

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 Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1954; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Lutz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-5.º — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

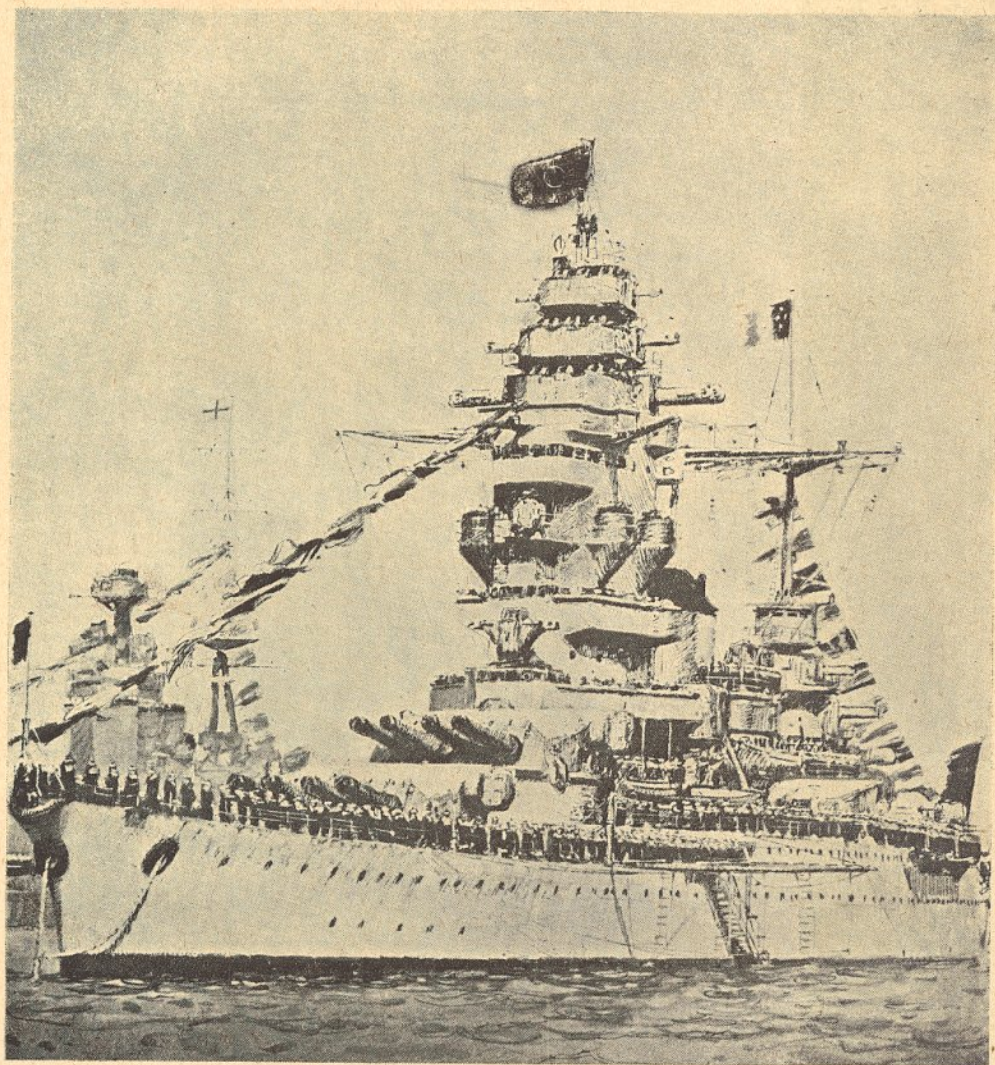
A armada francesa, O couraçado «Dunquerque» de 26.500 toneladas. — Um atentado, por CARLOS D'ORNELLAS. — Noticiário do XIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro. — Caminhos de Ferro Portugueses. — Engenheiro Fernando de Souza. — Irun-Lisboa. — Colares em grande gala. Num simpática festa na Adesão Regional, o Chefe do Estado fez entrega do «Cacho Dourado». — Campanhas Coloniais, por FRANCISCO TOSCANO. — Crónica Internacional, por PLÍNIO BANHOS. — Portugal Turístico. — Linhas estrangeiras. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Vio ser novamente revestidos os pavimentos destinados a circulação intensa com placas de ferro fundido. — Grupo Instructivo Ferro-viário de «Campolide». — Crónicas de Viagem, por CARLOS D'ORNELLAS. — Imprensa. — Notas de Tolêdo na história portuguesa. — Governador Civil de Lisboa. — Publicações recebidas. — As locomotivas «Diesel»-elétricas «Marine-Jeumont». — Os nossos mortos. — O que todos devem saber. — Há 40 quarenta anos. — Parte oficial. —

1 9 3 7

ANO XLIX

16 DE JULHO

NÚMERO 1190



A ARMADA FRANCESA—O couraçado «Dunkerque» de 26.500 toneladas

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ DA COSTA PINA

EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
General RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.º MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.º JAIME GALO
Coronel de Eng.º ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

UM ATENTADO

No dia quatro dêste mez tivemos conhecimento do atentado de que foi vítima, felizmente sem conseqüências, o chefe do Governo sr. Dr. Oliveira Salazar.

Mais uma vez os *amigos da ordem* quiseram manifestar as suas qualidades excepcionais de banditismo esquecendo a benevolência com que tem sido tratados desde o começo da revolução do 28 de Maio.

O atentado de 4 do corrente levou ao ponto mais alto a simpatia pelo ilustre chefe do Governo que continua mantendo cada vez mais o país na situação de independência e levantamento da Nação.

O heróico esforço do povo português para conquistarmos o logar que à tantos anos havíamos perdido há-de manter-se, custe o que custar, e aconteça o que acontecer.

Não esqueçamos a barafunda miserável e vergonhosa que existia em Portugal quando da revolução de 28 de Maio que Gomes da Costa comandou, mettendo na ordem os desordeiros bombistas e políticos de barriga que, incendiaram edificios públicos, roubaram o tesouro do Estado, mandaram assassinar aquêles que não consentiam tantas arbitrariedades, e tantas outras façanhas de que foi teatro aquêlê Terreiro do Paço, campo de tantas histórias que ensanguentaram e envergonharam êste desgraçado paiz.

Veio a Ordem e acabou-se com essa série indeterminável de actos vergonhosos que emporcalharam a nação portugueza.

Agora o descrédito para êsse grupo de "Chefes" que manobram em França à sombra da nossa bandeira, vendo que tôdas as portas estão fechadas atira com uma dúzia de imbecis para a desgraça, a soldo da Rússia soviética, para conseguirem que germine a desordem com o único fim de matar os que não deixam roubar, e trabalhar para a destruição d'aquillo que tanto sacrificio nos custou, a exemplo do que teem feito na Espanha, cujo património está reduzido a menos de metade.

Mas os bandidos não vencem.

Para honra e defêsa da Nação, os portuguezes estão a postos para garantir ao Governo Nacional a sua estabilidade, para defêsa da Nação, a segurança absoluta da família portugueza, e o bem estar dêste sacrificado póvo que tantos anos passou atado aos varaes duma monstruosa carroça carregada de dívidas, descrédito, deshonra e vergonha.

Bem hajam as novas gerações que conseguem com o seu heróico esforço conservar na Pátria Portugueza o regímen salutar do Progresso da Ordem e da Justiça.

As nossas saudações ao Chefe do Estado, ao Chefe do Governo sr. Dr. Oliveira Salazar e a nós tôdos por têrmos vingado mais uma traição miserável dos bandidos a soldo da Rússia soviética.

Viva Portugal.

CARLOS D'ORNELLAS

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
FRANÇA () fr. ^{os} . . .	100
ÁFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

NOTICIÁRIO

DO

XIII CONGRESSO

INTERNACIONAL

DOS

CAMINHOS DE FERRO

III Secção — Exploração

Pelo Sr. Besnerais foi proposto para presidente da III Secção—Exploração—o Sr. *Pellarin*, director da Companhia dos Caminhos de Ferro do Leste, considerado como um dos principais peritos em assuntos de exploração.

A proposta do Sr. *Besnerais* foi aprovada por unanimidade, tendo o Sr. *Pellarin* agradecido as elogiosas palavras que lhe foram dirigidas, tomou a presidência.

Para vice-presidentes foram propostos os Srs. *Valentin*, Administrador dos Caminhos de Ferro Suecos.

Yoyitch, adjunto do Director Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Yougoslávico;

Stockinger, Presidente dos Caminhos de Ferro Austriacos.

Matter, Chefe principal da exploração dos Caminhos de Ferro federais Suíços.

Como secretários, foram escolhidos os Srs. *Chaperon*, Chefe dos serviços administrativos da Companhia do Norte da França.

Mange, Inspector principal da exploração da Companhia P. L. M..

Eng. Baumann, Director do *Reichsbahn*.

Carling, Inspector do L. N. E. R..

Para secretário principal foi nomeado o Sr. *Van Ryn*, Engenheiro principal da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas.

O Sr. *Pellarin*, dá a palavra ao relator especial Sr. *Palmieri*, que expõe o assunto a debater:

Exploração económica das linhas secundárias das grandes rês.

Processos diversos postos em serviço para adaptar os meios de transporte, as medidas de segurança e organização das estações consoante a importância do tráfego.

Depois dum curto relatório do Sr. *Palmieri*, começou a discussão dos projectos das conclusões.

Na conclusão primeira o Sr. *Barata*, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, deseja que sejam estabelecidas as condições que definem as linhas secundárias.

O relator principal, Sr. *Palmieri*, esclarece, informando que as linhas secundárias são as consideradas de menor importância e exploradas pelas grandes rês. O Sr. *Matter* pede para que seja feita referência tanto para serviço de mercadorias como de passageiros.

Para a segunda conclusão o Sr. *Level* desejaria que fôsse feita referência ao arrendamento de certas linhas a Companhias de Caminhos de Ferro de interesse local.

Como conclusões ficou assente que a organização do serviço nas linhas secundárias das grandes rês deve ter por fim reduzir ao mínimo as despesas de exploração.

Deve-se no entanto melhorar quanto possível o serviço, quer seja de passageiros, ou mercadorias, a-fim-de melhor satisfazer as exigências do público e de recuperar, pelo menos parcialmente, o tráfego desviado pela concorrência da estrada.

Quanto às possibilidades de reduzir as despesas, devem ser procuradas no campo das instalações técnicas, no domínio dos meios de transporte e adoptando métodos simplificados de exploração.

As instalações técnicas devem ser adaptadas às necessidades reais do tráfego.

A simplificação da sinalização e mesmo a supressão de sinais onde seja possível, a simplificação da manobra dos aparelhos de via, a supressão de guardas de certas passagens de nível, são as medidas freqüentemente adoptadas e recomendadas para fins económicos.

A substituição dos combóios ordinários,

por outros meios de transporte mais económicos, é uma das condições essenciais para reduzir as despesas. Atendendo êste ponto de vista, deverão ser utilizadas as automotoras e combóios ligeiros, quer para serviço de passageiros quer para mercadorias. Também há conveniência em reduzir as classes para passageiros, suprimindo a primeira e a segunda, sendo possível.

As automotoras, que tomaram um importante desenvolvimento nos últimos tempos, têm permitido aumentar consideravelmente as velocidades comerciais, intensificar as circulações e multiplicar as paragens. Apesar de terem atingido grande aperfeiçoamento, é ainda para desejar que as automotoras circulem em unidades múltiplas, e possam rebocar vários veículos.

Sob o ponto de vista da exploração técnica, recomenda-se a maior simplificação das regras de circulação e a redução do número das estações onde se executam as operações de movimento. Em certas empresas ferroviárias reconhece-se de utilidade centralizar os serviços de movimento em determinadas estações ou ainda pelo estabelecimento de escritórios reguladores.

No que respeita à exploração técnica, sem prejuízo da circulação e segurança, poderá ser reduzido o pessoal das estações. Nesta ordem de ideias, seguiria nos combóios das linhas secundárias um grupo de pessoal habilitado, que faria todo o serviço que fôsse necessário durante a paragem dos mesmos.

Quanto à organização comercial das estações, é importante simplificar os métodos utilizados para o cálculo das taxas e os métodos de contabilidade.

Pelo que respeita à organização do serviço nas gares de triagem, informamos os lei-

tores que nas sessões efectuadas, e durante os debates havidos, chegaram-se a conclusões que resumidamente seguem.

Duma maneira geral, o funcionamento económico duma gare de triagem traduz-se em conservar durante o mínimo tempo os vagões, para o que se devem organizar horários racionais.

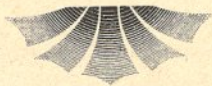
Recomenda-se também o estabelecimento de planos de trabalho, prevendo os tempos médios necessários para efectuar as diferentes operações. Quanto ao trabalho de formação de combóios, os seus horários, são por vezes tão variáveis, exercem tal influência sobre a duração do trabalho, que os valores unitários médios raramente coincidem com os previstos.

As instalações mecânicas, os freios comandados a distância e a manobra automática das agulhas dão resultados económicos extremamente satisfatórios nas grandes gares de triagem; as operações são aceleradas e o rendimento das triagens é aumentado consideravelmente.

Quanto ao emprêgo de «Containers», está sendo muito generalizado, pelo que se considera que o período experimental já passou. A sua utilização garante o transporte tanto por caminho de ferro, como por estrada, permitindo ainda grandes economias de manobras.

Os pequenos «Containers» empregados para remessas de detalhe dão resultados satisfatórios, apresentando grandes vantagens, nomeadamente, na redução das operações de trasbordo e facilidades de manutenção.

O emprêgo dos «Containers» garantindo o transporte de porta em porta, exerce uma influência extremamente favorável para a expansão do caminho de ferro e combater a concorrência da estrada.



CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Vai ser rescindido o contrato para construção e exploração da linha férrea que devia ligar Sesimbra à Setubal e a Cacilhas

O *Diário do Governo*, publicou o decreto-lei n.º 27.840, que, por se ter reconhecido não haver conveniência em proceder à construção do caminho de ferro ligando a vila de Sesimbra a Setubal e a Cacilhas, autoriza o Ministério das Obras Públicas a contratar com a Companhia Caminho de Ferro Tejo—Oceano—Sado, concessionária da construção e exploração da referida linha férrea, a rescisão do contrato, mediante a indemnização, dada pelo Estado à mesma Companhia, da quantia de 700 contos, como compensação dos prejuizos por ela sofridos. Foram também aprovadas algumas alterações aos estatutos da referida Companhia.

Apeadeiro de S. Miguel do Mato

Para serviço de passageiros sem bagagem registada, foi aberto à exploração, nos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, o apeadeiro de S. Miguel do Mato, da linha Espinho-Viseu, entre as estações de Mõssãmedes e Bodiosa.

O apeadeiro não vende bilhetes, e aos apeadeiros que nele embarcarem serão feitas as cobranças, em trânsito pelo preço correspondente à estação imediata. Os que se destinarem a êsse apeadeiro pagarão o custo das passagens pelo preço correspondente à estação imediata.

Sociedade Estoril

Em virtude de muitas pessoas, frequentadoras da linha de Cascais, por estarem gozando as suas férias, não aproveitarem muitas viagens das assinaturas que têm a validade de tantos meses, quantas as séries de 52 viagens (simples), por não terem necessidade de viajar, a Sociedade Estoril resolveu ampliar por um mês a validade dessas assinaturas.

1.º Aditamento à Tarifa de Camionagem

Regula o preço de transporte de mercadorias em grande e em pequena velocidade, sendo substituído o § 1.º do art. 3.º pelo seguinte:

§ 1.º—O preço da camionagem de recovagens,

animais taxados a pêso no Caminho de Ferro, dinheiro amoeado a mercadorias em grande e pequena velocidade, com excepção das designadas no paragrafo 2.º, é de \$15 por fracção indivisível de 10 quilogramas, com sujeição ao mínimo de cobrança de 1\$00 por expedição.

Aditamento N.º 40 à classificação geral

Regula o transporte em pequena velocidade de mercadorias, animais e veículos, em vigôr na antiga Rêde da C. P. e nas linhas do Sul e Sueste e do Mi-nho e Douro.

Aditamento N.º 37 à tarifa especial N.º 1 Grande velocidade

Inclui no Capitulo I desta tarifa os bilhetes de ida e volta das estações de Aljustrel para Beja, Evora, Faro e Lisboa T. P.; de Cabêco de Vide, Fronteira e Santo Amaro de Veiros para Estremoz, Evora, Lisboa T. P. e Vila Viçosa.

Aviso ao Público N.º 533

Indica os Despachos Centrais ligados às estações da C. P. pelas carreiras de caminhetas de serviço combinado, cujos camionistas são os seguintes:

Empresa de Camionetes de Cabaços, Empresa de Viação e Comércio de Alenquer, João dos Santos Guálter, Filhos, Sucessores, Empresa de Viação Salvaterrrense, Empresa Auto-Viação, L.^{da}, Empresa de Transportes Auto-Penafiel, Capristano & Ferreira; Empresa Automobilista Internacional, José Nunes Correia & Filhos, Correia, Charlím & Vinagre, Empresa de Viação Murta, Empresa Hoteleira do Gerez, Miranda, Limitada.

ENGENHEIRO FERNANDO DE SOUZA

Encontra-se já em Lisboa de regresso do XIII Congresso Internacional de Caminhos de Ferro o nosso director sr. Conselheiro José Fernando de Souza que já assumiu as suas funções nesta *Revista* e no jornal *A Voz* que superiormente dirige desde o início da sua publicação.

IRUN-LISBOA

Foi de facto restabelecido no dia 25 do mês findo o combóio internacional de Lisboa a Irun.

COLARES

EM GRANDE GALA

NUMA SIMPÁTICA FESTA NA ADEGA REGIONAL, O CHEFE DO ESTADO FEZ ENTREGA DO «CACHO DOIRADO»

SINTRA esteve em festa mais uma vez. A Câmara Municipal inaugurou o seu Parque Municipal, propriedade antiga que pertenceu aos condes de Valença. É tudo quanto podemos dizer por informações que colhemos pois só recebemos um amável convite da Adega Regional de Colares para a sua interessante festa.

E não perdemos tempo.

Já sabemos que por muito simples que se apreçoem as festas na Adega Regional elas são sempre cheias de encanto, organização impecável e duma sinceridade comovedora. E nem outra coisa é de esperar: está ali o Alberto Tota, o áz da alegria, o organizador das lindas festas que animam aquele povo que êle tanto adora e quer como se fôssem pessoas de família.

O Chefe do Estado era esperado às 15,30 horas e às 16,30 começaram chegando os primeiros automóveis que transportaram uma companhia de Legionários que fizeram a Guarda de Honra.

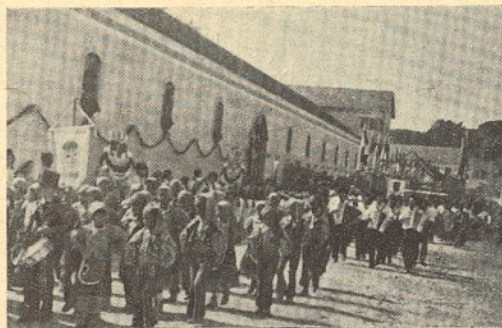
Chega o sr. Ministro de Educação Nacional que é recebido pelas autoridades locais e pelo sr. Alberto Tota, representante da Adega Regional de Colares.

Veem-se crianças das escolas das Azenhas do Mar, bandas União Sintrense, Grémio Musical de Almoçageme e da Escola Profissional da Paiã a quem cabe a Guarda de Honra. Há ainda Bombeiros Voluntários e o Grupo de Sport União de Colares.



Adelina Fernandes à frente do seu grupo

Dentro do recinto da Adega Regional, entre muitas bandeiras e estandartes de côres vivas, há centenas



A «marcha» de homenagem ao «Cacho Doirado»

de convidados e muito povo que aguarda o início da cerimónia.

À entrada está o dr. Alvaro de Vasconcelos, presidente da Câmara de Sintra; Comandante de G. N. R.; dr. José de Alvelos e Alberto Eça de Queiroz do S. P. N.; Eduardo Maria Rodrigues, Presidente da Associação Industrial Portuguesa; dr. Samuel Maia, Gil Ramos e Amaro, professores da Escola de Paiã; dr. Madeira Pinto, major Santos Pedroso, Pedro Correia Marques, major Lobo da Costa, governador civil de Lisboa; Raul Esteves dos Santos, dr. Jacinto Carreiro, José Barreto, reverendo pároco de Colares, Maestro Ferrão, etc., etc.

A Legião Portuguesa presta honras ao Chefe do Estado que depois de uma breve revista é recebido à entrada da Adega Regional de Colares.

O Chefe do Estado abraça Alberto Tota enquanto as bandas de Almoçageme e Paiã executam o hino nacional, e sóbem ao ar inúmeros foguetes. A seguir o sr. general Carmona abraça o Loicada que ostentava a medalha de Mérito Agrícola, trocando com êste simpático velho algumas palavras.

Uma multidão imensa sauda o chefe do Estado que se dirige para uma tribuna improvisada onde ingressam as pessoas de mais destaque. E o sr. dr. Samuel Maia lê o seu interessante discurso, cheio de recorte literário:

«Assistimos a um acto, afirmou, que se reveste de solenidade bem aparente no propósito de acentuar o valor e alcance do pensamento que lhe deu origem e vulto. Constitui a parte inicial ou primeiro tempo de outro mais largo e extenso, delineado dentro do projecto ambicioso de perpetuar, através das gerações, o louvor da terra portuguesa, representada peio que nela se cria de mais valioso. Vai ser atribuído ao Rancho de Colares, que no último outono concorreu à Festa Vindimária de Lisboa, o «Cacho Dourado», trofeu permanente, cada ano transmissível ao vencedor escolhido entre os que se apresentarem a concurso, naquela quadra, realizado com o fim de agradecer à colheita arrecadada dos vinhedos.

O objecto entregue significa a imagem real e o símbolo venerador do fruto precioso que o nutre, dá saúde e riqueza à gente moradora neste lugar do occidente, ribeirinho do Atlântico.

Representa também o testemunho de que são verdadeiros homens, elevados e dignificados pela inteligência e pela consciência das suas relações com o universo, os que habitam esta faixa do globo, porque só os classificados dentro desta categoria sabem agradecer o que recebem. Os animais inferiores, no número dos quais é lícito incluir alguns com face humana, colhem, devoram e adormecem, ignorantes do favor alcançado. Só o homem superior, por ser o único habilitado, demora a render graças pela mercê de que tirou consolação.

Aqui temos como festejar a vindima, por meio de cantos e gestos belos, fartos de alegria e entusiasmo, em honra dos cachos, exaltando quem a pratica. Vemos também quanto pode desmerecer a qualidade moral do povo que se mostra alheio a estas manifestações. O de Portugal, sem ser de todo estranho, nunca se enterneceu, nem experimentou encanto que se expandisse em hinos e cortesias pomposas, cantos e bailes para traduzir a ventura de guardar os dons

cutirá até aos confins da terra portuguesa, onde a nossa boa vontade já descobre os sinais de um instinto social a despertar. Esse é o mesmo que, a nossa persistência em querer tornar forte e indestrutível, de proporção dominante, absorvente, em termos de ninguém ignorar que uma forma nova, nova condição ou novo estado do homem português se implantou no território, todo êle um horto coberto de cachos dourados, roseos e ametistas, que são as côres do sol nas horas solenes do dia. O cacho, o sol e Portugal assim se encontram juntos no símbolo que neste instante se confia ao Rancho de Colares, por seus méritos e como afirmação do brio que sempre manterá."

A finalizar elogiou a acção do sr. Alberto Tota o que originou uma manifestação espontanea de parte do público que assistia a tão interessante festa.

Em seguida o Chefe do Estado entregou o trofeu a um casal do Rancho Dourado, fazendo depois um elogio ao sr. Alberto Tota que agradeceu em comovidas palavras a visita do Chefe do Estado, a assistência moral que a sua visita representava para aquela região e fez votos pela vida do Chefe do Estado, saudou os ministros presentes e o Chefe do Governo dr. Oliveira Salazar.



Alguns aspectos das festas do «Cacho Dourado», em Colares

retirados da cepa. Canta e dança durante a quadra da vindima, sem ter inventado um canto e dança da vindima, de propósito feito para bem-querer e louvar o cacho dourado, saboroso, nutritivo, perfumado e salutar que a vida prodigiosa cada ano lhe entrega com carinho maternal.

Pretende a joia simbólica que vai ser confiada ao Rancho de Colares servir de estímulo ao aparecimento de um fervor que, despertando a sensibilidade adormecida, ligado ao chão pelos olhos, os ouvidos, o olfacto, o paladar, é o que penetra até ao sangue e domina a inteligência. Circula nas veias, forma a alma, é mais do que uma segunda natureza, por ser a própria natureza com a expressão humana que lhe dá a realidade viva no mais íntimo da consciência.

Não é pois modesta nem sequer limitada a ideia contida no símbolo ou instrumento excitador de fé e entusiasmo que vai iniciar a sua carreira.

Fazemos votos para que a realização ande a par da aspiração. Supõe-se que para consegui-lo bastará levar ao conhecimento da gente boa de Portugal a ideia e o culto representado no objecto.

Espera-se considerável efeito de propaganda deste acto que o sr. Presidente da República e os srs. ministros presentes tornaram solene, e por isso se reper-

Adelina Fernandes, Fernanda Coimbra e Cecília Mendes, atrizes do nosso teatro lisboeta cantaram canções regionais, acompanhados por uma orquestra com instrumentos de corda.

Vários grupos se fizeram ouvir em lindas canções portuguesas.

Foi por último servido, ao ar livre um Colares de honra aos visitantes e convidados.

Curtos discursos.

O sr. dr. Alvaro de Vasconcelos, na qualidade de Presidente da Câmara de Sintra sauda o Chefe do Estado e ministros presentes, e o Chefe do Estado num improvisado fala de novo de Alberto Tota, a alma da vila de Colares pessoa a quem se deve, em grande parte a Organização da Adegas Regional de Colares, bela obra de um efeito social admirável. Num abraço do Chefe do Estado a Alberto Tota a assistência sublinha-o com uma prolongada manifestação.

O sr. ministro do Comércio dr. Pedro Teotónio Pereira, que estava presente desde o começo da festa, brindou pelo sr. Presidente da República e dr. Oliveira Salazar.

Continuou a música, os foguetes, a alegria e a boa disposição a que já se habituou o povo da interessante região de Colares.

CAMPANHAS COLONIAIS

UMA PÁGINA DE HEROISMO
DO MARECHAL GOMES DA COSTA

Por FRANCISCO TOSCANO

Do «Notícias» de Lourenço Marques transcrevemos o artigo que se segue da autoria do velho colonial e antigo soldado de Mousinho sr. Francisco Toscano, sobre o heroísmo do falecido amigo e prestigioso chefe do «28 de Maio», marechal Gomes da Costa.

«Rememoremos hoje no «Dia a dia» histórico de Moçambique este facto da campanha de Gaza em 1897 contra o Maguiguana, Mousinho classificou esta operação como um «reconhecimento». A verdade, porém, é que ela teve uma bem maior envergadura do que poderia sugerir esta simples palavra «reconhecimento». Se os seus resultados pódem, militarmente, levá-la a ser considerada um «reconhecimento», o certo é que a importância dos dados recolhidos, permitindo a perfeita avaliação da força inimiga; o vigor do combate travado; a ousadia da sortida com pequenas forças — e a habilidade e boa execução da retirada — têm de levar a classificar este «reconhecimento» como uma das mais belas façanhas militares desta campanha.

E é por isso que vale a pena rememorar-la mais pormenorizadamente.»

* *

Depois do massacre do Paluli, em que o malogrado é valente alferes Chamusca, morrendo devagar, perdeu a vida com os seus desventurados companheiros, o Maguiguana veio acampar com as suas agueridas gentes, nas colinas de Chaimite e Macontene, no firme propósito de atacar Chibuto e fazer, às forças de Gomes da Costa, o mesmo que havia feito ao destacamento do infortunado alferes Chamusca.

Gomes da Costa governava então o distrito militar de Gaza, achando-se no forte do Chibuto. A fortificação, após alguns dias, pela tenacidade, energia e acerto de Gomes da Costa, apresentava condições de resistência às investidas do Maguiguana.

Na verdade, em poucos dias o valoroso militar, apercebendo-se das intenções do inimigo, reforçara a defesa do Chibuto, construindo no alto da colina,

na margem esquerda do rio Changane, um forte com fossos, paraiteos e lunetas destinadas à artilharia, resguardado, todo ele, exteriormente, por 7 fortes ordens de estacaria, ligadas com arame farpado.

Maguiguana, mesmo assim, fazia frequentes e sérias investidas a Chibuto, atravessando o Changane; mas em todas elas foi sempre repellido pela artilharia do forte, com baixas, fazendo-se algumas prisões de rebeldes que nos iam informando, com verdade ou sem ela, do número e valor das forças de que dispunha o atacante.

Dentre os atacantes que foram presos, alguns informaram também — e isto veio a confirmar-se mais tarde — que no acampamento do rebelde Maguiguana operavam dois ingleses, orientando e incitando aquele chefe à revolta.

Gomes da Costa, desesperado com as frequentes investidas do inimigo e não lhe sofrendo o ânimo limitar-se a defender-se apenas dentro do forte, resolveu fazer uma demonstração de forças, fóra da fortaleza.

De facto, em 21 de Maio, ao tóque da ordem, foi determinado pelo Governador, em ordem de serviço, que na madrugada de 22 todas as forças disponíveis, depois de distribuído o café, saíssem, com as metralhadoras e marchassem para a margem esquerda do rio Changane, próximo da ponte de madeira, a fim de ao romper da manhã se proceder à passagem para a margem direita, iniciando-se logo a marcha, em coluna, contra o inimigo.

Assim foi. A fraca hoste compunha-se de 70 praças brancas, sendo 15 de cavalaria; 93 soldados pretos de Angola; duas bôças de fogo; cerca de 2.500 auxiliares indígenas cambanes, do régulo Espadanhana.

A coluna marchou pela planície que fica entre os rios Limpopo e Changane, em direcção ao Chaimite, agora coberto pela pujança do capim. A's nove horas avistaram-se os primeiros grupos inimigos, sobre os quais foram logo disparados alguns tiros, sem resultado de maior, obrigando-os porém a recuar, em correrias, para junto do grosso das suas hostes.

A nossa coluna, avançando sempre até às proximidades de Macontene, avistou o inimigo, em massa, a uns 3 quilómetros de distância.

O sangue do massacre do Paluli e a demora que houve na nossa actuação pareciam ter animado o Maguiguana e a sua gente, enchendo-os de um entusiasmo tão ardoroso que os impelia para uma nova e mais rude façanha.

Ao avistarem a nossa coluna romperam num alarido enorme que aumentou logo que se aperceberam de que as nossas forças eram deminutas, perante a massa imensa das hostes inimigas.

Gomes da Costa ordenou «fogo». E a esta voz romperam as metralhadoras, fogo nutrido e certo sobre os revoltosos, mas estes avançaram ainda, co-



MARECHAL GOMES DA COSTA

meçando a desenvolver as mangas para a sua famosa e perigosíssima tática do «mucumbi» — isto é, a meia-lua envolvente, fechando o quadrado. Como habitualmente, êste movimento era executado ainda a distância das fôrças inimigas.

A face da frente do nosso quadrado, com metralhadoras nos ângulos, procurava desfazer a meia-lua que já nos ameaçava; mas, embora as faces direita e esquerda descarregassem tôda a metralha que podiam descarregar, o inimigo resistiu e avançava sempre. Os auxiliares, aterrados, acobertavam-se com as fôrças regulares (Mousinho dizia, e sabia o que dizia, que os auxiliares eram quasi sempre um empecilho). De z a quinze minutos manteve-se a situação.

Depois Gomes da Costa mandou cerrar a face da retaguarda do quadrado sôbre a da frente, para intensificar o fogo sôbre o inimigo que se aproximava. A luta era, porém, desigual, insustentável em virtude da forte desproporção numérica. O inimigo embora sofrendo rude ataque avançava lentamente, dando-nos a impressão segura de que chegaria a envolver-nos.

Gomes da Costa, constringido, mas estratégico, reconhecendo o perigo a que se sujeitava, e aos do seu comando, ordenou a retirada. E esta executou-se lentamente, sempre coberta com tiros dirigidos sôbre o inimigo, para o reter ou lhe dificultar o avanço.

A nossa coluna chegou, com dificuldade, ao rio Changane, às 7 horas da noite; depois de tôda ela se encontrar na margem esquerda foi retirada a ponte de madeira que se havia improvisado sôbre o rio, evitando-se assim qualquer desagradável surpresa durante a marcha, pois que dêste a margem do rio ao forte, ainda eram cêrca de seis quilômetros e a nossa fôrça encontrava-se num grande abatimento físico e moral. Só às 9 horas se chegou ao forte do Chibuto.

Maguiguana, encorajado, sentiu-se mais forte e reuniu mais gente de guerra. Desta data em diante, os rebeldes provocaram-nos, insistentemente e sem mêdo, fazendo sortidas à margem esquerda do Limpopo, matando indígenas fieis ao Govêrno, incendiando povoações e mandando, freqüentemente, espídes a Chibuto. Julgavam-se fortes e invencíveis. Só em fins de Junho a sua audácia empalidece quando chegam a Chibuto uma companhia de Marinha sob o comando do 1.º tenente A. Caroliano da Costa, uma companhia de infantaria 4, sob o comando do capitão Passos e Sousa, a bateria de artilharia de Plantier Martins.

Nos primeiros dias de Julho — a 3, se bem nos lembramos — chegava finalmente Mousinho com o seu esquadrão de cavalaria e o combóio de carros comandado por Baptista Coelho.

Em 21 de Julho, como se sabe, o combate de Macotene para sempre liquidou os atrevimentos da gente do Maguiguana.

Tais são os factos. Como «reconhecimento», esta operação de Gomes da Costa teve um extraordinário alcance, pois forneceu o conhecimento exacto da si-

CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

A França agitada

A situação política em França vai piorando dia a dia. Sériamente embaraçada com a difícil situação financeira o govêrno lança mão de todos os recursos, porém debalde.

Sôbre a presidência do Chefe do Govêrno reuniu o Conselho para trabalhar sôbre o equilíbrio orçamental e lutar contra a especulação e defesa da moeda.

Mas não é só a parte financeira que coloca Govêrno em sérios embaraços. O encerramento dos hotéis, restaurantes e cafés, em consequência de os seus proprietários não poderem suportar os encargos relativos à semana das 40 horas, também tem que se lhe diga.

O país encontra-se a braços com esta também melindrosa situação, resultante da publicação do decreto que aplica aos hotéis, restaurantes e cafés a lei das 40 horas.

Êsse decreto fôra elaborado pelo precedente Ministério; mas o actual entendeu que devia publicá-lo, a-pesar dos avisos prudentes que o Senado tinha formulado. Os empregados instavam pela publicação do diploma, ameaçando com a grêve, e o Govêrno quis, sem dâvida, evitar as dificuldades dêsse novo conflito social.

Mas os patrões reagem, alegando a impossibilidade absoluta de suportar um aumento immediato de despesas que a aplicação do decreto provocará; e o «comité» executivo de hotelaria tomou graves resoluções que, se forem levadas a efeito, terão como consequência, o encerramento dos hotéis, restaurantes e cafés em tôda a França.

Agora acaba de sahir do presidio o popular propangandista monárquico Charles Mourraux a quem os seus amigos prepararam uma manifestação a que se associaram duzentas e cincoenta mil pessoas. Demonstra esta manifestação, que chegou a atingir a delírio, que os partidários do grande paladino, exaltados, como estão, não soçegam enquanto não houver uma satisfação que justifique a prisão de Charles Mourraux, durante nove meses.

No Palácio do Desporto aproveitaram os homens da acção popular franceza um momento bom para desopilar.

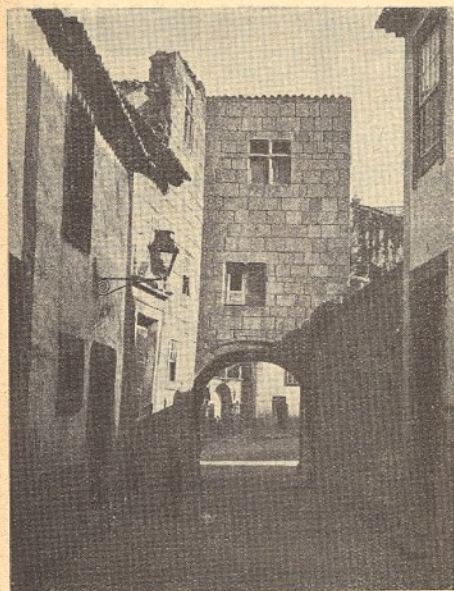
Degraux, pugilista francês foi derrotado pelo português Al. Pereira, num combate de box a que assistiram 16.000 espectadores que anciosos pela victória do seu compatriota ficaram desolados ao verem perdidas as suas esperanças.

No final os manifestantes quebraram cadeiras, portas e vidros, havendo a intervenção dos bombeiros e a policia que poz em debandada os manifestantes, auxiliados os primeiros por agulhetas.

tução e da fôrça do inimigo. Á sua luz pôde ser preparado o feito final de Macotene.

E pela bravura serena e reflectida, como pela pericia militar com que foi executado; pela condução do combate e da retirada — esta operação merece ficar entre os factos militares relevantes dêsse excelente capítulo da nossa história que vai de 1894 a 1897.

Que Gomes da Costa se houve, com pericia militar, sangue frio, coragem e saber, próprios de um militar como era aquêlo que, mais tarde, devia marcar na politica portugueza um papel de histórico relêvo, afirma-o quem prestando com estas linhas homenagem ao valôr guerreiro do valioso militar verificou, pessoalmente, que a coluna de Gomes da Costa, sem a conjugação dos predicados atribuidos ao seu comandante, teria sido totalmente aniquilada, e os seus componentes receberiam a morte trágica e afrontosa do infeliz Chamusca e seus companheiros.



CASTELO BRANCO

Porta do Pelame



ERICEIRA

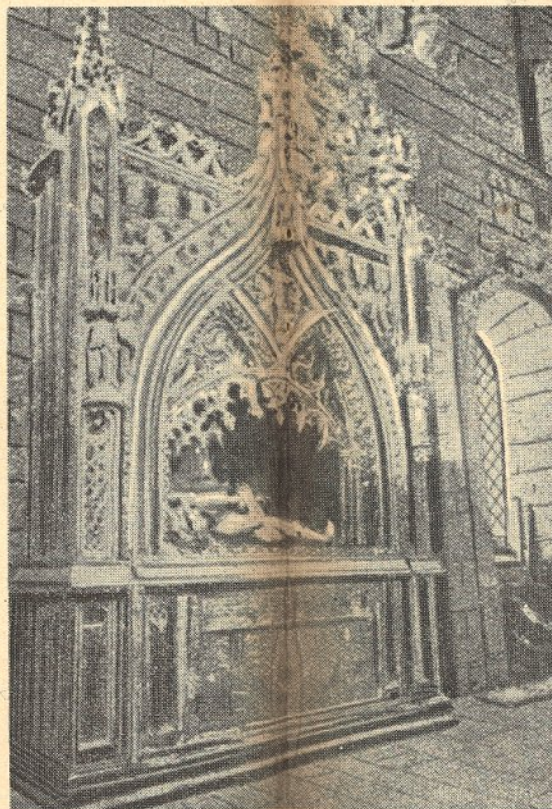
Vista geral



CASTELO BRANCO

Trecho do Jardim do Paço Episcopal

PORTUGAL



SANTAREM

Túmulo de D. Duarte de Menezes

TURISTICO



COVILHÃ

Capela de St.ª Cruz (Calvário)



COVILHÃ

Fonte do Pelourinho

LINHAS ESTRANGEIRAS

POLÓNIA A linha de Sierpe a Torun foi inaugurada oficialmente em 23 de Janeiro de 1937. O comprimento desta linha mede 78,8 quilómetros elevando-se a 11,5 milhões de zlotys o custo do seu estabelecimento, constituindo o prolongamento da linha de Nazielsk a Sierpe inaugurada em 1934, formando uma importante via de comunicação, sobre a margem direita do Vístula. Esta linha atravessa uma região particularmente fértil da Polónia, que facilitará a sua melhoria económica; ainda, conjuntamente com a linha de cintura de Varsóvia inaugurada no fim do verão de 1936 entre as duas grandes linhas de Varsóvia a Bialystok e Vilna, e de Bialystok a Barano — Wieze e Moscovo, duma parte, de Varsóvia a Torun, Dantzig e Gdynia, por outro, encurtará as comunicações ferroviárias entre a Polónia Oriental e os portos polacos do Báltico.

HOLANDA O casamento da princesa real da Holanda, celebrado em Haya em 7 de Janeiro, motivou grandes festas na referida cidade, o que atraiu grande número de visitantes. Prevendo este acontecimento, a direcção geral dos caminhos de ferro do Estado, tomou as necessárias providências a-fim-de fazer face, sem qualquer incidente ao tráfico exceccionalmente elevado que se verificaria.

A cidade de Haya é servida por quatro linhas a saber: 1) a grande linha eléctrica de Amsterdam a Haya, Rotterdam e Dordrecht; 2) a linha dos subúrbios, igualmente eléctrica, de Haya a Rotterdam; 3) a linha de Haya a Scheveningue; 4) a grande linha de Haya a Gonda e Utrecht.

A primeira destas linhas tem um serviço particularmente preenchido, compreendendo um comboio expresso regular todas as meias horas em cada sentido nas horas de menor afluência, um comboio expresso todos os quartos de hora, dos comboios "omnibus" partindo a intervalos irregulares e dos comboios de tracção a vapor, internacionais em direcção à fronteira belga. A linha dos arredores de Haya a

Rotterdam é servida por três comboios regulares por hora em cada sentido, com um ou dois comboios suplementares. Na linha de Utrecht, os comboios efectuam-se com intervalos de meias horas. Na linha de Scheveningue, o serviço é reduzido no inverno a um comboio por hora em cada sentido.

Durante os quatro dias que precederam a cerimónia nupcial o serviço dos comboios foi bastante accrescido sobre todas as linhas e no próprio dia da cerimónia, foi utilizado um horário especial.

— De 1925 a 1934 os caminhos de ferro Neerlandeses suprimiram sete grandes oficinas e realizaram uma economia de 450 agentes, melhorando os métodos de trabalho e o rendimento do pessoal.

Prosseguindo a execução da racionalização e simplificação os caminhos de ferro do Estado projectam fechar ainda as oficinas de Zwolle no fim de 1938 e a de Utrecht no decorrer do ano de 1941.

Restarão assim quatro grandes oficinas ou sejam a de Haarlem, afectada às carruagens de passageiros, aos veículos eléctricos e às automotoras "Diesel", a de Tilburg para as locomotivas e a Amersfoort e de Ble- rich destinadas aos vagões para mercadorias.



SOCIED. INDUST.

Toldos e Encerados

Teif. 2 5357

R. Vale S.^{to} António, 59

**barracas, sombreiros, toldos, tendas,
encerados, vestuário de oleado, etc.**

AGÊNCIA ALGAR
MODIFICANDO — CRIANDO
— EDUCANDO —

R. S. Nicolau, 13, 2.º

Tel. 2 9776

L I S B O A

== ÉSTE NÚMERO FOI VISADO ==
== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

ECOS & COMENTÁRIOS

P O R S A B E L

GOVERNADOR CIVIL DE LISBOA

NO dia 24 do mês findo assumiu interinamente a chefia do distrito de Lisboa o sr. tenente-coronel Artur Lobo da Costa, deputado à Assembléa Nacional e comandante do Regimento de Metralhadoras 1, desde 1932.

A nomeação do sr. tenente-coronel Lobo da Costa foi bem aceite, porque o espinhoso cargo de governador civil do nosso distrito tinha fatalmente de ser desempenhado por um homem de pulso, diplomata; e uma pessoa que como S. Ex.^a reúne todas as qualidades necessárias para esse efeito. Os assuntos do Distrito não podem ser tratados com sete pedras na mão, com safaões ou brutalidades, têm de ser tratados com diplomacia, sem ser necessário sair da esfera disciplinar que o lugar exige.

O acto de posse realizou-se no gabinete do sr. Ministro do Interior, assistindo vários funcionários públicos. Por este ilustre titular foram proferidas palavras de elogio ao empossado que depois do 28 de Maio exerceu identicos cargos em Coimbra e no Porto. Foram postas em relevo as suas belas qualidades de militar e as suas virtudes de dedicado nacionalista, a quem tantos serviços deve a Nação.

O sr. tenente-coronel Lobo da Costa que é uma figura de militar, que possui algumas condecorações de valor como sejam grande oficial da Ordem de Cristo, comendador de Aviz, Bons serviços em ouro, comportamento exemplar, Cruz da Ordem de Hohenzollern, etc., proferiu algumas palavras de agradecimento ao sr. Ministro do Interior e garantiu, apesar de saber que ia desempenhar um cargo bastante espinhoso, cumprir, pois a hora é de sacrificio.

Ao comparecer no seu gabinete de trabalho o ilustre chefe do distrito nomeou seus secretários os srs. Eugénio Pereira Rodrigues e alferes Fonseca, de Metralhadoras 1.

O antigo secretário sr. Pery de Linde, figura insinuante, delicado e zeloso funcionário ficou também prestando serviço activo no gabinete do sr. Governador.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» envia ao ilustre chefe do Distrito o seu cartão de felicitações.

MARECHAL GOMES DA COSTA

A Comissão Concelhia da União Nacional do Porto, numa das suas reuniões resolveu organizar uma comissão encarregada de promover e estudar a construção de um monumento naquela cidade ao Marechal Manoel de Oliveira Gomes da Costa, chefe glorioso da Revolução Nacional — monumento que deve ser inaugurado em Maio do próximo ano.

Achamos interessante a idéa, pois é lógico que um monumento ao herói das campanhas de África perpetua a memória de tão valente cabo de guerra.

NOVA CASA DE REPOUSO

PARA os intellectuais, jornalistas e artistas fatigados pelo trabalho foi lançada a ideia da construção de uma casa de repouso.

Uma comissão formada pelas sr.^{as} duquesa do Cadaval, condesas de Proença-a-Velha e de Vila-Flôr, D. Maria Camila de Carneiro Pacheco, D. Madalena Trigueiro Martel Patricio, D. Maria Peixoto, D. Maria Augusta Pereira de Sampaio Forjaz Trigueiros, D. Manuela da Cunha e D. Beatriz Marais Sarmiento, mandou já distribuir circulares a solicitar auxilios e donativos para a fundação de uma Casa de Repouso para os intellectuais, jornalistas e artistas, aos quais o trabalho tenha enfraquecido.

A inauguração dessa «mémrita instituição» deve efectuar-se em fins de Agosto e será instalada no vale de Colares, num sitio arborizado e extremamente saudável. Terá a dirigi-la as mesmas pessoas que

dirigem a Casa de Repouso para Raparigas Fracas, já existente na mesma localidade.

A comissão pode confiar na nossa solidariedade pois para obras de beneficência a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» dá sempre o seu apoio moral e material.

LIMPESA DA CIDADE

UMA das medidas importantes do novo Governador Civil de Lisboa é de novo a limpeza da cidade.

Por várias vezes temos aqui manifestado o nosso desgosto pela situação deplorável em que nos colocam perante os estrangeiros essa serie infinita de céguinhos e outros tantos matolões que os acompanham explorando a caridade pública.

É vergonhoso o que se passa por estas ruas de Lisboa, incluindo o Chiado onde esses cegos tocam e cantam continuamente.

De facto o Palácio da Mitra foi adaptado para toda essa gente que esmolava nas ruas e estabelecimentos, mas ali podem também ingressar os céguinhos e quanto aos saltimbancos, achamos mais conveniente arranjar-lhes trabalho.

LITÉRATURA DO «FIXE»

O interessante semanário «Sempre Fixe» publicou num dos seus últimos números o seguinte dialogo literário que transcrevemos com a devida vénia:

Um sujeito, destes que citam a propósito de tudo frases de autores conhecidos, vai subindo a avenida e encontra um homem a dormir sobre um banco, com a corrente do relógio pendente do bolso. Sa-cóbio e diz-lhe:

— Dormir é bom, mas despertar é melhor! (Julio Dantas).

O outro nem se mexeu. Ele tornou a sacudi-lo e repetiu:

— Dormir é bom, mas despertar é melhor! (Julio Dantas).

Desta vez, o homem esfregou os olhos, voltou lhe as costas e ficou-se.

Nova sucudidela. Nova advertência:

— Dormir é bom, mas despertar é melhor! (Julio Dantas).

Então o dorminhoco levantou-se, olhou o raivosamente e gritou-lhe:

— Vá para o grande raio que o parta! (Albino Forjaz de Sampaio).

NAUFRAGOS DA CRISE

ISTO passa-se em Nova York. O novo director geral de um grande hotel visita todo o vasto edificio, para tomar conhecimento dos respectivos serviços. E com quem ha de deparar? Com um neurasténico e pobre moço, com o encargo de lavar pratos.

— Porque estás desanimado?

— pergunta-lhe, com voz meliflua, e exteriorisar bondade, o director.

— Porque não tenho confiança no futuro.

— É boa! Pois eu comeci por simples lava-pratos e hoje sou director geral!

O moço, com lágrimas na voz e a exterioritipar na comissura dos lábios um sorriso enigmático, regougou:

— O diabo é que, comigo, deu-se o contrário. Comecei por director geral e acabei em lava-pratos.

Tableau!

EM PÉ DE GUERRA

QUANTOS homens pode o mundo pôr em pé de guerra? — Eis a pergunta que faz um nosso colega estrangeiro, muito afecto a assuntos militares.

Os homens, claro está, já instruídos militarmente, para o «facto» de uma nova conflagração europeia.

E assim conclue o peridótico:

— Que há cinqüenta e quatro milhões e meio de homens prontos a pegar em armas. Uns no activo, outros na reserva, mas todos eles com instrução militar completa.

Uma brincadeira, não é verdade? E a respeito ao número ainda é um «caso» para duvidar...

VÃO SER NOVAMENTE REVESTIDOS OS PAVIMENTOS

DESTINADOS A CIRCULAÇÃO
INTENSA COM PLACAS
DE FERRO FUNDIDO

JA não é nova a idéa de revestir os pavimentos, destinados a circulação intensa com placa de ferro fundido. Quando se deu a crise metalúrgica de há 10 ou 12 anos, algumas sociedades de altos fornos chamaram a atenção sobre o problema. Igualmente um francês, o general Goscouin lembrou que o revestimento das estradas com placas de ferro fundido poderia constituir uma reserva formidável de metal durante uma guerra.

Passaram-se anos, e uma sociedade metalúrgica francesa «Altos fornos de Saulnes» tomou a iniciativa de retomar o problema, de o estudar e fazer as experiências necessárias. Os resultados parecem excelentes.

Estudaram-se placas de ferro fundido para serem assentes sobre uma forte fundação de betão no caso de grandes artérias sujeitas a circulação de veículos pesados. Outro modelo de placas destina-se a pavimentos com uma infra-estrutura menos rígida, como sucede nas cidades de menor importância e em estradas, compostas de calhau coberto com uma camada de areia. Existem ainda placas para assentar directamente sobre a terra batida em caminhos de menos forte circulação e sobre areia.

Efectuaram-se experiências de desgaste por um sistema interessante: sobre um pavimento com placas de ferro fundido instalou-se um eixo vertical servindo de apoio a um veio que na outra extremidade serve de eixo a uma roda com chapa de trilho em ferro. Sobre o eixo assenta um peso de 3.000 quilos. Um motor acciona por meio de engrenagem o sistema. Os resultados foram excelentes considerando-se que o desgaste é infimo. No que respeita ás «derrapages» dos automóveis, também um fabricante de pneus foi convidado a efectuar tôdas as experiências possíveis com pneus de várias qualidades e tipos, novos e usados.

Devido à estriagem e desenhos das placas evita-se aquelle risco dos automoveis.

A ponte de Austerlitz, em Paris, encontrá-se já pavimentada com placas de ferro fundido.

É interessante referir-nos a alguns detalhes destes pavimentos.

A forma segundo se representa tem por fim efectuar a ligação íntima de cada placa com as SEIS outras que a rodeiam. Para este efeito o além do seu recôrte existem nos angulos reentrantes uns estribos

Grupo Instrutivo Ferro-viário de "Campolide"

O ENCERRAMENTO DO ANO ESCOLAR

No Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide, «Escola Profissional António Vasconcelos Correia», vão realizar-se de 23 a 30, algumas festas para finalizar a época de exames que ali se efectuam nos dias 14, 15, 16 e 17.

O programa das festas, além de uma Exposição de Trabalhos Escolares, é composto do seguinte:

Dia 23 de Julho — Presença de todos os alunos, vestidos de fato macaco às 19 horas nesta Escola, para inscrição geral nas Excursões a efectuar.

Dia 24 de Julho — Às 21 horas abertura da festa Escolar com uma conferência subordinada ao tema «Locomotivas e Caminhos de Ferro» pelo Sr. Engenheiro Horta e Costa.

Dia 25 de Julho — Às 14 horas, inauguração da Exposição de trabalhos escolares e Sessão Solene, a que presidirá o patrono da Escola sr. Engenheiro António de Vasconcelos Correia seguida da continuação da festa Escolar.

Dia 26 de Julho — Descanso geral.

Dia 27 de Julho — Visita às Oficinas Gerais de Santa Apolónia e às Oficinas Gráficas do *Diário de Notícias*.

Dia 28 de Julho — Visita aos Museus: De Arte Contemporânea e de Arte Antiga.

Dia 29 de Julho — Uma carruagem reservada no comboio que sai de Lisboa-Rossio às 12,15 conduz os 80 alunos a uma visita à Estação da Emissora Nacional de Barcarena.

Dia 30 de Julho — Visita às Oficinas Gerais do Entroncamento e Cidade de Tomar. O comboio n.º 1 fará uma paragem em Campolide para embarque dos alunos.

AVISOS

No dia 23 do corrente, (6.ª feira) devem reunir em assembleia geral todos os alunos sócios da Caixa Escolar, a fim de tomarem conhecimento de horas e meio de condução durante os passios de estudo acima designados, e bem assim fazerem a sua inscrição.

Serão excluídos das Excursões todos os alunos que não compareçam a esta Reunião, e que não tenham nesta data as suas contas liquidadas com a Caixa Escolar.

Hoje dia 16 às 19 horas devem comparecer nesta Escola todos os alumnos dirigentes da Caixa Escolar a fim de se determinar os cargos a desempenhar por cada aluno durante a festa Escolar.

fazendo parte da placa em que assentam os salientes das outras placas.

Desta forma qualquer carga agindo sobre uma placa vê-se repartida sobre seis placas.

A face superior apresenta estrias para evitar as «derrapages». A sua face inferior é prevista de nervuras que a reforçam e auxiliam a fixação à infra-estrutura da estrada. A sua forma varia com a fundação; caso se destina a assentar sobre betão a forma e a fixação das placas é feita por meio duma camada de betumminoso com que se recobre o betão. As placas são bem fixadas por esta forma sendo porém fácil levantá-las para qualquer reparação.

Para fundações de simples terra batida, as placas, são munidas de crampões que se fixam ao solo. Existem os estribos a que já nos referimos para tornarem as placas tôdas solidárias da carga.

Estes pavimentos como é de calcular não necessitam reparação.

Os cantoneiros têm apenas que conservar o esgotamento das águas pelas valetas e nada mais.

CRÓNICAS DE VIAGEM

Por CARLOS D'ORNELLAS

I

Lisboa—Vilar Formoso—Fuentes de Oñoro—Ciudad Rodrigo—Fuentes de Saint-Esteban—Salamanca—Medina del Campo—Valladolid—Burgos—Victoria—
— Alsasua—S. Sebastian—Irun —

A XIII.^a Sessão do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro que êste ano teve lugar em Paris, de 31 de Maio a 11 de Junho, levou-nos, a mais uma vez visitar o grande centro de civilização e de cultura da encantadora cidade.

Descrever Paris seria impossível nestas crônicas e em segundo lugar tantos são já os escritores que descreveram essa cidade de vida que o que eu pudesse descrever seria apagado ao pé dos escritos abundantes e arrendados de literatura.

O trajecto Lisboa a Vilar Formoso fez-se como é normal e em boas carruagens da Companhia da Beira Alta. É absolutamente desnecessária a grande demora que ousamos nas duas fronteiras—Vilar Formoso—Fuentes de Oñoro. Ao contrário do que muita gente diz—os que têm o vício de pagar— a alfandega portuguesa, cumprindo o seu dever não aborrece os passageiros.

A gentileza do seu director, pessoa muito conceituada, e dos restantes funcionários, à qual a delicadeza não falta, dão uma impressão moral que agrada sôbre maneira áqueles que saindo terra portuguesa vão pisar a estranha.

Fuentes de Oñoro recebe bem os portugueses, mas, a força das circunstâncias obriga-os por vezes a insistir com os passageiros na estrada de divisas espanholas. Têm as suas razões, demais é um país em guerra onde todos os cuidados são poucos.

O combóio parte em direcção a Salamanca com velocidade regular. O serviço é considerado militar e assim o mesmo pára onde há necessidade de parar.

Ciudad Rodrigo é uma paragem obrigatória pois é a primeira cidade que encontramos ao entrar em Espanha. O povo desta cidade, um pouco rude, é cheio de fé e parecido bastante com os povos fronteiriços de Portugal que sustentam de avós para pais e de pais para filhos as lendas das lutas travadas durante séculos, sem qualquer outro benefício que a independência. Ciudad Rodrigo é uma cidade cheia de história e já nesta «Revista» e no diário «A Voz» falei do seu merecimento e das suas lutas para expulsar os franceses da terra espanhola.

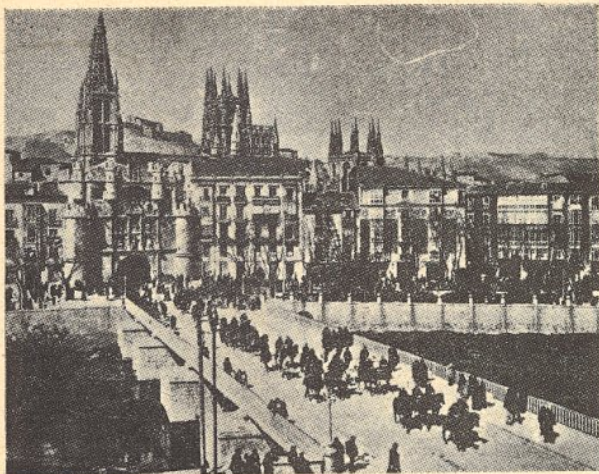
Há gente reconhecida nesta romana cidade e assim os que têm sabido compreender a acção dos portugueses nessa maldita guerra de Espanha vieram abraçar-nos nunca deixando de manifestar o seu reconhecimento e agradecer o auxílio do povo português ao povo nacionalista do país visinho.

Depois de oito minutos o combóio segue até Fuentes Saint-Esteban, modesta estação onde cruza a linha de Barca d'Alva ao Pôrto.

Salamanca, cidade universitária, onde chegamos para tomar o combóio que nos conduz a Irun, transporte mais conhecido pelo «combóio sevilhano» é uma encantadora cidade fóra da situação que tem hoje, permanentemente visitada pelas manhãs pelos aviões comunistas, e com falta de luz à noite, pelo mesmo motivo. As suas duas catedrais



SALAMANCA—No mercado...



BURGOS — Arco de Santa Maria e a Catedral

e a sua ponte romana dão-nos a magestade da cidade que alberga perto de trinta mil habitantes.

A paragem aqui é grande.

O «Sevilhano» traz um atrazo de seis, oito, dez e doze horas em virtude de ser considerado também um «combóio militar».

Vamos para Medina del Campo. O combóio não trás um único logar vago. As terceiras classes apinhadas de italianos que fatigados dormem a sôno solto; as segundas e primeiras invadidas por militares de todas as gradações dão-nos um aspecto idêntico ao que se passou em França durante o período da Grande Guerra.

As malas nos corredores servem-nos de assento, até que em Medina del Campo, magnífica estação da linha do norte de Irun a Madrid, a 722 metros de altitude, se consegue um logar. Valladolid, é a cidade onde o General Mola tem o seu quartel general nacionalista, e cidade que durante longo tempo foi residência do Govêrno de Castella, nêsse tempo vila preferida pelos reis. Aqui se celebrou em 1469, o casamento de Fernâdo o Católico, rei de Aragão, e Izabel de Castela. Em 1560, Filipe II resolveu instalar a capital em Madrid mas Filipe III, novamente se instalou em Valladolid em 1601. De novo voltou o Govêrno para Madrid, em 1621, por conveniência de Filipe IV. Foi uma cidade que se insurgiu contra os francezes em 1808 e onde Napoleão teve o seu quartel general em 1809.

Cristóvão Colombo morreu aqui em 1506.

Durante uma noite de enfado com a maçadora viagem passamos lindas cidades espanholas, que, a-pesar-de já conhecidas, gostaríamos de contemplar e admirar o valor dos rapazes que no momento de rebentar a guerra contra o marxismo souberam marchar e morrer sem desfalecimento.

Quantos amigos já perdi dos conhecidos du-

rante êstes onze mezes de tempestade. Rapazes de 16 e 17 anos, Requetês valentes e loucos de patriotismo, falangistas com o ideal do José António Primo de Rivera, enfim espanhois de boa casta.

Burgos também por nós passa de madrugada. A sua história é grande e não pode ser aqui contada. Contudo podemos dizer que a sua magestosa Catedral, fundada em 1221 pelo rei S. Fernando, é uma maravilha em estilo gótico e arquitetura elegante.

Fundada em 892 por Afonso III, Rei de Leon é uma cidade mais de trinta mil habitantes, antiga capital de Castela a Velha e hoje importante, digna de ser visitada pela grandiosidade dos seus monumentos históricos, ruínas romanas, etc.. Segue-se a estação de Miranda do Ebro e a seguir a de Victória cuja vila é encantadora com belas e largas ruas, mágnificas propriedades, não

esquecendo o passeio da Flórida que é também encantador.

Alsasua é uma vila pequena onde o combóio é conduzido por máquinas elétricas até Irun. O trajecto faz-se com maior rapidez, atravez nevoa espessa daquelas montanhas dos Alpes.

S. Sebastian — Que saudades sentimos ao pisar êste formoso torrão da Espanha. Que diferença sentimos na sua vida habitual. Mas justifica-se: faltam em S. Sebastian nada menos de quarenta mil pessoas. Hoje é uma cidade triste que apresenta os seus principais monumentos resguardados com os «sacos de terra», muito usados durante a Grande Guerra para evitar que os estilhaços das bombas destruam o que tantos anos a Espanha construiu para enriquecer o seu património nacional. O seu grande casino, cujas paredes estão cravejadas de estilhaços e balas explosivas, apresenta um aspecto desolador. Destruído o seu jardim, estilhaçados os seus vidros, derrubados os seus resguardos, o casino faz pena e não inveja o club náutico que também ficou no mesmo estado por ali se terem instalado os marxistas.

De Irun já contei noutras crónicas que fiz de Espanha qual o seu estado. Foi para ali que, perse-



BURGOS — A Catedral

IMPRENSA

I CONGRESSO NACIONAL DE IMPRENSA REGIONALISTA

No dia 22 do corrente inaugura-se em Sintra o I Congresso Nacional da Imprensa Regionalista cuja comissão organizadora conta já com 40 inscrições.

O programa do Congresso ficou assim elaborado:

Dia 22 de Julho — *À tarde em Sintra*: Sessão solene inaugural do Congresso, com a assistência de entidades oficiais, procedida de recepção aos congressistas na Câmara Municipal; visita ao Palácio Nacional; festa salaio e merenda Regional no Parque Municipal, constituída por dōces regionais, oferecidos pelo comércio Sintrense, refrescos «Sabuga» preparados com a famosa água de Sintra, oferecidas pela empresa «Águas de Sintra L.^{da}» e os deliciosos vinhos Colares «Ramisco» oferecidos pela «Adega Regional de Colares».

À noite — *Em Lisboa*: Recepção pela Liga Regionalista Portuguesa.

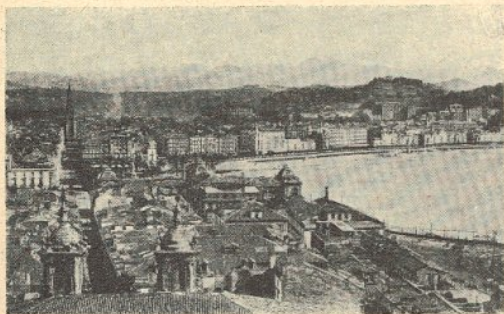
Dia 23 — *De manhã*: 1.^a sessão de secções em Sintra.

À tarde: — Almôço oferecido aos congressistas pela Câmara Municipal de Sintra; excursão em automóveis à Serra de Sintra, visitando-se Monserrate, Castelo dos Mouros, Palácio da Pena, Alto do Monge, Capuchos, Cruz Alta e Peninha; regresso por Colares e visita à Adega Regional, que oferecerá aos congressistas um «Colares» de honra.

Dia 24 — *De manhã*: Excursão em automóveis a «Mafra»; recepção na Câmara Municipal, 2.^a sessão de secções do Congresso e visita ao Convento; almôço

guiados pelos nacionalistas, foi desaguar a onda furiosa da destruição marxista. Na rua de França destruíram eles todas as casas da ala esquerda, não escapando os bancos, que depois de saqueados foram incendiados com roupas de uso dos empregados, e depois de regadas incendiadas, como é uso e costume.

Irun tem sido teatro histórico da França e da



SAN SEBASTIAN — [Vista] desde [o Castelo

na Tapada oferecido pela Câmara Municipal de Mafra e festa regional incluindo um concerto de carrilhão;

À tarde: — Excursão à Ericeira, visita às grandes adegas do Morgado dos Leitões; «Porto de Honra» na Ericeira, oferecido pela empresa das águas de Santa Marta e festa regional na cerca desta Empresa.

À noite — *Em Lisboa*: Festival em honra dos congressistas, pela Federação das Sociedades de Educação e Recreio.

Dia 25 — *À tarde em Cascais*: Recepção na Câmara Municipal sessão plenária do Congresso, no Museu de Castro Guimarães; chá-concerto oferecido aos congressistas pela Câmara Municipal e Comissão de Propaganda de Cascais, na magnífica cerca do Museu.

À noite — *Em Lisboa*: Festival em honra dos congressistas, pela Liga Regionalista Portuguesa.

Dia 26 — *À tarde no Estoril*: Sessão solene de encerramento do Congresso no Casino, com a assistência de entidades oficiais; chá-concerto no Tamariz, oferecido aos congressistas, pela Sociedade Propaganda da Costa do Sol.

A' noite — *Em Lisboa*: Festival em honra dos congressistas, pela Liga Regionalista Portuguesa.

Os trabalhos do Congresso serão divididos em três secções:

1.^a **Secção** — *Aspectos Regionalistas*: Imprensa Regional; Problemas Regionais; Propaganda Regional e das suas riquezas económica, moral e artística; Acção e coordenação da Imprensa Regionalista.

2.^a **Secção** — *Aspectos Gerais*: Legislação; Exercício; Organização Económica; História da Imprensa; Estatística; Artes Gráficas; Publicidade; Cooperação.

3.^a **Secção** — *Aspectos Especiais*: Instrução; Turismo; Viação; Desporto; Imprensa Portuguesa no Estrangeiro; Imprensa Colonial; Questões diversas.

Espanha. Realizaram-se ali várias conferências entre reis dos dois países e ali se deram episódios amorosos que ficaram registados na História.

A saída por esta fronteira para qualquer viajante, sem distinção de nacionalidade, é qualquer coisa de sério e até de ridículo. Na chamada «Aduana», a «Matrona», nome que a Espanha concede às apalpadeiras que nas estações froteiras aduaneiras e policiais verifica se as pessoas do seu sexo trazem escondidos objectos sonegados aos direitos, usa de um processo ridículo que magoa quem em França pretenda entrar e onde não encontra senão facilidades. É o processo que a «Matrona» adota é simples: obriga as senhoras a despirem-se completamente para depois passar revista às roupas. Ora depois de uma viagem fatigante como seja hoje a de Fuentes de Oñoro a Irun, chegar a esta e sofrer tanto dissabor, fica-se sem vontade de atravessar a Espanha e mais apetece ir por mar.

E ficamos por aqui reservando a passagem da fronteira francesa para o próximo número.

NOTAS

DE TOLÊDO NA

HISTÓRIA PORTUGUESA

É do nosso presado colega *A Voz* que recortamos, com a devida vénia, as seguintes notas históricas acerca-de personalidades portuguesas ilustres em cuja vida representou papel digno de menção a cidade de Tolêdo.

«Em Tolêdo, a antiga *Rua Nova*, chama-se desde o século XVI, *Encosta dos Portugueses*, por terem ali existido vários estabelecimentos de ourives portugueses.

* * *

D. Maria da Vida Pobre, filha bastarda de El-Rei D. Fernando I, tendo vendido as suas jóias e demais bens de fortuna, recolheu-se, com outra senhora devota, numa casa cedida por D. Maria Dias de Segovia, situada em frente do Convento que (por bula apostólica) esta dama portuguesa fundou, fazendo-se ambas (assim como as suas sucessoras) *religiosas jerónimas*.

Esse Convento, hoje em ruínas, chamou-se, até 1836, *Convento da Vida Pobre*.

* * *

D. Sancho II o *Capêlo*, 4.º Rei de Portugal, retirou-se, em 1247, para Tolêdo, onde faleceu e onde se acha enterrado na Catedral, no altar de S. Salvador.

* * *

D. Leonor, infanta de Aragão, mulher de El-Rei D. Duarte, viveu muito tempo (quasi na miséria), no Convento de *Santo Domingo El Real*, de Tolêdo, onde faleceu em 1445, sendo transladada mais tarde por ordem de seu filho D. Afonso V, para o Mosteiro da Batalha.

* * *

A beata Beatriz da Silva (irmã do *Beato Amadeu*) foi dama da Rainha Isabel, a Católica.

Fundou em Tolêdo, em 1484, a *Ordem da Conceição*, no palácio de Galiana, que lhe fôra cedido pela Rainha Isabel.

* * *

Bartolomeu Lourenço de Gusmão, inventor dos aerostatos, nasceu em Santos (Brasil) em 1685, e faleceu a 19 de Novembro de 1724, no Hospital da Misericórdia, em Toledo.

Acha-se enterrado naquela cidade, na igreja de S. Romão, onde, em 1912, a pedido do sr. Marquês de Faria, foi colocada a seguinte lápide:

«En este templo de S. Roman martir reposan los restos de D. Bartolomé Lorenzo de Gusman, presbítero

português nacido en lá ciudad de Santos (Brasil) en el año de MDCLXXXV primer inventor de los aerostatos.

Falleció en esta capital en XIX de Noviembre de MDCCXXIV. La ciudad de Toledo le dedica este recuerdo.»

Na Capela Real da Catedral conserva-se, num artístico armário, a armadura e estandarte de D. Duarte de Almeida o *Decepado* alferes-mór de D. Afonso V, morto pelos castelhanos em 1476, na batalha de Toro.

* * *

O Capuchinho:

Assim se designava em Tolêdo, no princípio do século XIX, a effigie de *Santo António de Lisboa*, venerada no Convento dos Padres Capuchinhos, situado por detrás e a sueste de do Alcazar.

Ao fechar-se êsse convento, em 1836 consentiu-se que o porteiro do Teatro de Rojas, Camilo Sigler, ajudado por seu Pai, levasse o *Santo Capuchinho*, o mais venerado em Toledo, para a freguesia dos *Santos Niños Justo y Pastor*, cada ano, no mês de Junho.

Governador Civil de Lisboa

Do sr. tenente-coronel Artur Lobo da Costa, ilustre Governador Civil do Distrito de Lisboa, recebemos os agradecimentos ao telegrama de felicitações que lhe enviámos quando da posse de tão alto cargo.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

MARIA VITÓRIA—20,45 e 25—«A Senhora da Ataláia».
VARIÉDADES—21,45 e 25—«Riquezas da sua avó».

CINEMAS

TIVOLI—21,30—«A Revolução de Maio».
CONDES—15,30 e 21,30—«Evas do século XX».
ODEON—15 e 21,15—«Mascaradas».
POLITEAMA—21,30—«A lei do dever».
PALACIO—21,30—«Mascaradas».
CHIADO TERRASSE—15 e 21,30—«Um tenente endiabrado».
EUROPA—21—«O club da rua 56».
CAPITULIO—21,15—«Em carne e osso».
SALÃO IDEAL (Loreto) Cinema sonoro.

⚡ duração e regularidade

de trabalho nas máquinas depende, principalmente, dos ÓLEOS EMPREGADOS. Use V. Ex.ª exclusivamente os Óleos Minerais



«AGUIÁ» e ficará satisfeito

A. de Sousa Andrade Rua S. Catarina, 299
Telef. 1197—PORTO

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

«RAMAL DE SINES» pelo Dr. Antônio de Vilhena

No passado mês de Junho, foi publicado pelo dr. Antônio Jacinto Maria de Vilhena um interessante livro com o título «*Ramal de Sines ou linha férrea de Ermidas-Sado a S. Tiago de Cacem e Sines. Subsídios para a história da sua construção*».

O precioso livro, de agradável aspecto gráfico, é dividido em cinco partes.

Através da sua leitura constata-se com frequência, a tenacidade e perseverança do autor, para que fosse uma validade o caminho de ferro que partindo de Ermidas-Sado, teria o seu *terminus* em Sines. Era esta, a velha aspiração regional e difícil seria encontrar uma pessoa com a pertinência do professor Vilhena, capaz de elevar a efeito, tão importante melhoramento.

Na primeira parte do livro descreve o seu autor a privilegiada situação, das vilas de S. Tiago de Cacem e Sines e quais as estradas que lhes dão acesso.

A segunda, terceira e quarta parte, tratam de diplomas oficiais que se relacionam com a construção do caminho de ferro, que inteligentemente coordenados pelo autor, historiam a marcha de tal empreendimento.

A IV parte, sobretudo interessante pelas dificuldades que o professor Vilhena, teve necessidade de remover para conclusão do ramal, merece especial referência, pelo que transcrevemos o que segue:

«Desejando ardentemente vêr aberta à exploração a parte do ramal de Sines, compreendida entre S. Tiago de Cacem e Sines (3.º e 4.º lanços), eu seguia atentamente e com o maior interesse a execução dos trabalhos dessa empreitada, ao mesmo tempo que me ia informando da aquisição do material necessário para o respectivo assentamento, carris, cruzamentos, eclisses, parafusos de eclisses, tirefonds, anilhas de Grover, travessas, etc..

Os carris e as eclisses tinham sido encomendados em Itália.

Um dia, porém, rebenta a Guerra da Etiópia!

São estabelecidas sanções contra a Itália!

Viriam ou não viriam os carris e as eclisses?

Muito preocupado com o que poderia suceder, eu procurava informações amiúdasas vezes!»

Surgiram grandes dificuldades, que o autor, hábilmente soube remover junto do sr. Ministro das Obras Públicas e Director Geral de Caminhos de Ferro. Graças à sua intervenção, foi possível abrir-se à exploração em 14 de Setembro de 1936, o tróço compreendido entre S. Tiago de Cacem e Sines, numa extensão de 17 quilómetros.

O professor Vilhena diz mais adiante, referindo-se à inauguração do ramal:

«O combóio inaugural foi esperado, na estação de Sines, pela Comissão Administrativa da Câmara Mu-

As locomotivas «Diesel»-eléctricas «Marine-Jeumont»

Aos membros do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro foi apresentada para exame uma locomotiva «Diesel-eléctrica» de 4.400 C.V. destinada à companhia dos caminhos de ferro P. L. M.

Muito brevemente esta locomotiva estará em serviço sôb o N.º 262-DD-I destinando-se a rebocar combóios expressos de 450 toneladas, no percurso Paris-Menton e volta. A sua velocidade máxima é de 130 Km/h. Esta locomotiva, que é a mais potente do mundo, realizou o trajecto Paris-Menton a uma velocidade média de 105 Km/h. Tem um comprimento total de 33 metros entre tampões, e um pêso em ordem de marcha de 228 toneladas; é do tipo 2-C-2+2-C-2; com efeito, é constituída por duas meias máquinas absolutamente idênticas, acopladas por uma ligação especial e reunidas por um fôle elástico acompanhando a fôrma exterior a qual é aerodinâmica a fim de diminuir quanto possível a resistência do ar.

A empreitada geral para o fornecimento desta máquina foi entregue à «Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine»; A parte mecânica da locomotiva foi executada nas oficinas de «Saint-Chamond», especialmente equipada para a construção dêste género de material. O material eléctrico foi fornecido pelas oficinas de construções eléctricas de Jeumont. Cada meia locomotiva possui três eixos motores e dois carrinhos («bogies») de dois eixos. Os motores acionam individualmente os eixos motores correspondentes por intermédio de transmissões ôcas.

Dadas as condições especiais, como foram construídas, as duas meias máquinas, funcionam em unidades múltiplas. Em cada meia máquina foi instalado um grupo electrogénio constituído por um motor C. C. M — Sulzer 12 — LDA — 31, um gerador principal e um gerador auxiliar. Os induzidos dêstes dois geradores são bobinados numa árvore comum.

nicipal, presidida pelo ilustre siniense Sr. Mário Tavares, pelo sr. Domingos Rodriguez Pablo, grande patriota siniense; por muitos outros elementos oficiais, e por uma enorme multidão de povo.

Está construído o ramal de Sines: o meu ideal converteu-se em realidade: o meu sonho dourado teve realização.

Durante 17 anos (1919-1936), quasi sem interrupção, envidei todos os esforços possíveis para que assim sucedesse; não o dizer, seria revestir-me de inútil modestia e ocultar a verdade.»

* * *

A quinta parte do livrinho, reporta-se a uma série de cartas, solicitadas pelo professor Vilhena a diversas personalidades que intervieram na construção do Ramal e que pouco interesse revelam para a história da linha férrea de Ermidas-Sado a S. Tiago de Cacem e Sines.

OS NOSSOS MORTOS O QUE TODOS DEVEM SABER

GENERAL ALVES PEDROSA

No domingo 4 do corrente realizou-se da igreja dos Anjos para o Talhão dos Combatentes no Cemitério do Alto de S. João o funeral do General Felisberto Alves Pedrosa, antigo comandante do Regimento de Infantaria 1 e um dos bravos portugueses que em terras de França defendeu com energia o sector português no célebre 9 d'Abri!.

O General Alves Pedrosa era um amigo nosso, e, mesmo que o não fôsse não deixavamos de manifestar o nosso profundo pesar pela sua morte.

A sua fôlha de serviços bem demonstram o seu valor como militar e a sua honestidade quando dirigiu os serviços públicos ocupando a pasta de Ministro da Agricultura.

O extinto, comandou como coronel a 6.^a brigada do C. E. P., e na memorável batalha de 9 de Abril, em La Lys, ficou prisioneiro dos alemães.

Foi o official mais graduado do nosso Exército detido pelo inimigo. Após o armistício, o general sr. Alves Pedrosa regres-

sou à Pátria; menses depois entrava no Governo da presidência do malogrado dr. António Granjo, como ministro do Interior. Pouco antes do movimento de 19 de Outubro, foi nomeado comandante do destacamento misto de Mafra, então organizado para sufocar a revolta que viria a estalar naquê!e dia, mas na qual, por várias circunstâncias, não chegou a intervir com a tropa. Mais tarde foi nomeado comandante das extintas divisões militares de Trás-os-Montes e Tomar, esta última actualmente designada 3.^a Região Militar, onde o distinto militar terminou a sua brilhante carreira, para entrar no quadro da reserva. Como comandante daquela Região, entrou no «comité» do movimento de 28 de Maio. Triunfante a Revolução Nacional, o sr. general Alves Pedrosa foi nomeado ministro da Agricultura do Governo do marechal Gomes da Costa, transitando com a mesma pasta para o Governo da presidência do sr. general Oscar Carmona. Já na reserva, foi nomeado vogal do Tribunal de Contas, onde esteve até atingir o limite de idade, isto é, em 28 de Setembro de 1932.

O general sr. Alves Pedrosa, nasceu em Lisboa em 28 de Setembro de 1862, contando, portanto, 74 anos. Foi promovido a general em Agosto de 1922.



General Alves Pedrosa

Acidentes de trabalho e prémios de seguro

Do Ministério das Finanças recebemos a seguinte nota officiosa:

«A propósito da nova lei sobre accidentes do trabalho, tem-se ultimamente posto a correr que dela resultou elevação considerável dos prémios de seguros. Ora, o agravamento das taxas era inevitável, independentemente de quaisquer disposições da Lei n.º 1.942, porque os seguros de accidente do trabalho no dominio da legislação anterior, há muito davam prejuizo às sociedades de seguros, agravando-se até de ano para ano, os saldos negativos.

Em face dos maus resultados do Ramo Accidentes, resolveu o Grémio dos Seguradores elaborar uma tarifa minima cujo estudo iniciou em Dezembro de 1934 e concluiu no principio de 1936. Essa tarifa foi ultimamente homologada pelo Governo, se bem que algumas Companhias já a viessem applicando há cerca de um ano. No periodo em que foi estudada, muito anterior ao envio do projecto de lei sobre accidentes de trabalho à Assembléa Nacional, não era possível prevêr as condições de exploração resultantes dos novos principios legais.

Estes, pelo indispensável aumento das pensões de sinistrados e beneficiários de cerca de 120 %, além de outras vantagens, aumentam os encargos de exploração das propriedades de seguros de perto de 27 %.

Mas por outro lado, evitam certos abusos de uma forma proficua, pelo que o agravamento liquido real, não deverá em média exceder 20 %. Ainda mesmo que a elevação da taxa se pudesse filiar na lei n.º 1.942 — o que se vê não ser exacto — aquê!a se não poderia, pois, attribuir responsabilidades em aumento superior a 20 %.

Mas as taxas da tarifa minima homologada foram previstas para as antigas condições de exploração, isto é, para extinguir o «déficit» que se verificava nos anos anteriores. A sufficiência ou insufficiência das novas taxas só poderá seguramente avaliar-se depois de conhecidos os resultados obtidos pelas Sociedades de Seguros com a sua applicação».

Automóveis na via pública

Pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações foi redigido o seguinte despacho:

I) — Sendo absolutamente inconveniente a continuação do hábito que representa um abuso, de alguns proprietários de automóveis os deixarem durante a noite na rua, junto às casas de habitação, o que tem facilitado o uso dos referidos carros por criminosos para a realização dos seus crimes, determino sejam tomadas as necessárias providências para que tal prática cesse immediatamente.

II) — Estando em uso o aluguer de automóveis sem «chauffeur» o que pode dar lugar à utilização dos carros alugados para fins criminosos, determino que se tomem providências para que esse aluguer só seja feito a pessoas de reconhecida idoneidade, devendo o alugador registar em face do bilhete de identidade de quem aluga, o seu nome e morada e o numero do referido bilhete de identidade.

Todos os carros que forem encontrados abandonados na via pública durante a noite serão autoados os respectivos proprietários.

Possuia as medalhas da Cruz de Guerra de 2.^a classe, portuguesa e francesa; e de Bons Serviços, as de commandador de Aviz e Cristo, e medalhas de comportamento exemplar, da Vitória, da Cruz Vermelha e outras estrangeiras.

O seu funeral constituiu uma verdadeira manifestação de pesar, incorporando-se nê!e centenas de officiais do exercito português e numerosos amigos.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta à família o seu cartão de pesames.

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Julho de 1897

O arrendamento das linhas do Estado

Como dissems se preparava, o sr. ministro da fazenda apresentou ás camaras, conjunctamente com outras medidas de fazenda, em numero total de nove, precedidas de um dos mais notaveis e minuciosos relatorios sobre a situação economica do paiz que tem sido apresentados no parlamento, a proposta para o arrendamento, em concurso, das linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste.

Anteriormente já apparecera no *Diario* o projectado contracto Guadalmina, (documento que não reproduzimos porque perdeu já todo o interesse) e, comparando-se este com o projecto de lei agora apresentado, encontram-se n'este algumas vantagens que só muito passageiramente enumeraremos, por nos faltar o espaço, visto termos de dar na integra a proposta.

Uma d'ellas é o arrendamento poder ser feito a duas companhias diferentes, o que parece facilitar muito mais a constituição das empresas arrendatarias, e d'ahi certas facilidades e garantias para o thesouro.

Outra é a obrigação da construcção de ramaes, e ramaes importantes como são alguns dos que indica a proposta, que assim se transforma n'uma verdadeira promoção de fenomeno e desenvolvimento do paiz.

Do mal o menos, costuma dizer-se; já que arrendamos as linhas do Estado, seja para, sem prejudicar o thesouro, se procurar o alargamento da nossa viação accelerada, em que tão retardados temos andado a ponto de, nos ultimos dois annos, como muito bem nota o relatório ministerial, só nos pobres 5 kilometros terem sido abertos á exploração.

As companhias arrendatarias garantirão ao Estado um rendimento liquido anual de 888 contos, com o qual o governo tem naturalmente em projecto garantir uma operação financeira de importância.

Se, por outro lado, o thesouro tem que despendir esse complemento do rendimento aos novos ramaes, tambem é certo que n'essas construcções e exploração se empregam milhares de operarios hoje a cargo do Estado em obras, na maioria inuteis; e além d'isso, tambem o thesouro auferirá os impostos de transito, sêllo e outros, sobre o trafego d'aquellas linhas.

E' ainda duvidoso se esta proposta chegará á realização, tal como está; todavia devemos notar que ella melhora consideravelmente para o paiz, sem prejuizo para os concorrentes, as condições que primitivamente se haviam architectado no *fallecido* contracto.

Diz-se que um grupo portuguez se propõe organizar companhia, para tomar o arrendamento da rêde do norte do Mondego. Se tal succeder, não teremos senão que nos felicitar por vermos vingar a nossa ideia, e no campo pratico desde já pomos ao serviço d'esta empresa todos os elementos de que dispomos, mesmo alguns que, apesar da modesta posição na imprensa, ella não desprezará.

Segue o projecto de lei :

Artigo 1.º — E' o governo autorizado a adjudicar, separadamente, em hasta publica, precedendo concurso de 60 dias e em conformidade das bases especies que fazem parte integrante d'esta lei :

1.º A exploração dos caminhos de ferro do Minho e Douro e a construcção e exploração dos seguintes ramaes d'estas linhas :

- Vianna do Castello a Ponte Lima e Ponte da Barca;
- Braga a Ponte da Barca, Arcos e fronteira de Espanha;
- Braga pelo Valle do Cávado a Ruiães e Chaves;
- Barcellos a Espozende;
- Ligação do caminho de ferro do Douro com o da Beira Alta pelo valle do Tavora ou do Côa;
- Ermezinde a Leixões;

2.º A exploração dos caminhos de ferro do Sul e Sueste e a construcção e exploração dos seguintes ramaes d'estas linhas :

- Ligação da rêde do Sul e Sueste com a linha de Leste;
 - Faro a Villa Real de Santo Antonio;
 - Proximidades de Tunes a Portimão e Lagos;
 - Barreiro ou proximidades a Cacilhas;
 - Pias a Moura;
 - Evora á fronteira em direcção a Zafra;
- § unico. O governo dará conta ás côrtes do uso que fizer d'esta autorização.

Art. 2.º Fica revogada toda a legislação em contrario.

Eis as bases principais a que a proposta se refere :

Base 1.ª — Para a admissão ao concurso é preciso ter depositado previamente na caixa geral dos depositos, em dinheiro ou em titulos officialmente cotados na bolsa de Lisboa, Paris ou Londres, pelo preço da ultima cotação, as seguintes quantias: réis 500.000.000 para o concurso relativo ao arrendamento da rêde do Minho e Douro, 200.000.000 réis para o do Sul e Sueste.

Base 2.ª — O individuo ou empresa a quem o governo deliberar fazer a concessão do arrendamento de qualquer das rêdes nos termos da base 1.ª constituirá, dentro do prazo de noventa dias, a contar da da respectiva comunicação, uma companhia, sociedade anonyma de responsabilidade limitada, á qual transferirá todos os seus direitos derivados da mesma concessão.

Esta companhia será portugueza e como tal sujeita, para todos os effeitos, ás leis e tribunais portuguezes; terá a sua sede em Lisboa e a maioria dos seus administradores portuguezes, os estatutos serão approvados pelo governo, o qual, ouvida a procuradoria geral da corôa e fazenda, poderá dispensar a applicação do codigo comercial.

Base 3.ª — Logo que qualquer das companhias esteja constituída, reforçará, para garantia de execução do contracto respectivo o deposito a que se refere a base 1.ª, elevando-o ao dobro.

Base 4.ª — Constituidas as companhias e reforçados os depositos nos termos da base anterior, entregará-lhes-ha o governo as linhas férreas que compõem respectivamente as referidas rêdes do Minho e Douro e do Sul e Sueste, com todo o seu material fixo e circulante, e bem assim os edificios, officinas, machinas, ferramentas e tudo quanto exista sobre a via, nas estações, nos armazens e em quaesquer outras dependencias das mesmas linhas, sem excepção nem reserva alguma.

Base 5.ª — Serão feitas pelas companhias á sua custa, e sob a fiscalização do governo, as obras de reparação de que trata o § 2.º da base 4.ª.

Base 6.ª — As companhias obrigam-se respectivamente a construir os ramaes indicados no artigo 1.º da lei.

§ 1. Estes ramaes serão construidos pela ordem que fór determinada pelo governo de accordo com cada uma das companhias.

§ 2.º A concessão de cada ramal começará dentro de sessenta dias a contar da data em que fór determinada pelo governo. Todos os ramaes deverão estar concluidos e em estado de exploração, com todo o seu material fixo e circulante e dependencias, dentro do prazo de seis annos contados da data da assignatura do respectivo contracto de arrendamento.

Exceptua-se o ramal de Evora á fronteira, o qual sómente será feito, quando em Hespanha vier a construir-se um ramal com que aquete possa entroncar.

Base 9.ª — O governo garante ás companhias o complemento do rendimento liquido anual de 5 % em relação ao custo de cada kilometro que ellas construírem, e mais a amortização que haja de pertencer-lhes pelas quantias gastas na construcção desde a data em que foram applicadas até a terminação do prazo do arrendamento.

§ 1.º Para os effeitos d'esta garantia, o preço kilometrico dos ramaes a construir será o constante dos orçamentos approvados pelo governo, não podendo, porém, em caso algum, exceder as seguintes quantias :

Vianna do Castello a Ponte de Lima e da Barca.....	20:000.000
Braga a Ponte da Barca e fronteira de Hespanha.....	35:000.000
Braga pelo Valle do Cávado, Ruiães e Chaves.....	35:000.000
Barcellos a Espozende.....	25:000.000
Ligação do caminho de ferro do Douro com o da Beira Alta	35:000.000
Ermezinde a Leixões.....	30:000.000
Ligação da Rêde do Sul e Sueste com a linha de Leste.....	24:000.000
Faro a Villa Real de St. Antonio.....	18:000.000
Proximidades de Tunes a Portimão.....	18:000.000
Barreiro ou proximidades a Cacilhas.....	25:000.000
Pias a Moura.....	20:000.000
Evora á fronteira.....	24:000.000

§ 2.º Para o calculo do rendimento liquido, não poderão, em caso algum, as despesas de exploração de cada um dos ramaes ser computadas em mais 900.000 réis, quando o rendimento kilometrico bruto fór inferior 2.250.000 réis nem em mais de 40 % do mesmo rendimento quando este fór igual ou superior a 2.250.000 réis.

Base 10.ª — As companhias garantirão ao estado uma renda minima annual liquida de impostos, a saber: 500.000.000 réis pela rêde do Minho e Douro; e 328.100.000 réis pela do Sul e Sueste.

Base 11.ª — Quando, por effeito da ampliação das rêdes, ou do

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

O «Diário do Governo», n.º 156, II série, de 7 de Julho do corrente ano publica o seguinte despacho:

Junta de Electrificação Nacional

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, e em presença do parecer da Junta de Electrificação Nacional, que a Companhia Sintra-Atlântico seja autorizada a explorar no concelho de Sintra um prolongamento da sua linha de tracção eléctrica, com o comprimento total de 1:928 metros, da Praia das Meças até Azenhas do Mar, sob as cláusulas gerais impostas pelas leis e regulamentos em vigor.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 28 de Junho de 1957. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Tubos de Vianini

A comissão técnica da presidência do sr. eng. inspector superior Claro da Rica, incumbida de estudar as características dos tubos de Vianini de betão armado, e não armado, de cimento e de grés, vai intensificar os seus trabalhos.

alargamento do tráfego, ou da diminuição das despesas de exploração, a receita líquida venha a exceder respectivamente a renda fixada na base 10.ª, pertencerá ao governo uma quota parte d'este excesso.

Base 11.ª — As companhias cobrarão as receitas e pagarão as despesas da exploração, e terão ampla faculdade de fazer contractos de serviços combinados, de troca de material e quaesquer outros com outras empresas ferro-viarias ou de transportes fluviais ou marítimos, e de regular a marcha de comboios, etc., sem outros limites que não sejam os preceitos dos regulamentos geraes relativos á exploração e á policia dos caminhos de ferro.

§ unico. Quando aos contractos, da natureza d'aqueles de que trata a presente base, que tiverem sido celebrados anteriormente pelo governo, as companhias ficam obrigadas a cumpril-os, até a epocha nos mesmos contractos fixada, podendo, porém, denuncial-os nos termos n'elles previstos. Uma nota de taes contractos, indicando as respectivas condições, ficará junta ao contracto de arrendamento, e d'elle fará parte integrante.

Base 13.ª — Todas as tarifas da exploração, tanto as de transporte como as accessorias, geraes e especies, serão submetidas á approvação do governo, não podendo as tarifas geraes, salvo prévio accordo d'este, exceder as que estão actualmente em vigor.

Os horarios e numero de comboios serão, também sujeitos á approvação do governo, que poderá obrigar as companhias a augmentar o numero de comboios quando entender que não são suficientes os propostos por ellas.

§ unico. Considerar-se-hão para todos os efeitos aprovadas pelo governo quaesquer tarifas ou horarios propostos pelas companhias, se no decurso de sessenta dias, a contar d'aquelle em que as respectivas propostas derem entrada na secretaria das obras publicas, nenhuma objecção ou duvida fór oficialmente comunicada ás companhias.

Base 14.ª — As companhias apresentarão semestralmente ao governo as contas da receita e da despesa das linhas e respectivos ramaes, e encerral-as-hão no fim de cada anno devendo as partes contractantes liquidar entre si, no decurso do primeiro trimestre do anno immediato, os saldos que lhes competirem nos termos dos contractos.

Base 17.ª — Durante e tempo da exploração, pelas companhias das linhas férreas a que se refere esta lei, terá o estado direito, além dos serviços gratuitos estabelecidos na carta de lei de julho de 1880, ao ao transporte, por metade dos preços das tarifas geraes, da tropa e material de guerra que careça de conduzir por estas linhas férreas.

§ unico. Também as companhias serão obrigadas a conceder os transportes gratuitos e bonificados, que nos termos das leis e regulamentos em vigor se acham respectivamente preceituados para as linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste.

Base 18.ª — As companhias ficam desde já autorizadas a tomar

Transporte em automóveis pesados

Uma portaria dá nova redacção aos artigos 8.º e 29.º do regulamento especial de transportes em automóveis pesados. aprovado pelo decreto-lei n.º 23.499,

Decreto n.º 27.746 — Reforça a dotação orçamental destinada a pagamento de despesas de anos económicos findos.

MINISTÉRIO DO COMERCIO

Correios e Telegrafos

O «Diário do Governo», da 2.ª serie, publicou, em supplemento, o Relatório e contas da gerência da Administração Geral dos Correios e Telegrafos, relativos ao ano económico de 1954 1955.

As «operações» no pais vizinho

O «Diário do Governo» publicou o seguinte decreto:

Convindo regularizar quanto possível as operações comerciais com a Espanha de maneira conveniente aos interesses recíprocos dos dois países:

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo unico. As mercadorias importadas de Espanha e as que se pretendam exportar para o mesmo pais, exceptuadas as do tráfego habitual da zona fronteiriça, só podem ser despachadas nas alfandegas do continente e ilhas adjacentes mediante licença passada pelo Ministério do Comércio e Indústria.

de arrendamento a exploração de outras linhas portuguezas, e bem assim obter o trespasse das respectivas concessões, com tanto que sejam previamente submettidos á approvação do governo os respectivos contractos, e que n'elles não sejam por qualquer forma cercados os direitos reservados ao estado pelas primitivas concessões, nem modificadas as clausulas e condições com que taes concessões hajam sido feitas.

Base 1.ª — As companhias poderão construir armazens geraes nos pontos terminaes das linhas. Estes armazens geraes serão alfandegados e poderão emitir *warrants* nos termos da legislação aduaneira em vigor. Tanto os projectos de taes armazens como os respectivos regulamentos e tarifas serão submettidos á approvação do governo.

Base 20.ª — Todo o pessoal empregado, quer na reparação ou construção, quer na exploração das linhas de que trata esta lei, deverá, em regra, ser portuguez.

As companhias conservarão, tanto quanto possível, no serviço da exploração das linhas, todo o pessoal actualmente empregado nas rês do Minho e Douro e do Sul e Sueste; e o que fór retirado d'aquelle serviço, será, quanto possível também, collocado no da reparação das actuaes linhas ou construção dos novos ramaes.

Base 21.ª — Em qualquer epocha, depois de terminados os quinze primeiros annos, a contar do praso estabelecido para a conclusão das respectivas rês, com excepção do ramal de Evora á fronteira, poderá o governo resgatar a concessão, obrigando-se a pagar ás companhias uma anuidade calculada do seguinte modo:

Toma-se o producto liquido obtido por cada uma das companhias durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se; deduz-se d'esta somma o producto liquido que correspondendo aos dois annos menos productivos e tira-se a média dos outros annos, a qual constitue a importancia de uma anuidade que o governo pagará ás companhias durante cada um dos annos que faltarem para terminar o praso da concessão, não podendo esta anuidade ser inferior a 5%, do capital desembolsado nos termos das bases 7.ª e 9.ª.

§ unico. O governo poderá também rescindir os contractos em qualquer epocha se as companhias, depois de intimadas devidamente, se recusarem a cumprir as obrigações que por estes contractos lhes são impostas, e a rescisão n'este caso importa para as companhias a perda, em favor do estado, do respectivo deposito por ellas feito nos termos da base 5.ª ou de quantia equivalente.

Base 23.ª — Todas as contestações que se levantarem, entre o estado e as companhias, sobre a interpretação ou execução dos contractos, serão decididas sem recurso por um tribunal arbitral, composto de dois arbitros nomeados pelo governo, dois pela companhia e um quinto, para desempate, pelo supremo tribunal de justiça em sessão plena.