

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. Luiz, (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

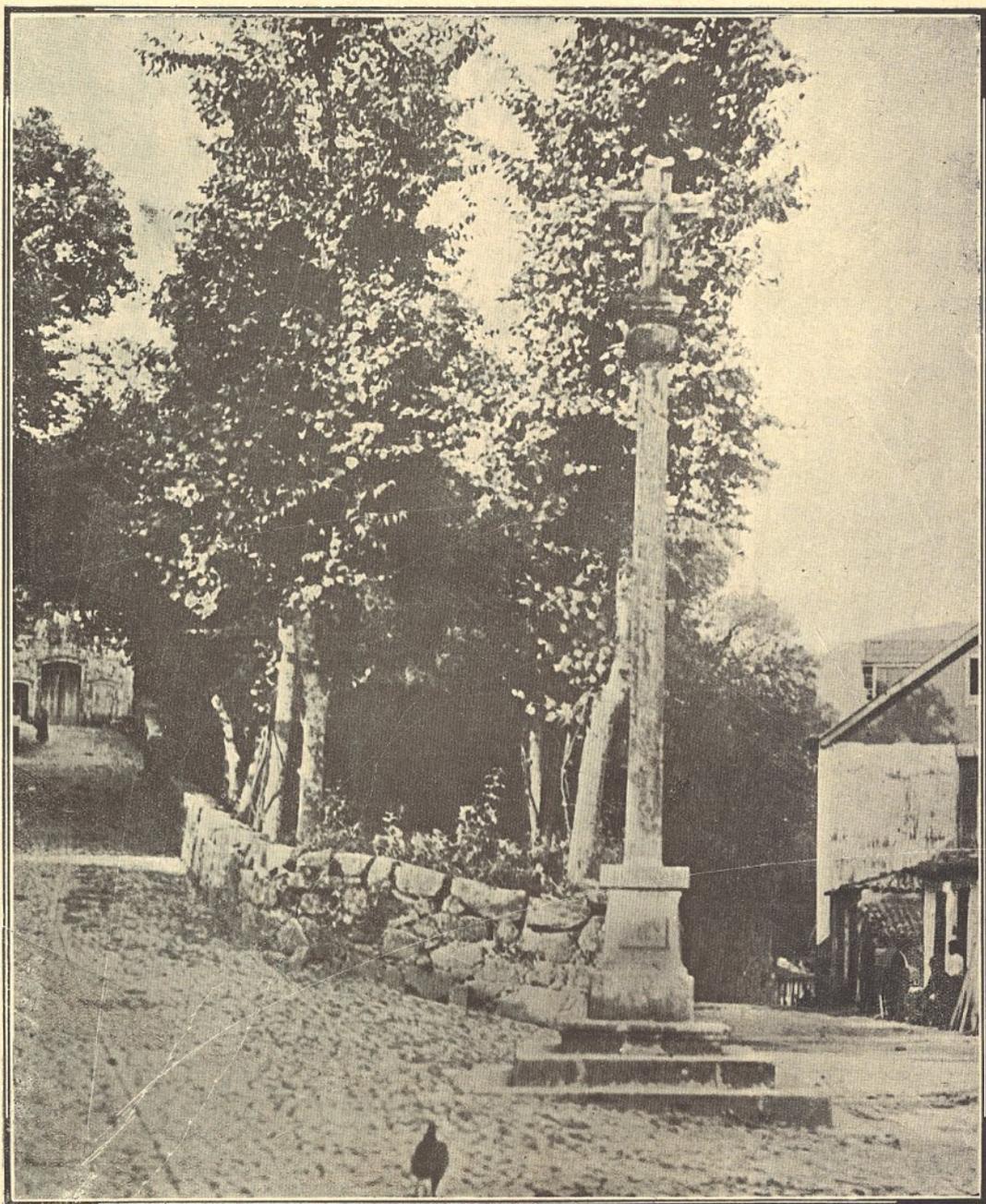
Caldelas, O Pelourinho. — Notas soltas, por X. — O Caminho de Ferro de Ayamonte a Huelva, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Carlos d'Ornellas. — Sintra-Colares, por A. TRIGUEIROS. — António Guedes. — Expresso a Montemor-o-Novo. — As Contas de Angola em 1934-1935. — Crónica Internacional, por PLÍNIO BANHOS. — Diversos aspectos de Portugal Turístico. — Crónicas de Espanha por CARLOS D'ORNELLAS. — Construção da ponte «Admiral Graf Spee» sobre o Reno. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Linhas Estrangeiras. — Caminhos de Ferro. — Os metais leves no material de Caminhos de Ferro. — Assentamento de Via Férrea, por ANTÓNIO GUEDES. — Ha quarenta anos. — Parte Oficial. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. A.

1 9 3 6

ANO XLVIII

1 DE SETEMBRO

NÚMERO 1169



CALDELAS

O Pelourinho

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLASSECRETARIOS 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

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

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

DELEGACÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOFREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

NOTAS SOLTAS

P O R X

O DESTINO É CRUEL...

Uma pessoa muito conhecida nos meios políticos, falecido ha bastantes anos, dizia — com certa enfase imora! que tinha ocupado determinado lugar — já de categoria, — sem haver feito cousa alguma...

— Já lá vão quatorze anos...

Quem o ouvira e que fizera da sua vida de sempre um padrão nobilíssimo de honra e trabalho, ficará perplexo, vendo que longe de ocupar um lugar de destaque, ao tempo, apesar de lhe estarem cometidos serviços mui semelhantes aos daquela categoria, entretanto, não passava de um empregado esquecido, só lembrado pelas necessitudes do serviço, em que tanto havia de bárbaro e revoltante egoismo.

À medida, porém, que subia lentamente ou fazia difficilmente o acesso na sua vida de trabalho presente e honesto, via que aquê outro, servindo-se do critério que seguia (não fazer nada) para obtenção de elevados postos galgava situações... Assistia profundamente maguado, intimamente revoltado, ao contemplar a diferença de tratamento, e verificando que o seu trabalho, — por interessar vivamente a colectividade, — não era olhado, por forma a que dêe coihesse, pelo menos, o prémio a que tinha jus repugnando-lhe tudo o que constituisse objecto de favoritismo.

Atingiu situações altamente prestigiantes, — o que cousa alguma fizera por merecê-las, — e este outro, que tinha por divisa ou lêma — um trabalho que era todo o seu maior orgulho e título de honra, — vira-se esquecido, ludibriado em seus direitos; vendo-se prejudicado no acesso aos lugares immediatos; em seus salários justísimos e convencionados e por uma falange de apañiguados, dos chamados felizes da sorte!

E assim se sacrificou — pelo bem comum — e, depois velho, gasto, tendo dado o melhor da sua intelligência, boa vontade e isenção, olhava tristemente tôda a sua vida feita de sinceridade, alma sedenta de justiça e beleza moral, e condenado, ainda por cima, ao ostracismo. Curvado ao pêso de uma vida difficil estava, perante este dilema horrível que constitue o enorme pesadêlo dos honrados e laboriosos, — de salários cerceados, explorado em tudo que adquiria, até pelos próprios serviços, — a que deu margem uma sociedade que foí descendo na craveira moral, obsecada pela desmedida ância de conseguir, o que não podendo, bastas vezes, obtê-lo legitimamente, o procurava, fazer á custa dos outros...

¿E não é assim, bem cruel o destino...

ACTOS QUE ILUSTRAM...

O homem fundamentalmente bom, — educado em são, sóbrios e nobres princípios, — de perferência servindo e cultivando as melhores qualidades, — deixa

(Continua na pag. 459)

O CAMINHO DE FERRO

DE

AYAMONTE

A

HUELVA

Peço Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

FOI inaugurado em 23 do corrente, nesta hora angustiosa da vida espanhola, o trôço de caminho de ferro de via larga de Ayamonte a Huelva, que em Gibraleon entronca na linha de Zafra a Huelva e assim oferece seguimento ao movimento ferroviário de Ayamonte até Sevilha. Tem êsse curto trôço de linha de cêrca de 60 quilómetros e história acidentada, da qual rezam as páginas da *Gazeta*.

Em 1913 consagrei-lhe três artigos, que importa exumar do limbo, recordando os seus tópicos. Por êles se verá a parte que tomei como vogal e secretário do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado na classificação e concessão dêsse trôço de linha, com o fito de estabelecer entre Lisboa e Sevilha caminho mais curto e pela linha do Sul—Lisboa e Vila Real—com o trôço fluvial da travessia do Guadiana assegurada por um serviço complementar de vapores.

Na proposta de lei de 24 de Março de 1904, por mim elaborada por incumbência do Conde de Paçô Vieira, inclui na base 3.ª a autorização para o estabelecimento dêsse serviço fluvial, para o qual estava prevista uma ponte-cais no tópo da linha do Sul. O seu complemento seria a construção de obra idêntica em Ayamonte no extremo do trôço que se construiria de Ayamonte a Huelva.

Fôra publicada em Espanha a lei de 20 de Julho de 1904 destinada a facilitar a constru-

ção dos caminhos de ferro secundários mediante a garantia de juro concedida a certas linhas. Mandara-se elaborar o plâno das linhas a que a lei se devia aplicar.

Propuz então e foi aprovado que eu fôsse a Espanha estudar as ligações com a nossa rêde que possivelmente houvessem de ser incluídas nêsse plâno.

Tratei do assunto em Madrid e Zamora.

Não vem a propósito referir nêste artigo as deligências feitas a respeito de outras linhas para só me ocupar da de Ayamonte a Huelva que a comissão tencionava propôr, mas com a via de 1^m, o que daria lugar a trasbordo em Huelva.

Procurei interessar pela sua construção a Companhia do M. Z. A., frisando o valôr do tráfego combinado com as linhas portuguesas e conseguí que ela mandasse fazer o estudo do tráfego provável.

Foi afinal publicado em Espanha o plâno em que se incluía a linha de Ayamonte a Huelva, mas de via estreita com garantia de juro.

Seria difícil haver quem tomasse a concessão de um trôço isolado de 60 quilómetros apenas. Convinha que fôsse incorporado na rêde da M. Z. A., concessionária e exploradora da linha de Huelva a Sevilha.

Para facilitar a construção propuz e foi aprovado por portaria de 8 de Agosto de 1906 que se concedesse determinado bônus sôbre o produto do tráfego combinado á respectiva empresa, sob condição porém de ser construída a linha de via larga, embora a base de garantia de juro fôsse o custo da via estreita. Os encargos de diferença de custo encontrar-se-iam com a participação de receitas oferecidas.

Eis os termos em que em artigo da *Gazeta* de 16 de Março de 1913 expliquei essa combinação:

Como encontrar quem construísse e explorasse um trôço isolado de 60 quilómetros?

Parecia pois a questão pouco susceptível de solução favorável, quando a Administração dos caminhos de ferro do Estado encontrou no Sr. Conselheiro Frederico Ramirez dedicado cooperador. Engenheiro e industrial, político considerado, possuidor de valiosas relações na região, onde era justamente estimado, desejoso de fazer progredir Vila-Real, reunia todos os predicados precisos para

chamar ao campo da realização prática o plano de ligação ferroviária por Ayamonte.

Aos seus esforços se deveu a entrada em campo da Câmara de comércio de Ayamonte, a reunião em Huelva de deputados, senadores, representantes dos *Ayuntamientos* e da *Diputacion*, oferta de subsídios locais, um movimento regional de opinião enfim, que podesse impôr-se ao Governo espanhol.

Das negociações havidas e dos estudos a que se procedeu, resultou a convicção de que o Estado português podia e devia auxiliar a construção da linha, não já pela forma outrora adotada para as de Salamanca á fronteira, mas considerando a respectiva empresa exploradora como agência de tráfego, á qual se desse um subsídio constituído por certa percentagem das receitas do serviço combinado, destinada a compensar o encargo adicional resultante da adopção da via larga.

Por portaria de 8 de Agosto de 1906, foi pois autorizada a Administração a dar um bônus de 10% sobre o partícipe dos linhas do Sul e Sueste, no serviço combinado, á empresa que venha a explorar a linha de Ayamonte a Huelva, com a condição de a construir de via larga. O serviço fluvial seria feito pela Direcção do Sul e Sueste. Essa expressa condição, a que ficou adstricta a concessão do *bonus*, mostra bem o pensamento que a ditou.

Estava a linha classificada para via estreita e como obteria a garantia de juro, a qual teria pois por base o custo da linha, orçado para esse tipo de via. Interessava ao Estado português a adopção da via normal, mais dispendiosa portanto. Subsidiava a empresa, dando-lhe, sob a forma de *bonus*, uma compensação dos encargos do capital dispendido a mais, por virtude dessa mudança de tipo de via.

Dava-se esse auxílio á empresa exploradora, para evitar compromissos antecipados com entidades que poderiam não levar a cabo o empreendimento. Quando a construção fôsse facto consumado e a linha se achasse em exploração, ao capital suplementar dispendido, cujos encargos eram naturalmente assumidos pela entidade exploradora, dava-se uma justa compensação.

Essa participação de receitas em Portugal, não era pois de modo algum um rendimento próprio da linha, que do seu tráfego em Espanha proviesse.

Para os efeitos legais da garantia, considerava-a o Governo espanhol, de via reduzida. Por consentir, no seu próprio interesse, no emprêgo da via larga, não podia de modo algum derivar a consequência de se incorporar a compensação correspondente — obtida dos caminhos de ferro portugueses em relação a percursos e taxas em terri-

tório português — entre as receitas próprias da linha.

Era uma combinação financeira inerente á construção, embora dependesse, na sua realização prática, da exploração.

Em certa altura entrou em cena a *Sociedad española de ferrocarriles secundários*, a cuja administração pertenciam, entre outros, o engenheiro *Chatain*, que servira na construção das linhas do Vale de Vouga.

Obtive, a seu pedido, da nova Administração dos Caminhos de Ferro do Estado que mantivesse a promessa do *bonus*.

Afinal a linha foi concedida de via larga áquella sociedade, mediante concurso, em 21 de Agosto de 1913, e em fins de 1913 começou a construção com actividade. Os capitais eram em boa parte franceses.

A concessão da linha coincidiu com o impulso dado á construção da linha do Sado que encurta o trajecto de Lisboa a Vila Real.

Sobreveiu infelizmente a guerra e os trabalhos fôram interrompidos por largos anos.

Só ultimamente se removeram as dificuldades e hoje a linha está concluída e foi inaugurada logo que a região foi pacificada e o ominoso domínio comunista varrido nela pela acção comunista patriótica do Exército espanhol.

Foi posta de parte a miragem da ponte internacional sobre o Guadiana, que a ligação das duas margens por serviço fluvial combinado com o dos caminhos de ferro supriria satisfatoriamente. Esperemos que a conclusão da linha de Ayamonte a Huelva determine afinal o seu estabelecimento.

Como se vê do relato que fiz, recordando as vicissitudes da concessão e construção da linha, foi considerável e persistente o esforço português que para isso contribuiu.

Real

CARLOS D'ORNELLAS

Em serviço especial de reportagem do jornal *A Voz* partiu para Espanha em 20 do mês findo o nosso director Carlos d'Ornellas que nas suas crónicas no referido jornal, e nesta Revista nos dará as suas impressões sobre o movimento da guerra civil no país vizinho.

NOTAS SOLTAS

(Continuação da pag. 456)

atrás de si um rasto brilhante não só das suas acções como servem estas de influxo e poderoso exemplo naqueles a quem as mesmas acções mui justamente colhem em estímulo, incentivo e que será o melhor continuador do que melhor diz também do homem e o distingue.

O homem, com o espírito e o coração assim superiormente formados, não pode conceber a prática de maus actos e de maus processos de vida, — pelo que se infere que necessário se torna educar o homem, formar-lhe o character e o coração, sameando constantemente o ambiente social, que enferma da falta de uma escola de educação cívica e social, — a Religiosa por melhor, — que por assim dizer não existe, e que hade ser Ela, edoneos characteres que virão a reformar o nosso meio social — trazendo a todos a necessidade de recíproco entendimento como ainda levará a criar-se entre todos, o espírito natural de uma comunhão de idéas e interesses afins, diminuindo em todos as ambições e egoismos contrários à estabilidade e felicidade do meio social ou colectivo.

Rasguemos, pois, à humanidade, os novos horizontes que procuram conduzir a esse belo entendimento entre os componentes da sociedade, que não podem de modo algum dividir-se, e antes procuram unir-se em tão elevado objectivo, — o que mais aproximará os homens e criará entre eles a solidariedade, que dali nasce e melhor os identifica, desde que sirva, com sinceridade a máxima sublimemente do Cristo: — não faças a outrem o que não queres que te façam, — o que infelizmente está tão fugidia do coração humano.

Cometamos todos, e nisso mesmo nos apostemos, aquelas acções que evitem o descalabro social que vai em todo o mundo, — pela falta de humanidade, que muito provem da falta de uma sã educação desde o berço, — formando e acompanhando o homem — nos primôres do coração e da bondade, irmanados num pensamento sublime: — *a felicidade colectiva.*

Estas acções quando tendentes a realizar êste tão nobre desideratum, — são daquelas que ilustram quem as pratica e conduzem à tranquillidade de espírito em todos, — visto que tanto hão-de sublimar e engrande-

cer o meio social, no que de ha seculos lutam os altos espiritos benemeritos que, sómente, se satisfazem — trabalhando pelo aperfeiçoamento e felicidade colectiva.

A JUSTIÇA A QUEM A MERECE...

Tôda a gente sabe, tôda a gente inteiramente pensa e faz justiça — a todo o homem que, por seu esforço honesto e dedicação provada, dignifica o seu *métier*, contribuindo para elevar e dignificar a classe profissional a que pertença.

Uma das mais nobilitantes classes, onde se encontram virtudes, castiças, mentalidades, dedicações, serviços prestados, igualados, mas não excedidos, é a do funcionalismo público em todo o mundo.

Ótimos colaboradores quasi sempre, e tem-no sido do progresso operado — nos serviços estadoais, — viu-se, por vezes, denegrido, como prejudicado, o que é mau prémio e pior estímulo.

Todos os elementos de aturado e produtivo trabalho, carecem de ser olhados, com particular carinho e interesse, pois que são os melhores exemplos e os elementos que dão incondicional vantagem.

Olhar, pois, pelos seus direitos, premiá-los, estimulá-los, não é apenas um acto de justiça, é ainda dever imperioso, para as sãs consciências formadas na perfeita noção dos nobres princípios morais e de justiça.

Um caso de inteira justiça, como prémio que não deve regatear-se-lhe é o olhar por tudo o que para êle — funcionalismo — pode representar objecto de direito, — em face da justiça que possa assistir-lhe.

Assim, a dedicação de muitos, vai ao ponto, de, durante a sua vida official, não se aproveitarem das licenças a que tem direito, e por vezes de lhes serem coartadas pela falta que fazem.

Em casos de iguais direitos, há, porém, quem gose largamente, não perdendo qualquer ensejo.

Ora a verdade e que neste caso apparece assim, a flagrante desigualdade; é mesmo manifesta.

Não é justo e natural que o período, — os meses que não se aproveita dêsse direito — lhe sejam levados em conta para feitos de reforma?

!! São 36 anos de serviço!!

Quantos sacrificios feitos, e por vezes, por diantinos caractêres, concorrendo largamente para a Causa Pública!!

É necessário que tôda a gente se detenha perante uma Classe que é Lustre do Estado e que tanto o sublima e dignifica.

Remington Portuguesa, L.^{da}

109, R. NOVA DO ALMADA

LISBOA

SINTRA—COLARES

UMA REGIÃO DE ENCANTO

Por LUÍS F. TRIGUEIROS

A GORA, que o verão atinge o seu apogeu e que as chamadas regiões de turismo vivem a sua hora de mais esplendor, não resistimos a falar nestas colunas, embora mais depressa do que desejaríamos, dessas paragens maravilhosas que inspiraram Lord Byron e que têm já renome internacional. De facto, tóda a região sintrense é procurada com entusiasmo pelos estrangeiros que, procuram em regiões frescas e salubres dessedentar o corpo e o espírito das grandes temperaturas citadinas. Não cremos que outra estância haja na Europa, como Sintra, em que ao magnífico clima, excepcionalmente fresco, se alia um admirável conjunto de belezas naturais, paisagens de montanha, mar ou planícies imensas num deslumbrante desopilar de quadros de beleza que nunca mais se esquecem. Recheada como está de preciosidades históricas, cheia de tradições doutros tempos não muito longíquos em que na estância preferida da Côte e dos aristocratas, Sintra é um caso único de pitoresco nas nossas terras de verão. Nenhuma como ela tem, realmente, em missão fecunda entré a magnificência das suas quintas e propriedades senhoriais, beleza dos seus panoramas e pontos de vista — e — o que mais é — perfeita e equilibrada noção dos seus *direitos históricos*, êsses direitos históricos que fazem de Sintra uma vila característica no seu género, inteiramente diferente de tódas as vilas de Portugal.

* * *

Glorioso Eden, chamou Byron a Sintra — e todos sabem que não era pródigo em elogios a cousa nenhuma o imortal poeta britânico... *Glorioso Eden* podemos repetir se nos lembrarmos das suas *únicas*, excepcionais, condições da natureza; a 25 quilómetros de Lisboa, fácilmente servida por combóios sucessivos e por uma magnífica estrada alcatroada, a vinte minutos em automóvel do Estoril ou Cascais, a dez minutos de Colares ou Praia das Maças, podendo ainda prolongar os passeios dos seus veraneantes à Ericeira ou Mafra, Sintra pode orgulhar-se de ser, pela sua

vegetação exuberante e pondo de parte diferenças bem naturais do clima, a *Madeira* do continente...

Nenhuma terra portuguesa possui como Sintra, vegetação tão umbrosa e abundante — nenhuma terra portuguesa tem, como Sintra, seus recantos esplêndidos de poesia e de lirismo. Compreende-se assim que ela inspirasse Lord Byron e tantos poetas franceses e ingleses, que procuram ali, na calma tranqüila das suas avenidas e das suas alamêdas o repouso do espírito que tão necessário é no nosso tempo.

Um pouco de história...

A serra da Lua, dos romanos, fortificada pelos mouros — de cujo castelo avultam ainda hoje as ruínas imponentes — é a Serra de Sintra dos nossos dias. Contam velhos livros que ali buscou abrigo o poeta Bernardim Ribeiro que foi pedir ás ruínas do inexpugnável castelo o esquecimento para os seus amores infelizes com a Infanta D. Beatriz. Do lado oposto ao castelo mourisco ostenta-se, glorioso e imponente, o *Palácio da Pena* mandado construir por D. Fernando II no local onde se ostentou um pequeno convento. Foi D. Fernando II — rei que tanto estimulou as artes nacionais — quem mandou construir como *dissémos* êste palácio e o recheou de verdadeiras obras de arte, preciosidades que ainda hoje os profanos podem admirar.

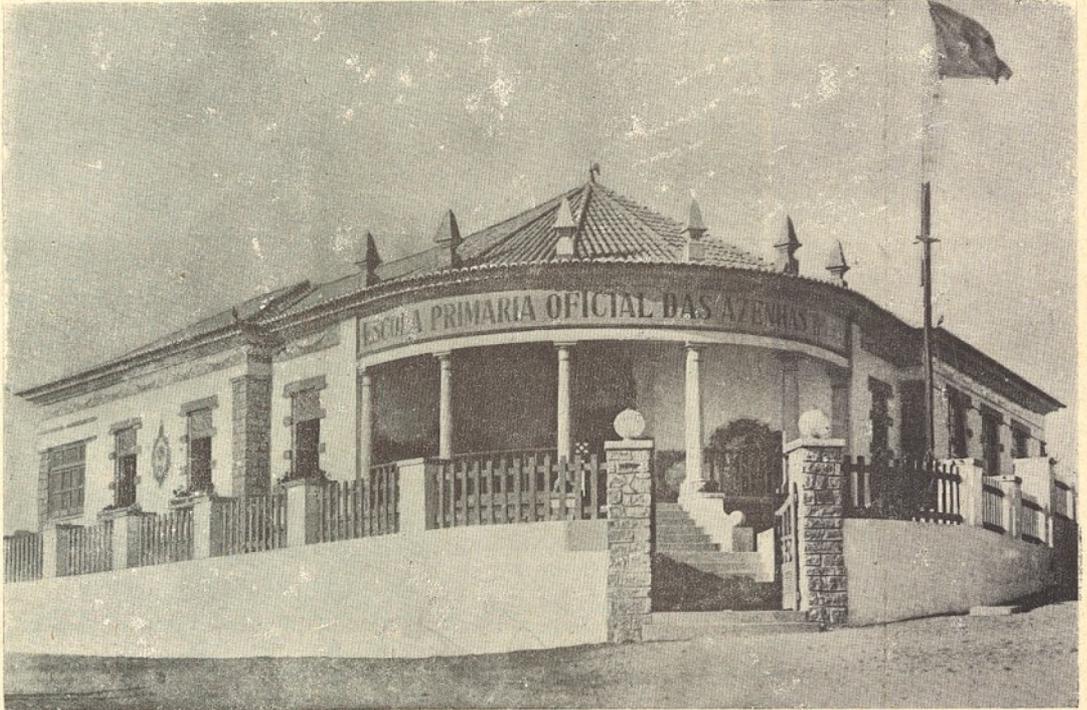
Noutro género mas também muito digno de visita é o Palácio Real da vila de que os livros de Turismo dizem: «monumento inconfundível pela harmoniosa justaposição dos estilos e decorações; mourisco, gótico, renascença e manuelino. O seu mourisco é autêntico porque aquela residência real é anterior à reconquista de Lisboa e seu termo por Afonso Henriques. D. Afonso III começou a frequentá-lo, só D. João I o apreciou devidamente e o embelezou com novos atractivos reconstruindo-o em grande parte e povoando-o de animações novas...

Por tudo quanto fica escrito se avalia o alto valor do Paço de Sintra, bem digno desta vila de tão ricas e grandiosas tradições históricas. Palácio que bem pode ser considerado *único* no seu género em Portu-

gal e no Estrangeiro — fica bem adentro duma vila que é já por si um conjunto excepcional de maravilhas e de belezas.

De facto, Sintra, residência de verão de aristocratas e de poetas é uma terra portuguesa cuja personalidade própria não receia confrontos ou comparações. Nada se lhe assemelha por esse mundo fóra — pois em nenhum outro local do mundo se encontra con-

Práia das Maçãs é, no seu género, uma praia admirável. Simplicidade e encanto, naturalidade e beleza. As rochas abruptas sobre o mar só lhe aumentam o pitoresco. No verão, numerosas famílias nacionais e estrangeiras procuram a frescura das suas tardes — e é, às 3.^{as}, 5.^{as} e sábados sobretudo — um longo desfile de automóveis e *eléctricos* que transportam para a Práia das Maçãs tôdas as famílias de Sintra,



AZENHAS DO MAR — Escola Primária Oficial

junto tão harmonioso de riqueza, valor histórico, beleza natural e poesia sublime.

* * *

Desça-se a longa estrada de planície para que os nossos olhos se embriaguem ainda mais. De Sintra à Práia das Maçãs e Azenhas do Mar, ou de Sintra a Cascais pela Serra é um louco desenrolar de filme extraordinário em que aos nossos olhos surpresas se confundem o mar, a planície, a montanha e as nuvens...

A volta pela serra, como é conhecida é um dos passeios mais belos que podem ser dados nos arredores de Lisboa. Os olhos ficam-nos prêsos à magia das côres e de tal modo os ligamos para sempre à melodia da paisagem que nunca mais a esquecemos.

Colares ou arredores que ali merendam e passam o dia em agradável confraternização.

Colares, viçoso quadro de Malhoa, é um rincão florescente em que se alia à riqueza da região vinícola a beleza duma paisagem surpreendente. Cercada de pequenas propriedades rústicas, viçosos laranjais e pomares aberrimos, Colares é também hoje procurado por centenas de pessoas de Lisboa e de todo o país que pedem às suas sombras reconfortantes aquilo que noutros lugares não encontram. Nas faldas da Serra de Sintra, já o clima de Colares é bem diferente do desta vila e ali há sempre calor e frescura numa visão agradável — e rara.

Os vinhos de Colares são bem conhecidos — e deram, como se sabe, renome internacional a esta região. Os vinhos de Colares... Cabem aqui algumas pala-

vras sôbre a Adega Regional, organização modelar que honra e nobilita quem a dirige.

* * *

Há um ano ainda, por uma tarde de verão ardente, o sr. General Carmona, venerando Presidente da República, visitou as magníficas instalações da Adega Regional e teve mais uma vez, ocasião de pôr em destaque o alto merecimento dessa Instituição, dirigida pelo bom senso e pelos conhecimentos indiscutíveis dos srs. Dr. Alvaro de Vasconcelos, Alberto Tota e Dr. Guilherme Guerra, comissário do Governo. De facto, a Adega Regional de Colares é uma instituição admirável que deveria ser mais conhecida de todos em geral e não apenas de quantos se interessam pelos problemas vinícolas. Como muito bem disse o sr. Dr. Guilherme Guerra, no discurso ali proferido há um ano, na idea da A. R. vive na região há longos anos mas só em 1931 após a publicação das Bases do Fomento viti-vinícola pôde ter forma o que o que andou impreciso no espírito de tantos, o que eu nessa ansiedade de viticultura de Colares, que via dia-a-dia, momento a momento, definhar as vinhas por falta de cuidados, que a concorrência de produtos inferiores mas de menor custo provocava.

A crise em Colares não é recente, era antiga e era resultante do embate de um produto nobre e de qualidade contra um produto inferior mas mais barato.

Estas palavras que aqui quizemos arquivar de-

monstram maravilhosamente quais as finalidades e objectivos da Adega Regional e põe-nos perante os olhos com extrema clareza o problema vinícola e suas características mais instantes. Ainda nêsse dia memorável de há um ano foi inaugurada na Adega Regional uma *Cantina* — melhoramento cuja utilidade é desnecessário encarecer. Percorrer a Adega Regional de Colares é incessante motivo de interesse e de curiosidade, os seus armazens, instalações de enrolamentos, lagares, escritórios, alambiques, etc., tudo está perfeitamente montado funcionando todos os serviços, sob a direcção de pessoal competentíssimo com inexcédível perícia e grande regularidade.

Não temos espaço aqui, nas breves linhas dum artigo, para nos referimos mais demoradamente à Adega Regional de Colares. Quizemos, no entanto, nesta evocação da formosíssima Sintra e seus arredores deixar guardadas algumas palavras de aplauso à acção meritória da Adega Regional e da sua Direcção que merece ser encorajada e aplaudida.

* * *

Sintra... Colares... Praia das Maças. Regiões fadadas por Deus para deleite e encanto dos homens, regiões privilegiadas da natureza viva... Não conhecemos por êsse país fora nada que se lhe assemelhe — nem nenhuma outra região, como está, em que tudo parece, cantar e glorificar a vitória esplendida da Cór!

ANTÓNIO GUEDES

Na ausência do nosso director, que desde 20 do mês findo se ausentou para Espanha em serviço profissional, fica assumindo o cargo de secretário geral da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, o nosso presado redactor sr. António Guedes, funcionário superior da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e um escritor técnico de grandes recursos.

EXPRESSO A MONTE-MOR-O-NOVO

No Grémio Alentejano tem reunido a comissão de montemorenses que tomou a seu cargo a propagação do Expresso que a C. P. organiza a Montemor-o-Novo, em 6 de Setembro. Este passeio está despertando grande interesse tanto mais que em Montemor se prepara uma brilhante recepção aos excursionistas, se efectua a importante feira anual e na corrida de touros dêsse dia toma parte o exímio cavaleiro Simão da Veiga Junior.

AS CONTAS DE ANGOLA EM 1934-35

APRESENTAM UM SALDO DE 8:221.647,71 ANGOLARES

Foram publicadas as contas da gerência e exercício da colónia de Angola, no ano de 1934-35, apresentando os números seguintes:

RECEITA

Ordinária	140:051.156,94
Extraordinária.	36:207.892,65
Total	<u>176:259.052,59</u>

DESPESA]

Ordinária	136:193.617,15
Extraordinária	31:843.787,73
Total	<u>168:037.404,88</u>

O saldo foi, portanto, de 8:221.647,71 angolares.

CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

CONTINUAM em Madrid em acção os actos de banditismo depois da série infinita de atrocidades praticadas desde o início da guerra civil. Os fuzilamentos continuam justificando-se o dos 14 guardas nacionalistas de Tolosa que foram levados a S. Sebastian e ali fuzilados. Pouco antes tinham sido fuzilados 56 oficiais do activo e alguns dos quais da reserva, por suspeita das suas convicções nacionalistas. O Guarda-rêdes Ricardo Zamora também não escapou aos fuzilamentos.

Barbaro as torturas feitas aos prisioneiros.

Em Constantina, D. Francisco Carredano esteve prêso e sofreu de um ataque de apendicite. Tirado da prisão foi levado para Vila Nova das Minas onde recebeu como tratamento um tiro na cabeça. A outros prêsos praticaram os comunistas atrozes sofrimentos. D. Pedro Valdecantos foi arrancado de sua casa por guardas vermelhos. Ao ser conduzido para fóra da povoação por vezes deixavam adiantar-se sózinhos dando-lhe a impressão do que o iam fuzilar.

Tiravam-no do cárcere aos empurrões com os canos das espingardas encostados ás costas.

Uma noite levaram-no a um lugar chamado La Lobera, onde haviam três covas abertas, como se fôsem enterrar ali alguém. E perguntaram-lhe em tom ameaçador:

— Onde tens as duzentas espingardas, e as duas metralhadoras, que compraste para a Acção Popular?

Valdecantos negava. Nunca tivera nem comprara armas de qualquer espécie.

Tôdas as vezes que lhes faltava o dinheiro, levavam o prêso a sua casa ou à Caixa do Banco. Em casa as cenas com a família eram dilacerantes, a ponto de um comunista, de coração menos duro, dizer para os companheiros:

— Vamos, deixa-lo beijar os filhos.

Foi prêso também o sacristão da freguesia. O arcepreste para evitar que o matassem, disse:

— Ésse deixai-o. Era um simples encarregado. Não fazia mais que cumprir as ordens que recebia.

O sacristão salvou-se graças a esta intervenção, mas o sacerdote foi espingardeado à porta da igreja, assim como a senhora Ibañez Sobrinho.

Em Baena, cidade pequena da Andaluzia, que fica

entre Córdoba e Jaen, entre a ordem e o crime, foi durante muitos dias frente de guerra. Aqui se escreveram páginas sangrentas, que afirmam ferocidade sem limites.

A 19 de Julho houve notícia da Revolução Nacional. O tenente da Guarda Civil convocou os homens de ordem da povoação, para que o ajudassem e aos vinte guardas de que dispunha, na manutenção da tranquillidade pública e na defesa da população, pois logo soube que os marxistas de outros lugares tinham partido para aqui com um objectivo fácil de calcular, opoderarem-se da cidade. Organizou-se uma coluna, que saiu ao encontro dos comunistas e estes foram dispersados. Nessa mesma noite, porém, os marxistas prepararam uma emboscada, e mataram um guarda civil.

A partir de então começou o cerco à cidade. O heroico tenente da Guarda Civil Sanchez Ramirez tomou com os homens de que dispunha os pontos estratégicos mais importantes, e aguentou o cerco durante onze dias. Nos primeiros dias, os comunistas limitaram-se a fazer tiros isolados, para manterem em sobressalto a população e os seus esforçados defensores.

Ao nono dia, porém os de Moscovo receberam de Linares uma grande quantidade de armas, munições e bombas de mão, e realizaram ataques, sempre mais violentos e desesperados. Os heroicos defensores da povoação iam caindo pouco a pouco, mortos os feridos, mas não cediam posições. Mas o cerco foi apertando. Por fim, o que restava do grupo foi morto à navalhada.

Em Málaga foi morto o conde de S. Izidro e sua família. Foram mortas muitas freiras com requintes de ferocidade e que inúmeros sacerdotes fôram ali fuzilados, depois de terem sido passeados pelas ruas, de forma afrontosa. Em Málaga tôdas as igrejas fôram incendiadas e todos os conventos destruídos.

Centenas de mulheres, muitas delas pertencentes á aristocracia, foram violentamente arrancadas a suas casas, levadas à presença dos «Comités» vermelhos e submetidas a inacreditáveis brutalidades, entregues a jovens meios loucos.

Para fechar pode fazer-se a afirmação que em Almendralejo foram queimadas vivas depois de crucificadas 39 pessoas.

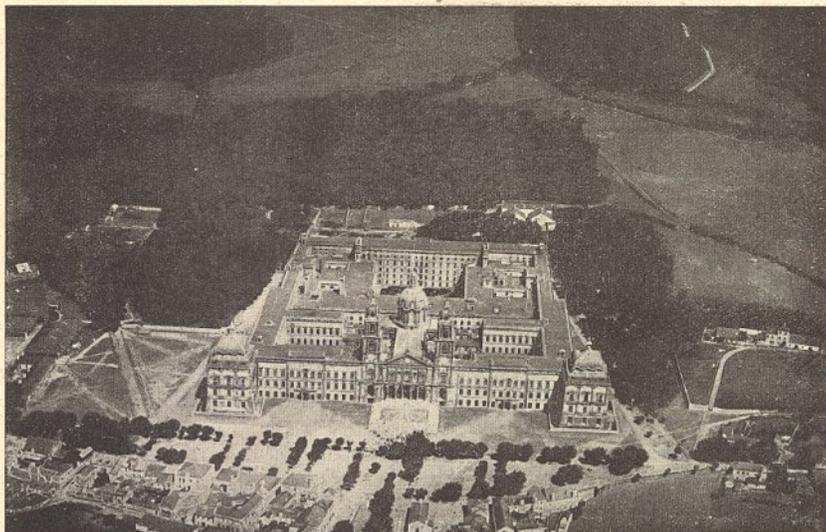
Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

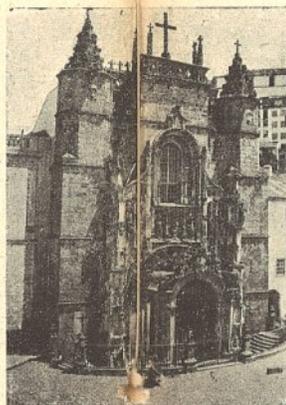
Sempre Sortes Grandes!



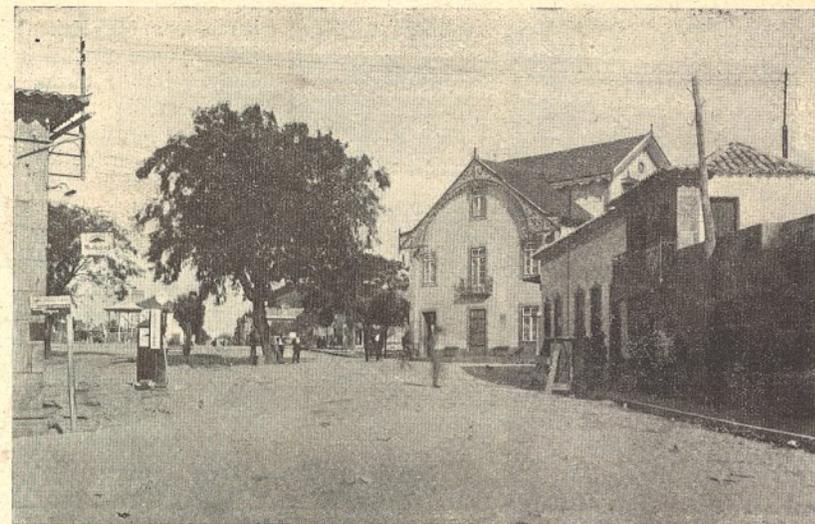
MAFRA

O Mosteiro

DIVERSOS ASPECTOS DE



COIMBRA — Convento de Santa Cruz

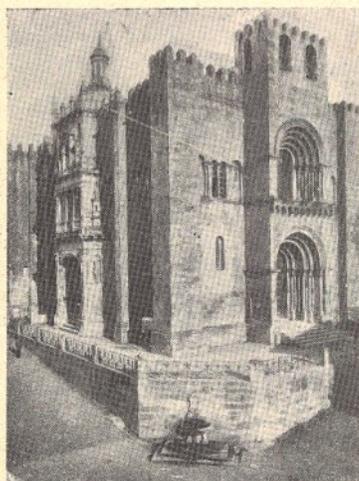


MANGUALDE

Largo do Rossio

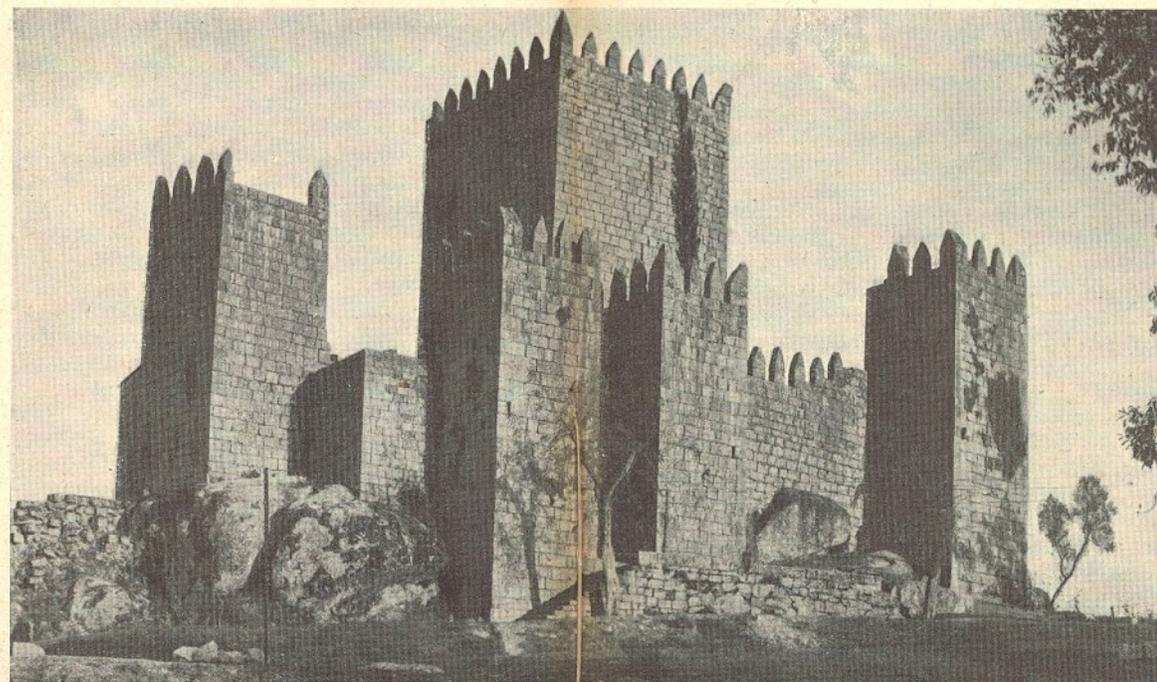
PORTUGAL

TURÍSTICO



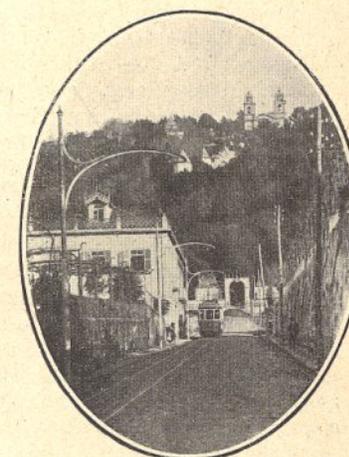
COIMBRA

Sé Velha



GUIMARÃIS

O Castelo



BRAGA

O Sameiro

CRÓNICAS DE ESPANHA

Por CARLOS DORNELLAS

NUM compartimento de primeira classe viajam cinco pessoas respeitáveis, que discutem com calor os acontecimentos de Espanha. Há hesitações ante as notícias dos «periódicos». Alguns passageiros nada acreditam. Afirmava-se até que tudo quanto os diários publicavam eram notícias forjadas em Badajoz por jornalistas que não passaram da fronteira. A facilidade que toda a gente tem em supor que os homens da imprensa não se sacrificam para bem se desempenharem da sua missão!...

Mas é impossível deixar passar uma oportunidade de poder dizer que os jornais não são cestos de papéis.

Um companheiro de combóio, o sr. A. G., declara ter vindo de Madrid. Não oculta o nome e assim é entrevistado para o jornal «A Voz». Á queima roupa diz-nos logo:

—Estes senhores acham exageradas as notícias publicadas nos jornais porque—felizmente—não passaram os trabalhos que eu passei. Vivi em Madrid os piores dias da minha vida. Para poder circular nas ruas tive que tirar o colarinho e a gravata porque caso contrário corria o risco que correram muitos. As senhoras têm de andar em cabelo porque, aparecendo de chapéu, são enxovalhadas e despidas, depois de esbofeteadas pelas mulheres, que, de alpergatas e descalças vagueiam pelas ruas de Madrid. Quasi todos os homens usam os conhecidos fatos de macaco.

Aquilo só visto—continua o entrevistado—porque dito é inacreditável. Calcule que nos poucos momentos que me demorei na Castelhana vi ali passar camiões e camiões de mortos e feridos a caminho dos hospitais improvisados. Os assassínios não têm conta. Não é exagero o que digo, creia. A igreja de Covadonga foi incendiada, como foram todas as de Madrid, e o pobre do paroco foi assassinado à saída por um grupo de bandidos vermelhos, que lhe tiraram os sapatos e rebuscaram as algibeiras. Dois dias depois dessa tragédia ainda lá estava o corpo do pobre padre, já num estado lastimável de decomposição.

«Mas olhe que os assassínios não tiveram início no dia em que rebentou o movimento. Bastantes dias antes já se assaltavam casas particulares em Madrid e se prendia nacionalistas a título suspeito de conspiração conta o govêrno.

Em 19 do corrente cheguei a Madrid, onde me conservei até sabado, dia em que parti para Valência, onde embarquei no cruzador inglês «Repulse», cujo capitão de nome Goodfrey, foi uma pessoa gentilíssima para com os repatriados. Daqui passei para o

barco japonês «Hakone-Maru», que me trouxe até Lisboa, onde cheguei hoje, pagando pelo transporte Valência-Lisboa trezentos francos apòximadamente.

—Mas diga-me V. Ex.^a se são exageradas as notícias dos jornais àcerca das barbaridades, que perpetram os homens de Madrid?

—Não, senhor. E o caso é bem de explicar. O Govêrno nada manda. Existem várias correntes predominantes e, como é de prever tudo quer mandar e tudo manda menos o Govêrno, que já não tem mão nos revoltosos. A Radio-Madrid recebe ordens para transmitir, em nome do Govêrno Giral, mas ninguém a elas obedece. O locutor tem ordens severas para fazer o maior barulho possível, a fim de evitar que os outros postos se oiçam, o que não consegue porque o principal que em Madrid se houve claramente é o G. L., que transmite as notícias de Sevilha, que animam os que aneiam a todo o momento pela entrada das tropas nacionalistas na capital de Espanha.

Tal é a sinceridade com que o sr. A. G. fala que os companheiros de viagem já vão acreditando nas barbaridades, que se têm cometido em Espanha.

Conta-nos ainda o entrevistado, pessoa séria, aparentada com uma das melhores famílias do Alentejo, que não ha memoria de ter assistido a tantos actos de selvajaria. Na vespera de partir para Valência assistira ao modesto funeral de uma senhora, que se havia suicidado. E explica-se o caso:

—Na «calle» Torrijos, existia uma família, que supponho inglêsa, composta de mãe e duas filhas que dirigiam determinada crêche. Certa manhã, um grupo de populares foi buscar as duas filhas, que nunca mais apareceram. A pobre mãe, paralítica, foi atirada para cima duma cama. Passado instantes, a muito custo, conseguiu deitar a mão de um revolver e pôs têrmo á existência. A indignação na vizinhança foi enorme, e o funeral realizou-se alguns dias depois, sem qualquer formalidade.

«Presenciei actos curiosos como os que lhes vou contar, para lhes demonstrar que ninguém se entende e que todos querem mandar. Em determinado estabelecimento um grupo de componentes da U. G. T. fez compras no valôr de seis pesetas. Como não quisessem pagar a despesa, o proprietário chamou um grupo da C. N. T. que por sua vez queria obrigar os outros a paga-la. Acto contínuo estabeleceu-se tamanha confusão, que não chegou a saber-se quem ganhou a partida.

«Pelas ruas anda o chamado Socorro Vermelho que nos obriga a entregar algum dinheiro ou, não o havendo, qualquer objecto rendoso. A mim não me maçaram muito porque—continua o entrevistado—eu andava sem gravata e sem colarinho, e assim escapei de ser fusilado. No dia 20, quando eu descia a «calle» Torrijos, um grupo de vermelhos intimou-me a «mãos ao ar,» o que fiz prontamente, já se vê.

—Sou estrangeiro—respondei.

Os documentos?

Mal fiz o gesto de tirar a carteira, veio por detrás de mim um «camarada» que, apontando-me a pistola, de novo me intima a pôr as mãos no ar. Outro tira-me

a carteira, olha para mim e, depois de se certificar que a foto era parecida, disse em voz alta; «Pode seguir».

Aparece logo outro «camarada» e diz:

— Este está por minha conta.

E, depois de longo parlamentar, o nosso bom amigo foi mandado em paz esperando sempre um tiro como é uso agora.

* * *

São tantos os casos curiosos observados em Madrid pelo nosso entrevistado, que não resistimos à tentação de publicar mais alguns porque todos seria impossível.

No Sanatório Dr. Tapia, onde trabalhava o grande mestre Tapia e seu filho, especialistas em doenças de garganta, vi chegar alguns caminhões com mortos e feridos. Um deles trazia um comunista a esvaivar-se em sangue e quasi desfalecido, mas segurando um punhal. Outros vinham desfeitos, em pedaços. Um deles até nem queixos trazia!

No momento em que tudo isto se passava, appareceu um grupo de comunistas, que foi prender o Dr. Tapia (filho), quando este concluiu uma operação cirúrgica ao tio do Dr. Mota Faria, um açoreano que ali se encontrava internado.

* * *

Em Madrid ninguém se entende. Luta-se com as maiores dificuldades. Não há peixe, nem leite, faltam as hortaliças, os géneros escasseiam assustadoramente.

É uma cidade que às 9 da noite se fecha num pavor e mais parece uma aldeia deserta e sem luz do que Madrid cheia de beleza e de vida, que tantas e tão boas recordações nos tinha deixado.

Pude dormir até às 11, horas porque logo começam as buscas domiciliárias, os tiros, os assaltos, enquanto pelas ruas grupos de mulheres armadas de espingardas e sabres formam com os homens para exercicios militares, que após três dias os considera aptos a marchar para a «frente».

Os palácios estão na sua totalidade ocupados pelos comunistas. O mesmo acontece ao conhecido «Aquário», ao «Moliner» e ao «Chicote» na Grand Via. No «Aquário» da Calle de Alcalá, mandam os partidários da C. G. T. e no A B C, antigo e importante diário de Madrid, dão ordens os componentes da U. G. T., que fazem publicar uma fôlha deste órgão com quatro páginas por não haver papel para mais. Sob o cabedalho do A B C lê-se em letras gordas «Viva a República».

Os automóveis que foram todos mobilizados, incluindo o meu, estão cheios de tabuletas com côres diversas. Os estrangeiros que têm os seus afazeres na cidade usam um braçal com as côres da sua nacionalidade, mas aos portugueses não é consentido o braçal com as côres portuguesas. Os italianos e alemães são mal olhados pelos comunistas que passeiam, fumando e de espingarda ao ombro ou pistola à cinta.

* * *

Madrid já não tem unidades militares. À maneira que estas se foram revoltando os marxistas fuzilavam os officiaes, sargentos e por fim os soldados. No Quartel de La Montaña assim aconteceu e mataram centenas de fascistas e officiaes do exército.

— Como conseguiu viver tantos dias em Madrid?

— Vivi por milagre. Empreguei todos os esforços para de lá sair, e, quem me salvou foi o Vaz Teixeira, que foi incansavel, e a quem devem o ter sido salva a Embaixada Portuguesa, pois um grupo de portugueses revoltados, chefiados por antigos officiaes do nosso exército, queria lançar-lhe fogo, do que Vaz Teixeira com a sua habitual calma conseguiu demovê-los.

Depois de empregar grandes esforços lá arranjei uma espécie de salvo-conduto que, se servia para os grupos da C. G. T. não servia para os grupos da U. G. T. nem tão pouco para outras fôrças.

Voltei de novo e então, depois de possuir uns papeis assinados por pessoas que nem escrever o seu nome sabiam, passei a muito custo e consegui escapar.

No trajecto de Madrid-Valência appareceu-me no combóio um homem de espingarda em bandoleira, fazendo o serviço de policia. Desabotoou o casaco e mostrou-me uma faixa encarnada, que trazia a tiracolo, exigindo-me os papeis, que imediatamente apresentei. Passado tempos noto que em determinada localidade a «autoridade» apparecia com uma facha tricolor. Logo notei que aquilo servia para as localidades onde manobravam os vermelhos e as tropas do Góvêro.

Uma espécie de comédia, com certa graça por ser um dominó para ambos os lados.

* * *

— Ha um facto que convem esclarecer — diz-nos o sr. G. — é a morte do coronel Puig, que se encontrava ao lado das tropas do Góvêro de Madrid. Este official ao tentar desalojar uma peça, foi assassinado por um comunista, que julgando-o traidor lhe desfechou um tiro na nuca. Puig teve morte imediata.

Também é curioso que conte no jornal «A Voz», com o qual eu muito simpatizo, que em Getafe se deu um desastre que presenciei, mas não posso declinar a identidade dos protagonistas. Quando ali se procedia ao carregamento de bombas para um avião, o portador de uma delas deixou-a cair e foi quanto bastou para tudo ir pelos ares: avião e aviador. Gente sem prática, tudo quer fazer e por isto se nota que a aviação de Madrid luta com grande falta de pessoal competente.

Após esta tragédia impressionante um camarada do aviador tirou-lhe a carteira para entregar á esposa, em Madrid. Sei os nomes dos aviadores, tanto do que morreu, como do seu camarada, a que me referi, mas não quero decliná-los.

* * *

Com bastante pena, tivemos de suspender a entrevista. O entrevistado mostra-se contente por haver fugido de Madrid, mas abatidissimo moral e fisicamente.

Vamos finalizar. Durante o tempo que estive em Madrid notou alguns russos ou franceses ao serviço do Góvêro?

— Não, senhor.

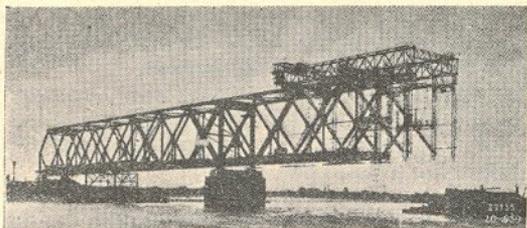
E assim terminou a primeira crónica dos horrores que se passam no país vizinho.

(Do jornal A Voz)

CONSTRUÇÃO DA PONTE

"ADMIRAL GRAF SPEE"

SOBRE O RHENO



PONTE "ADMIRAL GRAF SPEE"
Observe-se a montagem em balanço

NO dia 22 de Maio inaugurou-se a nova ponte estrada sôbre o Rheno, que liga Duisburg á margem esquerda do Rheno. Logo que se iniciaram as obras pela «Sociedade das pontes do Rheno de Duisburg-Rheinhausen», especialmente fundada para a construção desta ponte, decorreram apenas dois anos e meio. Neste curto espaço de tempo, devia-se fundar e elevar os pilares, remover enormes quantidades de terras em ambas as margens de Rheno para conseguir a correspondência à rêde de estradas já existente, e sobretudo era necessário executar a grandiosa, estrutura metálica que hoje se estende sôbre o rio.

Depois de um estudo minucioso, feito pelo Serviço das Obras Públicas da cidade de Duisburg em colaboração com a Administração de Construções Fluviais, determinou-se o lugar mais favorável para o estabelecimento da nova ponte e depois de acabados todos os trabalhos preliminares recebeu a «Sociedade Demag», no princípio de 1934, a encomenda definitiva para a construção da ponte.

A ponte devia ter uma faixa de rolagem de 12 metros de largo e de ambos os lados da ponte preve-se pistas para velocipedistas com uma largura de 1,50 cada, havendo também passeios para peões, tendo cada um 2,75 de largura.

Além disto foi decidido prever a possibilidade de instalar mais tarde, na faixa de rolagem, uma linha dupla para viação eléctrica.

A construção dos pilares devia ser feita de acôrdo com as prescrições da Administração das construções Fluviais que fixara do lado direito um vão de 250 metros para a navegação. Disto resultou para o lado esquerdo um vão de 154 metros, ao qual devia ser ligada a ponte de fluxo, tendo 7 vãos com um comprimento total de 305 metros.

Em princípios de Janeiro de 1934, deu a Sociedade das pontes do Rheno, o primeiro passo para executar os trabalhos, de terraplenagem necessários e a «Demag» começou logo a estabelecer os desenhos, a preparar e arranjar os materiais de construção, bem como a construir o guindaste de montagem e os andaimes auxiliares. Todos estes preparativos exigiam alguns meses, antes de se poder começar a executar as estruturas metálicas propriamente ditas.

Na margem esquerda do Rheno, a uma distância de 50 metros do fosso de construção do pilar da margem esquerda, estabeleceram-se os alicerces para levantar um andaime auxiliar, sôbre o qual foi coloca-

do, no dia 29 de Outubro, a primeira viga da nova ponte. Com a ajuda de mastros de montagem juntaram-se as vigas. No entanto, por meio de pranchas metálicas apoiadas no leito do rio, tinham-se construído dois pilares circulares de auxílio, sôbre os quais se assentaram as primeiras vigas em direcção ao rio e no princípio de Janeiro de 1935, estas obras acharam-se num ponto tal que se podiam já cravar os primeiros rebites. Em meado de Março de 1935, começou-se a montar o guindaste transladável de montagem sôbre a corda superior da nova ponte.

Êste guindaste constava de um carro corrediço podendo ultrapassar de 23 metros as extremidades da ponte em construção. Sôbre êste carro andava uma ponte rolante eléctrica com um vão de 18,50 metros e uma força de 35 toneladas.

Partindo dos pilares auxiliares e servindo-se dos mastros de montagem, continuou-se a montagem em direcção ao pilar da margem esquerda do Rheno. Nestes trabalhos, as grandes vigas formando as cordas inferiores foram esteadas em vários pontos do lado da terra.

Em meado de Abril, alcançou-se o pilar da margem esquerda do Rheno. No entanto, a montagem progredia também em direcção ao pilar situado no leito do rio e distante de 154 metros de maneira que no começo de Junho foi possível lançar a ponte também sôbre êste pilar. No dia 22 de Junho montou-se o pórtico sôbre o referido pilar e em seguida começou-se a montagem em balanço, sem qualquer escora, da estrutura metálica entre o pilar no leito do rio e o da margem direita, tendo um comprimento de 256 metros. A extremidade esquerda da ponte já tinha sido fixada fortemente sôbre o pilar da margem esquerda e além disto tinha-se carregado esta parte, provisoriamente, de elementos de construção, para evitar que a ponte caísse abaixo ao continuar-se a montagem. Num ponto situado a 102,3 metros do pilar do leito do rio elevou-se entretanto outro pilar auxiliar que ficou atingido pela construção em 21 de Agosto e sôbre o qual a ponte foi assente provisoriamente. Restavam agora a vencer ainda uns 154 metros até á margem direita. Sendo esta distância, porém, demasiadamente grande para a a montagem em balanço, levantou-se um segundo pilar auxiliar constituído de fortes estacas de madeira cravadas no leito do rio.

No dia 6 de Novembro, ou seja quasi exactamente

ECOS & COMENTÁRIOS

P o r S A B E L

AGÊNCIAS

E' enacreditavel o que se está passando com as Agências de informações e jornais que perderam a vergonha forjando toda a espécie de noticiário que só serve para irritar o público, com prejuizo para as outras Empresas editoras.

Recentemente, com a guerra Italo-Etiope essas Agências, que mais parecem armazens de palões, inventaram cenas pasmosas passadas aqui e acolá, desmentidas quarenta e oito horas depois, pelas mesmas ou por outras que também passam a maior parte do tempo na-conquista da mentira.

O que acontece agora com a guerra civil em Espanha é de pôr os cabelos em pé. Elas matam Primo de Rivera, afundam três e quatro vezes o D. Jayme, incendiaram aviões, esquartejaram Primo de Rivera fusilam o capitão Sanjurjo, filho do malogrado General com o mesmo nome, colocam o Cardeal Segura como regente de Espanha, para depois fazer o pebliscito e verificar se deve haver Republica ou Monarquia, enfim toda a série de disparates que só conquista ódios e irritam quem lê, que em geral atribui todas essas vergonhas aos jornais que se compram por três tostões.

Não é possível senhores que fiquem impunes os miseráveis paolcoiros que à sombra e a soldo de Empresas sem crédito andam a inventar toda a casta de disparates com o único fim do descredito internacional.

Tem forçosamente de se chamar à ordem o representante ou representantes desses baluartes de intruigice e fazer-lhes pagar com os ossos na cadeia o crime que estão praticando, lançando achas na fogueira internacional que tão ameaçada se encontra.

Nesta atmosfera carregada que envolve a nação vizinha, algumas Agências de informações têm um alcance que necessário se torna descobrir.

A essas agências compete o seu serviço vulgar de informações verídicas e nunca mentiras nem tão pouco o exercicio de espionagem.

um ano depois da montagem da primeira viga, a ponte alcançou pela primeira vez a margem direita e no dia 15 de Novembro montou-se aqui o pórtico final, assentando então definitivamente a ponte sobre o pilar da margem.

A estrutura metálica sobre o rio, com um comprimento de 400 metros pesa 6400 toneladas. Esta ponte, com o seu grande vão de 256 metros, é a maior ponte de vigas até hoje construída.

A construção da ponte exigiu a cravação de 1.200.000 rebites, pouco mais ou menos.

O serviço de informação que não represente a verdade deve ser considerado um serviço de traição, e assim condenado pelos tribunais competentes para exemplo dos sociários ou futuros discípulos.

Venha um decreto impondo essa pena de traidores a todos aqueles que na sombra forjam essas notícias tendenciosas, cujo efeito é atirar os homens uns aos outros sem interesse, para os lançar à fornalha e beneficio para esse serviço de espionagem que nunca pode ser de uma Empresa de publicidade internacional.

Nunca a atmosfera se mostrara tão carregada aos olhos de todos os que andam no mundo, como agora que estamos sobre uma grande ameaça internacional.

É preciso evitar a guerra e o dever de todo o homem é evitá-la e nunca colaborar com bandidos para acender de novo essa fornalha que se desencandeou em 914.

Cuidado com esses boateiros, inventores do mal que pretende extreminar a humanidade.

Esses homens, que não sabemos se têm consciência, devem sofrer o castigo dos seus atrevimentos.

Potins mori quam foedari.

FUMADORAS NOS CAMINHOS DE FERRO

NOS caminhos de ferro ingleses acabam de ser criados compartimentos especiais para senhoras que fumem, isto a pedido instante de muitos homens a quem o fumo incomoda.

Assim se confirmam as previsões dum especialista de Chicago, em ciências bio-químicas quando afirma que dentro de alguns as mulheres fumarão mais que os homens, e estabelece o seguinte paralelo:

«No reinado da rainha Isabel, diz, o parlamento inglês votou uma lei proibindo as mulheres que se perfumassem, com o receio de que os perfumes não chegassem para os homens, se os dois sexos fizessem uso deles. Esta lei foi inútil, ou antes contraproducente, porque as mulheres passaram a perfumar-se mais que nunca, de tal maneira que os homens passaram a considerar o uso do perfume como exclusivamente feminino e forem-no abandonando progressivamente.

E acrescenta que se dará a mesma coisa com o tabaco. Felizmente, ainda lá não chegámos.

A MISÉRIA DOS INVENTORES

NOS Estados Unidos da América, em Detroit, acaba de falecer o inventor do automóvel Buicke. Tinha 74 anos, e vivia nos últimos dois anos da sua existência um modesto quarto alugado numa casa onde não havia nenhum telefone e foi morrer na enfermaria do hospital. A sua vida é um exemplo de luta contra a adversidade. Inventou os automóveis que tinham o seu nome, mas não tendo meios para montar uma fábrica cedeu o seu invento a uma firma que ganhava rios de dinheiro.

Depois fundou uma Companhia que em breve vendeu a americanos. Também estes ficaram ricos com os lucros obtidos, enquanto ele continuava pobre.

Organizou uma Companhia de Petróleos que abandonou por motivo das questões que surgiram em volta dos terrenos adquiridos. Depois comprou na Florida hectares de terreno para os transformar em pomares, mas não tinha capital suficiente. Desde então quasi desapareceu, da vida social, morrendo há pouco tempo.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA Numa rede ferroviária francesa inaugurou-se um novo serviço, que mostra as comodidades que podem oferecer hoje aos admiradores do campo. Um combóio especial, provido de telefonia, levando um vagão restaurante e um vagão "dancing", sai por exemplo a um sábado de Paris e conduz os excursionistas até Borau, precioso lugar da ribeira do Oise. Nesta localidade os passageiros passam para um vapor, onde fazem uma deliciosa travessia pelo rio até Poutoise; aqui têm oportunidade de dedicarem-se às delícias do "camping". Na segunda-feira regressa o combóio a Paris.

* * *

Entre Paris e Marselha realizou a Companhia P. L. M. ensaios com um combóio aerodinâmico formado por uma locomotiva cuja estrutura se modificou, suprimindo as resistências do ar. Parece, segundo os dados recolhidos deste ensaio que o combóio aerodinâmico competirá vantajosamente com a automotora. A velocidade média alcançada pelo referido combóio foi de 110 quilómetros por hora e as economias realizadas em carvão e água representam respectivamente 28 e 23 %.

— Um articulista francês, ocupando-se dos aperfeiçoamentos dos combóios, fornece-nos algumas indicações muito interessantes. Tempo e carvão continuam a ser dinheiro, pelo que as economias resultantes dos traçados aerodinâmicos são muito de considerar.

Depois da grande guerra, um homem de laboratório, Charles Maurin, actualmente membro do Instituto e decano da Faculdade de Ciências, demonstrava que um combóio, para vencer a resistência do ar, ao ultrapassar os cem quilómetros, devia consumir a maior parte da sua energia. Acrescentava que se chegasse a modificar-se ligeiramente a forma da locomotiva e das carruagens, se poderia diminuir sensivelmente essa resistência, economizar muitos cavalos de força e, conseqüentemente, muito carvão. Era ainda êle que calculava de 300 a 400 cavalos o benefício obtido por um combóio rápido.

Mais de dez anos depois, a experiência veio comprovar as previsões do investigador.

Uma companhia francesa acaba de experimentar o seu novo combóio aerodinâmico, verificando que a economia resultante do arranjo preconizado por Maurin variava entre 282 e 448 cavalos, segundo a velocidade.

Os velhos combóios a vapor vão ser inteiramente querenados, desde a locomotiva às carruagens. O seu aspecto é bonito, dando em conjunto uma ideia das construções modernistas. Desaparece o clássico aspecto

das locomotivas e ao longo do combóio mal se percebem os rodados.

Nas experiências, realizadas no trajecto Paris-Les Laumes, de 256 quilómetros, verificou-se que no combóio de quatro carruagens, a 140 quilómetros, economizaram-se 450 cavalos, por ser todo querenado; o número desce para 260 cavalos, quando só a locomotiva é querenada; e vem para 90 cavalos, no caso de ser querenada simplesmente a frente.

Quere dizer: "aerodinamizar" o conjunto de um combóio, constitui operação muito interessante; querrenar só a locomotiva é ainda procurar um benefício apreciável; deixando essa operação limitada exclusivamente à frente, a utilidade é praticamente insignificante.

Agora alguns cálculos sob o aspecto financeiro. Para a mesma velocidade, resulta uma economia de carvão de dois quilos e meio por quilómetro. Admitindo que a locomotiva faça 100.000 quilómetros por ano, a economia será de 250 toneladas de carvão, ou de 32.500 francos. Como diariamente circulam nos caminhos de ferro franceses centenas de locomotivas, calcule-se em quantos milhões de francos poderia ficar o número que representasse a economia total a conseguir com a "aerodinamização" dos combóios.

Como se depreende, o caso aqui estudado em relação à França é o mesmo para todos os outros povos.

ITÁLIA Vão ser brevemente ensaiados pela direcção geral dos Caminhos de Ferro Italianos, uns combóios, chamados "combóios relâmpagos". Espera-se obter com êles uma velocidade de 160 quilómetros por hora.

Cada combóio poderá transportar 150 passageiros de classe única, com as suas respectivas bagagens, sendo dotado de "bar", telefonia sem fios e outras comodidades.

O preço da viagem será provavelmente, o de primeira classe dos combóios vulgares.

Os primeiros serviços serão estabelecidos entre Roma e outras importantes cidades.

INGLATERRA Um grupo de 100 ingleses da "Institution of Locomotive Engineers" que visitou na Alemanha as fábricas de Borsig e Knorre-Bremse e teve ocasião de viajar nos novos combóios expressos, aerodinâmicos, da linha Berlim e Hamburgo, exprimiram-se elogiosamente sobre tudo o que viram a respeito da organização dos Caminhos de Ferro alemães. O chefe do grupo de visitantes iugleses declarou em Augsburg, onde visitaram as fábricas da M. A. N., que levava da Alemanha a maior admiração pelos serviços e pela organização dos Caminhos de Ferro alemães.

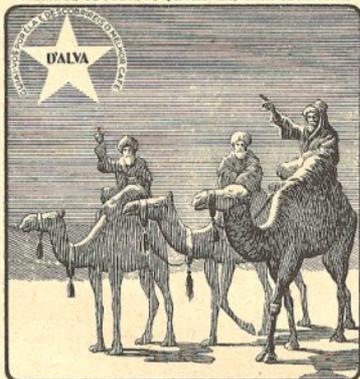
— A Companhia L. N. E. R. inaugurou últimamente um trem, que faz o trajecto entre Londres (King's Cross) Newcastle, com uma paragem intermediária em Darlington, no curto espaço de tempo de quatro horas. A distância é de 431,3 quilómetros.

A mesma Companhia vai levar a efeito um programa que compreende melhoramentos nas estações e no seu material circulante. Para tal fim emitirá um empréstimo de 26 milhões de libras, garantidos pelo Governo.

O seu vasto programa de melhoramentos comporta a compra de 300 locomotivas, 230 carruagens e 3.500 vagões para mercadorias.

CAFÉS

DA/MELHORE/PROCEDENCIA/ TRATADO/ E TOR-
RADO/EGUNDO Q/ MAI/ MODERNO/ PROCE//O/
CHAS
DA/ MAI/ VARIADA/ QUALIDADE/
CACAU/ CHOCOLATE/ E E/ PECIALIDADE/
FARINHA/ DE TODA/ A/ QUALIDADE/ E PROCEDENCIA/



PEDIDOS/ PELO TELEFONE 2.7972
122-RUA DE S. PAULO-124
(FRONTE A EGREJA)
LISBOA

CAMINHOS DE FERRO

Na linha da Beira Alta, por motivo das festas à Senhora da Encarnação, em Buarcos, que se realizam nos dias 6, 7 e 8, há bilhetes especiais, a preços reduzidos, válidos para ida desde o dia 5 e para volta até ao dia 9; e para as festas e feira franca de Santa Eufemia, em Orva, nos dias 7, 8 e 9, há também um serviço especial para Santa Comba Dão, tendo os bilhetes validade para o regresso até o dia 10.

—Para os festejos a Nossa Senhora Dolorosa, em Ribeiradio, que se efectuam nos dias 7 e 8, há nas linhas do Vale do Vouga combóios especiais nos dois dias, a preços reduzidos.

PROTEGEI
OS
nossos fatos

PÓS DE KEATING
MAS TEM DE SER KEATING

RESTAURANTE
DO
Entroncamento
Sob a direcção de
FRANCISCO MÉRA
Ótimo serviço de mesa
Almoços e Jantares
por encomenda
Entroncamento-Estação

Dr. Augusto d'Esaguy
CLÍNICA MÉDICA
Assistente livre da Cadeira de Sifilografia
da Faculdade de Medicina de Lisboa

DOENÇAS DA PELE E SÍFILIS

CONSULTÓRIO: RESIDENCIA:
Rua Garrett, 17-2.º-D. Av. da Republica, 55-r/c.
Consultas ás 17 horas

TELEFONE: 2535 LISBOA TELEFONE: NORTE 41900
Preços de Policlínica a todos os assinantes desta revista

TINTURARIA Cambournac
11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 2 6415
Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ta CATARINA, 380
Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito ou desmanchado—Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via—Limpa pelo processo parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

Remington Portuguesa, L.ª
109, R. NOVA DO ALMADA LISBOA

OS METAIS LEVES NO MATERIAL DE CAMINHOS DE FERRO

O material de caminhos de ferro evoluiu consideravelmente nos últimos 40 anos.

Corredores e retretes nas carruagens, largo emprêgo de *bogies*, aquecimento pelo vapor, iluminação eléctrica, a madeira substituída pelo aço nas caixas, melhoraram o material, aumentando porém o pêso morto cêrca de 200 % na 1.ª classe e 450 % na 3.ª.

O pêso por passageiro chega a 5 toneladas nas carruagens de luxo.

Foi preciso tornar mais possantes e portanto mais pesadas as locomotivas, o que fez elevar de 30 a 50 quilogramas o pêso por metro do carril.

O emprêgo do aço nas caixas em forma de vigas tubulares soldadas aligeirou o material. Procurou-se também, desde 1923, empregar na sua construção metais leves, sobretudo as ligas de alumínio nas partes que não são sujeitas a esforços grandes e não tem que participar da resistência da caixa.

Esse emprêgo de ligas leves permitiu no Norte francês diminuir de 4 a 5 toneladas o pêso de carruagens em que se empregaram cêrca de 3 toneladas de ligas.

O alumínio puro em chapas empregava-se nos tetos, em revestimentos interiores e nas portas.

Desde 1923 obtiveram-se metais, como o duralumínio, de grande resistência, com características mecânicas próximas das do aço.

O emprêgo desses metais deu excelentes resultados nos Estados Unidos e em França.

A Companhia dos W. L. conseguiu reduzir 7 toneladas no pêso de grandes carruagens pelo emprêgo do duralumínio e do *alpac*.

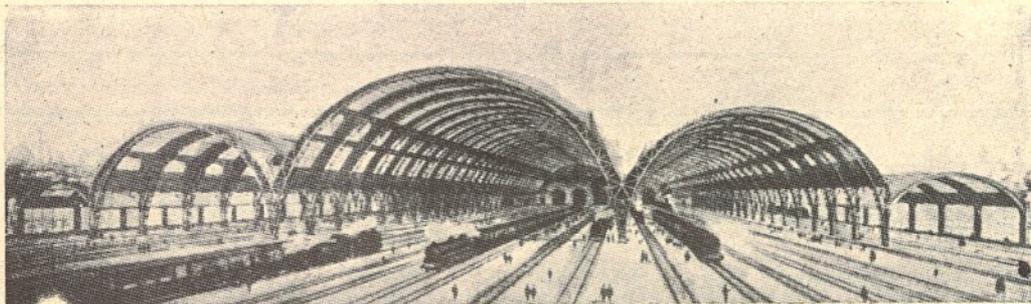
Na Alemanha fizeram-se tentativas audaciosas, construindo-se carruagens para experiência com o esqueleto de aço e os revestimentos de metais leves. Fez-se descer assim o pêso da carruagem de 45,4 toneladas a 34,35.

No Estado francês recorreu-se á construção mixta com aço de alta resistência e ligas leves. O emprêgo de 4.900 kilogramas destas deu lugar a um aligeiramento de 8.360.

Andam em serviço 50 dessas carruagens.

São pois notáveis as modificações do material experimentadas para o aligeirar e satisfatórios os resultados obtidos.

(Resumo de um artigo de M. LANCRENON, do *Boletim dos Congressos de Caminhos de Ferro*).



A GRANDE ESTAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO DE MILÃO

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

PREÇOS PARA ELABORAÇÃO DE ESTIMATIVAS

Por ANTONIO GUEDES

(Continuação)

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5%)	Da percentagem para acidentes (1,5%)	TOTAL
55	Ripagem de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris, no espaço transversal até 0 ^m ,25 e na extensão de um quilómetro	—	2.192\$43	109\$62,1	32\$88,6	2.334\$95,7
56	Ripagem de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris, no espaço transversal de 0,26 a 0,50 na extensão de um quilómetro	—	3.110\$06,2	155\$50,3	46\$65,1	3.312\$21,6
57	Ripagem de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris, no espaço transversal de 0,51 a 0,75 na extensão de um quilómetro	—	3.501\$44	175\$07,2	52\$52,2	3.729\$03,4
58	Ripagem de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris, no espaço transversal de 0 ^m ,76 a 1 ^m ,00, na extensão de um quilómetro	—	3.937\$48,5	196\$87,4	59\$06,2	4.193\$42,1
	III — APARELHOS DE MUDANÇA SIMPLES					
	a) com balastragem					
59	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l. sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar e balastragem	14.755\$15,9	679\$70,1	33\$98,5	10\$19,5	15.479\$04
60	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l. sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar e balastragem	14.020\$01,3	635\$84	31\$79,2	9\$53,8	14.697\$18,3
61	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l. sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar e balastragem	13.594\$03,5	615\$14,7	30\$75,7	9\$22,7	14.249\$16,6
62	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l. sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar e balastragem	16.839\$60,5	772\$96,5	38\$64,8	11\$59,4	17.662\$81,2
63	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l. sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar e balastragem	16.578\$75,7	712\$70,7	35\$63,5	10\$69,1	17.337\$79

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para terragens (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
64	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar e balastragem	16.971\$79,8	635\$90	31\$79,5	9\$53,8	17.649\$03,1
65	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar e balastragem	13.508\$28,2	774\$45,2	38\$72,3	11\$61,7	19.333\$07,4
66	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar e balastragem	17.603\$26,3	719\$85	35\$99,2	10\$79,8	18.374\$90,3
67	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar e balastragem	17.073\$03,8	672\$22,7	33\$61,1	10\$08,3	17.788\$95,9
68	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar e balastragem	20.134\$70,7	818\$85,3	40\$94,3	12\$28,3	21.006\$78,6
69	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar e balastragem	19.412\$75,8	775\$40,5	38\$77	11\$63,1	20.238\$56,4
70	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar e balastragem b) sem balastragem	18.699\$82,9	713\$48,7	35\$67,4	10\$70,2	19.459\$69,2
71	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar	13.397\$86,1	639\$48,2	31\$97,4	9\$59,2	14.078\$90,9
72	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar	11.698\$20,9	597\$11,2	29\$85,6	8\$95,7	13.334\$13,4
73	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar	12.335\$92,1	578\$92	28\$94,6	8\$68,4	12.952\$47,1
74	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar	15.482\$22,7	733\$12,1	36\$65,6	10\$99,7	16.263\$00,1
75	Uma mudança simples para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, incluindo a via intercalar	15.256\$95,3	686\$47,9	34\$32,4	10\$29,7	15.988\$05,3

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Setembro de 1896

Caminhos de ferro do Estado em Portugal

Comecemos por declarar que, fazendo a devida justiça ao caracter provadamente honrado, á sollicitude evidentemente demonstrada, intelligencia e aptidão profissional dos directores dos nossos caminhos de ferro do Estado, não lhes attribuímos a responsabilidade dos erros que tentaremos apontar n'este importantissimo elemento de desenvolvimento da riqueza publica que no nosso paiz, é opinião nossa, padece de vicio de origem que urge remediar em beneficio da nação, e por conseguinte dos interesses dos cofres do Estado, até agora depauperados nos resultados obtidos.

A administração ferro-viaria pelo Estado tem indole muito diversa da administração particular por companhias.

O Estado não tem só em mira, na construção e exploração de suas vias ferreas, o producto da exploração.

O seu ideal tem de ser outro.

As suas vias ferreas são *um meio*, e não *um fim*, para o desenvolvimento commercial, industrial e agricola das regiões que atravessam e com que estão em relação.

Muitas vezes tem o Estado necessidade de prescindir de lucros provenientes da exploração de suas rédes ferro-viarias, para favorecer regiões que, no seu *statu quo*, encerram riquezas latentes que a viação accelerada pôde e deve trazer a lume.

A cedencia de lucros immediatos traz, no incremento de valor local, productos para os cofres publicos, que as companhias particulares nem sempre aproveitam, e, por conseguinte, contrabalança nos cofres do Estado, vantagens que a exploração particular só pôde oferecer em muito menor escala, tendo que tirar do seu trafego, lucros para o seu capital particular.

Ora para esse fim ha que attender ás condições especiaes de cada réde, e ninguém dirá que a zona servida pela réde do Sul e Sueste seja identica em indole, em riqueza de productos, população e elementos de exploração ferro-viaria, á zona servida pela réde do Minho e Douro.

Esta, populosa, geralmente aproveitada de cultura, semeada de importantes estabelecimentos industriaes, servida de boas estradas e competida por activa industria de viação ordinaria, faz notavel contraste com a região do sul do paiz, geralmente falha de população, produzindo generos agricolas de pouco valor, e quasi completamente desservida de meios de relação entre a linha ferrea e povoações de mais importancia que tem de servir.

Antes, porém, de entrar na analyse das circumstancias especiaes respectivas a cada réde, devemos fazer notar os inconvenientes do processo, a nosso vêr producto de uma notavel anarchia no nosso systema geral de administração superior, que se reflecte na administração ferro-viaria.

Em todos os paizes de que temos conhecimento a administração ferro-viaria, quer do Estado quer de companhias particulares, obedece a um systema uniforme que em Portugal não existe.

O que constitue, para a administração particular, disposição legal de policia e prescripções commerciaes, representada por zelosa e sollicita direcção fiscal, não existe para as administrações do Estado em que os directores são cumulativamente partes e juizes, e portanto sem grande responsabilidade effectiva em seus actos e disposições.

Não se diga que o conselho geral de obras publicas é o fiscal *ex-officio* das administrações ferro-viarias — a indole d'este serviço não permite as delongas e processos burocraticos de que a nossa administração publica padece.

Ha sem duvida uma repartição dos caminhos de ferro, dirigida por um zeloso e muito sollicito chefe superior, mas são tão restrictas e abstractas as suas attribuições que pouca acção pôde exercer n'este ramo tão complexo e que exige promptas e especiaes resoluções.

O estabelecimento de uma administração geral central dos caminhos de ferro, unica e exclusivamente destinada a superintender na construção e exploração de *todas* as vias ferreas do paiz, é de necessidade absoluta e indispensavel. Uma regulamentação especial, clara, precisa e bem definida sobre policia e assumptos commerciaes, contendo todos os detalhes de applicação, é de urgente necessidade que seja estabelecida, com applicação a *todas* as vias ferreas portuguezas, constituindo fiscalização effectiva tanto nas rédes do Estado como nas particulares.

Para as rédes do Estado a criação de um conselho de administração da grande facilidade aos assumptos geraes, e podendo cumulativamente resolver assumptos administrativos de todas as rédes do Estado, trazia notavel economia, adoptando typos uniformes de material fixo e circulante, fazendo ao mesmo tempo e em epocas proprias supprimentos para todas as rédes em conformidade com orçamentos bem especificados, elaborados previamente para proverem á reparação da via, ao consumo da exploração, á conservação do material e á aquisição de novos elementos de construção e exploração.

Actualmente vê-se, com grave prejuizo dos cofres publicos, cada administração fazer por seu turno e independentemente aquisição do material, muitas vezes em epocas desvantajosas, e adoptando-se em cada réde typos e detalhes differentes que devem de certo prejudicar os gastos geraes de cada uma d'ellas.

Os serviços administrativos poderiam ser os mesmos para todas as rédes da administração do Estado, reservando para cada réde os serviços activos que só na propria localidade da acção podem ser exercidos.

O serviço commercial convinha ser bem e regularmente organizado, tendo bem em vista as condições especiaes não só de cada réde mas em relação a cada localidade — nos meios do contacto com centros afastados — ás competencias e reacções dos que tem interesse em distrahir da via ferrea productos de industrias e riquezas locais latentes, etc. Este serviço tem necessidade de estudos, informações e acção directa de agentes especiaes conhecedores das localidades e seus productos — ceniros de consumo, etc. Tal serviço não existe, funcionando regularmente, em nenhuma das administrações do Estado, e mal pôde um director, ainda mesmo quando animado dos melhores desejos e possuindo o mais acrisolado zêlo, accumular com os seus deveres technicos e administrativos os detalhes, serviços e trabalhos continuos da exploração commercial, como actualmente succede, visto que tudo sobrecarrega e está affecto ao director, e por isso não é para admirar que, apesar de todos os esforços, dedicação e intelligencia d'essas direcções, as nossas vias ferreas de administração do Estado, longe de serem o exemplo á administração particular, se mantenham em posição secundaria, seguindo-a no systema de exploração, copiando até textualmente formularios de escripturação e processos administrativos, que deveriam ser ali iniciados e servir de norma a linhas estranhas.

Linhas Portuguezas

Mormugão. — Com prazer lemos que os jornalistas da India britannica se puzeram ao nosso lado na questão da redução das tarifas dos caminhos de ferro Southern Marahatta e Great Indian Peninsular Railway.

O *Times of India*, de Bombaim, chegou a dizer que os inglezes faltariam ao compromisso tomado pelo contracto, de prestar todo o auxilio ao governo portuguez, se continuassem a prejudicar os interesses do caminho de Ferro de Mormugão.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Cadastro do Pessoal e Arquivo Geral

Por despachos de 29 de Julho :

Por parecer da junta médica, de 30 de Julho, homologado por despacho de S. Ex.^a o ministro, foram concedidas as seguintes licenças para tratamento, ao abrigo do artigo 15.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1951, sendo devidos os respectivos emolumentos :

António Marques Antunes, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — trinta dias de licença.

António Lagos, escriturário de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — trinta dias de licença.

Por despachos de 31 de Julho :

Manuel Gonçalves Malhado Júnior, engenheiro de 2.ª classe do quadro desta Direcção Geral — concedidos trinta

dias de licença, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1951.

José de Moura Feio Terenas, engenheiro de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — idem, idem, idem.

António Luciano Pelengana, terceiro oficial do quadro permanente desta Direcção Geral — idem, idem, idem.

Artur José da Silva Campos, condutor de 1.ª classe de via e obras, desta Direcção Geral — idem, idem, idem.

Manuel Ferreira, fiscal de 2.ª classe de via e obras desta Direcção Geral — idem, idem, idem.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 3 de Agosto de 1956. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por despachos de 4 de Agosto :

João de Matos Rodrigues, vogal secretário da comissão administrativa do Fundo especial de caminhos de Ferro, do quadro permanente desta Direcção Geral — concedidos trinta dias de licença, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1951.

Salazar da Conceição Ferreira Palma, fiscal de 1.ª classe de exploração e movimento do quadro transitório desta Direcção Geral — idem, idem, idem.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 4 de Agosto de 1956. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Para os devidos efeitos se publicam mais as seguintes promoções, mudanças de designação e baixas de categoria efectuadas no pessoal adscrito aos Caminhos de Ferro do Estado que ficou ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento de 11 de Março de 1927

Nomes	Categorias que tinham	Categorias a que passaram		Datas
		Por promoção ou mudança de designação	Por baixa de categoria	
Da rede do Sul e Sueste				
Serafim Gomes Luciano	Empregado de 1.ª classe	Empregado principal	—	1-1-954
José Silva Dias	Empregado de 5.ª classe	Empregado de 2.ª classe	—	1-1-954
Firmino da Silva Pereira e Cunha	Chefe de Secção	Sub-chefe de repartição	—	1-1-955
Adelino Loureiro	Encarregado de contabilidade	Chefe de Secção	—	1-1-955
José António de Matos	Empregado de 1.ª classe	Empregado principal	—	1-1-955
Augusto Salgueiro de Vasconcelos	Idem	Idem	—	1-1-955
Mariano Teodoro Pereira	Idem	Idem	—	1-1-955
Alberto dos Santos	Colaborador ajudante	Empregado de 1.ª classe	—	1-1-955
João prata	Chefe de Secção	Sub-chefe de repartição	—	1-1-956
Luiz de Carvalho Valoura	Empregado principal	Chefe de secção	—	1-1-956
Serafim Cabrita Júnior	Engatador	Agulheiro de 3.ª classe	—	21-4-956
Floriano António Pimenta	Carregador	Engatador	—	21-4-956
Da rede do Minho e Douro				
Joaquim Pinto Teixeira	Carregador	Contínuo	—	1-10-928
Carlos Peixoto de Magalhães Brandão	Empregado de 1.ª classe	Empregado principal	—	1-1-955
Heitor de Vilhena	Idem	Idem	—	1-1-955
Carmino Ferreira Duarte	Empregado principal	Chefe de secção	—	1-1-954
José Nogueira da Cunha	Empregado de 2.ª classe	Empregado de 1.ª classe	—	1-1-954
António Justino Teixeira	Empregado de 1.ª classe	Empregado principal	—	1-1-955
Jorge Bandeira Peixoto	Empregado de 2.ª classe	Empregado de 1.ª classe	—	1-1-955
Mário Peixoto de Magalhães Brandão	Empregado de 1.ª classe	Empregado principal	—	1-1-956
Henrique Gonçalves da Costa	Idem	Idem	—	1-1-956
Joaquim Alves de Castro	Inspector	—	Sub-inspector.	14-1-956
Jaime da Silva	Artífice principal	Pintor principal	—	1-4-956
Abílio Ferreira dos Santos	Artífice de 1.ª classe	Pintor de 1.ª classe	—	1-4-956
António José Gomes	Idem	Idem	—	1-4-956
Eduartino Arlindo da Silva Guimarães	Artífice de 2.ª classe	Pintor de 2.ª classe	—	1-4-956
António Lopes	Carregador	Guarda de estação	—	21-4-956
Alfredo da Conceição Costa	Idem	Idem	—	21-4-956
José Grijó	Idem	Idem	—	51-4-956

Não carece de visto ou anotação no Tribunal de Contas, porquanto se trata de promoções, mudanças de designação e baixas de categoria efectuadas, não pelo Estado, mas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ao abrigo dos seus regulamentos privativos, nos termos da regra 3.ª da base XV do decreto n.º 15:260, e visto que os vencimentos dos interessados são pagos pela referida Companhia, e não pelo Estado.

Lisboa e Direcção Geral de Caminhos de ferro, 22 de Julho de 1956. — O Director Geral, *Rogé Vasco Ramalho*.

Por contratos de 21 de Julho próximo findo, visados pelo Tribunal de Contas em 4 do corrente mês, sendo devidos emolumentos, nos termos, nos termos no decreto n.º 22:557:

Francisco Moraes Ferreira — nomeado servente do quadro permanente desta Direcção Geral, para preenchimento de vaga existente, ao abrigo do disposto nos decretos n.ºs 26:115 e 26:117.

José Ferreira da Silva Amorim Júnior — nomeado servente do quadro permanente desta Direcção Geral, para preenchimento de vaga existente, ao abrigo do disposto nos decretos n.ºs 26:115 e 26:117.

Joana da Silva Amorim — nomeada servente do quadro permanente desta Direcção Geral, para preenchimento de vaga existente, ao abrigo do disposto nos decretos n.ºs 26:115 e 26:117.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 5 de Agosto de 1856. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

SERVIÇO DE VIA E OBRAS

ANÚNCIO

Pelo presente se faz público que no dia 14 de Setembro próximo, pelas 12 horas, se recebem propostas, no Escritório do Serviço de Via e Obras, em Figueira da Foz, para o fornecimento de mil travessas rectangulares de pinho manso, nas condições do Caderno de Encargos datado de 5 de Agosto corrente, que se acha patente todos os dias úteis, das 9 1/2 horas às 12 1/2 horas e das 14 horas às 18 horas.

Figueira da Foz, 3 de Agosto de 1956.

O Engenheiro Director, *Fernando Arruda*

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

SERVIÇO DE VIA E OBRAS

ANUNCIO

Pelo presente se faz público que no dia 12 de Setembro próximo, pelas 14 1/2 horas, recebem-se propostas em carta fechada no Escritório do Serviço de Via e Obras, para o fornecimento de azulejos artísticos destinados à Estação de Vilar Formoso, nas condições do Caderno de Encargos datado de 5 de Agosto corrente, que se encontra patente no referido Escritório todos os dias úteis, das 9 1/2 horas às 12 1/2 horas e das 14 às 18 horas.

Figueira da Foz, 5 de Agosto de 1956.

O Engenheiro Director da Exploração

(a) *Fernando d'Arruda*

— ÉSTE NÚMERO FOI VISADO —

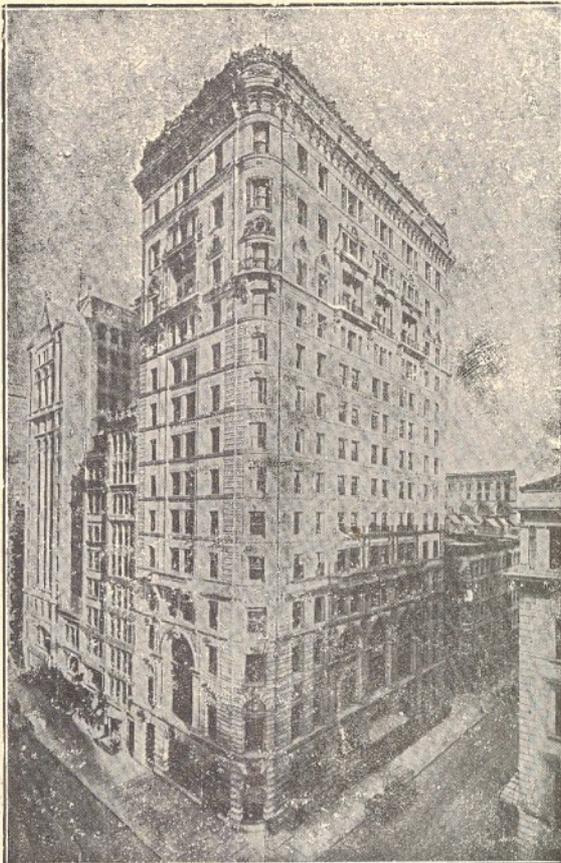
— PELA COMISSÃO DE CENSURA —

LINHA DE GUIMARÃIS



NOVA ESTAÇÃO DE VIZELA





R. G. DUN & C.^o

DE NEW YORK

★ Agência internacional ★
★ de informações comerciais

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,
Automotrices, Camions automobiles &c.
Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules

COMPAGNIE DES FREINS WESTINGHOSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,
Sevan (Seine-et-Oise) France

LUSALITE

*Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos,
isolamentos, etc. Canalizações de agua, gaz e vários produtos
químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes
subterraneas electricas e telefonicas, etc.*

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}

RUA DE S. NICOLAU, 123—LISBOA—Telefones 23948 e 28941

Enderêço telegráfico: LUSALITE