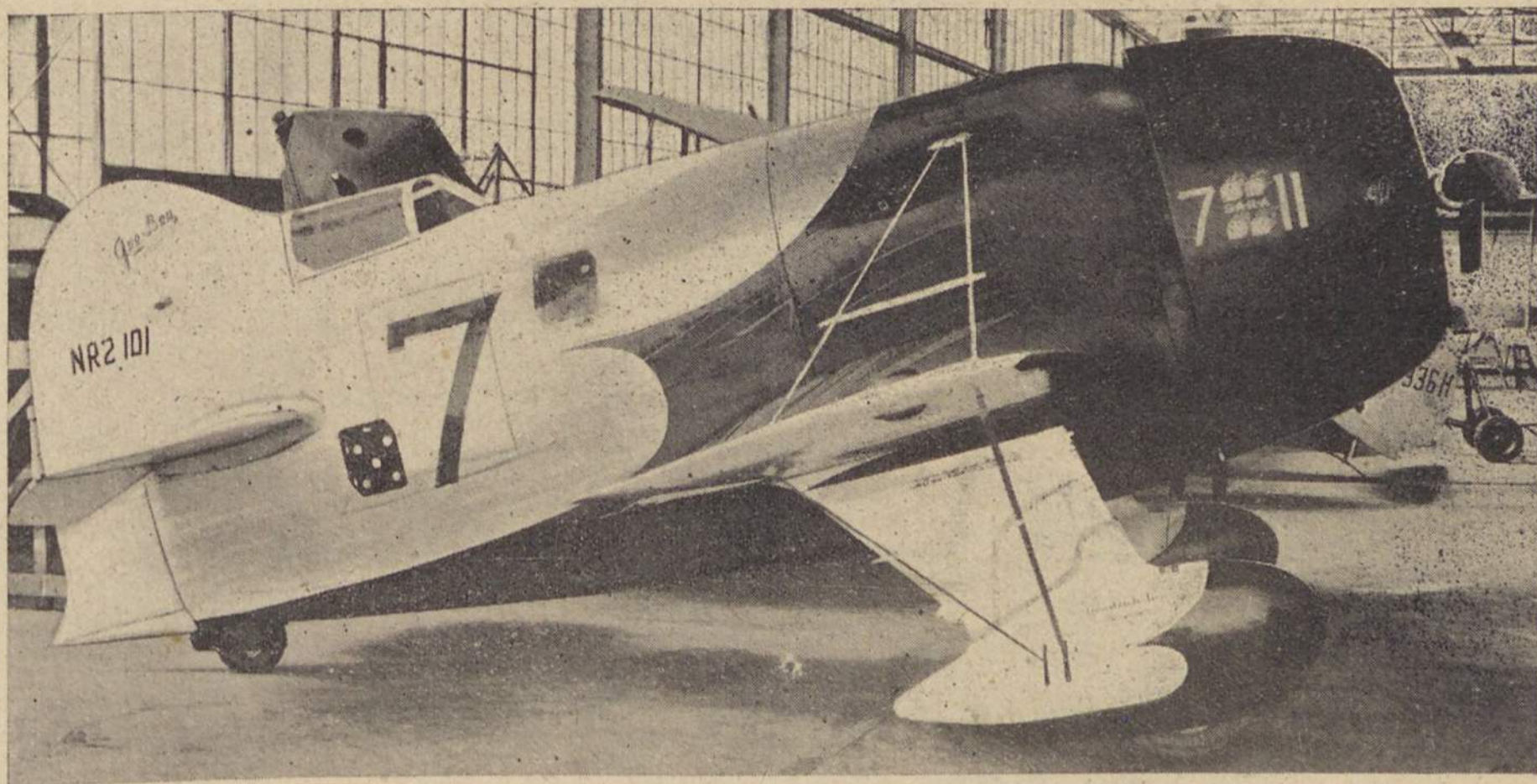
ALEMÃES E ESTRANGEIROS

A conquista da máxima velocidade tem preocupado seriamente o cérebro humano. Levado por essa vertigem o homem tem-se abalanchado às mais audaciosas construções de maquinismos, engenhosos e complicados, destinados sempre a multiplicar a rapidez das viagens que hoje realizam.

À porfia, as nações mais industriais do Mundo constroem,

campo de Alverca, onde sobre-voavam os aparelhos, conduzindo entidades oficiais e jornalistas.

Depois do *Graft-Zeppelin*, que de Friederichshafen ao Brasil apenas gasta quatro dias numa viagem directa, o *Dornier X*, um monstro metálico acionado por doze motores potentes, comodo, elegante e pratico, que ainda, há cerca de dois anos, amarou no nosso Tejo, tendo também voado e conduzido



O «GEE BEE» FORMIDÁVEL CONQUISTA DA TÉCNICA AERONÁUTICA QUE MARAVILHOU O MUNDO COM A SUA ESPANTOSA VELOCIDADE NO CONCURSO DE CLEVELAND

desde as auto-locomotoras que atingem a velocidade de cerca de duzentos quilómetros à hora, aviões que vão aumentando de velocidade até aos elegantes e fransinos *hidros* da *Taça Schneider* que conseguem 400 quilómetros por hora.

Se estes pequenos aparelhos, onde se disputam torneios internacionais, interessam industrialmente como meio de defesa ou de ataque em tempo de guerra, não menos interesse merecem os transatlânticos ou transcontinentais aparelhos que, transportando numerosas pessoas, sulcam os ares em velocidades até há pouco inconcebíveis.

Neste capítulo a Alemanha tem aberto os olhos ao resto do Mundo.

Os *Junker's* com potentes motores, num roncar ensurdecedor, acionam hélices cujo passo variável imprime maior velocidade às aeronaves cujo conforto interior não é menor do que o de qualquer expresso terrestre.

E' esta uma grande verdade já posta à prova no nosso

jornalistas, dentre eles o representante da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

E' de muitos milhares de cavalos os novos aparelhos que a Alemanha tem em circulação.

A Krupp, ocupando uma grande superfície de Essen, se já não fabrica poderosos canhões, com um alcance de cento e cinquenta quilómetros, aproveita os seus laboratórios para experiencias na composição de várias ligas quer para dar maior dureza ao ferro, tornar mais flexível o aço, introduzir-lhe corpos que o tornem inoxidável, para o caso de ter que estar exposto aos elementos durante bastante tempo e os seus engenheiros desenham plantas de potentes motores que, tanto podem servir para um inofensivo transatlântico como para serem adaptados a temerosos navios de guerra.

O que mais impressiona, hoje, na Alemanha, são os potentes aviões das várias carreiras que a Lufthause explora, no território alemão ou entre a Alemanha e outros paizes da

Europa. Do aerodromo de Tempelhof, em Berlim, partem, diariamente carreiras de aviões para uns sessenta aeroportos alemães e para uma trintena de estrangeiros.

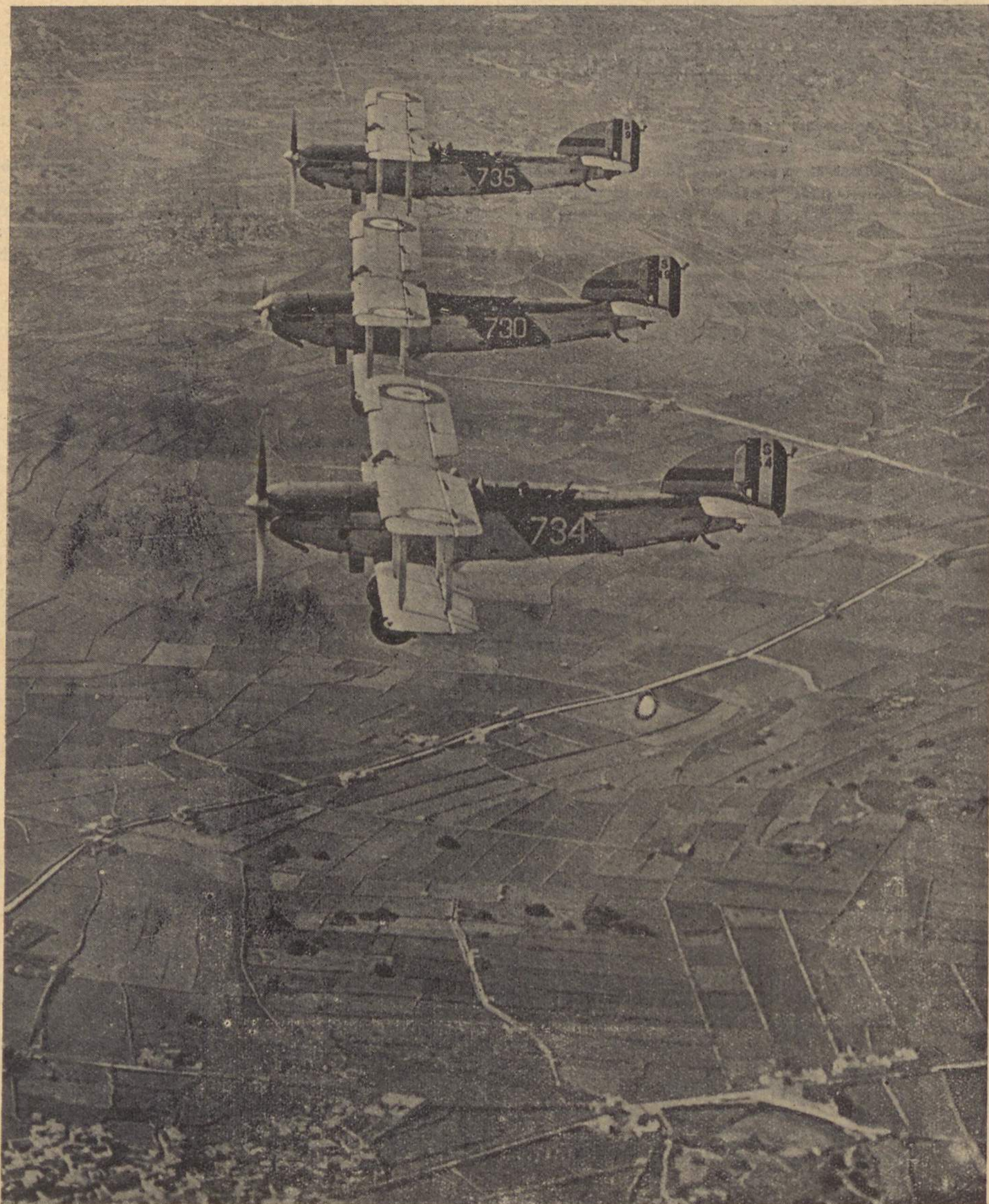
A regularidade, a comodidade, a segurança e rapidez destes transportes permite a deslocação de cerca de 10.000 passageiros e 2.600 toneladas de carga e correio, anualmente.

A capital da Alemanha está, pois, actualmente ligada a todas as capitais e grandes cidades europeias por linhas de navegação aérea. Em algumas o serviço é feito de noite por motivos de ordem técnica. No verão, porém, há carreiras especiais para várias estâncias balneares e climatéricas e praias de banhos de mar. Os motores dessas gigantescas aeronaves cómodas e seguras, são de potência tal que chegam a produzir a velocidade de 640 quilómetros por hora.

Desta maneira, podem os seus aviões transpôr a distância Berlim-Paris ou Londres, em 3 horas; Berlim-Roma, em 4 horas; Berlim-Moscovo, em 5 horas; Berlim-Madrid, em 6 horas e Berlim-Lisboa em 8 horas.

Donde se conclue que, num futuro próximo, quando tivermos um *campo comercial*, o *alfacinha* poderá ir de Lisboa ao Porto em 1 hora e 2 minutos, visto que a distância que medeia entre as duas capitais é de 343 quilómetros. Isto é: o passageiro toma cá o primeiro almoço e regressa para almoçar de garfo, depois de ter resolvido qualquer negócio importante.

Em 1 hora e 2 minutos de Lisboa ao Porto quando a velocidade seja de 340 quilómetros á hora. Mas, como os aparelhos chegam a atingir, como acima dizêmos, 640 quilómetros, logo a ligação da cidade de Olyssipo á Invicta será de 35 minutos.



UM «TRIO» DE AVIÕES FRANCESES EM MANOBRAS

CAMINHOS DE FERRO NACIONAIS

Junto do Sr. engenheiro Vasconcelos Correia, Presidente do Conselho de Administração da Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro, esteve a comissão representativa das Câmaras Municipais de Alcácer do Sal, Grandola, Sant' Iago de Cacém e Sines que ia acompanhado do sr. Governador Civil de Setúbal a fim de agradecer a concessão dos incalculáveis benefícios que resultou da inauguração da estação do caminho de ferro de Sant' Iago de Cacém e do trôço de linha posto à exploração até aquela vila.

A comissão realçando as vantagens concedidas aos habitantes daqueles concelhos pela manutenção dos combóios expressos diários entre Sant' Iago do Cacém — Lisboa e vice-versa e também a importante redução de tarifas, mostrou ao sr. engenheiro Vasconcelos Correia o seu maior reconhecimento.

* * *

O sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações recebeu uma representação da Câmara Municipal de Barrancos pedindo que o traçado da linha férrea de Moura a Mourão que está sendo estudada por uma brigada de técnicos ligue Moura-Amareleja-Mourão.

* * *

O Conselho Superior de Caminhos de Ferro, na sua última sessão, a que presidiu o sr. engenheiro Sousa Rêgo, apreciou diversos projectos de reduções tarifárias, tendo emitido o parecer favorável à homologação ministerial dos seguintes:

4.º aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 11, de G. V., incluindo no seu § 6.º as paragens de Telhal e Zimbreira, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguesa; aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 3, de G. V., modificando as condições do artigo 2.º, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro; aviso ao público, estabelecendo o fornecimento de um passe-quilométrico para viagens gratuitas em 2.ª classe a favor dos consignatários, que pelos seus transportes dêem para a Companhia os mínimos de receitas indicadas no mesmo aviso, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta; nova Tarifa Especial R. de G. V., para bilhetes de ida e volta para viagens de recreio aos domingos e dias de feriado nacional, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro; aditamento à Classificação Geral de Mercadorias, P. V., proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com o

acôrdo das restantes empresas ferroviária; 1.º aditamento à tarifa Especial Interna n.º 1, de G. V., proposto pela Sociedade Estoril; aditamento à Classificação Geral de Mercadorias, P. V., alterando os preços de diversas mercadorias, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferros Portugueses da Beira Alta; aviso ao Público sobre o transporte de cães pertencentes a caçadores, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro; novas tabelas n.ºs 18 e 19 à Tarifa Especial Interna n.º 1, de P. V., propostas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta; 30.º aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1, de G. V., em vigor nas linhas do Sul e Sueste, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; 3.º aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 3, de G. V., proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; aditamento à classificação Geral de Mercadorias, eliminando a rubrica "Mosto de vinho" e substituindo-a pelas designações "Mosto de uva sem preparo" e "Mosto de uva concentrado", proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com o acôrdo das restantes empresas ferroviárias; aviso ao público, concedendo o carregamento de vagões completos no desvio de "Valongo", proposta pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro; 1.º aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 3, de G. V., para bilhetes de ida e volta, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro; 3.º aditamento ao aviso ao público A-374, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; dois aditamentos à Classificação Geral de Mercadorias, de P. V., propostos pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; Tarifa Especial Interna n.º 14, de G. V., para bilhetes especiais, simples e de ida e volta para o transporte de família, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, e Aviso ao Público estabelecendo bilhetes especiais, a preços reduzidos, das estações e apeadeiros de Lisboa T. P. a Monte Novo-Palma para Grandola e Sant' Iago de Cacém ou vice-versa, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

— Pela C. P. foi resolvido que os bilhetes de trameis da linha do Sado sejam válidos para todos os combóios que tenham paragem nas estações a que os passageiros se destinem, com excepção dos "rápidos", continuando, porém, o combóio n.º 822 a não receber passageiros nas estações de Setúbal e Palmela.

Acaba de ser publicado o primeiro aditamento à tarifa de camionagem, que se encontra em vigor desde 1 de Julho último, aos transportes entre a estação de Leiria e o despacho central da mesma cidade.

**Visado pela
Comissão de Censura**

FALTARIA ao mais sagrado dos deveres (como é uso dizer-se ao iniciar os brindes) se não enaltecesse, mês a mês, a longevidade de uma hermafrodita comissão simultaneamente administrativa e de inquérito, que há quinze meses administra a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Quinze meses de vida laboriosa e tão cheia de ocupações, que não chegou êsse longo período para a elaboração de uma proposta de acôrdo com os crédores, que devia ser apresentada ao Govêrno no prazo máximo de seis meses.

Debalde aguardam os acionistas o relatório da gerência de 1933.

Estão violentamente privados, há 15 meses, de um direito de reunião em assembléia geral e de se inteirarem da situação da Companhia.

Já vamos no 11.º mês de 1934 e ainda não veio a lume o relatório da gerência de 1933, que deve ser dividido em duas partes distintas: uma até 5 de Agosto e a outra dos meses posteriores, pois a separar os dois períodos houve a mudança de entidade administrativa. A boa e honesta contabilidade exige que à entrada da Comissão Administrativa se tenha elaborado um balanço, que seja o marco divisório dos dois períodos da gerência.

Está feito êsse relatório? Como está feito? Foi presente ao Govêrno? Foram ouvidos sôbre os factos da sua gerência os antigos administradores? Nada consta e à última pergunta há que responder, infelizmente: *Não!*

Vamos entrar no 16.º mês após o início da usurpação dos Felipes, sem se poder calcular quando raiará o dia da Restauração.

E tudo isto porquê? Qual era a situação legal da Companhia do Norte? Era uma empresa concessionária, que tinha como património cêrca de 120 quilómetros de linhas construídas sem subsídio do Estado e à qual tinham sido concedidas várias linhas com garantia de juro. Levaram-na a modificar os contratos, ficando o custo garantido das linhas e o coeficiente legal de exploração abaixo do orçamento para aquela e da cifra efectiva para êste.

Não era possível concluir as linhas com o capital assim garantido, tanto mais que às despesas de construção houve que juntar o custo do alargamento da via e material da linha da Póvoa e a segunda via da Boa Vista à Senhora da Hora.

Razões imperiosas de administração tinham levado a Companhia a reaver um lote importante de acções

CAMINHOS

NORTE DE

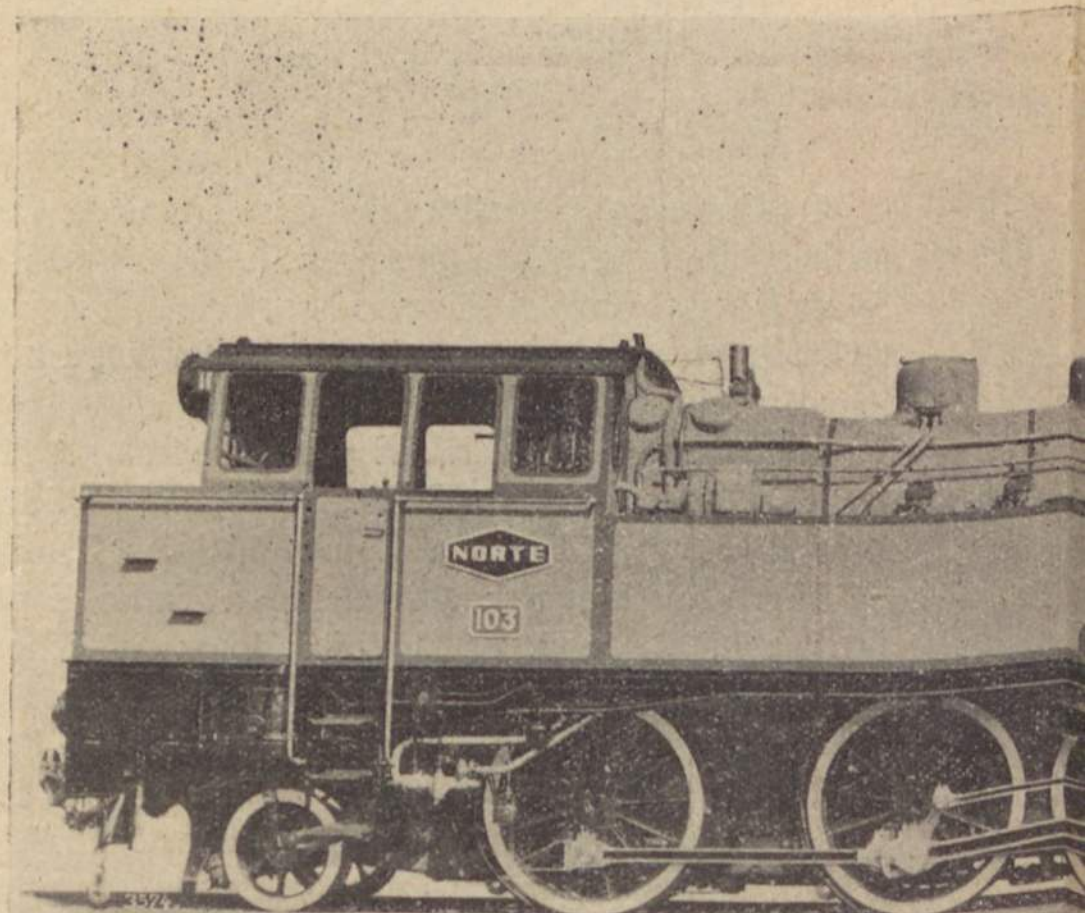
RESENHA D

Pelo Eng.º J. FERN

para as colocar oportunamente, operação de tesouraria que veio complicar a sua situação.

Tinham-se agravado os câmbios posteriormente à aquisição de material a pagar em prestações: nova fonte de encargos.

Celebrara-se, antes da crise que se manifestou a partir de 1930, o contrato ruínoso de sub-arrendamento da linha do Tâmega, que se esperava vêr rapidamente construída até o Arco do Baulhe e ligada com a linha de Guimarães. Contava-se que a maior parte dos «déficits» fôsse compensada pelo Estado, que tinha receitas avultadas provenientes da linha.



Henschel

UMA DAS QUATRO LOCOMOTIVAS ADQUIRIDAS PELA COMPANHIA

DE FERRO

PORTUGAL

E FACTOS

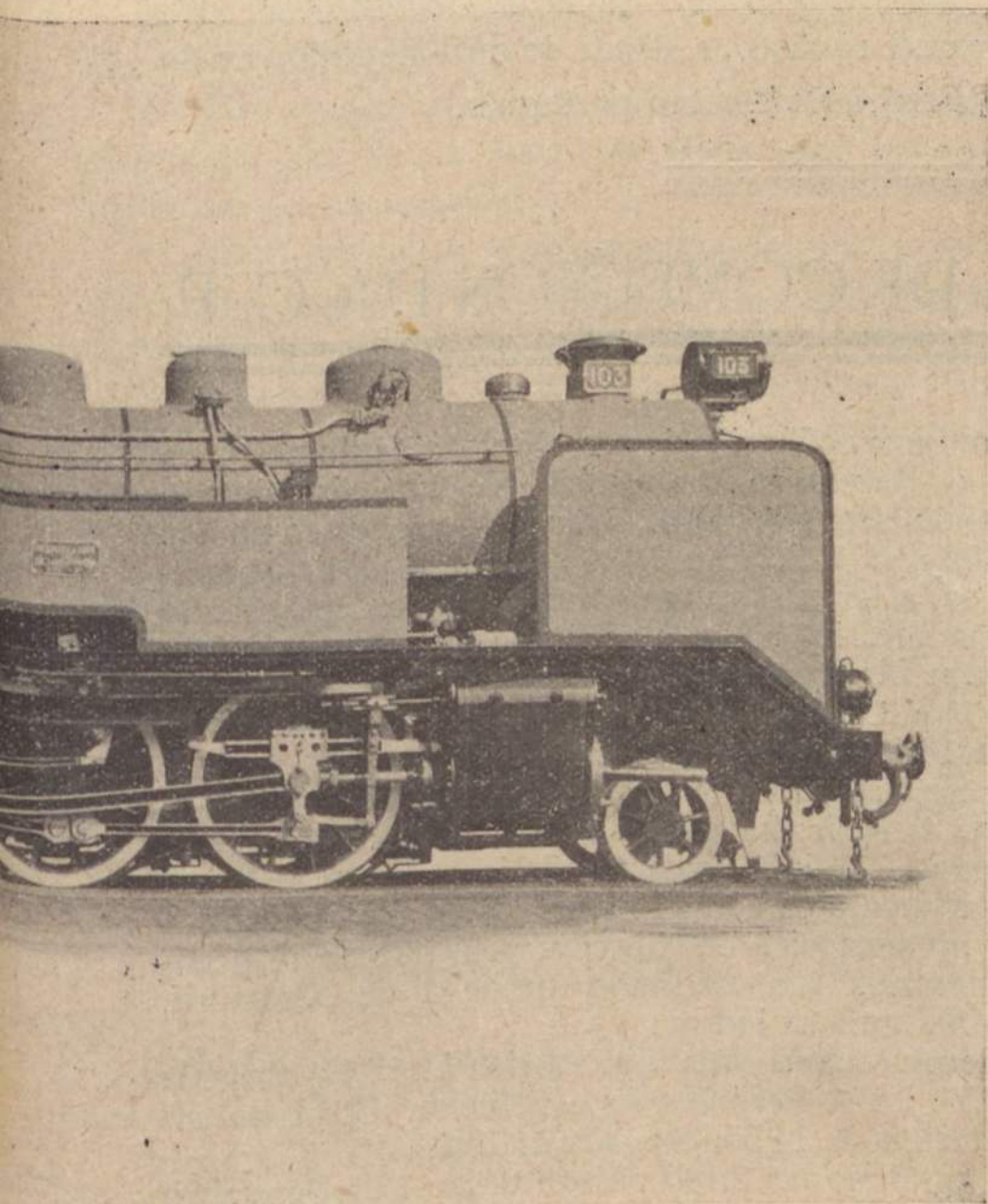
ANDO DE SOUSA

Sobreveio a concorrência da camionagem, da qual se ressentiram as receitas.

Dêse conjunto de circunstâncias resultaram dificuldades para a Companhia, sem que tivesse havido erros graves de administração, sem o mínimo acto de improbidade ou malversação.

O Estado começara a adiantar o juro garantido das obrigações e tinha, como contrapartida, tôdas as linhas incorporadas no património público.

Não havia nenhuma letra protestada nem acção em juízo, nenhum acto jurídico de que resultasse a situação de falência para a Companhia.



DOS CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL EM 1931,32

A lei de 1893 previa a comparticipação do Estado na gerência das empresas ferroviárias no estado de falência e com dívidas ao Estado. Nenhuma dessas circunstâncias existia para a do Norte.

Apenas havia diligências suas para ser auxiliada a sair da situação difícil de tesouraria em que se encontrava, sendo o principal auxílio o pagamento dos "déficits" da linha do Tâmega e antecipação de cerca de dois meses na entrega das garantias de juro sem se esperar a sua liquidação definitiva, para poder pagar o cupão na data fixada.

A outras empresas se tinham dispensado auxílios de muito maior monta, indo até à entrega de capitais mediante a participação de delegados do Estado na sua administração.

Tinha a Companhia negociado um financiamento baseado na venda das acções em carteira e numa conversão, que lhe daria recursos para concluir as principais construções e liquidar os seus débitos.

O trço urbano da Boa Vista à Trindade, rapidamente concluído e levado a uma estação terminal provisória, daria lugar a considerável incremento das receitas e melhoraria as condições de concorrência com a camionagem.

Tinha sido dissuadida a Companhia de pedir o juízo arbitral para os "déficits" da linha do Tâmega, por ser a sua situação igual à da Companhia Nacional, como sub-arrendatária. Devia-o ter requerido para que se não dissesse mais tarde que o não tinha pedido.

Aconselhavam a boa razão e o respeito dos direitos que se procedesse a rápido e consciencioso inquérito contraditório, que indicasse o meio justo e conveniente de desafogar a situação de uma empresa associada do Estado e encarregada de importante serviço público.

* * *

Não se procedeu assim. Elementos conhecidos urdiram tenebrosa conjura. Conseguiram convencer os poderes públicos de que a administração da Companhia se podia comparar às cavaliças de Augias, que era preciso limpar por esforço hercúleo e meios violentos.

* * *

Não repetirei mais uma vez a análise e a crítica do D. n.º 22.951 de 5 de Agosto de 1933, pelo qual se instituiu a inadmissível qualidade de funções de administração e inquérito de uma comissão adminis-

trativa, de duração indefinida, apenas com a fixação do prazo de 6 meses para a preparação do acôrdo com os credores.

Não se celebrou até hoje, êsse acôrdo.

Não se ouviram os antigos administradores.

Não se publicou relatório de gerência.

Não se ultimou a participação do Estado nos "déficits" da linha do Tâmega.

Não se consentiu o trôço da Boa Vista à Trindade, nem ao menos a um termo provisório.

Não se consentiu a reunião da assembléia geral convocada antes do decreto, ao qual se deu assim efeito retractive.

Votou-se ao mais deplorável abandono material circulante, que custou milhares de contos e que, se pecava, era talvez pelo demasiado apuro e confôrto. Hoje, segundo referem os que nele viajam, anda imundo, roto, deteriorado em proporções inacreditáveis, depreciando-se assim o património da Companhia e desacreditando-se os seus serviços.

Quinze meses de desorganização e sabotagem de uma empresa privada de sua gerência sem lei que o permitisse.

Credores estrangeiros, forçados a recordar-se dos recursos de reclamação que as suas nacionalidades lhes facultam, porque ao cabo, não de 6, mas de 15 meses, nenhum acôrdo foi com êles negociado e muito menos celebrado.

Miragens de promessas delatórias e nada mais.

Um facto bem frisanter foi referido no meu artigo de 19 de Agosto último *Episódio singular de uma triste campanha*.

Nele contava que o sr. Conde de Mafra, D. Francisco, emprestara à Companhia, sob sua responsabilidade pessoal, 100.000\$00, obtidos por empréstimo para assegurar o pagamento do cupão, ficando exarado na acta do Conselho que êsse suprimento seria liquidado logo que o Estado efectuasse o adiantamento contratado da garantia de juro.

A-pesar-disso, a Comissão, que pagara o suprimento do Banco Ultramarino, negou o pagamento de aquele.

Em Agosto último foram feitas novas diligências, que tornavam urgente a impossibilidade de reforma das letras representativas do empréstimo contraído pelo sr. Conde de Mafra. Foi-lhe indicado que fizesse requerimento, que afinal foi indeferido ao cabo de quasi dois meses.

Foi interposto recurso para o Tribunal competente, mas até hoje não foi obtida certidão do despacho do indeferimento! Dispensa comentários esta breve resenha de factos.

Aguardemos o dia 6 dos meses futuros, cuja série parece indefinida, como a dos números, para ir lembrando com perseverança digna de melhor sorte êste caso, sem exemplo de esbulho da administração que, mais parece confisco, e, diante do qual me sinto vexado como ferroviário e como português.

ALTERAÇÕES AOS HORÁRIOS DE COMBÓIOS DA C. P.

A partir do dia 1 de Dezembro foram alterados os horários dos combóios tramueis abaixo mencionados, como a seguir se indica:

Entre Lisboa-Rossio e Sintra — combóio n.º 1.305. Partida às 7,5; chegada às 8,1. Combóio n.º 1.315 (semi-directo). Partida às 9,3; chegada às 9,56. Combóio n.º 1.353 (semi-directo). Partida às 18,35; chegada às 19,20. Combóio n.º 1.347. Partida às 21,35; chegada às 22,29.

Entre Lisboa-Rossio e Queluz — Combóio n.º 1.337 (semi-directo). Partida às 18,42; chegada às 19,5. De Sintra para Lisboa-Rossio — Combóio n.º 1.306. Partida às 7,44; chegada às 8,35. Combóio n.º 1.322. Partida às 12,53; chegada às 13,43. Combóio n.º 1.332 (semi-directo). Partida às 18,14; chegada às 18,53. Combóio n.º 1.336 (semi-directo). Partida às 19,2; chegada às 19,49. Entre Queluz e Lisboa-Rossio — Combóio n.º 1.334. Partida às 18,54; chegada às 19,19.

O combóio n.º 1.322 só se efectua nos dias úteis. O combóio n.º 1.332 realiza-se apenas de 1 de Junho a 31 de Outubro.

Em consequência de ser aberto à exploração, no dia 1 de Dezembro, o apeadeiro de Fanhais, situado ao quilómetro 135.729 da linha de oeste, os combóios n.ºs 202, 2.221, 2.223 e 2.224 passam, a partir da mesma data, a ter passagem no referido apeadeiro, sendo os seus horários assim modificados:

Entre Martingança e Caldas da Rainha: Combóios n.ºs 202 e 2.224, sendo a partida, respectivamente, às 8-19 e 18,1 e a chegada às 9,13 e 20,4.

Entre Valado e Martingança: Combóio n.º 2.221. Partida às 4,50; chegada às 5,45. Combóio n.º 2.223. Partida às 15,55; chegada às 17,21.

Igualmente os combóios n.ºs 203 e 204 passam a parar no apeadeiro de Zibreira, pelo que os respectivos horários são alterados, desde 1 de Dezembro, como a seguir se indica:

Entre Runa e Malveira. Partida às 18,12; chegada às 18,54. Entre Pero Negro e Feliteira. Combóio n.º 203. Partida às 14,55; chegada às 15,1.

O combóio n.º 2.146 passou desde 1 de Dezembro a sair de Castelo Branco às 21,41, sendo a chegada a Rodam às 22,58.

OS CARVÕES ACTIVADOS

ABSORVENTES DE GASES
VÃO SER APLICADOS NUMA

NOVA GUERRA

SÃO extremamente numerosas as patentes de invenção relativas ao fabrico de carvões activados; poucas, porém, têm o seu valor prático.

A título de curiosidade diremos apenas que se preconizou o oxiclureto de selénio como dissolvente dos hidro-carbonetos fixados, mas a sua eliminação do carvão constitui por si só um novo problema.

Os carvões activados dividem-se, quanto às suas aplicações industriais, em duas categorias: os que se destinam a descoramento e filtração de líquidos e os empregados na absorção de gases e vapores. Os primeiros apresentam-se sob forma pulverulenta de grão mais ou menos fino e os segundos granulados em diversos graus.

É da *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, a mais antiga publicação de Obras Públicas e Minas, que transcrevemos, com a devida vénia, o capítulo sobre *Carvões Activos Absorventes de Gases e Vapores*.

Não são menos numerosas as aplicações desta classe de carvões.

A recuperação do benzol do gás de iluminação é das mais importantes.

O gás é dirigido para grandes cilindros munidos de serpentinas que podem funcionar tanto como refrigerantes como para aquecimento.

O gás é forçado a atravessar uma camada de carvão activo granulado e refrigerado pelas serpentinas, abandonando o benzol que é adsorvido.

Quando se atinge a saturação, suspende-se a circulação do gás e as serpentinas funcionam como aquecedoras introduzindo-se-lhes vapor.

O benzol destila e é recuperado por condensação.

E assim a recuperação dos dissolventes orgânicos: gasolina, alcooes e éters, a desodorização de locais, a refinação de certos gases, a fabricação de oxiclureto de carbono (fosgénio) e de outros produtos por processos catalíticos, a fabricação das máscaras contra os gases asfixiantes, etc., etc. utilizam já hoje correntemente os carvões activos.

REGENERAÇÃO DOS CARVÕES ACTIVOS USADOS

Seria ideal que o carvão activado empregado numa operação não voltasse a servir para outras.

O seu preço elevado não permite que as coisas se passem desta forma.

Os carvões são utilizados em várias operações, so-

frendo regenerações sucessivas e é só quando a sua actividade desce abaixo de certos limites económicos que eles são definitivamente abandonados.

OS CARVÕES ACTIVADOS NA GUERRA

É de opinião geral, depois do precedente aberto no decurso da Grande Guerra, que, infelizmente, um grande papel reserva o futuro à guerra química.

Os gases tóxicos, sufocantes, lacrimogénios, ester-nutatórios e vesificantes virão, decerto, acrescentar à sua já bem longa lista de estropiados dos novos estro-piados.

¿ Que posição ocupa Portugal neste assunto grave?

¿ A uma agressão por gases, como responderemos nós? Com produtos de nosso fabrico ou estrangeiros?

¿ De que máscaras nos serviremos? ¿ Portuguesas ou importadas?

Eis um problema a resolver.

E a *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses* ainda formula mais as seguintes perguntas:

« ¿ Mas, se ainda no actual momento nos encontramos na dependência de outros países no que respeita à arma química, que fazer se os azares da guerra nos criarem um bloqueio que nos impeça a sua importação?

¿ Limitar-nos-emos, porventura, a ingenuamente respirar esses terríveis agentes de agressão, por falta de meios de defesa e de ataque?

Não podemos pretender, evidentemente, colocar-nos a par dos países que, dispondo de uma vasta indústria química, possuem já em período de paz, sob a forma de fábricas de matérias corantes, perfumes ou produtos farmacêuticos, toda a aparelhagem que, aparentemente inofensiva, se converte em tremenda arma de guerra de um instante para o outro.

O nosso problema tem de ser resolvido dentro de recursos mais modestos, embora eficazes, lançando mão de meios ao nosso alcance e que, felizmente, sempre são alguns.

De facto, se é praticamente impossível para nós o fabrico de grande número de gases já conhecidos, há, sem dúvida, alguns que podemos fabricar.

E, entre esses, o fosgénio (oxiclureto de carbono) está naturalmente indicado, não só pela relativa facilidade com que o podemos produzir como pela sua eficácia.

Desgraçadamente, eficácia é aqui sinónimo de toxicidade.

Mas não encaremos assuntos desta natureza sob pontos de vista erradamente humanitários que só conduzem a hecatombes.

É necessário lutar-se com armas iguais, quando essa desgraça se imponha.

O gás mais mortífero é o que torna mais forte aquele que o emprega, e não podemos exigir que um homem atacado por gases asfixiantes se defenda com lança-perfumes; é, pelo contrário, indispensável que ele tenha a consciência de que dispõe de força igual ou maior.

HA QUARENTA ANOS Os nossos mortos

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Dezembro de 1894)

LUIZ TRIGUEIROS

Linhas Portuguesas

Lourenço Marques — O rendimento d'esta linha tem diminuído nos ultimos tempos, devido á redução dos transportes para a construcção da linha da Pretoria, hoje quasi concluída.

Desde 1 de janeiro até 23 de julho a receita foi :

Em 1894	131.497\$950
» 1893	136.416\$638
A menos em 1894	4.918\$679

No fim do 1.º semestre havia um excesso de receita de 6.042\$967 réis, mas a diminuição nas quatro semanas de julho fez desaparecer esse excesso e surgir a differença para menos.

O producto annual kilometrico estava, á data do ultimo boletim, 29 de julho, em 2:568\$041 réis.

O serviço dos comboios entre a cidade de Lourenço Marques e Pretoria, capital do Transvaal, começou em 20 de outubro e é feito por três comboios semanais.

Novos vehiculos — Diz-se que se vae formar em Lisboa uma empresa com o fim de introduzir em Lisboa um systema de carros de via estreita, os quaes apresentam a particularidade de rodar indifferentemente em cima de carris e nos leitos ordinarios das estradas; tem cinco rodas, uma das quaes serve de guia quando trabalharem em cima de calhas. A distancia maxima entre as rodas, no sentido transversal, é d'um metro, podendo ser reduzidas até 80 centímetros.

Urbana do Porto — O avançamento da galeria do tunnel da Ave-Maria attingiu já 102 metros, faltando para a completa perfuração 35 metros.

Este importante tunnel mede em toda a sua extensão 713 metros, 568 dos quaes estão revestidos e promptos, do lado das Fontainhas.

O tunnel deve ficar perfurado por todo este mez.

O resto é utopia que só leva a desastres inglórios. Durante a última guerra empregaram-se cerca de 250.000 toneladas de aggressivos químicos.

Agora a defesa.

Contraste frequente em química, ciência fértil em aparentes paradoxos, os carvões activados fornecem-nos ainda outra solução.

Catalisador na produção da arma de morte, apparece-nos agora como meio efficacíssimo de defesa nas máscaras de protecção.

Preenchendo parte importante do volume total dos cartuchos respiratórios, elles são a barreira que, mercê do seu extraordinário poder absorvente, se opõe á passagem dos gases deletérios. Associados com camadas de pedra pomes embebida em solutos de carbonato de sódio e urotropina, cal sodada e óxido de zinco, permanganato de potássio, etc., substâncias capazes de dissociar muitos dos productos aggressivos, elles aumentam a efficácia das máscaras sob todos os pontos de vista.

A parca mais uma vitima ceifou, roubando ao nosso convívio jornalístico o ilustre escritor e antigo camarada do "Diário de Noticias" sr. Luiz Trigueiros.

O saudável extinto, que em 50 anos de actividade jornalística dispensou uma obra notável, era muito conhecido no meio mundano.

Durante largo tempo viveu na sua casa uma intensa vida intelectual, visitada pelas primeiras figuras das nossas letras, artistas e diplomatas.

Depois da pertinaz e grave doença que o atacou, foi nomeado presidente da assembléa geral da União Velocipédica Portuguesa, de que fôra um dos fundadores.

Luiz Trigueiros militou na politica franquista, e muito o apreciavam Tomás Ribeiro, Guerra Junqueiro, Gomes Leal, Gualdim Gomes e outros.

Era pela sua esmerada educação e pela excepcional nobreza de caracter um verdadeiro fidalgo. As suas crónicas sobre o meio mundano marcam como uma recordação viva da galanteria antiga.

Luiz Trigueiros teve uma morte serena, verdadeiramente cristã, tendo recebido os sacramentos com a maior resignação.

Aos seus últimos momentos assistiram os seus filhos e a sua desolada esposa, aos quais, a "Gazeta dos Caminhos de Ferro" apresenta a expressão sentida do seu verdadeiro pezar.

O funeral do brilhante jornalista constituiu uma profunda manifestação de saudade, tendo-se nêle incorporado escritores, artistas e pessoas da nossa melhor sociedade.

E a máscara é ainda o único meio de defesa contra os ataques por gases. Uma estatística de guerra diz-nos que nas primeiras aggressões deste género perto de Ypres morreram 35 % de gaseados. Mais tarde o emprêgo de máscaras fazia baixar esta proporção aterradora para 2,5 %.

Terrível como é, a guerra dos gases não pôde deixar de merecer a atenção dos que se encontram desprovenidos.

Aos químicos portugueses incumbe muito especialmente o estudo do problema tão grave, para segurança das nossas populações civis e defeza dos que tenham de combater.

Não está provado que Portugal não possa também criar no segrêdo dos seus laboratórios os meios de ataque e defeza que outros países buscam incessantemente.

Estâmos em tempo de Paz. A Guerra espreita-nos. É preciso economisar vidas. São estas as expressões do sr. engenheiro José Maria Marques.

POLÍTICA INTERNACIONAL

PALAVRAS DE BÉNÉS

Pelo Dr. ARY B. DA FONSECA

RECENTEMENTE, Bénés, o prestígio ministro dos Negócios Estrangeiros da Checo-Eslováquia, apreciando, a quando da abertura do Parlamento checo, a política internacional, e referindo-se à Sociedade das Nações, declarava que esta conservava ainda grande parte da sua influência, mas que, em vez de ser como no tempo de Briand um instrumento de política internacional construtiva, tendia actualmente a canalizar o seu trabalho no sentido negativo de obstáculo à guerra.

Salvo o respeito devido ao nome que representa uma das figuras mais eminentes da política internacional contemporânea, julgamos ter sido extremamente infeliz a afirmação respeitante à mudança de orientação do organismo de Genebra, a menos que outro, e bem diferente, tenha sido o pensamento que essas palavras ocultam e se recusam a expressar.

Com efeito, segundo elas, parece que duas distintas fases, se podem assinalar no desenvolvimento da actividade da Sociedade das Nações.

Uma delas, a mais actual, caracterizada por ser orientada no sentido negativo de obstáculo à guerra, fazendo supôr, portanto, que a S. D. N., no desenvolvimento da sua acção limitar-se-á a afastar ou tentar afastar tôdas as causas que façam perigar as boas relações entre os membros da comunidade internacional e, conseqüentemente, a Paz.

Pode, porisso, afirmar-se, segundo Bénés, que nesta fase a S. D. N. visa um único objectivo — eliminação da guerra — e actua apenas sob um aspecto — o aspecto Preventivo.

Na outra fase, culminante com Briand, a S. D. N. é instrumento de política internacional constructiva o que leva a crêr que nesta primeira fase não limita a sua acção à simples prevenção da guerra, indo mais longe, intervindo directamente nos conflitos consumados, impondo a sua vontade aos litigantes não já para obstar ao rompimento das hostilidades, mas para as fazer cessar.

O objectivo ainda visado, mas não exclusivo, continua a ser a supressão do fenómeno bélico mas sob um aspecto mais positivo — o aspecto Repressivo.

A guerra, como fenómeno da vida internacio-

nal (excluída a defensiva) surge no seio do agregado internacional da mesma forma que nos agregados nacionais irrompe o crime.

Nestes agregados, ao lado dos meios preventivos vamos encontrar, como não podia deixar de ser, meios repressivos, recurso último, digamos, perante a inoperância verificada em cada caso concreto, dos meios preventivos.

O desenvolvimento crescente destes últimos assinala um progresso na sociedade que lhes dá efectivação. A ausência dos meios repressivos só pode significar uma de duas coisas: bastarem os meios preventivos para impedir o acto criminoso ou não ter atingido ainda essa sociedade o desenvolvimento necessário para compreender e adjudicar-se o poder repressivo.

Até hoje, que saibamos, nunca a simples acção preventiva revelou suficiência absoluta, mesmo nas sociedades mais perfeitas. Daí o inferir-se que a ausência dos meios repressivos nada mais significa que um estado de atraso, de parca maturação do respectivo agregado social.

Se, como diz Bénés, a S. D. N. ingressa na segunda fase arrogando-se, conseqüentemente, uma função preventiva apenas, renunciando à função repressiva não progride — retrograda.

Incerta e hesitante como é a vida da comunidade política que viu a luz nos nossos dias, seria ocioso dizê-lo, não pode a S. D. N. invocar a desnecessidade dos meios repressivos, pois, têm sido infelizmente freqüentes os factos criminosos praticados por alguns seus componentes.

Não comportam outra interpretação as palavras do ilustre Ministro dos Negócios Estrangeiros da Checo-Eslováquia.

No entanto, como pode ser crível que uma inteligência tão lúcida ao serviço e tão directamente ligada à obra da S. D. N., assinale a esta uma atitude que seria a confissão da sua falência?

Porque as palavras servem também para mascarar idéias, e quando proferidas em um Parlamento — qual gigantesco microfone — ouvidas imediatamente em tôdas as partes do globo — não esquecendo que a Diplomacia tem as suas exigências — há que procurar devassar as palavras de Bénés para se reconhecer o valôr da confissão tão subtil e inteligentemente feita, que elas mascararam.

Á TABELA

O ESTAFADO CHÁ DE... TURISMO

A NDA mais sossegado... o turismo. Passou já aquela entusiástica fase — em Portugal é tudo ocasião, fase, momento — da propaganda turística que se manifestou há cerca de dois anos...

Os jornais que anseiam a diversidade do assunto vinham cheios de alvitres, de idéias, de projectos; o turismo parecia ir ser qualquer coisa de definitivo na nossa terra, indústria, arte ou ciência nova que traria largos proventos para o país. Hoteis modêlos, facilidades turísticas, congressos... e depois, a pouco e pouco, o regresso à normalidade, o banal, o costume, o desânimo, etc., etc...

Não seremos nós quem vai despertar a *bela* adormecida. Mas não podemos deixar de trazer para aqui, algumas considerações que acabamos de ler numa revista francesa, preocupada com o facto alarmante para a economia da França, de cada ano diminuir o número de visitantes estrangeiros. Os 10 ou 12 milhões de francos que o turismo rendia anualmente à França, no tempo em que se ia visitar o *front* do *Marne* e vêr a *Josephine Baker*, secaram, eclipsaram-se. O cronista melancolicamente aponta a vertigem da descida nestes dois números: em 1929 visitaram a França 1.911.107 estrangeiros em turismo, e em 1933 apenas 931.505.

Os belgas, que são vizinhos, continuam a ir lá, mas os belgas são poucos. Os americanos vão rareando, de 296.174 em 1929, em 1933 já só apareciam 101.200. Os sul-americanos baixaram de 150.000 em 1929, a 11.000 em 33. Os espanhóis — com grandes preocupações — passam de 320.213 a 95.000 na comparação dos mesmos anos. E os ingleses? Ter-se-ia alargado o canal da Mancha? Em 1931 vinham a França 870.000 subditos britânicos; agora acusam os serviços de turismo menos de 500 mil, dos quais apenas 32.000 se demoraram uma semana ou mais.

A quem a culpa? Em França como em toda a parte, as culpas são sempre atribuídas ao... governo. Dizem os periodistas e os hoteleiros, os economistas: a culpa está na falta de publicidade, na deficiência de propaganda; gastem-se *milhares de francos*... que esses milhares produzirão milhões.

O assunto tornou-se tão grave que a Confederação Nacional de Turismo, do Termamismo e do Climatismo dirigiu ao Presidente do Governo uma exposição a que chamou *Política de Turismo* e que tinha por fim «uma propaganda lógica, ordenada, coerente, sob um plano nacional de acção», em acôrdo com os diversos ministérios, companhias de navegação, de caminhos de ferro, linhas aéreas e todos os organismos interessados.

Mas o que mais aflige a França, é que 300 mil franceses visitaram em 1933 a Itália, acusando este número um aumento considerável sobre o ano anterior; 37 % em caminhos de ferro e 72 % em automóveis. Mas porquê? Porque durante períodos de tempo diversos a Itália ofereceu aos franceses visitas a Roma, Nápoles, lagos etc., com 70 % de redução nos preços habituais do transporte, 15 % nos preços dos hotéis, e 10 % nas refeições. Aos noivos oferecia o Duce uma redução suplementar de 10 %. Este *bonus de lua de mel* consta da propaganda... cartazes, folhetos!

A Austria traz pelas cidades europeias autocars de propaganda onde exhibe ao público das ruas um *filme* sonoro sobre as belezas do país e distribuindo brochuras artísticas. A Inglaterra tem em todas as cidades da França delegações luxuosas do *Office Britannique de Tourisme*, e distribue um boletim mensal «*Comming Events*» que — é revista artística, — gratuitamente, e para a qual tem 6.000 correspondentes em França. A Itália distribue uma revista *Italie Voyages* com capa a 3 cores, e 36 páginas com literatura e documentação gráfica que é maravilhosa.

A Suíça anunciou em cartazes que os Caminhos de Ferro Federais, durante 15 dias permitiam aos estrangeiros, com bilhete inteiro, levar consigo uma criança até 16 anos ou duas com menos de 12!

Propaganda, dinheiro... que traz dinheiro, eis em resumo o que se aponta como único caminho a seguir pelo *turismo*...

Mas... não falemos mais no assunto. Deixemos em sossêgo, no seu repouso bem merecido, a *bela*... dormente sob o lindo clima da nossa terra.

A R M A N D O F E R R E I R A

Todos os engenheiros, técnicos,
ferroviários, devem lêr e divulgar a

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A sua colaboração será preciosa

ECOS & COMENTÁRIOS

Por NICKLES



SINDICATO NACIONAL DE JORNALISTAS

POR ter sido considerada ilegal a assembléia geral do Sindicato Nacional de Jornalistas, cuja séde e fins ainda são problemas a resolver, foi nomeada uma comissão constituída pelos nossos camaradas srs. Lourenço Caiola, do Diário de Notícias, Padre Miguel de Oliveira, das Novidades e Artur Maciel de A Voz.

Tomou parte na assembléia um reduzido número de sócios fundadores.

Foram alguns jornalistas que de comum acôrdo encerraram os trabalhos para a conveniente eleição dos corpos gerentes.

Houve critério.

Não faz sentido que o Sindicato Nacional de Jornalistas seja apenas fundado por meia dúzia de gatos... E gatos deve haver nos seus Estatutos, visto nestes haver a omissão propositada de não querer considerar jornalistas os indivíduos que aplicam a sua actividade nas revistas literárias e científicas e nas gazetas hebdomárias.

Não está certo, visto que muitos dos seus redactores são plumitivos. O seu trabalho representa o pão de cada dia.

E ha também a considerar que o Sindicato Nacional de Jornalistas não se funda para uma élite, mas sim para agasalhar no seu seio todos os que mourejam na vida da imprensa, grande ou pequena, em todo o País.

E este ponto de vista já foi largamente defendido no I Congresso da Imprensa Técnica e Profissional pelo autor destas linhas.

A menos que os poucos fundadores do Sindicato queiram vêr a Imprensa dividida em grupêlhos, como os antigos partidos...

Não. Os corrilhos já acabaram.

Fazemos, pois, votos para que a referida comissão se entenda, claramente, com o Sub-Secretário de Estado das Corporações, a-fim-de conseguir para o Sindicato uma situação dentro da lei.

E façam-se a seguir as eleições dos corpos gerentes, mas com a representação da imprensa técnica que, repetimos, também dá muito pão a ganhar aos seus redactores e informadores.

NÃO SERÁ EXAGERO?

EM Novembro de 1932 publicou um jornal o seguinte *suelto*, do qual, a-pesar-de já haver decorrido demasiado tempo para o seu prático aparecimento, ainda nada nos consta que venha confirmar o que então se disse.

A notícia em referência fôra redigida nos seguintes termos:

Vão em breve realizar-se as experiências dum combóio capaz de atingir a velocidade de 400 quilómetros à hora. Este bolide a que poseram o nome de «Zeppelin terrestre» será provido duma hélice e dum motor de avião.

A sua construção importará em 4 milhões de rublos e as experiências efectuar-se-hão na linha entre Moscovo e Lenigrado, cuja distância este anténtico bolide deverá transpôr em hora e meia.

Porém, como ainda nada consta a respeito do seu aparecimento é caso para se poder afirmar, com garantia, que a notícia era... apenas *garganta* dos pretensos reformadores da vida social.

ESPINGARDA SEDIÇA

NAS imediações de Berlim há uma pequena cidade chamada Bernau. Pois ela desempenhou um grande papel histórico durante as guerras religiosas provocadas pelos hussitas, ou sejam os partidários de Johann Huss, a cujo assedio teve de resistir em 1432.

A cidade sumamente pitoresca sob o ponto de vista architectónico, conserva ainda uma parte das fortificações da referida época, especialmente as monumentais portas de tejo que lhe dão um aspecto medieval. Mas a sua principal curiosidade é a Armaria, interessante, como poucas, pela sua colecção de armas antigas. Figuram nela essas enormes espadas de dois metros que só podiam ser brandidas com as mãos ambas, bem como grande número de armaduras, pistolas e espingardas dos primeiros tempos em que se começaram a usar armas de fogo. Uma das espingardas chamada *Faustrohr* (cano de punho) passa por sêr a mais antiga do mundo. Data do século XIV e a sua construção é extremamente primitiva, ao ponto de, para a disparar, ser preciso inflamar a pólvora com um ferro em brasa.

Para a nova guerra, que se prepara secretamente pelas chancelarias diplomáticas, devia, por proposta da S. D. N., sêr adoptado este modelo de arma, *cano de punho*.

Sempre daria a ideia dum combate de *box* internacional.

UM FOGÃO QUE FALA...

QUANDO não é *Americanis*se há sempre *mala pata* em terra de *nuestros hermanos*... *Mala pata* ou *brôma*, como o leitor melhor entender!

Trata-se de uma voz que sai de um fogão e que traz alar-mada a população de Saragoça.

Enfim: uma *Casa de Fantomas*.

O certo é que aquela cidade tem vivido horas de inquietação e o mistério é insondável.

No prédio N.º 2, da rua Gascon P. Gotor, o caso é *falado*...

Quando a cosinheira de um dos andares se preparava para acender o fogão, ouviu sair distintamente de dentro do mesmo uma voz misteriosa, que protestava violentamente clamando que não queria mais lume e muito menos ali alguém.

Gritos. Visinhança atordoada.

Assalto de polícias e policiaes de assalto. Médicos psiquiatras. Que sabêmos nós!...

Uma grande *fita falada*.

Mas o mais engraçado é que, quando um dos arquitetos procedia aos trabalhos de vistoria, deu ordem a um operário para medir a canalisação. Ouviu-se, então, a voz dizer:

— «Não se incomóde. Tem quinze centímetros».

E, de facto, assim éra.

Houve quem emitisse a opinião que a voz não era mais do que um *truc* de radiotelefonía. E por isso mesmo, as autoridades mandaram retirar do prédio todos os aparelhos.

Tudo debalde. A voz misteriosa continúa a fazer-se ouvir. E anuncia aos curiosos:

— «Já cá estou».

Será, porventura, a voz da Razão que anda a pedir sossêgo para a sua Pátria? Talvez...

O CÉLEBRE SHAW

O humorista irlandez, que é muito original, Bernard Shaw anda, agora, muito amuado, *amarrando o burro* nas contas dos ingleses.

Ao que parece, êle está a tornar-se impopular na Inglaterra — e essa impopularidade faz com que Shaw esteja o mais popular que é possível.

Shaw vai à praia? A notícia vem em todos os jornais?

Shaw vai ao campo? Os prelos gemem. Shaw vai á... Até isso as folhas inserem em *agradável* notícia.

E Shaw quasi se enfurece com tanta popularidade. Odeia os jornalistas.

Quando um *reporter* lhe pediu a sua opinião sobre os ingleses, o imperturbável auctor do *Santá Jocena* respond u simplesmente :

— « *Os ingleses são uns pobres diabos a que eu, nem sei porquê, concedo todo o meu affecto, ao ponto de ter passado a vida a dar-lhes conselhos, que eles nunca souberam aproveitar* ».

É ou não implacável este Shaw do diabo?

ASSIM... SIM!

OIÇAM, senhores da viação!

Nos Estados Unidos, em Dewer, certo juiz acaba de condenar em pesada multa uma senhora que viajava como passageira num automóvel que colheu numa das ruas, um transeunte.

O integérrimo magistrado justificou a sentença, alegando que a passageira era co-responsável no desastre, porque vendo o perigo iminente não advertiu a tempo o motorista.

«A responsabilidade nos accidentes — diz o juiz — tem que dividir-se entre os condutores dos automóveis e os passageiros que seguem dentro deles. Todos podem evitar esses casos desde que levem o sentido posto no que se passa pelo caminho.»

A sentença provocou largas controvérsias.

Santa Barbara! Se a moda péga cá!...

AS APARIÇÕES DE SANTANA

CONTINÚA a apaixonar a opinião pública a aparição da Virgem, na Madeira, vista por crianças, em Santana.

E esta freguesia, ante tão extraordinária declaração, foi invadida por mais de 50.000 pessoas de todos os pontos da ilha, a maioria das quais, plenas de manifestações de fé.

Houve quem falasse com as crianças. E elas declararam que, de facto, a Virgem lhes prometera aparecer aos fieis. O milagre — mais disseram, seria anunciado por nuvens sangrentas que desceriam sobre o povo.

Mas também houve quem duvidasse de tais miraculosas afirmações.

E as crianças asseveraram :

— « A virgem não mente ».

As referidas crianças chegaram a muito custo ao local designado para a aparição da virgem, depois de terem caminhado, de joelhos, durante quatro horas consecutivas. Disseram, momentos depois de lá chegarem, que estavam a vêr a Virgem. E, a certa altura, declararam que ela não se mostrava ao povo em virtude de se encontrarem entre a multidão muitas pessoas dotadas de pouca fé e trajando com grande luxo.

O certo é que do Funchal foram assistir á aparição muitas centenas de pessoas de todas as categorias sociais.

Nós queremos dar todo o crédito á anunciada aparição, porque a Madeira, pelas suas belezas naturais pelo seu invejável clima e ainda mais pela sua situação dentro do Oceano, considerada a *Perola*, não precisa religiosa e comercialmente fazer mistérios insondáveis...

O FADO NO CONSERVATORIO...

CARMO DIAS, o apreciado artista recentemente falecido, deixou, por uma das suas cláusulas do testamento, a sua guitarra ao Museu do Conservatorio.

Já está incorporada na respectiva colecção instrumental, com o nome do artista a que pertenceu.

Ha alunos de ambos os sexos do Conservatório, que mais desejariam executal-a do que a verem no Museu!

Sempre haveria o sentimental fadinho!

MATUSKA NA ÁUSTRIA

JÁ foi entregue ás auctoridades áustriacas, o famigerado descarrilador Matuska. Como já dissémos, este foi condenado á morte pela justiça hungara, por haver provocado vários descarrilamentos, que custaram a vida a muitas pessoas.

O certo é que Matuska, salvou-se da pena capital, tendo apenas que cumprir, em Stem, trez anos de trabalhos forçados a que fôra condenado pelos tribunais do visinho país.

A Sorte só se entraga, ao que parece, a gente sósia do Matuska...

SERVIÇOS ALFANDEGÁRIOS

UM nosso presado leitor informa-nos, sollicitamente, em carta do seguinte :

« Que tendo chegado á fronteira do Marvão, no comboio 152, de regresso de Madrid ali apresentou, no dia 2 de Outubro, devidamente acondicionado, um pacote contendo uma jarra de loiça e 5 muringues pequenos, também de loiça com o fim de pagar os respectivos direitos.

Os funcionários, disseram-lhe ter muito que fazer, pelo que lhe forneceram, na delegação da Beira, uma senha com o número 562, a fim de levantar a encomenda em Lisboa.

Ao apresentar a senha na Alfândega de Lisboa R. foi descolado e aberto á vista do nosso correspondente o pacote, em questão, notando-se que lhe faltavam *três dos muringues pequenos*, e a jarra partida em pedaços.

A reclamação vem já tarde, mas, mesmo assim, há-de chegar a quem superintende nos servtços da Alfandega de Lisboa.

Quem indemnizará o nosso correspondente?

A RAPTOMANIA

O telegrama é de Nova York. Reporta-se ao seguinte : Mrs. Wlutney, a quem o tribunal confiou a guarda da rica herdeira Gloria Wanderbilt, recebeu uma carta, ameaçando a pequena de rapto. A policia vigia dia e noite a casa da tia da inocente heroína de um dos mais emocionantes dramas dos últimos tempos.

A mãe da Glória acaba de apresentar recurso contra a sentença, pela qual a filha passará os sábados, os domingos e o dia de Natal, em sua casa. O resto do tempo está confiado á tia.

COMUNISTA ASSASSINADO

INFORMAM de Leningrado que foi assassina do, a tiro, naquela cidade, Kirov, secretário do *Comité Central do Partido Comunista* e membro da presidência do *Comité Executivo* da U. R. S. S.

O criminoso foi capturado, embora se desconheça, por enquanto, a sua identidade...

Kirov nasceu em 1886 e era membro do referido partido desde 1904. Foi prêso, várias vezes, durante a regência do Império e, em 1917, a revolução bolchevista salvou-o de ser deportado para a Sibéria. Tomou parte activa em tôdas as acções revolucionárias e combateu contra os russos brancos, no Caucaso.

Organizaram-se muitas manifestações de protesto contra o atentado. Estalin, Mallotov, Kalinine e Varochilov escreveram um artigo comum, sobre o assassinado.

Mas, a vida certamente é que não lha dão!

CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

JEAN LOUIS BARTHOU, o prestigioso político, jornalista e escritor que formou com Tardieu, Poincaré, Dupuy e Deschanel, a falange dos veteranos herdeiros da velha guarda da 3.^a República — Simon, Ferry e Floquet — nasceu a 15 de Agosto de 1862, nos Baixos Pirenéus, em Oloron-Saint Marie, burgo pequeno, cujos votos o levaram ao Parlamento em 1889, pela primeira vez. Era, então, redactor dum jornal regional, onde a sua pena já afirmava as raras qualidades de argumentador, que o notabilizaram sempre. Vencendo nos eleições o seu adversário, representante dos conservadores, Barthou, que viria a ser o presidente da União Democrática e Radical, começou a ter o seu nome citado em todas as hipoteses governamentais.

Foi, pela primeira vez, ministro no gabinete Dupuy sobraçando a pasta das Obras Públicas; depois, do Interior, no ministério Maline; a seguir, outra vez, nas Obras Públicas, no governo Sarrien, e no ministério Clemenceau (1906-1909); mais tarde, da Justiça, nos dois ministérios Briand, que governaram de Julho de 1909 a Março de 1913.

No último gabinete de Poincaré, foi Barthou o vice-presidente do Conselho.

Redactor da secção política da antiga e sempre nova revista *Les Annales*, especialista em questões de Previdência Social, o extinto ministro dos Negócios Estrangeiros, emparelhava a sua actividade política com a sua actividade literária.

As suas obras sobre Mirabeau, sobre Lamartine, sobre Victor Hugo, *Les Amours d'un poète*, grangear-lhe-iam isoladamente o fauteuil académico, deixado por Roujou, em 1918, mesmo que a sua obra jurídica e social lho não outorgasse.

Os centenares de episódios da vida política do senador dos Baixos Pirineus, agora traiçoeiramente morto quando a sua personalidade consubstanciava a ideologia dos pacifistas europeus e era para a França, uma glória e uma esperança, mostram à sociedade a alta cultura, a tèmpera admirável do ilustre político, a sua audácia serena, o seu oportunismo inteligente, a sua oratória clara e convincente.

A questão da Áustria e as conferências de Roma enfrentou-as com aquela lúcida inteligência tão temida dos adversários.

Firmeza e decisão eram os traços dominantes do seu carácter. Foi com eles que alcançou, ainda, as últimas vitórias em Varsóvia e em Praga.

A sua viagem diplomática na primavera dèste ano causou graves apreensões a Hitler. O fuher quis, mesmo, que Barthou se detivesse em Berlim, mas o titular da

pasta dos Negócios Estrangeiros da França só parou na capital da Polónia. Era a Varsovia que êle queria ir.

A aproximação alemã era um abismo que surgia á manutenção da velha amizade sentimental entre a pátria de Koclusko e a França. O espírito dos polácos, julgando-se esquecidos, levava-os a entender-se com o Reich, receosos da entrada da Rússia na Sociedade das Nações e da constante inquietação das minorias chéco-polácas da Eslováquia. A sua aliança espontânea á França, feita a seguir à Grande Guerra estava em riscos de fracassar. Barthou chega a Varsóvia, e ganha logo a batalha. O retraimento motivado pelo Tratado de Locarno, a indignação que lavrara quando do Pacto dos Quatro, a desconfiança suscitada pela igualdade dos direitos militares concedidos ao Reich, tudo desapareceu como por encanto.

Depois de ter vencido nos Balcans, Barthou vence em Londres.

Devemos dizer, porém, que a visita daquêle homem público feita a Belgrado, deu azo à continuação de comentários desfavoráveis na imprensa hungara e italiana. A promessa dos reis da Jugo-Eslávia e da Roménia, de visitar a França, foi tomada como manifestação excessiva de política de blocos, e, em Budapest, organizou-se, mesmo, uma manifestação contra a França, queimando-se na praça de Calvino uma efígie de Barthou.

Quando ha doze anos, no anfiteatro da Sorbonne, Gago Coutinho e Sacadura Cabral acabaram de contar a sua viagem aérea ao Brasil, foi Barthou quem se ergueu para responder e saudar os dois gloriosos aviadores. Num repto oratório, disse que, para celebrar condignamente êsses novos Lusíadas, seria preciso sêr um novo Camões. Quando, no Parlamento francês, se levantaram as primeiras dificuldades contra o tratado de comércio luso-francês, foi ainda Barthou quem defendeu o nosso ponto de vista, evocando a nossa gloriosa história, a nossa contribuição para a civilização, a nossa desinteressada participação na guerra. E as resistências desapareceram.

Quando, em Julho passado, em Baiona, se consagrou a acção dos voluntários portugueses, mortos na guerra, depois do nosso adido militar da aeronáutica, Lelo Portela, ter falado; depois de terem falado outros oradores, louvando os môços portugueses, foi, ainda, Barthou quem melhor soube glorificar o sacrifício dèsses voluntários. A sua palavra pareceu mais eloquente do que nunca, saudando êsses paladinos de Portugal e os mártires polácos que tinham dado a sua vida pela Pátria. Á tarde, no banquete oficial da Mairie, com que finalizou a festa apoteótica que, nêsse dia,

teve a cidade do Adour e do Nive, de novo a sua voz se ergueu e soube falar de nós com um entusiasmo sincero de bearnês, expondo com clarividência e elevação o grande problema europeu.

Portugal retribuiu a Barthou o seu carinhoso interesse, tanta vez documentado. Em Julho dêste ano o nosso representante diplomático em Paris, sr. comandante Gama Ochôa, entregou ao grande estadista as insígnias da grande cruz da Torre e Espada com que o nosso governo o agraciara.

NOTAS Á MARGEM DOS ACONTECIMENTOS DE MARSELHA

Os terroristas croatas, segundo as últimas informações das agências telegráficas, têm uma agência de propaganda em Genebra, que é o centro das informações húngaras junto da S. D. N..

* * *

Yanka Pusta, o quartel general dos terroristas, foi abandonado, há dias, pelos seus locatários.

* * *

Os terroristas macedônios, pela acção do ditador búlgaro, Georgiew, estão reduzidos à impotência.

* * *

A tragédia de Marselha pôs a descoberto a formidável organização dos *Ustachis*. E assim os centros de emigrados de várias nacionalidades, em vários paizes, trabalham activa e clandestinamente.

* * *

Pavelich, o antigo advogado croata, formou o bando de terroristas para satisfazer as suas ambições.

* * *

A activa cooperação entre terroristas croatas e macedônios começou há alguns meses apenas e sabe-se que se fallasse o atentado de Marselha, haveria outro, em Paris, fatalmente.

A morte de Alexandre I não era o sinal da revolução na Jugo-Eslavia — dizem em certos meios. Talvez pelo facto dela não ter eclodido...

BÉLGICA

Em 20 do mês findo foi constituído o gabinete do novo governo belga que ficará assim constituído:

Presidência, Theunis; Negócios Estrangeiros, Paul Hymans; Defesa Nacional, A. Devese; Justiça, F. Bovesse; Fazenda, M. Gutti; Instrução, M. Bierlot; Obras Públicas e Agricultura, Van Cauwelert; Trabalho, Rubbens; Instrução Pública, Hierman; Economia, Van Isacker; Transportes, Correios e Telégrafos, Dewarnasse; Ministro sem pasta, Francpu; Colónias, Charles.

BIBLIOGRAFIA

«O MARQUÊS DE POMBAL — Sua Vida e Morte cristãs — (Documentos inéditos) — Lisboa, 1934.

Tal é o titulo da Obra, de que o seu ilustre Autor, Ex.^{mo} Sr. Marquês de Rio Maior se dignou oferecer-nos um exemplar, que muito agradecemos.

A notável figura do 1.^o Marquês de Pombal, que, em tôdas as épocas, tem tido sinceros e entusiásticos admiradores e panegirista, e, contrariamente, rancorosos e implacáveis adversários, como todos os grandes vultos que, pela sua elevada situação social e palatina, tem sempre alguém que os louva e alguém que os deprecia, tem sido alvo de largas e violentas contravérsias sobre a sua combativa personalidade e a sua notável obra de estadista.

O livro, que temos presente e acabamos de compulsar, é, incontestavelmente, um dos mais notáveis, pela sua documentação inédita, e serena análise crítica; pela imparcialidade e probidade com que está redigido; e pela escrupulosa investigação erudita; além da sua primorosa forma literária.

É obra preciosa para o estudo sério, consciencioso e documentado da personalidade e da obra do grande estadista.

Baseada em valiosos documentos inéditos, conservados no rico *Arquivo* da Casa Rio Maior, no Palácio da Anunciada; em depoimentos de autores sérios e qualificados, e em parciais confissões de críticos apaixonados; sustenta, com vasta erudição e com notável brilho, que o Marquês viveu e morreu cristãmente; que a execução dos Tavoras, como a perseguição ao venerando Bispo de Coimbra D. Miguel de Anunciação, foram obra exclusiva do Rei D. José I, autoritário, voluntarioso e absoluto, em face do qual não era tal onipotente o seu primeiro ministro, — com quem chegou, por vezes, a romper, quando procurava defender os Tavoras e o Bispo.

Rebate e destroi, triunfantemente, outras falsidades e calúnias com que, os fidalgos inimigos de Pombal procuravam alvejá-lo, como as de que os herdeiros da grande casa do Marquês o *renegaram*, e que essa herança não fôra legitimamente constituída pelo seu honradíssimo autor; como as de, para o humilharem e degradarem, atribuir-lhe a *Confissão*, que nunca fez, de culpas que não tinha; e *Lépra*, que nunca teve, sendo bem diversa a doença que o atormentou e vitimou; como as com que pretendem apoucar-lhe os méritos e a glória da *reedificação de Lisboa*!...

Finalmente, a apreciação documentada com que fulmina a injustíssima sentença proferida contra o Marquês, arrancada à pusilânime complacência da Rainha D. Maria I; e com que censura o seguinte: — «Logo que morreu D. José I, começou o Ministro do Rei falecido, a sofrer os mais violentos ataques

Pôrto-VAMAR

Vinhos AUTÊNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Estrada de Bemfica, 749 — LISBOA-Norte

Enderêço telegráfico: VAMAR — Lisboa

Telefone: Bemfica 336

dos seus inimigos. A situação que estes lhe criaram, poderia dizer-se que a definiu Phedro, quando escreveu:

«Quicumque amisit dignitatem pristinam,
Ignavis etiam jocus est, in casu gravi». (1)

Quando, por fim, o viram morto, os encarniçados adversários do Marquês de Pombal atacaram-lhe a memória, como no-lo recorda o sr. dr. Armelim Júnior, na carta que, a 28-1-1934, nos dirigiu e de que transcrevemos, com a devida vénia, os períodos seguintes:

— «Era tão grande a *Estatura* daquêlê gigante estadista, que, já desaparecido do cenário do mundo, e encerrado no seu túmulo, ainda projectava enorme sombra sobre os seus ferozes e covardes inimigos, que não desarmavam nem extinguíam seus rancores, numa tremenda injustiça, indigno esquecimento e repelente ingratidão, de tanto e tão valioso que Ele fez, em benefício e utilidade, honra e glória, renome e prestígio da Pátria comum.

C A R L O S D ' O R N E L L A

«SENSUAIS»

Trata-se dum curioso trabalho poético, pleno de sensualidade, que Helena Maria escreveu, numa hora de feliz inspiração, e que Artur Augusto prefaciou. Êste entende bem a poetisa, quando a ideia da posse a persegue, de uma maneira brutal, e que a tortura:

«que se me entregasse
inteiramente»

Na *teoria do ciúme* Helena Maria diz tudo num perfeito estado mórbido:

«Quería-te morto,
deitado no meu leito
para te possuir inteiramente».

Como o prefaciador diz os poemetos são feitos sem hipocrisias nem cinismos.

«TROVAS E CANTIGAS MADEIRENSES»

Eis um livrinho que consola a alma do portugueses.

Um curioso estudo sobre o *folklor* do Arquipélago da Madeira feito pelo nosso amigo e ilustre escritor sr. Visconde do Porto da Cruz.

O próprio autor confessa que as «Trovas e Cantigas Madeirenses» representa um trabalho de mais de quatro anos. Mais afirma: «que as canções, que num momento conseguem uma grande voga e se espalham pelo mundo, cêdo se repercutem na Madeira».

Ao sr. Visconde Porto da Cruz agradecemos o interessante livrinho e a gentileza da dedicatória.

«QUINTO IMPÉRIO»

Augusto Ferreira Gomes é um nosso antigo camarada de trabalho. Jornalista, por excelência, êle, nas horas de ócio, que são poucas, dedica-se às belas letras. Nos poemas *ProciSSIONAL* demonstrou a sua alma sensitiva e paradoxal. No «Quinto Império» também Augusto Ferreira Gomes, fugindo da poesia banal nos dá um trabalho de real valôr, que a Parceria António Maria Pereira editou, com esmero.

O nosso critico literário mais tarde se referirá ao interessante livro.

«Sobretudo a ingratidão!...

«No profundo e judicioso conceito do erudito e brilhante oradoriano Padre Manuel Bernardes: — «Não há vício que tanto desobrigue a Deus de nos fazer mercês, como a ingratidão. Parece, diz S. Bernardo, que é um vento que seca e esterilisa a mão de Deus, e as fontes da sua piedade».

A obra abre por uma notável carta do nosso distinto amigo e assiduo colaborador da nossa *Gazeta*, sr. dr. Armelim Júnior, que o sr. Marquês de Rio Maior, colocou em forma de *prefácio*, precedendo o do seu próprio punho.

Terminamos, reiterando ao sr. Marquês os nossos agradecimentos pela oferta da sua notabilíssima obra, e, com as nossas mais sinceras felicitações.

(1) «Todo aquele que perdeu a autoridade que anteriormente exercia torna-se, na sua desgraça, joguete, até dos covardes».

«BASES DO DESENVOLVIMENTO E ORGANIZAÇÃO DO TURISMO NACIONAL»

Editado pela Comissão de Iniciativa de Turismo de Setúbal recebemos e agradecemos um interessante opusculo sobre as «Bases do Desenvolvimento e Organização do Turismo Nacional», da autoria do nosso presado amigo e ilustre engenheiro sr. Carlos Manito Torres.

As conclusões do notável trabalho são as seguintes:

«Completar as condições climatéricas pelo conforto e a beleza natural pela comodidade.

«Assegurar, pelo bom estado sanitário, a tranquilidade que resulta da sua certeza.

«Ter garantido, pela paz pública prévia, a afluência regular de turistas.

«Conseguir, pelo equilibrio económico da população, a atmosfera compatível com o exercício turístico.

«PROBLEMA FERROVIÁRIO EM 1934»

Também do sr. José Maria Maio temos sobre a banca de trabalho um outro opusculo, referente ao magno «Problema Ferroviário em 1934», publicado em sucessivos artigos no nosso colega *Comércio do Porto* e que o autor considera continuar na *ordem do dia*.

Os nossos agradecimentos.

LIVROS DE BOA PROPAGANDA

O Secretariado de Propaganda Nacional, perfeitamente integrado nas funções devidas à sua missão continua a editar interessantes opúsculos onde judiciosamente se faz a apologia do Estado Novo.

Nessas publicações, apresentadas com elegância gráfica e moldadas no cunho simpático dum modernismo bem equilibrado de estética, realça-se condignamente a acção reformadora dos dirigentes do Estado Novo.

Além da separata «O pensamento de Salazar» e «Documentos políticos» foi recentemente distribuído o «Decálogo do Estado Novo», onde se desenvolve muito criteriosamente cada um dos mandamentos basilares da sua essência.

Agradecemos os exemplares enviados.

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção dos Serviços e Melhoramentos Rurais

Pela Junta Autónoma de Estradas, Direcção dos Serviços e Melhoramentos Rurais foram publicadas as seguintes porrias:

DISTRITO DE LISBOA

Concelho de Sintra

Empedramento da estrada municipal ligando o lugar de D. Maria com a estrada municipal n.º 68-2.ª, no sítio de Agua Livre, na extensão total de 1.715,ª72.

Mão de obra	21.84\$83
Materiais e seus transportes . .	21.306\$47
	<hr/> 43.111\$30

Concelho de Cascais

Reparação da estrada de Alcabideche à Cruz da Pôpa, na extensão de 650 metros.

Mão de Obra	9.07\$08
Materiais e seus transportes . .	9.230\$00
	<hr/> 18.306\$08

Concelho do Cadaval

Empedramento da estrada municipal de Boiça à Povoia — lanço entre a estrada nacional n.º 71-2.ª e o sítio do Ribeiro, na extensão de 717 metros.

Mão de obra	9.638\$33
Materiais e seus transportes . .	11.276\$54
	<hr/> 20.915\$47

Reparação da estrada municipal de Chão do Sapo à Murteira, na extensão de 806 metros.

Mão de obra	7.426\$44
Materiais e seus transportes . .	9.306\$14
	<hr/> 16.915\$47

Construção (terraplanagem, obras de arte e um pontão) do ramal de estrada entre Figueiras e a estrada nacional n.º 70-2.ª, na extensão de 1.328,ª90.

Mão de obra	64.199\$47
Materiais e seus transportes . .	13.550\$08
	<hr/> 77.749\$55

DISTRITO DO PORTO

Concelho da Maia

Reparação da estrada na freguesia de Vila Nova da Telha

entre os lugares de Cambados e Pedras Rubras, na extensão de 2.398,ª50.

Mão de obra	20.807\$43
Materiais e seus transportes . .	33.396\$38
	<hr/> 54.203\$81

Reparação do pavimento da estrada municipal que atravessa a freguesia de Gemunde, entre o lugar de Sá e Outeiro, na extensão de 2.189 metros.

Mão de obra	25.908\$79
Materiais e seus transportes . .	5.612\$81
	<hr/> 31.521\$81

Concelho de Paços de Ferreira

Pavimentação da estrada municipal, n.º 20, de Paços de Ferreira a Gilde e ramal de Ferreira a Campas, 1.º lanço, na extensão de 2.700 metros.

Mão de obra	31.294\$40
Materiais e seus transportes . .	36.512\$40
	<hr/> 67.806\$80

Concelho de Santo Tirso

Construção do caminho de ligação da estrada de serviço de Caniços, Riba de Ave, com a estrada nacional, n.º 11-2.ª, ao quilómetro 21,579 (terraplanagens e obras de arte) na extensão de 1.351,ª06.

Mão de obra	28.653\$02
Materiais e seus transportes . .	17.265\$98
	<hr/> 45.919\$00

DISTRITO DE BRAGANÇA

Concelho de Mirandela

Pavimentação de um trço da estrada municipal n.º 4 de Mascarenhas a Avantos, compreendido entre os perfis 46 e 49, na extensão de 2.381 metros.

Mão de obra	39.217\$53
Materiais e seus transportes . .	28.548\$19
	<hr/> 67.765\$72

Concelho de Mogadouro

Calçetamento à portuguesa das ruas da povoação de Vila de Ala e ruas anexas de Paço e Santiago, na superfície total de 5.831,ª240.

Mão de obra	23.165\$64
Materiais e seus transportes . .	5.889\$94
	<hr/> 29.055\$58

Calçetamento à portuguesa das ruas da povoação de Peredo de Bemposta e sua anexa Algosinho, na superfície de 3.620,ª22.

Mão de obra	3.185\$00
Materiais e seus transportes . .	8.203\$00
	<hr/> 11.388\$00

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Assembléa Nacional

O Governo tornou pública a lista de 90 candidatos da União Nacional à Assembleia Nacional Constituinte que é a seguinte:

Doutor António Faria Carneiro Pacheco — Professor e Vice-Reitor da Universidade de Lisboa.
Eng.º Francisco José Nobre Guedes — Secretário Geral do Ministério da Instrução Pública.
Dr. Mário Pais de Sousa — Advogado.
Eng.º José Luiz Supico — Industrial.
António Rodrigues dos Santos Pedroso — Engenheiro Civil e Major de Artilharia.
Coronel Abílio Augusto Valdez de Passos e Sousa — Ministro da Guerra.
Dr. Alberto Cruz — Médico.
Dr. Alberto Eduardo Valado Navarro — Advogado.
Dr. Alberto Pinheiro Tórreres — Advogado.
Dr. Albino Soares Pinto dos Reis Junior — Juiz do Supremo Tribunal Administrativo.
Dr. Alexandre Correia Teles de Araujo e Albuquerque — Advogado.
Alfredo Delesque dos Santos Sintra — Major da Aeronáutica.
Alvaro Freitas Morna — Oficial de Marinha.
Dr. Alvaro Henriques Perestrelo de Fávila Vieira — Advogado.
Dr. Angelo César Machado — Advogado.
Dr. António Alberto Bressane Leite Perry de Sousa Gomes — Capitão e Médico.
Eng.º António de Almeida Pinto da Mota — Proprietário.
Dr. António Augusto Aires — Médico Veterinário.
Dr. António Augusto Correia de Aguiar — Juiz de Direito aposentado.
Dr. António Carlos Borges — Advogado.
António Cortez Lobão — Capitão de Engenharia.
Eng.º António Hintze Ribeiro — Proprietário.
António Lopes Mateus — Coronel de Infantaria.
Dr. António Pedro Pinto Mesquita Carvalho Magalhães — Advogado.
Dr. António de Sousa Madeira Pinto — Advogado.
Doutor Armindo Rodrigues Monteiro — Professor da Universidade de Lisboa e Ministro das Colónias.
Doutor Artur Águedo de Oliveira — Juiz do Tribunal de Contas.
Artur Leal Lobo da Costa — Major de Infantaria.
Dr. Artur Proença Duarte — Advogado.
Doutor Artur Rodrigues Marques de Carvalho — Professor da Universidade do Porto.
Eng.º Augusto Cancela de Abreu — Vice-Presidente da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses.
Dr. Augusto Faustino dos Santos Crespo — Advogado e Notário.
Eng.º Cândido Pedro da Silva Duarte — Chefe da Repartição do Ensino Agrícola.
Eng.º Carlos Nascimento Freitas Santos — Vice-Presidente da Câmara Municipal de Lisboa.
Doutor Diogo Pacheco de Amorim — Professor da Universidade de Coimbra.
Dr. Domingos Garcia Pulido — Inspector dos Serviços Prisionais.
Dr.ª D. Domitila Hermiginda Miranda de Carvalho — Médica e Professora de Liceu.
Eng.º Eduardo Aguiar Bragança — Administrador do Porto de Lisboa.
Fernando Augusto Borges Junior — Coronel do Estado Maior e Ajudante General do Exército.
Dr. Fernando Teixeira de Abreu — Advogado.
Francisco Cardoso de Melo Machado — Proprietário.
Dr. Francisco Correia Pinto — Cônego da Sé do Porto e Professor.
Francisco José Vieira Machado — Sub-Secretário de Estado das Colónias.
Dr. Francisco Manuel Henriques Pereira Cirne de Castro — Conservador do Registo Civil.

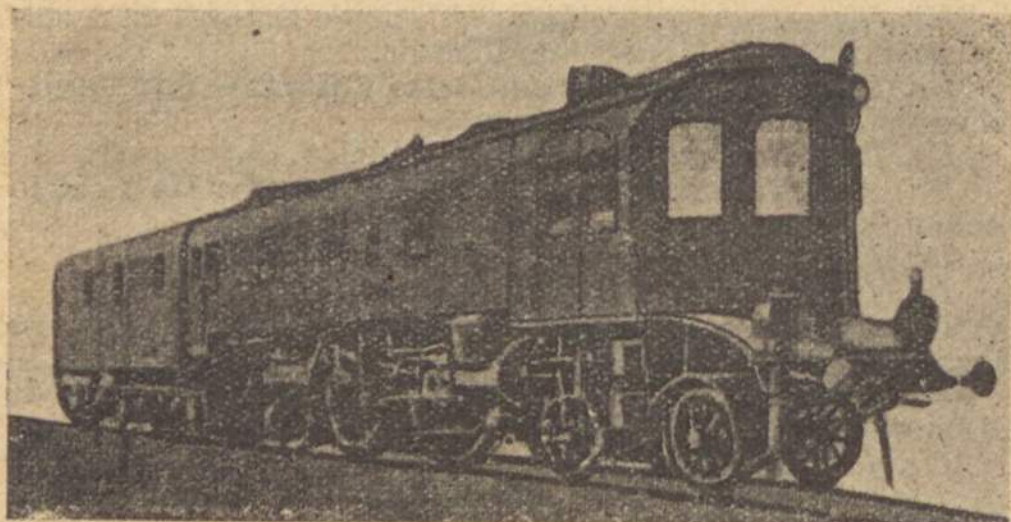
Dr. Francisco Xavier de Almeida Garrett — Proprietário.
Henrique Carlos Mota Galvão — Capitão de Infantaria.
Henrique Linhares de Lima — Tenente Coronel da Administração Militar e Ministro de Interior.
Dr. Henrique Mesquita de Castro Cabrita — Auditor Jurídico do Ministério das Finanças.
Dr. João Antunes Guimarães — Médico.
Dr. Augusto das Neves — Vice-Governador do Crédito Predial Português.
Dr. João Garcia Pereira — Médico veterinário.
Dr. João Mendes da Costa Amaral — Advogado.
Dr. João Xavier Camarate de Campos — Advogado e Conservador do Registo Predial.
Dr. Joaquim Deniz da Fonseca — Presidente da Junta de Crédito Público.
Dr. Joaquim Moura Relvas — Médico.
Joaquim dos Prazeres Lança — Funcionário da Direcção Geral da Assistência Pública.
Dr. Joaquim Rodrigues de Almeida — Conservador do Registo Predial.
Jorge Viterbo Ferreira — Comerciante.
Doutor José Alberto dos Reis — Professor da Universidade de Coimbra.
Dr. José António Marques — Sub-Director Geral do Supremo Tribunal de Justiça.
Eng.º José Dias de Araujo Correia — Administrador da Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência.
Dr. José Maria Braga da Cruz — Advogado e Notário.
Dr. José Maria de Queiroz e Lencastre — Proprietário.
Dr. José Nozolini Pinto Osório Silva Leão — Advogado.
Dr. José Penalva Franco Frazão — Proprietário.
Dr. José Pereira dos Santos Cabral — Director Geral dos Serviços Prisionais.
Dr. José Saudade e Silva — Advogado e Notário.
Júlio Alberto de Sousa Schiappa de Azevedo — General Comandante da 1.ª Região Militar.
Dr. Juvenal Henriques de Araujo — Advogado e Professor do Ensino Técnico.
Eng.º Leovegildo Queimado Franco Sousa — Proprietário.
Dr. Luiz Augusto de Campos Metrass Moreira de Almeida — Advogado e Professor de Liceu.
Doutor Luiz da Cunha Gonçalves — Advogado.
Dr. Luiz Maria Lopes da Fonseca — Advogado.
Dr. Manuel Fratel — Secretário Geral do Ministério das Colónias.
Dr. Manuel José Ribeiro Ferreira — Advogado.
Manoel Ortins de Bettencourt — Oficial da Armada.
Dr. Manuel Pestana dos Reis — Professor de Liceu.
Dr. Manuel Rebelo de Andrade — Juiz dos Tribunais de Trabalho.
Doutor Manuel Rodrigues Junior — Professor da Universidade de Lisboa e Ministro da Justiça.
Dr.ª D. Maria Baptista dos Santos Guardiola — Professora e Reitora do Liceu Maria Amália Vaz de Carvalho.
Dr.ª D. Maria Candida Parreira — Advogada.
Doutor Mário de Figueiredo — Professor da Universidade de Coimbra.
Dr. Miguel Costa Braga — Conservador do Registo Civil e Jornalista.
Paulino António Pereira Montez — Arquitecto e Professor.
Eng.º Pedro Augusto Pinto da Fonseca Botelho Neves — Secretário Geral do Instituto Nacional do Trabalho.
Dr. Pedro Teotónio Pereira — Sub-Secretário do Estado das Corporações e Previdência.
Dr. Quenbim do Vale Guimarães — Advogado.
En.º Sebastião Garcia Ramires — Ministro do Comércio e Indústria.
Dr. Ulisses Cruz de Aguiar Cortez — Director Geral dos Serviços Externos de Justiça.
Dr. Vasco Borges — Juiz de Direito.

N. B. — Os cinco primeiros são, nos termos da Lei Eleitoral, os candidatos mandatários.

Uma locomotiva fóra do vulgar

A estranha locomotiva, aqui reproduzida em gravura, mostra bem quanto a influência das automotoras eléctricas se faz sentir de forma a modificar a configuração clássica das máquinas a vapor.

Como se vê a sua forma aerodinâmica, que lhe



Novas locomotivas já aperfeiçoadas às automotoras eléctricas

permite a vantagem de melhores velocidades é a ousada realização modernista.

Contrariamente ao costume usual a placa de comando está colocada à frente do que representa especial vantagem de visibilidade na via do percurso, além dum certo conforto tanto para o maquinista como para o seu ajudante.

Esta máquina está em curso na Alemanha, onde foi construída.



Assistência Ferroviária

O «Sanatório Presidente Carmona», situado cerca de Paredes de Coura, na freguesia de Mozelos e que, inaugurado em Setembro do corrente ano, se destina a prestar auxílio clínico aos ferroviários tuberculosos, já tem actualmente metade da sua lotação preenchida, isto é, 20 doentes, em vias de possível cura, estão ali internados.

Informa-nos pessoa que recentemente visitou o esplêndido Sanatório de que nada do preciso falta aos que ali se abrigam. Há higiene, conforto, e habilitados cuidados clínicos.

O pessoal é dedicadíssimo e ao seu médico-director, o Dr. Fonseca Montiro, ficam êsses ferroviários devendo, além da máxima solicitude clínica, um inextinguível carinho no tratamento que lhes é dispensado.

DIRECÇÃO GERAL DE CAMINHOS DE FERRO

Divisão Central e de Estudos

Secção de Expediente

O «Diário do Governo», n.º 290, II série, de 11 de Dezembro de 1934, publica a seguinte portaria:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão técnica a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:831, publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, de 12 de Junho de 1931, aprovar o projecto do ramal da paragem de S. Jorge (quilómetro 16,800 da linha de Martigança a Porto de Mós) à mina de Barrojeiras, conforme o projecto apresentado pela Empresa Mineira do Lena.



LINHAS PORTUGUESAS

Conforme previamente fóra calculado é de facto nos primeiros dias do próximo mês de Janeiro de 1935 que começarão a circular os combóios iniciais dum serviço regular, utilizando a ponte sobre o rio Zambeze, ficando assim ligado o Porto da Beira com os lagos de Niassalândia.

Êste soberbo trabalho de engenharia que a-pesar-de importantíssimo apenas levou quatro anos a executar, é uma das obras grandiosas levadas a efeito e da qual os portugueses se devem orgulhar.



CONCURSOS

Motivos imperiosos nos obrigam a retirar neste número a nossa secção «Concursos» que à última hora se empastelou.

Por tal motivo os nossos leitores nos relevem tal falta.

SOCIEDADE PORTUGUESA DA STREETITE, L.^{DA}

(antiga Sociedade Portuguesa da Cheddite, L.^{da})

Explosivos de Segurança — Rastilhos (os únicos de fabricação nacional), Cápsulas Amorceiras Electricas,

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