

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

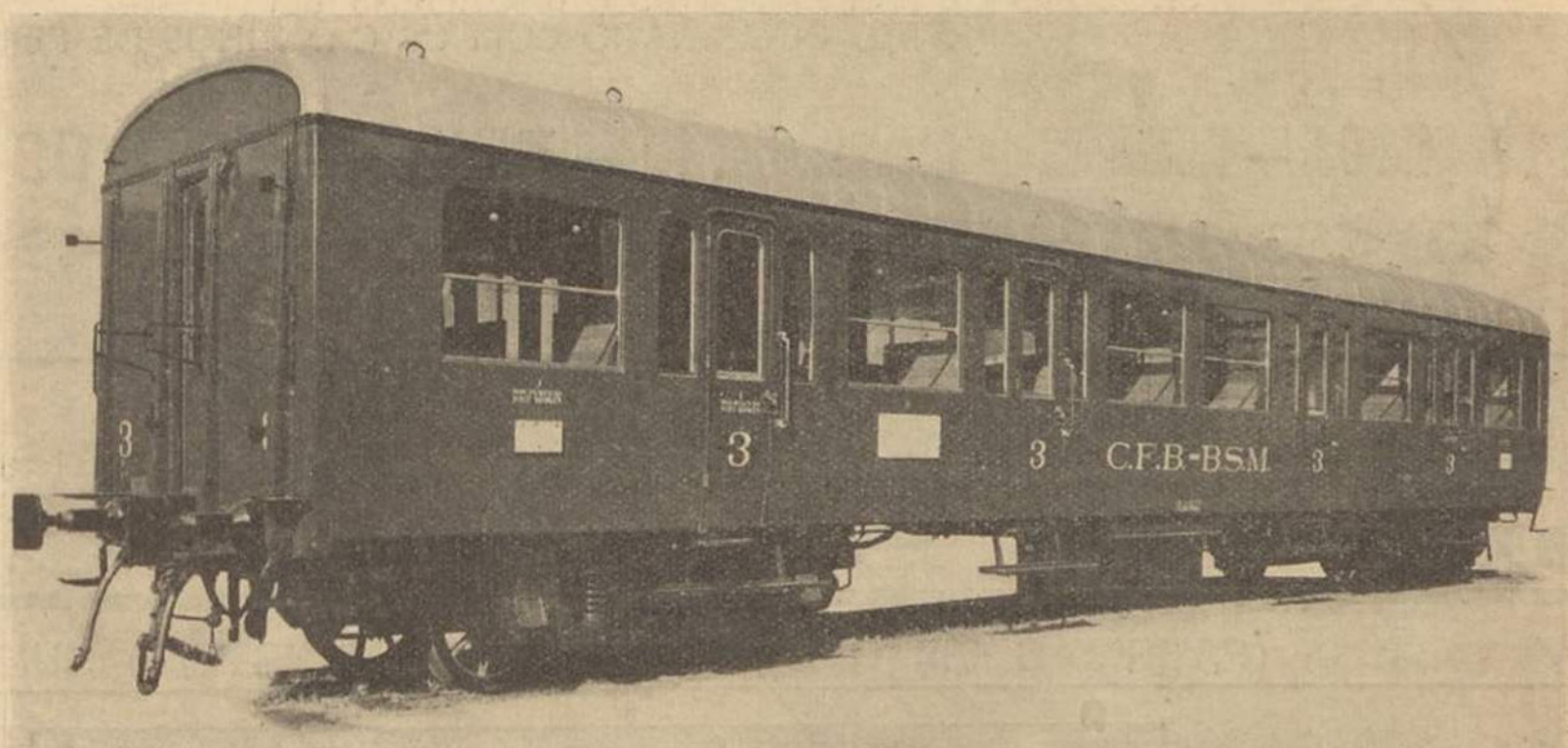
FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Sêca, 7

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINAN-
ÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO
e AVIAÇÃO / OBRAS PUBLICAS / AGRICULTURA /
MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO
E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 2 0158



SOCIÉTÉ ANGLO-FRANCO-BELGE DE MATÉRIEL DE CHEMINS DE FER (STÉ. AME.) LA CROYÈRE-BELGIQUE

Endereço Telegráfico: LOCOMORAM. LACROYÈRE—Códigos: A. B. C. 5TH.-LIEBER-INT. LUGAGNE-BENTLEY'S

Carruagens de todas as classes e categorias para Caminhos de Ferro e Tramways / Automotoras a vapor ou com motor Diesel, ou motor Diesel eléctrico / Locomotivas a vapor, eléctricas, a óleos pesados ou a gasolina / Wagons normais e especiais / Fourgons / Tenders / Aparelhos de via / Trabalhos de caldeireiro e grande forja / Pontes coloniais desmontáveis sistema **P. ALGRAIN**

REPRESENTANTES PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

BELLO & BRAVO

RUA DOS FANQUEIROS, 122, 1.º-ESQ. — LISBOA



EUROPÊA

COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1922

SEGUROS DE INCÊNDIO
SEGUROS MARITIMOS
SEGUROS DE CAUÇÕES
SEGUROS DE AUTOMOVEIS
SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO
SEGUROS DE ACIDENTES INDIVIDUAIS
SEGUROS DE FURTO E DE TUMULTOS
SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL
SEGUROS DE MERCADORIAS E BAGAGENS EM
SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO

SÉDE EM LISBOA -- Rua Nova do Almada, 64, 1.º -- TELEFONE 2 0911

Sociedade Anónima

BROWN, BOVERI & C.^{IE}

BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

*A firma que instalou o maior
número de kilowatts nas Cen-
trais Eléctricas Portuguesas—
A firma que montou o maior
número de turbinas a vapor
em Portugal.*

Representante geral:

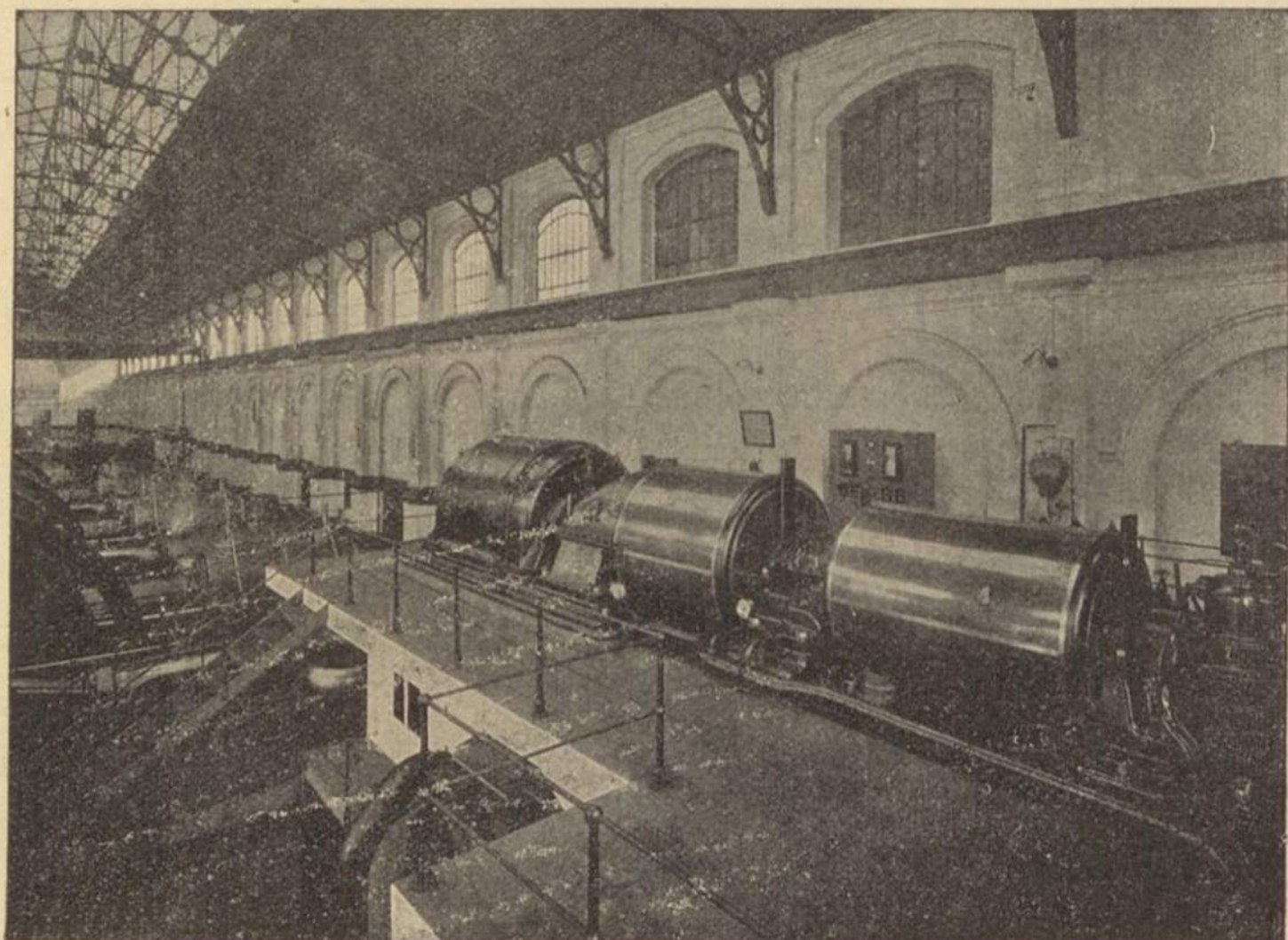
EDOUARD

DALPHIN

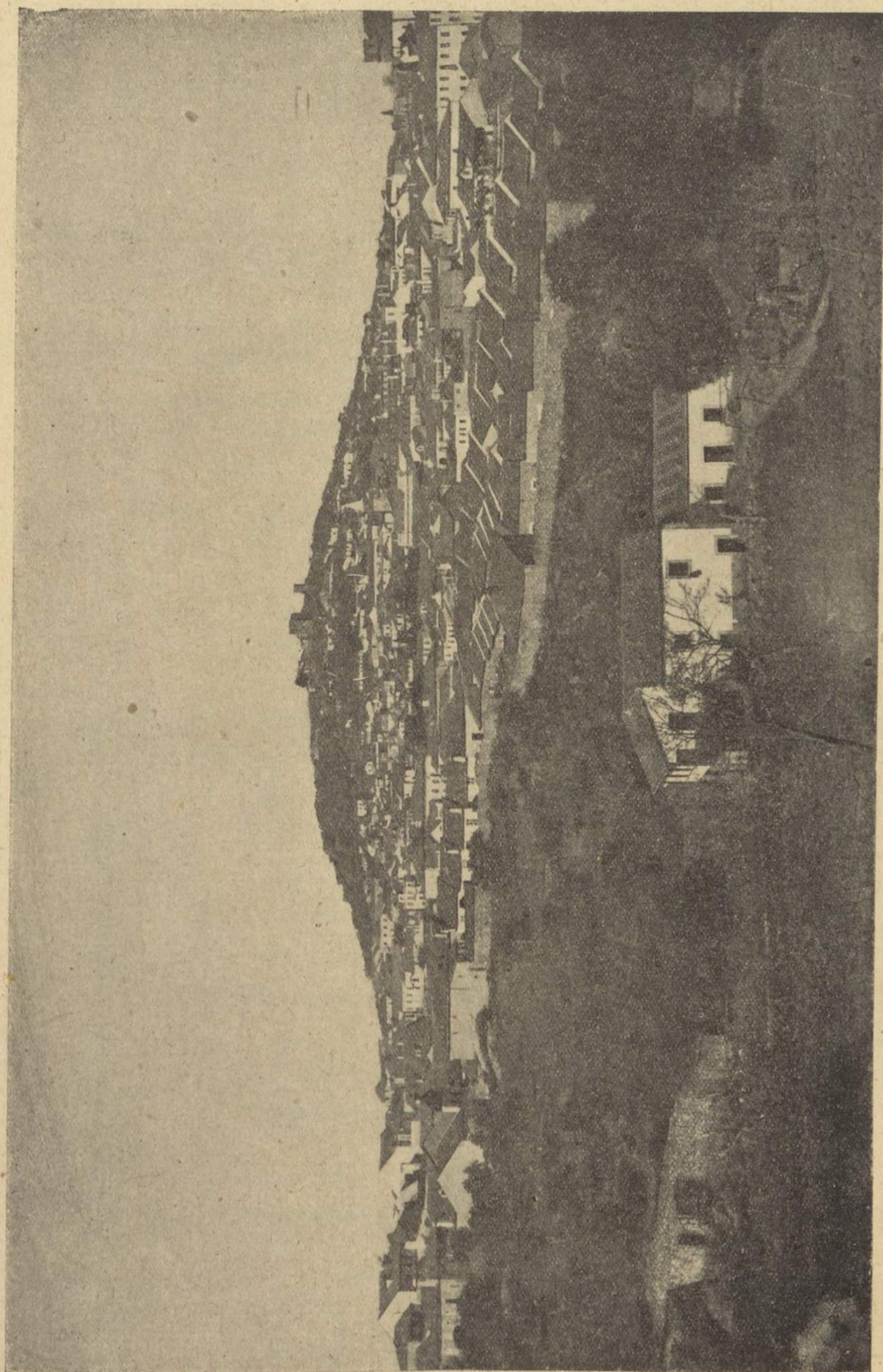
ENGENHEIRO-
DELEGADO

Escritório técnico: R. Passos Manoel, 191-2.º

p o r t o



O turbo grupo a vapor de 5.000 kilowatts da Central de Massarelos
da Companhia Carris de Ferro do Porto



C A S T E L L O B R A N C O — V i s t a g e r a l

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA 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 895

S U M Á R I O

Página artística: Castelo Branco, Vista geral. — Ape-
drejamento de combóios, por SABEL. — A crise actual
de viação e os nossos caminhos de ferro de via estreita,
pelo eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — Compa-
nhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — Os antigos
combatentes de Sapadores de Caminhos de Ferro reali-
zaram a sua festa em Cascais, por CARLOS D'OR-
NELLAS. — Engenheiro Fernando de Sousa. — Cami-
nhos de Ferro. — Uma simpática instituição. — Imprensa.
— Linhas estrangeiras. — Extensão mundial das linhas
férreas. — Caminhos de Ferro Nacionais. — Viagens e
transportes. — Ecos & Comentários, por PLÍNIO
BANHOS. — Ha quarenta anos. — Maestro Fernandes
Fão. — Parte Oficial.

1 9 3 5

ANO XLVII

16 DE MAIO

NÚMERO 1138

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

ALEXANDRE FILIPE SETTAS

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

Advogado PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . . 30\$00

ESTRANGEIRO (ano) £. . . 1.00

ESPAÑA (») ps.^{as} . . . 35.00FRANÇA (») fr.^{os} . . . 100

ÁFRICA (») . . . 72\$00

Empregados ferroviários (tri-
mestre) 10\$00

Número avulso. 2\$50

Números atrezados. 5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

ECOS & COMENTÁRIOS

Por PLÍNIO BANHOS

QUAL GUERRA?...

A França acaba de adquirir uma nova arma defensiva contra os aeroplanos, parecendo que se trata de um feixe luminoso capaz de imobilizar os veículos terrestres ou aéreos e cuja intensidade será de cerca de 1.000.000 de velas. Fizeram-se experiências a distância e o efeito foi rápido, caindo no solo alguns animais desamparadamente.

A Inglaterra acaba de fazer experiências com os seus novos aparelhos silenciosos. Estes aparelhos são munidos de um motor especial que não produz ruído maior que o bom automóvel silencioso.

O Japão aumentou o seu número de grupos de esquadrilhas de aviação para 39, sendo a 4.ª nação do mundo classificada em aviões, pois a primeira é os E. U. A., a segunda a França e a terceira a Rússia. O Japão possui actualmente 4 navios porta-aviões que podem transpostar aparelhos em número suficiente para lançar um total de 81 toneladas de bombas. Recentemente fez uma encomenda de 80 aviões de bombardeamento com 4 metralhadoras cada um.

A Checo-Eslováquia aumentando o tempo de serviço nas suas fileiras para 2 anos conseguiu arranjar também aviões de caça munidos de um motor de 650 H P com arrefecimento pela água, cuja hélice tem dois pés, é completamente metálica e tem um diâmetro de 3,58 metros.

O armamento consiste, única e exclusivamente em 2 metralhadoras disparando através da hélice.

Como se vai verificando ninguém pensa numa nova guerra!..

SEMPRE AS «SUEGRAS»

UM operário convenceu-se que as sogras são em geral a causa dos dissabores nos lares conjugais e assim, com a idéa fixa no miolo resolveu vingar-se da mãe da sua mulher.

O operário vivia feliz com sua mulher e três filhos até conhecer o mau comportamento desta. Tinha ainda dúvidas quando o acaso o fez surpreender a esposa em companhia dum operário, seu companheiro. O marido enganado obrigou os culpados a escrever a confissão da sua falta castigou a mulher como entendeu.

E com esta extranha confissão no bolso, convindou a sogra para vir a sua casa tomar café no fim do jantar. A-pesar das relações com o genro serem bastante tensas, aceitou. Apenas acabaram de falar, depois duma violenta discussão, o operário deu na sogra uma tarefa tão violenta que ela teve de ser levada em braços ao hospital.

Mais tarde, perante a polícia, exprimiu o seu arrependimento por tudo quanto fizera à mulher; mas recusou-se a manifestar qualquer pesar por ter tratado a sogra tão rudemente.

Agora preguntâmos que culpa tem a pobre sogra do mau comportamento da filha?

O «MÊDO»

DIZ um jornal da província que certo jornalista português que bastante marcou com os seus escritos e que agora nada vale em virtude de ter sido derrubado pelos estupefacientes, a propósito da propaganda que se faz de uma nova guerra, deitou espicho num jornal de Lisboa dizendo que o «mêdo» abunda por toda a Europa onde se vê já as mães com os olhos avermelhados, queimados de pranto, chorarem os filhos que dentro em breve vão partir para os sangrentos campos de batalha.

Diz mais o conhecido pseudo jornalista-policial que aqueles que mais atacam a guerra são os que mais mêdo possuem.

Gostava-mos de saber onde é o armazém de valentia d'este herói para ajustar-mos um pouco do que êle apregôa e que nunca possuiu.

Mas... dos fracos não resa a história e demais... falido do espírito. —

A CRISE ACTUAL DE VIACÃO E OS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO DE VIA ESTREITA (*)

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

O art. 14.º do mesmo decreto prevê a aquisição, pelo fundo especial, do material para linhas construídas pelo Estado e exploradas por empresas arrendatárias. Estão nestas circunstâncias as linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste.

A aplicação larga e benévola dêsses dois artigos contribuiria para melhorar a situação das empresas e atenuaria consideravelmente a crise ferroviária, enquanto a obra das estradas e a prudente legislação reguladora dos transportes por automóvel estabelecesse a coordenação que deve substituir a luta e concorrência e pôr termo quanto possível à crise actual da viação.

II

OS NOVOS CAMINHOS DE FERRO DE VIA ESTREITA

Como é sabido, iniciámos a construção de caminhos de ferro em 1852 pela adopção da via normal da Europa de 1^m,44 e assim chegámos a ter em 1859 136 quilómetros dessa bitola em exploração. A preocupação da unidade de via peninsular levou-nos a preferir em 1859 a via espanhola de 1^m,67 com o consequente alargamento dos troços existentes. Se tivéssemos ficado com a via uniforme de 1^m,44, poderíamos torna-la extensiva às linhas secundárias, mesmo na zona montanhosa do Norte, mediante condições apertadas de planta e perfil. O maior custo da linha seria compensado pela unidade de toda a rede.

Não podia manter-se êsse critério de unidade com a via de 1^m,67. Ou havíamos de renunciar à construção de muitas linhas secundárias, ou assumir enormes encargos, que a modéstia da sua função não justificaria.

Depois de se haver providenciado para a construção de via larga das linhas principais: Norte e Leste, Sul e Sueste, Minho e Douro,

Lisboa-Sintra-Torres, Beira Alta, Torres-Figueira-Alfarelos e Beira Baixa, iniciou-se em 1883 o emprêgo da via de 1^m na linha de Foz-Tua a Mirandela com o destino de seguir a Bragança e no ramal de Santa Comba a Vizeu, com curvas de 150^m e rampas máximas de 18^{mm}.

Tempos antes, em 1873 e 1876, concedera-se, sem sujeição a qualquer plano, uma linha suburbana de 0^m,90 do Pôrto à Póvoa de Varzim e o seu prolongamento a Famalicão.

Pela mesma época era concedida a do Bougado a Guimarães, primeiro de via larga, conforme se começou a construção, e passada depois a 1^m, tributária da via larga com baldeação do seu tráfego, em boa parte de character suburbano, a 20 quilómetros apenas de Campanhã.

Assim, em 1890, achavam-se construídos êsses quatro troços isolados, de via de 0^m,90 e 1^m, *disjecta membra*, formando quatro explorações distintas e somando 195 quilómetros, a que se juntaram mais tarde o ramal de Leixões e o prolongamento de Guimarães a Fafe, e o de Mirandela a Bragança de 1902 a 1906, o que somava tudo 195 quilómetros.

Antes, em 1885 e 1886, Emídio Navarro quis dar vigoroso impulso às linhas secundárias e mandou várias brigadas técnicas elaborar ante-projectos de linhas de via estreita afluentes das do Douro: prolongamento de Mirandela, a Bragança, Tâmega, Corgo, Sabor, Pocinho a Vila Franca, Régua por Lamego a Vizeu. Numa dessas linhas, de Vizeu a Chaves, estudaram-se as duas hipóteses de via larga e via estreita, chegando-se à conclusão de que só a segunda era exequível. Estudaram-se também no Minho as linhas de Guimarães a Braga e Monsão e de Viana à Ponte da Barca.

(*) Vide: Gazetas de 16 de abril e 1 de maio.

Finalmente a linha do Sabor foi estudada de via larga para a prolongar, até Espanha.

Todos êsses estudos, foram subordinados aos limites de 150^m de raios nas curvas e de 25^{mm} nas rampas.

Foi apresentada, para a concessão de várias dessas linhas, uma proposta, que não chegou a ser convertida em lei.

Por essa ocasião estudava uma empresa a linha do Vale do Vouga, Espinho a Vizeu, com um ramal para Aveiro em condições técnicas mais apertadas: curvas de 80^m e rampas de 25^{mm} e outra o trôço de Régua a Vila Real, em que se desceu aos raios de 60^m nas curvas para adaptar a linha ao terreno sem considerável dispêndio.

Em 1898 Elvino de Brito mandou elaborar por duas comissões técnicas os planos das rêdes complementares das linhas do Estado ao Norte do Mondego e ao Sul do Tejo. O que respeitava à primeira região foi aprovado por decreto de 15 de Fevereiro de 1900. Classificavam-se no Minho as linhas de via de 1^m do Alto minho: Braga por Ponte da Barca e Arcos, Monção; da Barca a Guimarães; do Vale do Lima: Viana por Ponte da Barca a Lindoso; Guimarães a Cavez por Fafe. Em Trás-os-Montes incluíram-se no plano as linhas de igual bitola, do Vale do Tâmega: Livração, Amarante, Cavez, Chaves, fronteira; Pocinho a Miranda do Douro; Vale do Corgo: Régua, Vila Real, Vila Pouca à linha do Tâmega perto de Vidago; Mirandela a Bragança.

Ficavam pois na grande vertente transmontana do Douro quatro linhas sensivelmente paralelas, de via estreita, e afluentes tôdas das do Douro: Tâmega, Corgo, Tua e Sabor.

As primeiras duas ligavam-se entre si e com a de Guimarães. As duas últimas ficavam isoladas. A região por elas servida, com a largura média de 80 quilómetros, não era cortada ao centro; tôdas as comunicações transversais se faziam descendo à linha do Douro e subindo por outra afluente, com duas baldeações e enorme percurso.

Na vertente Sul do Douro, entre êsse rio e o Mondego, classificaram-se as seguintes linhas de via estreita: Pocinho a Vila Franca das Naves em prolongamento da do Pocinho a Miranda; Régua a Vila Franca das Naves;

Tarouca-Vizeu-Mangualde, saindo em Tarouca da linha anterior e indo por Castro Daire e S. Pedro do Sul e Vizeu ao encontro da linha da Beira Alta; Vizeu, por proximidade de Moimenta da Beira, a Foz-Tua, a ligar aí com a linha do Tua a Bragança. Finalmente a linha do Val do Vouga, já concedida então, não foi porém classificada.

Omito as reflexões críticas suscitadas por êste plano, em que ficavam paralelas a curta distância as duas linhas de Vizeu a Tarouca e Vizeu Foz-Tua.

Pouco antes a lei de 14 de Julho de 1899 creava a Administração Autónoma dos Caminhos de Ferro do Estado e o fundo especial do mesmo por êle gerido.

Abriu-se um período de actividade de construções, tanto de via larga, como de via estreita.

No que respeita a esta, concedeu-se e construiu-se o trôço de Mirandela a Bragança com curvas de 15^m e rampas de 180^{mm}. Começou-se a construção por conta do Estado das linhas do Tâmega, trôço da Livração a Amarante, do Corgo: Régua a Vidago, do Sabor: Pocinho a Carviçais.

*

Nos estudos e construções empreendidos desde 1900 manteve-se o limite de 25^{mm} para as rampas. Adotou-se para as curvas o raio mínimo de 75^m, intermédio entre o de 60^m do projecto já então aprovado do trôço da Régua a Vila Real e o de 80^m do da linha do Vale do Vouga igualmente aprovado. Posteriormente acordou-se em elevar a 100^m êsse limite mínimo.

Porque se proceu assim? Porque se tratava de linhas secundárias, de minguido tráfego, era preciso proporcionar a moderação de custo à modéstia da função. A larguesa nas condições da planta traduzia-se em terrenos acidentados por enorme agravamento do custo de infraestrutura. Em vez de se cingir a linha ao terreno, multiplicar-se-iam os túneis, os viadutos, as fortes terraplanagens e o custo duplicaria e até triplicaria.

As rampas de 25^{mm} são correntemente admitidas nas linhas secundárias.

De Courten, na sua excelente monografia dos caminhos de ferro de via estreita, de 1922, escreve:

«Admitem-se sem inconveniente, pendentes de 25 a 35^m e na passagem de alguns pontos difíceis pode-se ir até 40.»

Há que balancear a economia na construção, que se traduz por determinada cifra de capital com a capitalização do aumento permanente de encargos de exploração pelas piores condições, de tracção.

Quanto às curvas, observa o mesmo autor: «Se a exploração se faz com material articulado ou de bogies, o raio das curvas pode ser sensivelmente diminuído; é todavia preferível não descer abaixo de 100^m em plena via».

No seu *Tratado dos Caminhos de ferro de interesse local* Humbert observa já em 1893: *Consideram-se os raios de 150^m como limite normal nos traçados fáceis, mas pode-se perfeitamente descer a 100^m nos traçados um pouco difíceis, e até a 75^m e 60^m se as circunstâncias o exigem... É bom limitar-se o raio mínimo a 100^m, salvo nas estações, nas quais os veículos circulam sem velocidade».*

Ora, rara é a linha secundária no Norte do país, cujo traçado seja fácil. Impunha-se pois a economia na construção que a tornava exequível.

Vemos entre nós as linhas do Vouga, de rampas de 25^m/m e raios mínimos de 80^m, que tem exploração lucrativa e coeficiente de explo-

ração de 0,87 e em média sofrendo o confronto com outras em melhores condições de planta e perfil.

Não se venha pois taxar levianamente de erro culposos a construção das linhas de forte rampa e curvas apertadas, cujos trajectos foram examinados e aprovados pelas nossas mais altas entidades técnicas em harmonia com critérios universalmente aceites.

Calcula o Sr. Vasconcelos e Sá em 800 contos o excesso do custo de exploração na linha do Corgo sobre o que custaria igual tráfego com as condições técnicas da linha do Tua que representaria um excesso de custo de 170 contos por quilómetro. Ora a largueza das condições técnicas pode fazer duplicar e triplicar o custo da linha.

Quanto à exiguidade do tráfego dessas linhas secundárias, não é impedimento derimente da sua construção, pois são afluentes de outras, a que trazem o seu tráfego e prestam serviços compensadores do seu custo, como sucede com as estradas, às quais se não pede o juro e amortização do capital.

Fechemos este parentesis e continuemos a exposição das obras novas feitas desde 1900, ao mesmo tempo que se melhoravam as linhas existentes e o seu material circulante.

(CONTINUA)

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

A ASSEMBLÉA QUE TEVE LOGAR NO DIA 29 DO MÊS FINDO APROVOU O RELATÓRIO DE CONTAS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO, E PARECER DO CONSELHO FISCAL RELATIVO AO EXERCÍCIO DE 1934 E ELEGU NOVOS CORPOS GERENTES

PELAS 16 horas e 30 do dia 29 de Abril, numa das salas do primeiro andar do edificio da estação do Rossio reuniu a assembleia geral ordinária da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com a seguinte ordem dos trabalhos:

1.º — *Conhecimento das contas respeitantes ao exercício de 1934, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal; votação sobre essas contas e o mais a que tenha de se proceder por virtude da lei geral;*

2.º — *Apreciação de quaisquer propostas dos sr. Accionistas, apresentadas nos termos do Artigo 43.º dos Estatutos;*

3.º — *Eleição de três vogais do Conselho de Administração, nos termos dos Artigos 12.º e 16.º dos Estatutos;*

4.º — *Eleição de um vogal do Conselho Fiscal, nos termos do Artigo 31.º dos Estatutos;*

5.º — *Eleição da Comissão composta de três membros a que se refere o Artigo 15.º dos Estatutos.*

Presidiu o sr. dr. Bustorff Silva, secretariado pelos srs. José Parreira e Coelho dos Reis. Presentes, ao abrir a sessão, 137 accionistas, representando um capital de cerca de 45 milhões de francos.

O sr. dr. Bustorff Silva, com o assentimento da assembleia, propôs que ficassem exarados na acta votos pelas melho-

ras dos srs. drs. Antonio Centeno e Jorge Nunes, que, por doença, não podiam assistir aos trabalhos da sessão. Recordou, depois, que as assembleas da C. P. têm sido reguladas, nos casos de omissão, pelo regimento da Assembléa Nacional Constituinte. Propôs e a assemblea concordou, que, de futuro, se adopte o regimento da Assembléa Nacional.

Posto em discussão, na generalidade, o relatório do conselho de administração e parecer do conselho fiscal, o sr. José Lucas Coelho dos Reis rendeu homenagem aos membros do conselho de administração e afirmou que a situação da C. P. não era boa, não apenas pela concorrência da camionagem, como pela crise economica geral e arrendamento das linhas do Estado. Este — acrescentou — auxilia a camionagem em detrimento dos caminhos de ferro. O orador, depois de aludir, largamente, aos impostos sobre tarifas, declarou que actualmente, se verificam os casos de força maior, que, segundo o contrato, permitem á C. P. entregar as linhas do Estado, dentro dos primeiros quinze anos de exploração. O Estado, durante os 74 anos de existência da Companhia, nunca perdeu. A C. P., porém, só durante 12 anos recebeu remuneração do seu capital, prestando ao País uma assistencia financeira que pode calcular-se em 20 contos por acção. Ao caso tem dedicado a sua atenção o conselho de administração, no qual o orador disse confiar para a satisfação dos desejos dos accionistas.

Terminou enviando para a mesa uma extensa moção de que damos a conclusão :

«A Assembléa geral dos accionistas reconhece a necessidade absoluta de se proceder com a maior urgência á decisão de todos os contractos de concessão e bem assim a entrega das linhas do Estado ao Governo, ou a revisão do seu contracto de arrendamento e ainda á redução do imposto ferroviário para cinco por cento, de forma que a Companhia possa manter a exploração de todas as suas linhas em condições de bem servir o público e a nação».

O sr. Mateus Aparício apreciou, seguidamente, o relatório sob o aspecto financeiro, e afirmou que a situação da C. P. não poderá melhorar com o aumento de tarifas. Para a resolver, compete ao conselho de administração apresentar ao Governo as medidas julgadas necessárias.

Foi, então, dada a palavra ao sr. Levindo Alves. Analisou, também, o relatório e aludiu aos prejuizos que a C. P. tem sofrido com a exploração das linhas do Sul e Sueste e Minho Douro. A proposito, manifestou a opinião de que, de facto, o auxílio que o Estado deveria, pelo contrato, prestar á C. P., em caso de força maior, está absolutamente justificado no actual momento.

Diz ser de absoluta necessidade por termo á concessão de «bonus» aos funcionários militares e civis e regalias a empregados da Companhia e acaba por mandar para a mesa uma moção com as seguintes conclusões :

1.º *Que se revejam os vencimentos que devem servir de base para o calculo da pensão de reforma.*

2.º *Que a reforma dos empregados de escritório até chefe de repartição, inclusive, seja concedida nas mesmas condições em que é dada ao pessoal em serviço nas locomotivas, isto é, aos 55 anos de idade e 30 de inscrição com o aumento de 20% no tempo de serviço, ou aumentar-se 20% sobre o calculo da pensão de reforma como recebido durante o tempo de serviço activo como compensação de não terem subsídio para renda de casa ou de qualquer outra natureza;*

3.º *Que se aplique a todos os empregados da Companhia, já reformados ou a reformar, com direito a passe, contribuição mensal de 18\$00, 12\$00 e 6\$00, conforme se trate de passes de 1.ª, 2.ª ou 3.ª classes, cujo produto reverterá para a Caixa de Reformas e Pensões, a exemplo do que se faz aos empregados reformados dos Caminhos de Ferro do Estado;*

4.º *Que se aplique igual contribuição mensal de 48\$00, 12\$00 e 6\$00 por cada bilhete de identidade concedido aos pais irmãos e irmãs dos empregados para poderem ter direito á redução de 75% nos preços dos bilhetes da tarifa geral e a determinadas viagens gratuitas, produto que reverterá igualmente para a Caixa de Reformas e Pensões.*

São justas as regalias nas linhas da C. P. aos funcionários do Estado diz o sr. engenheiro Vasconcelos Correia

O sr. eng. Vasconcelos Correia, presidente do conselho de administração, respondendo aos oradores antecedentes, começou por afirmar não ser desfavoravel ao espirito da moção do sr. Lucas Coelho dos Reis. Discordava, porém, da sua redacção.

Abordou, depois a questão da concorrência da camionagem, para afirmar que o decreto que a regula dá, de certa maneira, satisfação aos desejos gerais. Quanto a passageiros, a lei é bastante. No referente a mercadorias, é contudo, deficiente, como é difícil a fiscalização.

Fez considerações sobre a concorrência com que os caminhos de ferro lutam, e declarou, depois, sobre o caso dos impostos, que se tem procurado obter a sua redução. Á cerca da exploração da rede do Estado, disse ser necessário prestar justiça ás figuras que assinaram o contrato. Em 1927, quando o documento foi firmado, a situação era bem diferente da actual. Ninguém poderia prevêr que a exploração daria prejuizo. Como esclarecimento a um orador, acrescentou figurar no activo uma verba de 18:000 contos, por ser considerada uma dívida do Estado á C. P. A Companhia espera cobrar essa importância, cujo recebimento depende da decisão de um tribunal arbitral. Voltou a repetir a necessidade do desaparecimento dos impostos sobre tarifas e, em referência á proposta do sr. Levindo Alves, afirmou não serem exageradas as pensões dos reformados, pois o pessoal contribuiu, em moeda forte, para a sua caixa de reformas. Quanto aos passes e bonus a officiais do Exército e da Armada, a C. P. mantém a redução, a fim de concorrer para a disciplina desses organismos, pois não se compreenderia que os officiais viajassem misturados com sargentos e soldadas. Concluiu por declarar que a proposta do sr. Levindo Alves ia ser devidamente estudada pelo conselho de administração.

O sr. engenheiro Lopes de Azevedo abordou a questão que a C. P. tem nos tribunais com o sr. Henrique Drumond Castle acêrca de uma construção sobre o túnel e pediu que se terminasse com uma situação prejudicial.

Enviou, por fim, para a mesa uma moção, em que se diz em resumo.

A Assembléa, manifestando ao seu Conselho de Administração a sua confiança, para resolução daquela demanda propõe que essa questão seja estudada e resolvida, extra-judicialmente, por uma comissão de conciliação e arbitragem.

Falou, imediatamente, o sr. Carlos Camanho. Depois de frisar que o progresso do automobilismo, entre nós, era necessário, para cobrir as deficiências do caminho de ferro, manifestou a opinião de que tem de harmonizar-se com os dêstes os interesses da camionagem. Citou o facto das companhias francesas concederem uma redução de 70 por cento nas suas tarifas ás familias numerosas e chamou para essa regalia a atenção do conselho de administração da C. P. Por último, o sr. Carlos Camanho defendeu a criação dum «rápido» para o Porto, com 2.ª e 3.ª classes, a fim de se atender ás condições económicas do nosso povo. O caso — concluiu — deixava-o, também, ao bom critério do conselho de administração.

O sr. eng. Vasconcelos Correia, respondendo ao sr. eng. Azevedo, disse que também o conselho de administração estava animado das melhores intenções para resolver essa ques-

tão, mas não concorda com a comissão de arbitragem, porque dela terá êle de fazer parte.

O sr. eng. Lopes Azevedo prestou esclarecimentos, quanto ao espirito do documento que apresentou, após o que foi dada a palavra ao sr. Cardoso Leitão. Rebateu as afirmações do sr. Mateus Aparício quanto às causas da situação da Companhia e acrescentou que se Portugal não tivesse abandonado o padrão-ouro, as receitas da Companhia seriam infimas. Teria diminuído o tráfego de mercadorias e de passageiros de tal forma que a situação seria mais grave ainda. Mostrou, também, a sua discordância quanto à proposta apresentada pelo sr. Levindo Alves sobre a concessão de regalias a funcionários do Estado, porque — disse — a Companhia tem de trabalhar de harmonia com o Estado e não contra êle, pois dele dependem os seus interesses.

Continuando, o orador declarou ser um erro pensar-se que asfixiando a camionagem se obtêm vantagens para a C. P. O mal da Companhia vem, em parte, da crise internacional. Isso se verifica pelo relatório, no qual, por exemplo o movimento de passageiros entre Portugal e França é cada vez mais reduzido. De 11 833 passageiros em 1933 passou-se para 6.685, em 1934. É justamente nas linhas internacionais que mais se acetua a diminuição de receitas da Companhia. O tráfego só poderá aumentar harmonizando-se os interesses da camionagem com os dos caminhos de ferro.

O sr. Cardoso Leitão salientou, depois, terem sido feitas, ali, afirmações pelas quais se poderia inferir que o Governo procura maltratar a Companhia. A entidade Estapo não deve ser, ali, discutida sequer, pois está representada pelo conselho de administração. É assim, a este organismo e não ao Estado que os accionistas se deverão dirigir. Nenhum accionista poderá pensar que com o pedido de redução de impostos sobre tarifas vai receber dividendo. Os administradores da Companhia resolverão o assunto como melhor puderem — concluiu.

O problema dos transportes é estruturalmente nacional para cuja solução se deve procurar a colaboração de todos os valores, sem se olhar a ideias politicas, disse o major de engenharia sr. Plínio Silva.

Tem a palavra o eng.^o Plínio Silva, ex-director dos Caminhos de Ferro do Estado, o qual foi ouvido atentamente por toda a assembléa. Sauda o Presidente da Mesa e presta homenagem aos srs. eng. Vasconcelos Correia, Fausto de Figueiredo, dr. Rui Ulrich e dr. Sousa Gomes, da Administração da Companhia.

Dirigindo-se aos trabalhadores da Imprensa aos quais tem sempre prestado a sua amizade e onde lhe ligam gratas e inesquecíveis recordações, pede que reproduzam com cuidadosa fidelidade as suas palavras.

Há 8 anos, diz o orador, com sacrificio pessoal e apesar das instâncias de alguns administradores da C. P., não acedi em passar ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pois fui sempre escravo dos meus principios.

O problema dos transportes, afirmou, tem de ser apreciado em conjunto e disse, que sendo útil ligar as linhas do Estado ás da C. P., não havia que fazer arrendamento. Postas a concurso, aquelas linhas poderiam até ter caído em mãos de entidades pouco idóneas. Fazer a junção das três linhas, em vez de arrendamento, era a solução mais conveniente para baratear a exploração.

Há problemas estruturalmente nacionais, para cuja solução se deve procurar a colaboração de todos os valores, sem se olhar a ideias politicas. Nesse caso está o de transpostes. Naquela sala — disse — encontravam-se grandes figuras: técnicos, financeiros, homens de leis.

Preguntou:

— Se todos procurarmos trabalhar para facilitar ao Governo a solução do problema eu pergunto se não afirmamos, assim, o nosso patriotismo?

Prosseguindo, o sr. eng. Plínio Silva disse haver, em Portugal, a preocupação de tudo se exigir aos governos. O certo é, porém, que se não procura auxiliá-los, mas entrar a solução dos varios problemas. Ia, ali, para colaborar na solução dum que julga fundamental para o País.

Leu, ainda, sobre o caso um trecho dum trabalho do sr. tenente-coronel Carvaiho Teixeira, antigo ministro do Comércio, sobre as linhas de caminho de ferro do Estado e prestou, depois, homenagem aos engenheiros, que, após o contrato de arrendamento, ficaram ao serviço da C. P. e têm — disse — cumprido honradamente o seu dever.

Continuando disse que a ligação dos caminhos de ferro do Estado com a C. P. nunca foi um negócio, mas um problema da economia nacional. Assim o considerou o orador, quando ministro do Comércio. Os que fizeram o arrendamento das linhas do Estado tiveram um erro de visão. Em 1924-25, as receitas dos caminhos de ferro do Estado foram de 115.000 contos e não seria difficil, nas condições em que se fazia a exploração, que chegassem a 130.000; mas em 1927 foram apenas de 75.000 contos e daí até 1934 criou-se uma situação dolorosa, a que é preciso atender. Referia-se ao atraso das reparações em locomotivas e vagões, dizendo que das primeiras há 60 que precisam de ser reparadas. Acrescentou que os administradores precisam prover ao futuro, criando as reservas de material que os ponham a coberto de surpresas.

Como a hora vá adiantada — 20 — os trabalhos são interrompidos para continuarem às 21,30 horas, ficando o sr. eng. Plínio Silva com a palavra reservada.

Na sessão nocturna fôram preenchidas as três vagas dos corpos gerentes

Às 21,30 horas continuou a assembléa geral da C. P. prosseguindo o sr. engenheiro Pinto Silva a apreciar detida e proficientemente a situação da Companhia e dos caminhos de ferro.

O orador iniciou as suas considerações por abordar o problema da camionagem, cuja expansão, disse, o tem surpreendido, recordando diversas trocas de impressões sobre o assunto que teve com o sr. engenheiro Vasconcelos Correia. A seguir, manifestou a sua discordância quanto ao aumento de taxas de mercadorias e afirmou ser exagerado o tempo de paragem de alguns combóios em determinadas extensões, por dar o resultado da camionagem se adiantar áqueles e consequentemente, ocasionar-lhes prejuizos.

Com referência ás automotoras e automotrices fez o orador largas considerações, concluindo por julgar insuficientes aqueles sistemas.

Acêrca da colaboração do capital com o trabalho, expoz as suas opiniões, reforçando-as com uma frase do sr. dr. Oliveira Salazar: — «É necessário que o trabalho seja libertado do despotismo do dinheiro». Passando a abordar o capítulo referente a carvão e óleos, o sr. engenheiro Plínio Silva fez pormenorizadas descrições de ordem técnica. Referindo-se aos corpos gerentes, afirmou que a melhor maneira da sua missão dar bons rendimentos é entregarem-se somente aos problemas da C. P.

O sr. engenheiro Plínio Silva, que foi ouvido com grande interesse pela assembléa, recebeu uma colorosa salva de palmas dos accionistas.

O sr. Vasconcelos Correia, em réplica ao orador antecedente, disse que para bem se compreenderem os problemas da C. P. êles devem ser encarados de um modo geral. Discordou, depois, da acumulação de diversas funções por parte dos administradores. Sobre o arrendamento das linhas do

Estado, ainda em resposta ao sr. engenheiro Plínio Silva, não duvidou haver dito que esse negócio foi pouco vantajoso para a Companhia, mercê de circunstâncias ulteriores, que resumiu Dos horários, alguns prejudiciais, muito em especial no Sul e Sueste, defeniu-os segundo as condições do traçado e também através da reduzida população que os utiliza. Falou, a seguir, das automotoras, que a Companhia vai, em breve, utilizar, apreciando as suas vantagens imediatas. Afirmou ainda que este ano vai ser feita uma exploração aturada dos ramais para desenvolver a concorrência com a camionagem, o que foi solicitada ao Estado. Deu explicações pormenorizadas sobre o número de locomotivas em reparação e sobre consumo de carvão e óleos. E voltando de novo a falar da camionagem, sustentou que o que a Companhia pretende é harmonizar os interesses gerais, não descurando aqueles que lhe dizem respeito.

Ainda no que diz respeito a camionagem afirma que a Companhia intentou já montar carreiras de autocarros. Anuncia que vai ser feita este ano a primeira tentativa de camionagem nos ramais, de acordo com o Estado.

Refere-se à entrada do sr. eng. Carlos Santos para a Companhia com o fim de aproveitar as suas qualidades na especialidade da camionagem.

Confirma o número de locomotivas citado pelo eng.^o Plínio Silva.

Sobre a camionagem afirma estar de acordo com a sr. Plínio Silva.

Responde a outros pontos como o de automotoras.

E no fim é também aplaudido com uma salva de palmas pela assintência.

O sr. Vergílio da Fonseca refere-se a deficiências de horários e comodidades nos combóios, citando exemplos.

O sr. Vergílio da Fonseca definiu a sua função do Estado na C. P. como de observador, conforme a importância que a companhia tem na vida económica da Nação. A orientação do Estado, é a de libertar sobre a soma de transacções, sem se se importar com o método administrativo. No Sul e Sueste, a receita aumentou 7 contos enquanto a despesa passou para

300.000 escudos. Encarou, a seguir, a situação de desconforto em que se encontram os passageiros de muitas linhas.

O sr. presidente de conselho de Administração deu informações ao sr. Vergílio da Fonseca.

Falou, novamente, o sr. eng. Plínio da Silva, que reavivou algumas das considerações já anteriormente apresentadas, depois do que o sr. presidente deu por encerrada a discussão do relatório, na generalidade.

Foi posta à votação a moção do sr. Lucas Coelho dos Reis, que foi aprovada por maioria com algumas alterações; retirada a do sr. Levindo Alves, sobre a supressão de regalias aos oficiais do Exército e que ficou registada na acta, aprovada a do sr. eng. Lopes de Azevedo, sobre a nomeação duma comissão de conciliação e arbitragem para solução do caso C. P.-Drumond Castle e que ficou constituída pelos srs. dr. Armando Marques Guedes, dr. Pinto Gouveia e eng. Lopes de Azevedo.

Foram, também, aprovados o relatório e o parecer do Conselho Fiscal, ao qual ficou extensivo o voto de louvor proposto por este ao Conselho de Administração e uma comissão de fixação de honorários aos membros do Conselho de Administração, que ficou constituída pelos srs. dr. Bustorff Silva, dr. Sousa Gomes e dr. Abel de Andrade.

Por fim á 1 hora e 30 do dia seguinte foram eleitos os seguintes corpos gerentes:

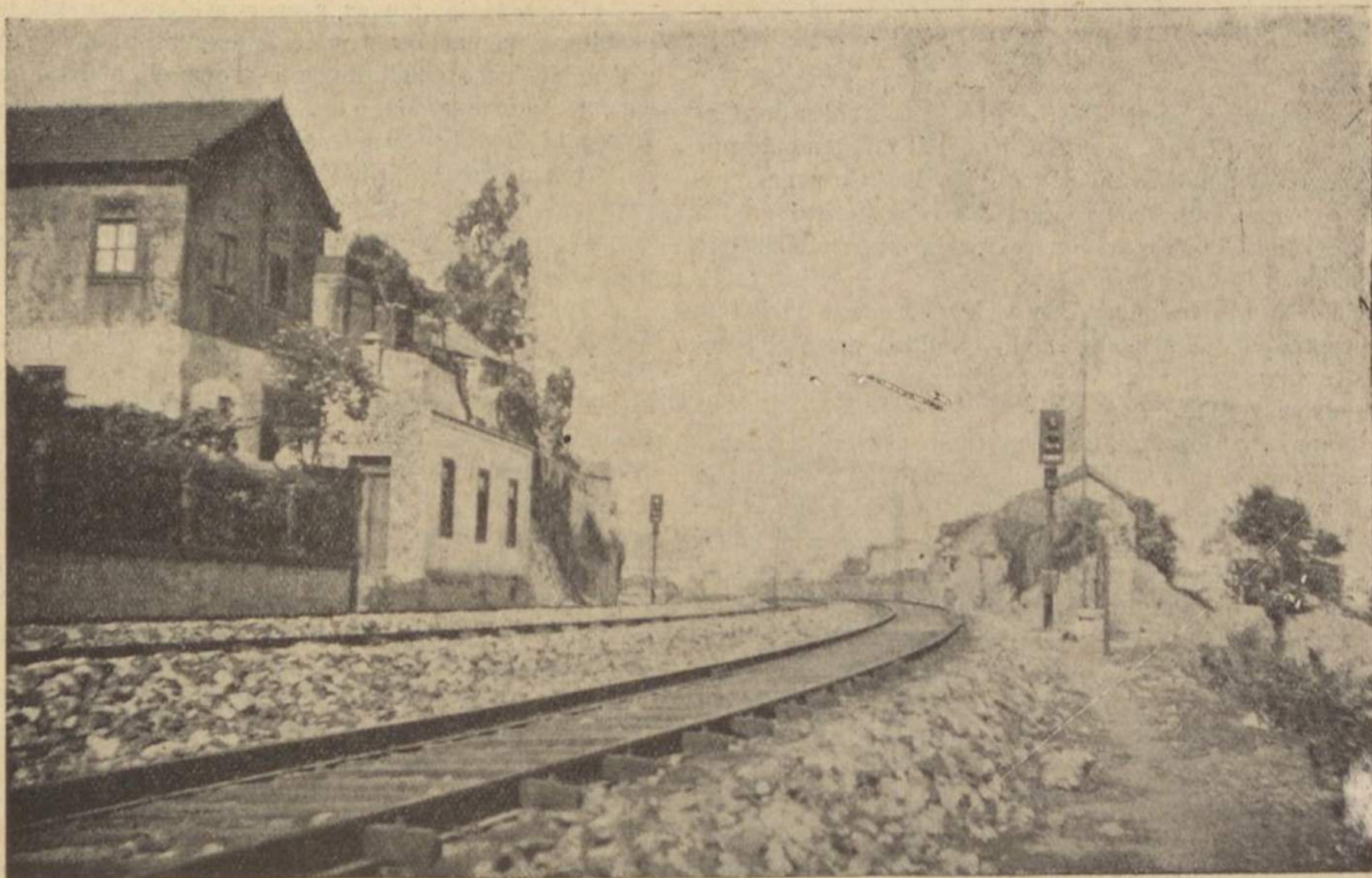
Conselho de Administração — António de Almeida Vasconcelos Correia, 1097 votos; Fausto Cardoso de Figueiredo, 1097 votos; e Joseph Deschamp, 1090.

Mesa da assembléa geral — Presidente, dr. António Judice Bustorff Silva, 1095 votos; vice-presidente, dr. António Alberto Bressane Leite Perry de Sousa Gomes, 1095 votos; secretários: dr. António Augusto do Amaral de Figueiredo, 1096; e José Parreira; vice-secretários: José Lucas Coelho dos Reis e José Rogelio Martins Alves, 1097 votos.

Conselho Fiscal — Dr. António Centeno, 1090 votos.

Também o sr. António Guerreiro Galo teve 4 votos para o Conselho Fiscal.

A sessão foi encerrada cerca das 2 horas, tendo sido aprovado um voto de louvor à Mesa.



CAMPANHÃ — Sinalização eléctrica



A Estação do Cais do Sodré

OS ANTIGOS COMBATENTES

DE

SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

REALIZARAM A SUA ANUNCIADA FESTA EM CASCAIS
COM UMA APOTEOSE DIGNA DO MAIOR ELOGIO POR
PARTE DAS AUTORIDADES E ENTIDADES PARTICULARES

P o r C A R L O S D ' O R N E L L A S

Mais uma vez os combatentes do B. S. C. F., levaram a efeito no dia 3 do corrente o anunciado almoço de confraternização e de saúde, no qual tomaram parte oficiais, sargentos, cabos e soldados, toda essa malta das trincheiras que nas terras longes da França, orgulhosamente, galhardamente, defenderam o nome heróico de Portugal.

Nessa festa íntima abraçaram-se todos os que viveram as horas trágicas da Guerra, todos os que sofreram, todos os que derramaram o seu sangue pela sagrada causa da independência, da justiça e da humanidade. Abraça todos porque a Guerra dura e violenta, foi igual para todos, assim como o foram os que nessas horas de saúde, sofridas no exílio esperavam as horas de esperança, e de vitória.

Faltaram unicamente os mortos, mas esses, lápides mutiladas, estavam presentes na lembrança e nos corações de todos nós.

Os componentes desse glorioso Batalhão, que tanto serviços tem prestado à Pátria, encontraram-se firmes, sentindo junto do seu antigo comandante e hoje grande amigo e companheiro, homem de uma só fé, glorioso cabo de guerra.

O coronel-tirocinado Raul Esteves foi ontem e é hoje o mesmo, é nosso, como tivemos ocasião de apreciar.

Sei lá se amanhã, nesta luta constante de interesses em que toda a Europa se encontra envolvida, teremos que o acompanhar de novo se a Pátria necessitar outra vez de nós!

Tivemos a impressão que eramos outra vez soldados, é, a lembrança de uma nova guerra atordoadora e macabra, que não detem os homens e os políticos nas suas ambições desenfreadas, quebrou-nos por momentos, lembrando que os nossos filhos teriam a mesma sorte dos pais que têm que mendigar o pão de cada dia, ainda que tenham essa triste pensão da Cruz de Guerra.

Nêste banquete parecia lutar-se contra a Guerra e parece que os olhares se cruzaram e combinaram manifestar-se o mais possível contra essa burla miserável.

Sáimos de Cascais, como verdadeiros soldados da Paz.

De Lisboa a Cascais são 26 quilómetros da linha férrea eléctrica, pertença da Sociedade Estoril.

O trajecto é bonito. As frequentes praias pe-

quenas com os seus vistosos areais dão-nos uma incomparável manifestação de beleza.

Nesta linha de encontro o trajecto é cheio de surpresas.

Aparece-nos, como de surpresa o Mosteiro dos Jerónimos, o monumento mais notável de Lisboa e de seguida o monumento em estilo manuelino ao grande vice-rei da Índia D. Afonso de Albuquerque. A torre de Belém, maravilhoso monumento com a sua torre original que serviu de prisão do Estado a alguns elementos políticos como D. Rodrigo da Cunha, admirador da política de D. António Prior do Crato; Duque de Caminha, também prisioneiro em 1641; Marquês de Vila Real; Arcebispo de Braga; Conde de Vale de Reis e Matias de Albuquerque, foi construída no meio das ondas, mas está hoje na ponta de uma língua de areia, que as águas para ali tem empurrado. A sua construção foi projectada por el-rei D. João II, porém coube a D. Manuel a glória de a concluir na mesma época em que edificou o Convento de Belém.

De momento a momento surpreende-nos a beleza da linda vista de ambos os lados que possui a linha Cais do Sodré-Cascais.

Aparece-nos a descoberto a Bateria do Bom Sucesso, construída em 1780 por Vallerce, que liga a Torre de Belém por uma bateria corrida.

A 12 quilómetros do ponto de partida temos Caxias com o seu forte denominado Forte de S. Bruno, construído sobre os rochedos, no reinado de D. Afonso VI, em 1660. No antigo Palácio Real está instalado o Campo Entrincheirado, antigo edifício mandado edificar pelo Infante D. Francisco, filho de D. Pedro II, e concluído por D. Pedro III.

Paço de Arcos tem de notável a Escola de Torpedos Fixos, construída em 1885 no antigo fortin de S. Pedro, seguindo-se-lhe S. Julião da Barra, velha fortaleza de prisões medonhas, que já por várias vezes estiveram cheias de mártires da política. Este velho Castelo, hoje desartilhado, abrigou como prisioneiros o General Gomes Freire de Andrade que ali esteve detido como conspirador liberal e só saiu para ser executado em 18 de Outubro de 1817.

Segue-se Cai-Água que nos aparece com o seu velho forte, junto à praia e logo surgem os Estoris, êsses Estoris cheios de beleza e de encanto, com seus perfumados jardins, com as suas moderníssimas construções, que os tornam uma maravilha entre as maravilhas.

Dois minutos mais, entra-se em Cascais, a única na linha preferida pela antiga sociedade elegante, com a sua elegante praia Cascais, uma vez e muitas vezes mais!...

Lavada de ares é considerada um pôrto de

mar de primeira classe e a isso se deve as suas propriedades e o seu engrandecimento.

Possui dois fortes castelos, baterias de praça e marinha e várias outras fortificações que protegem a entrada da Barra de Lisboa.

Consta que foi povoação do tempo dos romanos chamando-se então Cascale. El-rei D. Afonso Henriques deu-lhe primeiramente foral, e concedeu-lhe foral novo, em 1514, el-rei D. Manuel. Atacada em 1580 pelo Duque de Alba que entrou na praça à traição, defendeu Cascais D. Diogo de Menezes que fez uma defeza heróica dum das fortalezas e foi degolado no meio da praça às ordens dum cruel e miserável general espanhol.

A PARTIDA DO CAIS DO SODRÉ

Antes da partida, já às 9,30 horas, juntavam-se os combatentes em pequenos grupos, relembrando o tempo que passaram na Guerra.

Ali se avistaram perto de 250 camaradas vindos de todos os pontos do paiz, que não eram vistos



O comboio especial que transp...



Grupo oficial dos combatentes do antigo Batalhão de

desde a desmobilização e que agora de novo mataram saúdes. A confraternização entre todos os componentes do velho Batalhão foi digna de registo, vendo-se abraçar oficiais e soldados, todos camaradas, todos amigos.

Um comboio engalanado com bandeiras e levando na frente da automotora um lindo e vistoso quadro em flôres naturais onde foi bordada a nossa Cruz de Guerra e as palavras «Sempre Fixe», divisa eterna que honra essa unidade pois os seus componentes são duma «fixeja» inexcédível, saí do Cais do Sodré às 11,35, depois de ser feito o toque de «unir» e depois «avançar».

Três vistosas carruagens que a gentileza da Sociedade Estoril pôs à disposição dos combatentes partem velozmente.

A CHEGADA A CASCAIS

Cascais, às 12 horas e 5 minutos, hora a que chegou o comboio especial, aguardava com ansiedade os seus antigos soldados.

Na gare eram aguardados pela Comissão

Administrativa da Câmara com o seu presidente sr. capitão António Cardoso; Comissão de recepção; Comissão de Propaganda; Oficiais do Grupo de Defesa Movel da Costa; Comissão de Iniciativa e Turismo; Bombeiros Voluntários com o seu estandarte; Grupo Desportivo e Dramático de Cascais; Sociedade Musical de Cascais; Delegação dos Combatentes da Grande Guerra de Oeiras; Escola Oficial Latino Coelho; Escola dos Filhos dos Combatentes da Grande Guerra de Oeiras; Escola Conde de Ferreira com o seu professor sr. Francisco Cruz; etc., etc..

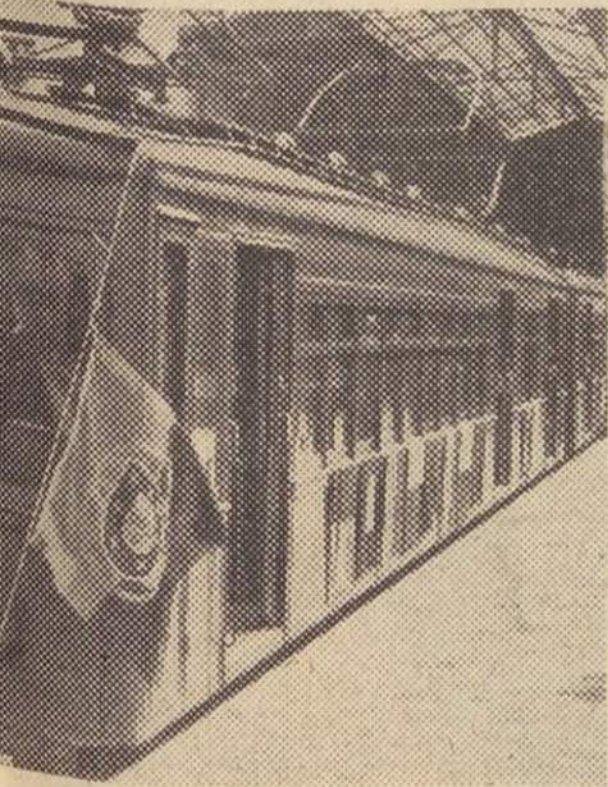
O povo apinhava a gare e no ar rebentavam os foguetes e morteiros.

A comissão de recepção recebeu na gare os convidados tendo o nosso querido amigo, sr. Ventura Abrantes, presidente da Comissão de Propaganda de Cascais apresentado os cumprimentos ao sr. Coronel Raul Esteves.

De seguida foi organizado o cortejo que abriu com a banda de Sapadores de Caminho de Ferro comandada pelo seu chefe tenente Armando Fernandes, que se dirigiu ao monumento aos Mortos da Grande Guerra, no jardim Visconde da Luz, onde foram depostos ramos de flôres e uma grande corôa de flôres naturais, com as armas do Batalhão, rematadas pela divisa popular que os acompanhou a França — «Sempre Fixe», e que ficou sendo a divisa do Batalhão, hoje Regimento.

Uma vez ali o sr. coronel Raul Esteves lembrou aqueles que tombaram nos campos da batalha e, especialmente, os que pertenceram ao Batalhão, e pediu, para a memória de todos, dois minutos de silêncio. Neste momento, toda aquela multidão, a que emprestava desusada animação a presença das senhoras de Cascais, muitas delas já cobertas de cabelos brancos, e que tiveram a honra de ser as madrinhas dos nossos soldados, guardou, religiosamente, aquele silêncio, entrecortado por lágrimas sentidas dos que mais de perto viveram a Grande Guerra. Após os dois minutos de silêncio, a banda do Regimento de S. C. F. tocou a «Portuguesa».

Após êsse religioso silêncio o capitão Cardoso, presidente da Câmara, em nome de Cascais, num eloquente improviso, pôs em relêvo as belezas da vila de Cascais, forte empório do nosso turismo, recordando a acção brilhante dos nossos soldados e o esforço colonizador dos portugueses em todos os cantos do mundo, e citou o Brasil como o arco do Triunfo do seu génio colonizador. Dissertou sobre as campanhas de África, lembrou Mousinho e os seus companheiros, os heróis da Flandres e os do «Augusto de Castilho» e terminou por exortar todos os portugueses a amarem a Mãe-Pátria, prosse-



Orlou os combatentes a Cascais



dores de Caminhos de Ferro com o coronel Raul Esteves

(Cliché Salgado)

guindo na manutenção e progresso do nosso Império Colonial.

Lembrou ainda grandes figuras guerreiras do nosso Império Colonial, salientando Aires d'Ornellas, Paiva Couceiro, Gomes da Costa e tantos outros.

Seguidamente, historiou a acção e a bravura do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro em terras da Flandres, terminando por exortar os portugueses de hoje a fazerem respeitar, através de tôdas as vicissitudes, o nosso Império Colonial.

Em nome da Delegação de Oeiras da Liga dos Combatentes da Grande Guerra falou o sr. Fernando Araújo Alegria que leu o seguinte:

Após 18 anos, pisam de novo este torrão sagrado de Cascais, os antigos combatentes da G. G. que fizeram parte do glorioso Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, unidade que se impôs de tal maneira em campanha na defesa sagrada do Direito e da Justiça que as suas Ordens de Serviço registam constantes louvores dos Comandos Aliados e do C. E. P., dando motivo a que o Governo da República a condecorasse com a mais alta comenda do nosso Exército — a medalha da Ordem da Torre Espada do Valor, Lealdade e Mérito, atestando assim o valor e heroicidade nunca desmerecidas dos serranos de Portugal.

Como combatente e como secretário da Delegação de Oeiras da L. C. G. G. e ainda como português é-me grato apresentar-vos as primeiras saudações dos associados do nosso Núcleo.

Tarefa ingrata e árdua foi a acção do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, pode mesmo, desculpem-me V. Ex.^{as} o termo, classificar-se de heroica e com isso devem sentir-se satisfeitos a população desta linda terra e as gentis senhoras (portuguesas como nós), que religiosamente confeccionaram o Guião do imortal «Sempre Fixe» do comando dessa grande figura de soldado, o ex.^{mo} sr. coronel Raul Esteves.

Como recordar é viver, eu dir-vos-ei senhores que me escutam que em cada peito dos antigos combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, existe uma ferida que goteja sangue a todos os instantes. Ela é provocada pela saudade dos camaradas queridos que em terras tão distantes caíram a seu lado para sempre, dando-nos o nobre exemplo do Dever e do Amor pela nossa querida Pátria. Para esses vão as nossas derradeiras homenagens.

O coronel Raul Esteves agradeceu o amorável acolhimento que Cascais prestara áquelas três centenas de combatentes, dizendo que todos os ho-



O cortejo em marcha



Tenente António Cardoso

presidente da Câmara Municipal e administrador de Casca's

mens que se bateram na Guerra devem sempre conservar-se unidos, para a defesa e o serviço da Pátria.

O CHEFE DO ESTADO PASSOU REVISTA AOS ANTIGOS COMBATENTES

O cortejo atravessou depois a vila, dirigindo-se à cidadela, onde todos alinharam, formando por companhias, tendo à frente, sucessivamente, o coronel Raul Esteves, o seu estado maior da França, os restantes oficiais e os subalternos e praças.

Aí, prestaram homenagem ao Chefe do Estado. Esta cerimónia foi deveras impressionante. Aquelas centenas de homens, de tôdas as categorias sociais, voltaram a formar, na parada do quartel, por companhias, tal como da sua partida para França, e com os mesmos comandantes. O sr. coronel Raul Esteves, acompanhado do sr. capitão Silva Costa, foi cumprimentar o Chefe do Estado que pouco depois desceu à parada. Um clarim improvisado tocou a sentido, a anunciar a presença do Chefe do Estado, que se dirigiu ao sr. coronel Raul Esteves, a quem abraçou e dirigiu palavras de saudação para aqueles que, na vida civil, continuam a alimentar o mesmo espírito de camaradagem que os guiou nas fileiras.

O sr. coronel Raul Esteves dirigiu ao Chefe do Estado as seguintes palavras:

— Sr. general Carmona, êstes homens que aqui estão, oficiais, sargentos, cabos e soldados, numa comunhão admirável, quizeram vir em romagem à terra que os viu partir com tantos camaradas que não voltaram. E não podiam deixar de cumprir o grato dever de vir saudar quem tão nobre e patrio-



Fausto de Figueiredo
Um dos directores da Sociedade Estoril

ticamente chefia a Nação, como militar e cidadão exemplar que é. Certo de que interpreto o sentir de todos, gritarei: — «Viva o sr. general Carmona!».

Todos os combatentes e as centenas de pessoas que acorreram à cidadela corresponderam a êste «viva», que foi rematado por salvas de palmas.

Em seguida, o Chefe do Estado passou revista aos combatentes, que abandonaram a cidadela de Cascais depois de desfilar pela sua frente.

O cortejo dirigiu-se em seguida para a Rua do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que estava vistosamente engalanada. O sr. capitão Bastos fez a chamada dos mortos do Batalhão em terras de França, e os seus nomes obtinham a resposta de — Presente — soltada por todos os combatentes, em muitos dos quais rolavam lágrimas de saudade.

Eis os mortos:

- 1.º cabo fogueiro n.º 227, José Afonso.
- 2.º cabo n.º 222, Francisco Rodrigues Coelho.
- Soldado n.º 98, Joaquim Rogado Borges.
- Soldado n.º 106, Francisco Dias Figueira.
- Soldado n.º 10, Júlio Timótio.
- Soldado n.º 398, Hermenegildo Ferreira.
- 1.º cabo n.º 23, Laurindo Bernardo.
- Soldado n.º 122, Adriano Joaquim Cartaxo.
- Soldado n.º 159, Francisco Dias.
- Soldado n.º 349, Domingos Janeiro.
- 1.º cabo n.º 196, Vasco Rui de Andrade Costa.
- Soldado n.º 210, Felismino de Almeida,
- Soldado n.º 269, Manuel Pereira.
- Soldado n.º 276, Adriano da Fonseca.
- 1.º cabo n.º 450, Fernando de Courtils Cifka.

Soldado n.º 24, Raul Mário de Oliveira.
Soldado n.º 68, Manuel Domingos.

A banda voltou a executar o Hino Nacional.

UM GRANDIOSO BANQUETE DE CONFRATERNIZAÇÃO

O cortejo deslocou-se, depois, para a séde do Sporting Club de Cascais, onde foi servido um magnifico banquete, presidido pelo sr. coronel Raul Esteves, que tinha à sua direita, o sr. coronel Vaz Coelho, actual comandante do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, major Joaquim Abranches, engenheiro Almeida Graça e 1.º tenente Ferreira David e, à esquerda, o sr. engenheiro Leal de Faria, reverendo dr. Avelino de Figueiredo, antigo capelão que acompanhou os Sapadores à Flandres, major médico Avelar Amado e dr. Ferreira Deusdado.

O almôço decorreu no meio da maior animação. Alguns dos criados que serviram o almôço ostentavam as suas condecorações e, entre estes, o velho Romero, que apresentava um bonito friso de veneras.

Aos brindes falou em primeiro lugar o tenente Vaz Bandeira, da Comissão Organizadora da festa, figura inclita de trabalhador que proferiu o seguinte discurso:

Presados Camaradas combatentes: — Em nome da Comissão Organizadora desta festa saúdo todos os companheiros aqui reunidos e confesso-me, em nome da mesma comissão satisfeito pelo bom êxito obtido nesta confraternização onde reina a Ordem e a Disciplina, dois dos factores importantes para poderem vencer todas as organizações de carácter civil e patriótico.

Dentro das nossas possibilidades de trabalho fizemos quanto nos era possível para conseguir levar a cabo esta grandiosa festa, cheia de simpatia, cheia de sentimento e cheia de nobresa, conseguindo reunir mais de duzentos e trinta combatentes que galhardamente marcaram uma posição, quando, em terra estrangeira defendiam o bom nome de Portugal,

Deixem os meus presados camaradas que eu levante uma ponta de vaidade pelo bom acolhimento que tivemos por parte dos que sabem o que é necessário fazer para bem colocar aqueles que bem intencionados pretendem a união da família portuguesa.

Através de todas as dificuldades marcamos a nossa posição, cren-



O Chefe do Estado saudado pelo filho de um combatente

tes que bem sabemos orientar os trabalhos para uma garantia futura e conjugação de ideias que só nos podem trazer benefícios e nunca desgostos que em geral nenhum resultado dão para aqueles que trabalham com honestidade.

As poucas dificuldades que tivemos são contrabalançadas com fortes demonstrações de amizade que já mais podemos esquecer e das quais temos fatalmente que comunicar aqui.

À Ex.^{ma} Direcção da Sociedade Estoril, a quem endereçamos os nossos respeitosos cumprimentos e agradecimentos, pela gentileza da cedência de um combóio especial que nos conduziu a esta Vila de Cascaes; O Conselho de Administração e Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que tão gentilmente acederam aos desejos da Comissão; A Comissão de Iniciativa de Turismo de Cascaes pelos seus incansáveis serviços de propaganda para a recepção grandiosa onde colaboraram as Ex.^{mas} Damas por nós todos conhecidas como madrinhas de guerra; As organizações particulares que sempre têm demonstrado uma grande simpatia pelo nosso batalhão, e a todos os organismos que se torna difícil enumerar neste momento.

Não podemos esquecer a figura simpática do presidente da nossa Comissão Ex.^{mo} Sr. Raul Esteves, brioso militar a quem se deve uma parcela grande da organização da nossa festa assim como não podemos esquecer a imprensa, esse baluarte importante do progresso,

me a minha admiração pelas altas qualidades de Caracter e de Bondade de V. Ex.^a perante as quais me curvo respeitosamente ao mesmo tempo que procuro num reflexo o «struggle for life» que me guiará na vida.

Eu admiro em V. Ex.^a a inflexibilidade do caracter — «diamante que risca todas as demais pedras preciosas», do seu apuro moral, da sua conduta irrepreensível com tanto mais sinceridade quanto maior é a diferença que o meu pensamento e a minha consciência me dizem afastado de V. Ex.^a na escala social. À incomensurável generosidade de V. Ex.^a confio a benevolência que necessito para as minhas palavras para melhor poder, em linguagem pobre de tudo, menos de sinceridade, afirmar o principio da admiração que sinto por tudo quanto é justo e nobre.

Nunca falei com V. Ex.^a e, contudo, eu sinto intimamente os seus conselhos bondosos a guiarem-me na vida.

Êsses conselhos, sr. Comandante, vem da conduta exemplaríssima de V. Ex.^a, chefe de família amantíssimo e de grande cidadão de Portugal!

A figura veneranda de V. Ex.^a traz a esta reunião a maior honra que podia ser-nos permitida.

Para todos quantos aqui estão em plena comunhão de pensamento pelo respeito devido ao seu querido comandante, eu estou certo, a comparencia de V. Ex.^a a esta festa é considerada na história glo-



Grupo de oficiais de Sapadores de Caminhos de Ferro a maioria dos quais fez parte do antigo Batalhão que esteve na Guerra

necessário sempre para o bom êxito de qualquer organização e em especial não podemos esquecer a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que coadjuvou a nossa Comissão de uma forma carinhosa e simpática.

Para finalizar cumprimos a nossa missão e desejamos a todos saudar, mesmo aqueles que por motivos vários não puderam aqui comparecer, desejando a todos a felicidade e os desejos de que no próximo ano possamos reunir num outro banquete onde se reünam maior número de combatentes daqueles que souberam como nós, marchar e Vencer.

O sr. Pedro de Freitas executou no seu clarim uma canção de Guerra, trazendo áquele ambiente de alegria, a saudade.

Seguiu-se o soldado Adriano Monteiro, que disse:

Meus senhores: — Em meu nome pessoal, no dos soldados que me acompanharam à França e no da Comissão organizadora desta reunião, saúdo respeitosamente o nosso ilustre Comandante e a todos os srs. oficiais, saudação que envolve e no mesmo tom de sinceridade a todas as praças do B. S. C. F. aqui reunidas.

Senhor Comandante: Permita V. Ex.^a a um dos mais humildes soldados da unidade que é honra e glória do seu comandante, que afir-

riosa do B. S. C. F. uma das suas mais lindas páginas. É difícil, meu Comandante, congraçar, nesta época de feróz egoísmo, de modo tão exuberante como o que marca esta reunião, uma família assim numerosa sem haver o prestígio de alguém que comande êsse movimento.

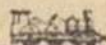
Êsse prestígio existe na pessoa de V. Ex.^a e, de tal modo se afirma que nem os credos políticos ou outros que, fatalmente, são diversos em tantos homens, conseguiram barrar-nos o caminho para esta reunião grandiosa e significativa no momento solene que passa. Ela marca o caminho de um triunfo seguro nas nossas aspirações do bem comum por uma paz que perdure, da família portuguesa, que nos levará à glória resplandecente dum Portugal mais lindo ainda! É longo êsse caminho, escabroso às vezes, íngreme de mais para o nosso arcaboço. Mas, a indomável força de vontade de todos nós saberá vencer e chegar até ao fim!

Estou certo, meu Comandante, que V. Ex.^a está contente. Leio no íntimo de V. Ex.^a a alegria de vêr aqui respeitoso e sempre disciplinado o Batalhão que foi a França. Essa alegria é comunicativa. Sinto-la todos, vivemos momentos felizes numa disposição de espírito em que eu desejaria viver sempre. Alegria tão intensa ela é que eu traçara estas ligeiras considerações sob a influência dessa força oculta que move e faz vibrar todo o nosso íntimo.

Creio, dêste modo e, dentro das possibilidades que a minha humilde situação de soldado da guerra me oferecem, ter dito um pouco do

Engenheiro FERNANDO DE SOUSA

Partiu no Sud-Express do dia 1 do corrente para Itália onde tenciona demorar-se até fins do corrente mês, o nosso presado director Engenheiro Fernando de Souza.



CAMINHOS DE FERRO

O sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações assinou um decreto onde se diz que compete à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, por despacho do titular daquela pasta, efectuar liquidações e pagamentos emergentes de obras de construção ou de reparação das antigas linhas dos Caminhos de Ferro do Estado, anteriores ao seu arrendamento à C. P.; da exploração das mesmas; de indemnizações por falta de cumprimento dos respectivos contratos de construção e reparação, assim como quaisquer liquidações e pagamentos relacionados com estes contratos.

Muito que, em nome da Justiça imanente, deve dizer-se do significado desta festa.

Desejo, também, recordar o meu ilustre comandante de Companhia, o Sr. Garção. Não me esqueceu mais a maneira gentilíssima como Sua Ex.^a tratou sempre os seus soldados e, nomeadamente, o 177 que o saúda.

Dito isto quero, ainda, num amplexo de sincera camaradagem manifestar a todos o meu contentamento por me vêr junto daqueles que, vencendo as maiores dificuldades, relegaram a segundo plano os interesses de toda a ordem e até o convívio dos seus para cumprirem o mais sagrado dever de cidadãos marchando para a guerra!

Meus Senhores:

A brevidade é a alma do espírito. Quanto menos palavras mais valor tem as orações, disse Lutero. Mas, qual de nós poderá ser breve numa oração ao encontrar-se na frente de tantos companheiros da guerra após 17 anos de ausência?

Permita-se, pois, que exteriorise a alegria que vai na minha alma que vibra neste momento solene de entusiasmo, certo como estou que é nobre esse entusiasmo, porque enriquece e embeleza a nossa vida conservando a juventude até à velhice.

Quando a banda regimental executou a «Madelon», o entusiasmo penetrou em todos os corações e a heróica canção foi acompanhada por todos os presentes, que a cantaram com grande animação.

(Continúa no próximo número)

FOTOGRAFIAS DO BANQUETE

No tamanho de 0,18x0,24 podem ser adquiridas nesta administração, ao preço de 7\$50, ou 10\$00 (incluindo porte de correio), qualquer fotografia do banquete ou de outro assunto da festa do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Uma simpática instituição

A estância termal de Mont-Doré em Puy de Dome, conta em todos os países muitos admiradores, não só das suas belezas naturais da linda região de Auvergne, como das modelares instalações do seu famoso «Estabelecimento Termal»:

Mont-Doré passa com justa razão por ter o maior e melhor Estabelecimento Termal, para o tratamento das vias respiratórias.

Realmente o magnífico edifício onde estão instalados os mais modernos processos para esses tratamentos, impõe-se, não só pela sua grandeza e modernismo, como pelas suas benéficas águas medicinais, que hoje são também conhecidas, como o cognome de *Providência dos Asmáticos*.

Foi com o fim dos frequentadores da famosa estância se relacionarem e intensificarem amizades durante a sua permanência nestas termas, que se creou a Associação denominada *Les Amis du Mont-Doré*, que tem a sua sede durante o inverno em Paris, e durante o verão em Mont-Doré.

Esta instituição, conta já com numerosos sócios, tanto franceses como estrangeiros, e entre estes, muitos dos portugueses que frequentam as termas de Auvergne.

A cotisação é apenas de 10 francos anuais, importância insignificante, relativa às vantagens que oferece aos seus associados e famílias.

Os portugueses que desejarem inscrever-se como socios de «*Les Amis du Mont-Doré*» podem enviar a sua adesão a Mr. M. Barraut, secretário geral da Associação, durante o inverno para Paris, 68, Faubourg St. Honoré, e no verão, de Maio o Setembro, ao Estabelecimento Termal de Mont-Doré.

Os quotidianos portugueses deram há dias a notícia de que a Associação «*Les Amis du Mont-Doré*» realizou nos luxuosos Salões do Claridge de Paris, uma encantadora *soirée* em homenagem aos gaseados da guerra.

A festa foi iniciada por Mr. José Germain, que numa bela palestra explicou à numerosa assistência o significado do festival que aí se realizou. Este interessante discurso, foi radiofundido.

Em seguida os conhecidos artistas Colline, Max Regnier, Gea Pommel, Lily Laskine e outros que tomaram parte nesta festa encantaram a assistência que era numerosa e distinta, e entre a qual se notava Mr. Blaisot, deputado e antigo ministro e actual Presidente do Comité d'Action de l'Oeuvre de Gazés de Guerre, o General Mordacq, professor Fernand Bezançon, Coronel Raynal, e muitas outras pessoas em destaque, tanto dos meios militares como civis, dando uma interessantíssima nota, gentis senhoras que em grande número concorreram às salas de Claridge.

A linda festa que a todos encantou, terminou com um animado baile, manifestando toda a assistência a sua alegria e satisfação aos membros de «*Les Amis du Mont-Doré*» por lhes terem proporcionado uma noite agradável, e por poderem cooperar numa obra de beneficência e de tão alto sentimento patriótico.



I M P R E N S A

Recebemos de Madrid e agradecemos, o n.º 1, referido aos meses de Abril e Maio, da excelente revista ferroviária M. Z. A. perfeitamente apresentada e cujo propósito é o de se pôr em contacto com o público utilitário dos Caminhos de Ferro, pelo que lhe dá a conhecer profusamente e de maneira amena e muito agradável as belezas do país visinho, além das facilidades facultadas para o efeito.

Desejando ao novo colega que atinja os fins em vista apresentamos-lhe as nossas sinceras saudações.

LINHAS ESTRANGEIRAS

BRASIL Prosseguem activamente os trabalhos de assentamento dos trilhos desta Estrada, de Leopoldo Bulhões até Annapolis na estrada de ferro de Goyaz.

Espera-se que ainda este mês os primeiros comboios transponham o trecho que vai até ao ribeirão das Antas.

— Foram aprovados os projectos e orçamentos para execução das seguintes obras da Via Férrea do Rio Grande do Sul:

Construção de uma casa para moradia do guarda-chaves da estação de S. Pedro;

Instalação hidráulica na estação de Cacequy, na linha de Santa Maria a Uruguayana, compreendendo as obras constantes dos referidos projectos e orçamentos;

Construção de uma casa para moradia do guarda-chaves da estação na linha de Santa Maria a (Marcelino Ramos);

Novos desvios, casas para moradia do encarregado e do guarda-chaves e armazem para mercadoria na parada São Martim da linha de Cacequy a Rio Grande.

Construção de um desvio de cruzamento com casas para moradia do encarregado e do guarda-chaves da parada existente no ramal de Entroncamento a Sta. Anna, inclusive instalações telegráficas e telefónicas; Construção de um pontilhão em arco de 4,00 de vão livre em cimento armado no ramal de Entroncamento a Sant'Anna;

Ampliação do armazem da estação de Erechim da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos e instalações sanitárias em 22 casas de operários na estação Eng. Ivo Ribeiro, no km. 458 + 554, da linha de Cacequy a Rio Grande.

— Inaugurou-se a Estação de Florália, no trecho do ramal de Santa Bárbara.

A referida estação é a primeira do prolongamento, em direcção a S. José da Lagôa, construída na margem esquerda da linha férrea e com instalação de luz eléctrica. A sua posição quilométrica é a de 680,876, na altitude de 645 metros. Tem um desvio de 282 metros com triângulo de reversão.

A caixa de água da estação tem capacidade para 26.000 litros e é toda de cimento armado.

EST. DOS UNIDOS Acaba de ser construída nos Estados Unidos da América do Norte uma nova locomotiva de forma absolutamente aerodinâmica.

A sua estrutura, especialmente estudada para diminuir a resistência do ar, consegue levar esse efeito a cerca de 35 % quando caminha à velocidade de 150 quilómetros à hora.

Desenvolve uma potência superior a 4.000 cavalos-vapor e já está ao serviço na *New-York Central Railroad*, onde, contudo, praticamente trabalha a menor velocidade do que a média supra indicada.

— A Companhia «Boston and Maine» acaba de adquirir uma automotora aerodinâmica ligeira, construída inteiramente em aço e com uma capacidade para 140 passageiros, a qual dentro em breve será posta ao serviço.

O novo comboio leva um motor Diesel, marca Winton, de 600 H. P. a 2 tempos e de 8 cilindros.

Por autonomia com a sua congénere alemã, chama-se há «O voador Yankee».

Este comboio é igualmente composto por 3 unidades articuladas e tem instalado um *bar*, compartimento para a equipagem, calefacção a vapor (?!) e um compartimento de observação no extremo posterior da composição.

Mede 60 metros de comprimento e pesa 97 toneladas em ordem de marcha, a qual se propõe ser de 180 quilómetros à hora.

SUIÇA Os transportes internacionais regem-se pelo Convénio de Berna o qual consta de duas partes, uma referida a viajantes e outra a passageiros.

O convénio de mercadorias aplica-se a 26 países, com jurisdição total em 255.403 quilómetros, dos quais correspondem 254.565 a caminhos de ferro e o resto a empresas de automóveis e de navegação.

— A rede ferroviária da Suíça é de 5.820 quilómetros, dos quais 4.100 electrificados. As suas estradas de ferro, cujo capital total é de 3 biliões de francos (suíços), dispõe de 1.400 locomotivas e 1.500 automotoras.

Há capacidade nos seus vagões para 350.000 passageiros e os seus furgões de carga podem transportar 280.000 toneladas.

Conta a Suíça actualmente 115.451 veículos movidos a motor, sendo 66.310 automóveis particulares e 1.273 «omnibus», 18,258 camiões, e 31,434 motocicletas.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

EXTENSÃO MUNDIAL DAS LINHAS FÉRREAS

Com a devida vénia reproduzimos da excelente revista «Camino de Hierro» os curiosos dados estatísticos que seguem:

EUROPA:

Total em quilómetros

Albania	3.301
Alemanha	58.630
Áustria	7.101
Bélgica	11.269
Bulgária	2.628
Checo-Eslováquia . .	14.300
Dinamarca	5.004
Espanha	18.200
Estónia	1.430
França	53.868
Finlândia	7.235
Grécia	3.209
Holanda	3.687
Hungria	9.581
Inglaterra	39.262
Itália	20.998
Jugo-Eslávia	10.134
Letónia	2.831
Lituania	3.134
Luxemburgo	541
Malta, Man, Jersey, etc.	112
Noruega	3.481
Polónia	20.647
PORTUGAL	3.500
Rumania	11.967
Rússia	77.032
Suécia	16.720
Suíça	5.772
Túrcia	5.695

ÁSIA:

Ásia Menor, Síria, etc.	6.203
Ceilo	1.450
China	11.530
Cochinchina	2.410
Estados Malaios . . .	2.025
Filipinas	1.387
Índia	61.588
Índia Holandesa . . .	3.805
ÍNDIA PORTUGUESA . .	87
Japão, Corêa, etc. . .	21.098
Irak	1.206
Palestina	1.120
Pérsia	764
Pondichery	95
Rússia Central e Sibéria	16.392
Sião	3.078

ÁFRICA:

Argélia	4.700
Colónias francesas016
COL. ^{as} PORTUGUESAS .	2.063
Congo Belga	2.980
Egipto	4.500
Marrocos	2.530
Outras colónias inglesas	13.361
Sudão	2.990
Tunísia	2.106
União Sul Africana . .	19.730

AMÉRICA:

Argentina	37.840
Barbaros	801
Brasil	32.291
Bolívia	2.423
Canadá	64.523
Chile	8.680
Colombia	1.681
Costa Rica	1.086
Cuba	6.003
Equador	1.050
Estados Unidos . . .	403.891
Guatemala	1.102
Guaianas	301
Haíti	280
Honduras	1.308
Jamaica	340
Martínica	299
México	26.841
Nicarágua	324
Panamá	786
Paraguai	499
Perú	3.350
Pôrto Rico	550
Salvador	415
S. Domingo	657
Terra Nova	1.538
Trindade	278
Uruguai	2.678
Venezuela	1.070

OCEANIA:

Austrália	43.169
Nova Zelândia	5.240

RESUMOS

Europa	412.508
Ásia	132.778
África	60.979
América	600.705
Oceania	48.260
Total geral	1.255.230

CAMINHOS DE FERRO NACIONAIS

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de colaboração com a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, levou a efeito grandes obras e melhoramentos na estação ferroviária de Caíde, constituídas por um novo cais coberto, construção de uma nova linha, renovação das existentes, um pequeno cais descoberto para descarga de viaturas, calcetamento do pátio exterior.

Foram abertas à exploração, no dia 25 do passado mês, a estação de Setúbal-Mar, situada na linha do Sado, entre os apeadeiros de Fontainhas-Sado e de Cachofarra, e as linhas do pôrto de Setúbal, designadas por Setúbal-Mar-Pôrto.

Esta nova estação prestará apenas serviço de passageiros sem bagagem e não venderá bilhetes, sendo as cobranças efectuadas em trânsito. Setúbal-Mar-Pôrto, ficará dependendo da estação de Setúbal, para serviço de mercadorias em grande e pequena velocidade, por expedições de vagão completo ou pagando como tal, com excepção de animais vivos e matérias explosivas ou perigosas.

Desde o dia 1 do corrente, que foram estabelecidas carreiras de camionetas entre os despachos centrais de Santarém e Rio Maior e as estações de Caldas da Rainha e Santarém, passando pelas povoações de S. João da Ribeira e Vidais ambas em serviço combinado com a C. P.

Também foi posta em vigor no mesmo dia, e pela empresa, a tarifa do serviço de camionagem entre a estação de Braga e o despacho central do Gerez.

Na estação de Caminhos de Ferro, de S. Bento (Pôrto) estão sendo feitas umas modificações, no pavilhão central, das bilheteiras procedendo-se à montagem de armários rotativos, ao mesmo tempo que se procede à demolição das bilheteiras que se encontram nos extremos do átrio da referida estação a fim de se franquear ao público as portas que elas actualmente tapam e que ficam ao lado das portas de entrada e saída dos passageiros.

No entanto a Câmara Municipal da capital do Norte, atendendo à circunstância de a instalação do novo sistema de bilheteiras obrigar a deslocar para a frente o pavilhão central o que vem a reduzir ainda mais as dimensões da parte central do átrio, prejudicando a vista dos painéis de azulejo que o adornam e a fim de obviar a estes inconvenientes e

para que aquela dependência fique mais ampla e capaz de satisfazer, dentro dos limites do possível, às necessidades do seu grande movimento, no intuito de melhorar a obra em realização, dirigiu-se ao Governo alvitando: a transferência do pavilhão central das bilheteiras para a sala de bagagens que tem boas dimensões, podendo comportar bem esse pavilhão; a construção e colocação de um portão monumental no vão deixado livre pelas bilheteiras centrais, portão que ficaria normalmente fechado e só se abriria quando um movimento excepcional o justificasse ou quando de recepções oficiais importantes; e que as quatro portas laterais sejam destinadas às entradas e saídas das linhas correspondentes aos lados em que estão essas portas, sendo-lhes colocados dísticos indicadores do sentido de trânsito.

O assunto que foi submetido a estudo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro aguarda o respectivo despacho.



VIAGENS E TRANSPORTES

Em virtude da mudança da hora legal, desde o dia 1 do corrente a 5 de Outubro, passam a ter novo horário os seguintes combóios:

«Omnibus» 121, partida de Lisboa às 23 horas, chegada a Badajoz, às 6 e 30; mixto 101, partida de Torre das Vargens às 4 e 30, chegada a Valência de Alcântara, às 7 e 32; 2121, partida do Entroncamento, 5 e 50, chegada a Badajoz, 18 e 3; «rápido» de Madrid, partida de Lisboa, 8 e 40, às terças, quintas e sábados, chegada a Valência de Alcântara, 12 e 39; 103, partida de Lisboa, 14 e 25, chegada a Valência de Alcântara, 20 e 50; 123, partida da Torre das Vargens, 19, chegada a Badajoz, 21 e 52; 2123, partida de Abrantes, 12 e 10, chegada a Torre das Vargens, 13 e 59; 122, partida de Badajoz, 5 e 20, chegada a Abrantes, 10 e 50; 2122, partida de Badajoz, 6 e 30, chegada ao Entroncamento, 20 e 48; 102, partida de Valência de Alcântara, 7 e 55, chegada a Lisboa, 15 e 53; 104, partida de Valência de Alcântara, 14 e 40, chegada a Torre das Vargens, 20 e 10; «rápido» de Madrid, às segundas, quartas e sextas-feiras, partida de Valência de Alcântara, 18 e 30, chegada a Lisboa, 0 e 55; 126, partida de Badajoz, 16 e 5, chegada a Abrantes, 21 e 49.

Na linha do Norte: 102, partida do Entroncamento, 13 e 24, chegada a Lisboa, 15 e 53.

Linha de Vendas Novas: 303, partida do Setil, 14 e 40, chegada a Vendas Novas, 18 e 45.

Ramal de Tomar: Tomar, partida, 12 e 30, chegada ao Entroncamento, 13 e 12.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

OS PROGRESSOS DOS CAMINHOS DE FERRO ELÉCTRICOS

O caminho de ferro eléctrico foi inventado pelo alemão Werner e foi a Alemanha o país onde se construiu a primeira via electrificada. A intensidade do tráfico urbano não era, porém naquela época de molde a justificar a adopção geral d'este novo meio de locomoção e só as grandes cidades da América do Norte, já então muito mais movimentadas, principiaram utilizando nas suas ruas os carros eléctricos para o transporte de pessoas, inovação esta que depois se espalhou pelas demais cidades do mundo, constituindo durante dezenas de anos o meio de locomoção principal para o efeito em questão. Entretanto a bicicleta e o automóvel tiraram, por sua vez, aos carros eléctricos uma grande parte dos seus freqüentadores, circunstância esta que, porém, não obsteu a que continuassem sendo feitos consideráveis progressos neste ramo da técnica moderna.

Desde 1920 que, na maioria dos Estados Europeus, estão sendo explorados por meio da tracção eléctrica vários trechos da rede principal dos caminhos de ferro e a extensão quilométrica desses trechos eléctricos vai aumentando em toda a parte cada vez em maior escala.

Dum caminho de ferro eléctrico exige-se, porém, uma capacidade de serviço incomparavelmente maior do que o dum carro eléctrico citadino, de marcha muito mais lenta, com as suas freqüentes paragens e os seus simples e pequenos motores, alimentados em geral, por corrente contínua de 500 a 600 vóltios, fornecida por um cabo conductor aéreo. Para manter ao menor grau possível as perdas de corrente nas conduções, os caminhos de ferro eléctricos trabalham sempre com corrente de alta tensão (15.000 vóltios) que depois é reduzida aproximadamente a 1.000 vóltios na própria locomotiva, pelo transformador nela existente. Uma locomotiva é montada sobre 4 eixos, cada um para 20 toneladas de sobrecarga. A par desta locomotiva, também se emprega na Alemanha, nos trechos de via plana, um outro tipo de locomotiva com 3 eixos, cujos restantes detalhes técnicos são, porém, mais ou menos idênticos. A velocidade máxima, que primitivamente era de 100 quilómetros por hora, foi elevada a 130 quilómetros por hora, para as máquinas ultimamente construídas.

No sector de via, situado entre Munich e Stuttgart, foram há pouco realizados trajectos rápidos, no decurso das quais parece ter chegado a alcançar uma velocidade superior a 150 quilómetros, por hora, ou seja, mais de 40 metros por segundo!

Uma marcha destas já corresponde plenamente à velocidade dos aeroplanos que presentemente se

acham em uso para o transporte de passageiros. Para dar uma idéa do que isto significa para o pessoal que trabalha na locomotiva, basta dizer que, no decurso dum trajecto feito a tal velocidade, se torna mister prestar atenção a um novo sinal de 50 em 50 segundos, em média, e regular por cada um desses sinais a velocidade que se deve seguir.

Entretanto foi aberto á circulação o primeiro caminho de ferro d'este género nas regiões tropicais. Trata-se duma linha de 130 quilómetros de extensão, construída pelo estado de Costa Rica, para ligar a capital de S. José, situada a 1.165 metros de altitude, ao porto de Punta Arenas, no Oceano Pacifico.

Gravuras que vimos mostram distintamente a construção dum suporte giratório do cabo de condução. Para a produção de energia eléctrica, foi montada a meia altura, uma instalação de turbinas, composta de 3 turbinas, de 2.700 cavalos.

As indicações fornecidas mostram a diferença entre estes caminhos de ferro de marcha rápida e os simples carros eléctricos, e quantas exigências se torna preciso atender, ao proceder a construção dos primeiros.

Conforme já acima dito, o transporte de passageiros, e até mesmo o transporte de carga leve, estão sendo feitos em crescente escala pelas vias de comunicação comuns, transformando assim o automóvel num sério concorrente das estradas férreas. Este último meio de transporte tem, todavia, o inconveniente de necessitar de reparações freqüentes, que tanto mais se repetem, quanto mais pesada fôr a construção do respectivo carro.

Ora como, por outro lado, nas instalações de caminhos de ferro eléctricos, tais reparações e suas consequentes interrupções de serviço, ficam consideravelmente reduzidas, não necessitando este último sistema, fóra disso, de quaisquer acoplamentos de engrenagem para o arranque, é o mesmo sistema considerado, em geral, como o meio ideal para os transportes colectivos. A única coisa que ele requiere, é o cabo conductor da energia eléctrica, visto a montagem de acumuladores nos próprios veículos sómente poder aconselhar-se em caso e para fins especiais. É por este motivo que, nos últimos tempos, se tem voltado a empregar os omnibus eléctricos, com cabo conductor aéreo, inventados, ha aproximadamente 40 anos.

Neste género de locomoção é, porém, preciso que, tanto as barras do trolley, como as conduções aéreas, possam mover-se em sentido lateral, isto com o fim de permitir ao respectivo carro desviar-se de outros veículos, com que depare no trajecto.

HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Maio de 1895

Companhias das Docas e caminhos de ferro peninsulares

Realizou-se no dia 30 do passado a assembléa geral d'esta companhia.

Foi apresentado o relatório do exercício do anno de 1894, bem como o respectivo parecer do conselho fiscal, que foram approvados, depois de haverem falado o sr. Henrique Kendall, para declarar que votava o relatório, porque lhe merece a maxima consideração o conselho de administração e não porque examinasse minuciosamente as contas, e o sr. dr. Souza Avides, para declarar que não dava o seu voto de approvação ao relatório, não porque não lhe merecesse a maxima consideração o conselho de administração, mas porque tinham sido preteridas as disposições dos §§ 3.º e 4.º do artigo 189.º do Código Commercial. Parecia-lhe que o relatório devia ser feito pelo sr. conselheiro Justino Teixeira, por era elle quem, pelo decreto de 5 de abril de 1892, administrava a Companhia. Apontou algumas outras illegalidades, como a de estarem representadas n'aquella assembléa sociedades dissolvidas, contra o expresso no artigo 127.º do Código Commercial. Concluindo, disse que o melhor caminho seria talvez o da dissolução da Companhia das Docas, se isso fôsse possível.

Por parte do Banco Commercial do Porto foi apresentada uma proposta, tendente aos seguintes fins:

1.º Para ser transferida a séde da companhia para um dos edificios dos Bancos interessados no Syndicato.

2.º Para ser nomeada uma commissão incumbida de propor, em uma proxima assembléa geral, as reduções que possam effectuar-se na administração da companhia.

Esta proposta foi approvada, sendo nomeados para a referida commissão os srs. conselheiros Francisco Ignacio Xavier, Julio Lourenço Pinto e dr. Souza Avides.

Por proposta do sr. Almeida Outeiro, resolveu-se que as eleições dos cargos fossem adiadas.

A este respeito os jornaes portuenses levantam campanha pela dissolução da companhia, proclamando que é preciso acabar com aquella empresa que já não tem razão de ser e não constitue senão uma agglomeração de prejuizos.

Comprehendemos que haja todo o desejo de acabar com as consequências de tantos errados passos, mas não vemos muito facil o *modus faciendi*, sem que os prejuizos que uns teem soffrido recaiam sobre o thesouro que já concorreu para os diminuir, mais do que as suas forças e as da razão e justiça lhe permittiam.

Maestro Fernandes Fão

Mais uma noticia que nos não agrada é a passagem à reserva do capitão Joaquim Fernandes Fão, nosso amigo velho e um distinto e apreciadissimo chefe de banda.

Fernandes Fão conquistou grandes simpatias em tôdas as unidades onde prestou serviço, colhendo nos arquipélagos da Madeira e Açores os frutos do seu talento.

A boa organização do agrupamento musical da Banda da Guarda Republicana

de Lisboa deve-se ao maestro Fernandes Fão que apresentava um conjunto de músicos que fizeram vibrar de emoção milhares de delicados ouvintes e consideram hoje a batuta do mestre uma glória da arte musical portuguesa.

A quantidade de peças que a Banda da Guarda Republicana de Lisboa interpretou primorosamente sob a regência do glorioso maestro são a garantia de uma futuro risonho para o maestro que a Espanha apreciou e ovacionou delirantemente.



Angariarem novas assinaturas, para a Gazeta dos Caminhos de Ferro, será, pois, retribuir ao órgão da especialidade o esforço dispendido em prol dos seus leitores.

Fundição Tipográfica Portuguesa, Limitada

Rua Duque de Loulé, 92-a - PORTO

Tipos comuns e fantazias das mais modernas. Grande variedade de tarjas e vinhetas para todos os trabalhos. Espaços, quadros, entrelinhas e lingots sempre em deposito. Os nossos preços são os mais baratos do mercado. Peçam orçamentos e catalogos.

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

PARTE OFICIAL

Ministério das Colónias

Decreto n.º 25:255

Encontrando-se em estudo no Conselho Superior das Colónias o processo relativo às obras de irrigação e colonização do Vale do Limpopo, da colónia de Moçambique, depende do respectivo parecer a promulgação dos diplomas competentes e não havendo portanto, no corrente ano económico, necessidade de utilizar, para o fim que lhe está designado, a verba de 4:4000.000\$, inscrita no capítulo 1.º, artigo 7.º — A, da tabela de despesa ordinária vigente da referida colónia, sob a rubrica de «Empréstimo de 70 000.000\$, feito para obras de irrigação do Vale do Limpopo e construção de caminho de ferro de Xinavane a Lionde (decreto n.º 25:941, de 31 de Maio de 1934) — Juros»;

Convindo dar outra aplicação a esta verba de juros;

Tendo em vista o disposto no artigo 28.º do Acto Colonial;

Ouvido o Conselho Superior das Colónias e usando da faculdade conferida no n.º 4 do § 1.º do artigo 10.º da Carta Orgânica do Império Colonial Português, o Ministro das Colónias decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º Logo que o presente decreto seja publicado no *Boletim Oficial* da colónia de Moçambique, a verba de 4:400.000\$. inscrita no capítulo 1.º, artigo 7.º — A, da tabela de despesa ordinária vigente da referida colónia, sob a rubrica de «Empréstimo de 70:000.000\$, feito para obras de irrigação do Vale do Limpopo e construção do caminho de ferro de Xinavane a Mionde (decreto n.º 25:941, de 31 de Maio de 1934 — Juros», será levantada e depositada integralmente em uma conta de operações de tesouraria sob a epígrafe de «Construção do caminho de ferro do Limpopo».

Art. 2.º A referida importância de 4:4000.000\$, não pode ter aplicação diferente da que lhe é atribuída pela epígrafe de operações de tesouraria a que se refere o artigo 1.º, devendo os respectivos trabalhos realizarem-se nos termos legais em vigor, sob a proposta do governo geral de Moçambique e autorização do Ministro das Colónias.

Art. 3.º A preposta a que se refere o artigo antecedente compreenderá um projecto de orçamento da mencionada importância de 4:4000.000\$, que discrimine as despesas com pessoal, material e outros encargos da construção, o qual, depois de autorizado, será mandado vigorar por portaria do governo geral da colónia, publicada no respectivo *Boletim Oficial*.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Para ser publicado no «Boletim Oficial» da colónia de Moçambique.

Paços do Governo da República, 16 de Abril de 1935. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar — Armindo Rodrigues Monteiro.*

Ministério dos Negócios Estrangeiros

Direcção Geral dos Negócios Políticos e Económicos

Decreto-lei n.º 25:282

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º A autorização concedida pelo artigo 1.º do decreto-lei n.º 25:091, de 7 de Outubro de 1933, à companhia

The Central Africa Railway para a emissão de obrigações estende-se até à importância de £ 1.750:000, nos termos e condições preceituados nos artigos 1.º, 2.º e 3.º do referido decreto-lei.

Art. 2.º Fica por este decreto alterado na parte relativa ao montante da emissão o disposto no artigo 1.º do decreto-lei n.º 25:091, de 7 de Outubro de 1933.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 23 de Abril de 1935. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar — Henrique Linhares de Lima — Manuel Rodrigues Júnior — Abílio Augusto Valdez de Passos e Sousa — Anibal de Mesquita Guimarães — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Eusébio Tamagnini de Matos Encarnação — Sebastião Garcia Ramires — Rafael da Silva Neves Duque.*

Decreto n.º 25:284

Atendendo a que a Companhia Trans-Zambezian Railway Company Limited, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede em Londres, pediu autorização para emitir obrigações até à importância de £ 2.100:000, destinadas ao prolongamento da Linha do caminho de ferro transzambiano até à ponte sobre o Zambeze e à aquisição de material circuiante;

Tendo em conta que a referida emissão constitue meio indispensável para o cumprimento das obrigações assumidas pela reque,rente em vários contratos; e sobretudo

Considerando as garantias dadas ao Governo Português;

Ouvindo o Conselho Superior das colónias;

Visto o disposto no artigo 28.º do Acto Colonial;

Usando da Faculdade conferida pelo artigo 10.º da Carta Orgânica do Império Colonial Português, o Ministro das Colónias decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º É autorizada a Companhia Trans-Zambezian Railway Company Limited, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede em Londres, a emitir obrigações até à importância de £ 2.100:000 (incluindo £ 1.400:000 já emitidas), sendo:

a) £ 1.500:000 ao juro anual de 6 por cento em títulos de £ 100,500 e 1:000;

b) £ 400:000 (obrigações de rendimento ou *income bonds* ao juro anual de 5 por cento em títulos de £ 1:000 e com direito apenas ao recebimento do juro quando o rendimento da extensão portuguesa do caminho de ferro transzambiano até à ponte sobre o Zambeze (South Approach Line) assim o permita;

c) £ 200:000 (*ten years notes*) ao juro anual de 3½ por cento em quinze títulos com o valor de £ 10.000 e cinquenta títulos com o valor de £ 1:000.

Art. 2.º Da emissão referida nenhuma responsabilidade ou encargo de qualquer natureza resultará para o Estado; são-lhe aplicáveis as disposições legais em vigor, com excepção do § único do artigo 1.º da lei n.º 1:011, de 18 de Julho de 1920.

Publique-se e cump-se como nêle se contém.

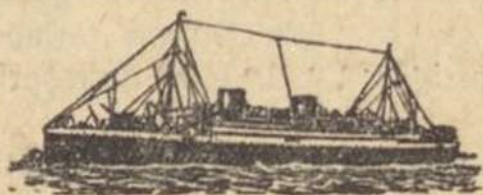
Para ser publicado no «Boletim Oficial» da colónia de Moçambique.

Paços do Governo da República, 23 de Abril de 1935 — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar — Armindo Rodrigues Monteiro.*

O *Boletim da Propriedade Industrial*, n.º 1, de 1935, referido a 18 de Abril último, publica o seguinte:

Patente n.º 17.713 — Pedida por Francisco da Silva Seca Júnior, para: «Disposição automática para fechar e abrir cancelas de passagem de finha férrea».

Recusado por despacho de 4 Janeiro de 1935.



Mala Real Inglesa

(Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» **James Rawes & Co.** Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» **E. Pinto Basto & Ca. Lda.** Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: **Tait & Co.** Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

Kern
AARAU
SUISSE

Boîtes de compas de précision

INSTRUMENTOS
DE PRECISÃO

Kern
AARAU

TAQUEÓMETROS

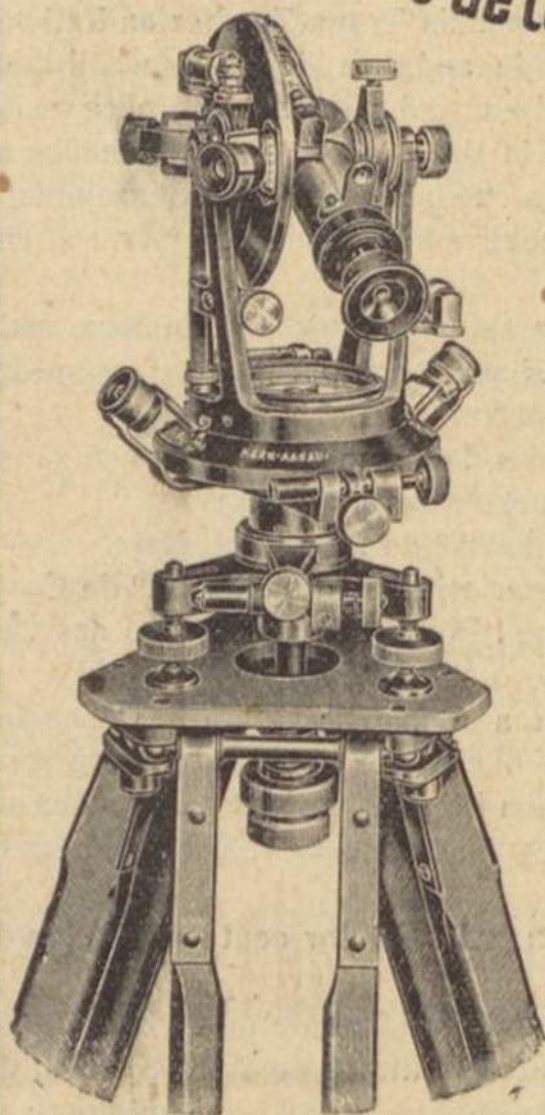
ALIDADES

TEODOLITOS

BINÓCULOS

Vendas a retalho
em tôdas as casas
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA
Rua dos Fanqueiros, 15, 2.º



MAYBACH

UNICO AGENTE
CARLOS CUDELL GOETZ,
PR. DA ALEGRIA, 65
L I S B O A
T E L E F O N E: 2 5 8 3 1
T E L E G R A M A S: CARDELETZ

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

L I S B O A

Séde para ondê deve ser dirigida tôda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

Lineas Aereas Postales Españolas

Calle Antonio Maura 2 — M A D R I D

SERVIÇO DIÁRIO (excepto domingos)
entre Madrid-Barcelona e Madrid-Sevilla

PASSAGENS, CORREIO E MERCADORIAS

Madrid-Barcelona ou vice-versa Pesetas 150

Madrid-Sevilla ou vice-versa " 125

Nos bilhetes de ida e volta faz-se um desconto de 10 %

Todo o turista não deve viajar sem possuir o «Manual do Viajante em Portugal»
A' venda em tôdas as livrarias do País e na Rua da Horta Sêca, 7-1.º — Preço 25\$00



R. G. DUN & C.^o

DE NEW YORK

★ Agência internacional ★
★ de informações comerciais ★

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

PORTUGAL

Restaurante do Entroncamento

Sob a direcção de

FRANCISCO MÉRA

Ótimo serviço de mesa.

ALMOÇOS E JANTARES

por encomenda

ENTRONCAMENTO

(ESTAÇÃO)

PORTUGAL

VISITAE

Caldas da Rainha

e o seu melhor hotel:

HOTEL CENTRAL

PORTUGAL

Nova Pensão «Camões»

Praça Luiz de Camões, 22

Telefone 2 2943 **LISBOA**

Director — **Joaquim Busto Romero**
Gerente

Quartos com o maior conforto.
Casas de banho. Esmerado serviço de mesa. Menús especiais.

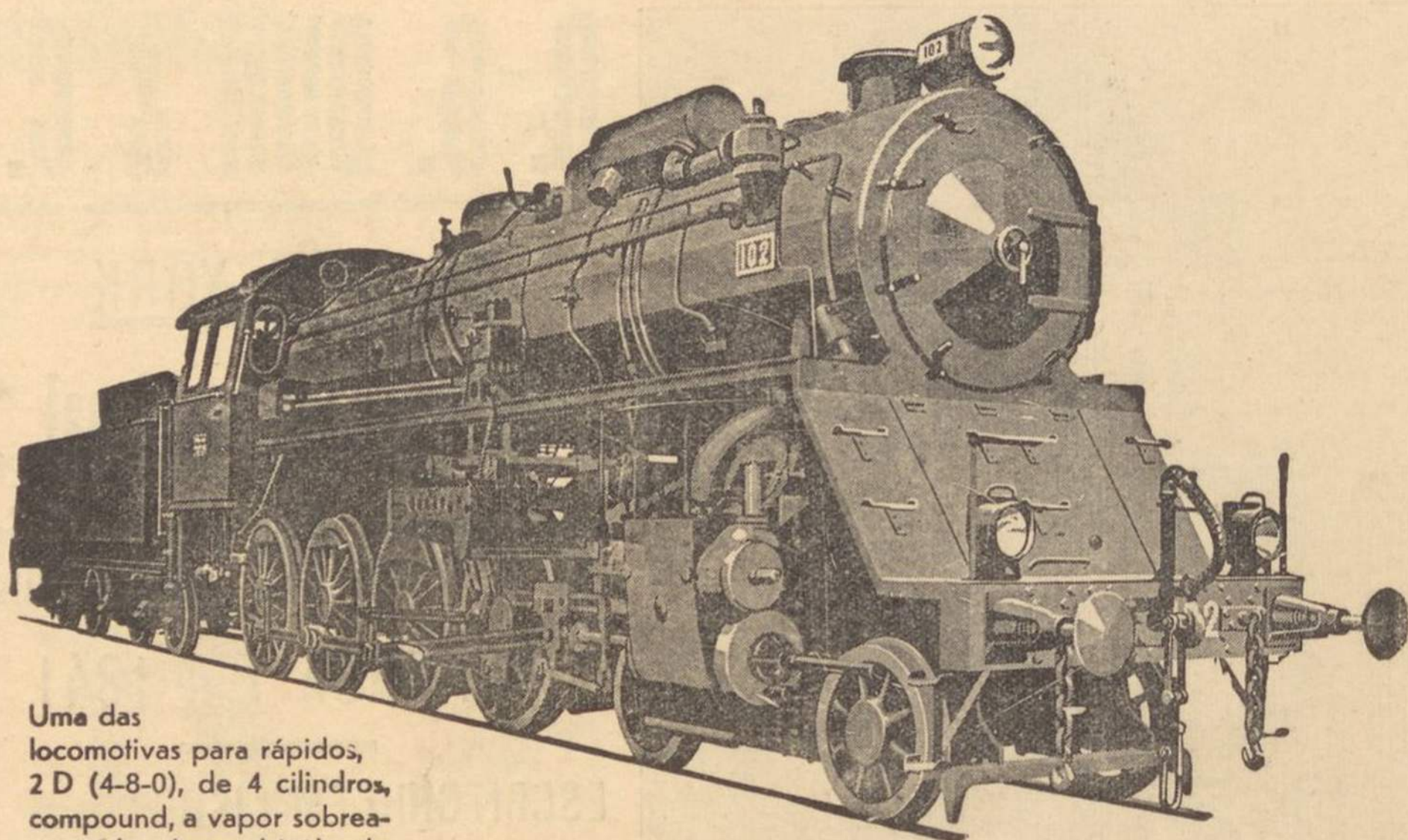
Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,
Automotrices, Camions automobiles &c.

Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules

COMPAGNIE DES FREINS WESTINGHOSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,

Sevran (Seine-et-Oise) France



Uma das locomotivas para rápidos, 2 D (4-8-0), de 4 cilindros, compound, a vapor sobreaquecido, (para bitola de 1670 m/m) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da

BEIRA ALTA,
fornecidas em 1930 por
HENSCHEL & SOHN A. G.

Há já mais de meio seculo

que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas em Portugal e suas Colonias, onde as mesmas se tem qualificado.

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metropole e Ultramar.



REPRESENTANTE GERAL

para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1^o

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA