

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

R E V I S T A Q U I N Z E N A L

Premiada nas Exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra; Bruxelas, 1897; Porto, 1897; Liège, 1905
Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antuerpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze
Representante em Espanha: Henrique La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 15

S U M A R I O :

A nossa gravura de pagina: Coimbra, por CARLOS D'ORNELLAS. — Uma nova Revista de Comunicações, por J. FERNANDO DE SOUZA. — Ha quarenta anos. — Entrevista da Quinzena, pelo Coronel MARIO DE CAMPOS. — Na Costa do Sol, Almoço oferecido aos Jornalistas de Lisboa. — O desenvolvimento do Couto Mineiro do Lena, pelo Eng. JOSÉ GUERREIRO DE SOUSA. — Estação de Belver por CALADO RODRIGUES. — Pessoal das linhas do Estado aguardando reforma. Sindicato dos Profissionaes da Imprensa. — Instituto para Orfãos dos Ferroviarios do país. — Viagens e transportes. — Pelo Brazil: Um invento de grande utilidade. — Congresso Internacional do Trafego. — Vidé Anuncios da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

ANEXO NESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes Serviço combinado com o Sr. José da Cruz Costa (estabelecido em S. Brás d'Alportel) — Tarifa de Camionagem — Em vigor a partir de 14 de Julho de 1929 — Transportes entre a estação de Faro e a vila de S. Brás de Alportel, passando por Estoi.

COIMBRA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACÇÃO
Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR
CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO
M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES
Capitão JAIME GALO
Engenheiro GABRIEL URIGUEN.

Capitão MARIO COSTA
Capitão LUNA D'OLIVEIRA

A gravura de pagina que hoje publicamos n'esta *Revista* é um interessante quadro existente no museu Machado de Castro, onde existem tambem bastantes objectos de valor, recolhidos dos extintos conventos da Universidade e do Instituto, da velha e sempre encantadora cida do Mondego.

Coimbra, onde se acabam de realizar as tradicionaes festas á Rainha Santa, é sem duvida uma cidade cheia de beleza, cheia de tradição e cheia de amor.

Ali nasceram os Reis D. Sancho I, D. Affonso II, D. Sancho II, D. Affonso III, D. Dinis, D. Affonso IV, D. Pedro I e D. Fernando, que formaram uma côrte, e, ali foi aclamado o Rei D. João I.

A Universidade foi fundada em 1288 pelo Rei D. Dinis e teve primeiramente a sua séde em Lisboa, durante perto de 70 anos passando depois para Coimbra.

Que mais se póde dizer das suas maravilhas; Penedo da Saudade, Choupal, Santa Clara, Quinta das Lagrimas, Sé Velha, Santa Cruz, Penedo da Meditação, do que já disseram os homens mais consagrados da nossa Patria.

Garrett, Camões, João de Deus, Antonio Nobre, Castilho, Antonio Sardinha, Anthero do Quental e tantos outros viveram em Coimbra e d'ali cantaram ao mundo inteiro as façanhas gloriosas dos nossos antepassados e a interferencia que teve a velha cidade de Coimbra nos actos historicos mais interessantes que teem passado pela nossa Patria.

Coimbra viverá sempre, e será eternamente a terra de encantos do Mondego onde a Rainha Santa Izabel para bem do Povo transformou o Pão em Rosas.

CARLOS D'ORNELLAS.

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS AVULSO

Portugal . (semestre).	30\$00
Estrangeiro (ano) £	1.00
Espanha (>) pesetas.	35.00
França (>) francos.	100
Africa (>)	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECÇÃO: T. 576 e 581



UMA NOVA REVISTA

DE

COMUNICAÇÕES

POR

J. FERNANDO DE SOUZA



FOI iniciada a publicação de uma nova revista, intitulada *Revista portuguesa de comunicações*, que aparecerá quinzenalmente.

Preside á sua Redacção o Sr. Dr. Manoel Rodrigues, distinto professor e antigo ministro da justiça,

cargo que exerceu com singular relêvo.

A direcção acha-se confiada ao Sr. Dr. Carvalho dos Santos, tendo por secretario o antigo revolucionario civil Raul Esteves dos Santos, que o Sr. Dr. Nuno Simões nomeou inspector da Fiscalisação por exigencia do Sr. Cunha Leal, sem que tivesse passado pelos graus inferiores do quadro.

No primeiro numero, a par de estudos de valor, como o do Sr. engenheiro Herminio Soares, acerca do trafego internacional e das suas vicissitudes e de uma resenha descritiva e estatistica do porto de Lisboa firmada pelo Sr. Dr. Manoel Rodrigues, boa parte dos artigos representam a critica acerba de diplomas importantes do Governo Militar, que foram firmados todos pelo Sr. Dr. Manoel Rodrigues.

É a condemnação do decreto que revogou a lei 952 das sobretaxas; do que ordenou a construção da transversal do Setil ás Caldas; do decreto 13.829; do contracto de arrendamento dos C. F. E.

É assim vemos o antigo ministro da justiça envergando a carocha e sanbenito na *Revista* a cuja redacção preside, como se viesse fazer penitencia publica dos actos governativos em que tomou parte impórtante.

O espirito latente em quasi todos os artigos é a afirmação da excelencia da administração do Estado e a necessidade de lhe entregar pelo menos a construção de novas linhas. E tão apaixonadamente são escritos que, por exemplo, do facto de ter a Comissão revisora do plano ferroviario dividido o país em 6 zonas para comodidade do estudo previo, sem que tal divisão tivesse a minima relação com os agrupamentos de linhas para efeitos de exploração, infere o articulista que as seis zonas correspondiam a outros tantos grupos. Do mesmo modo se podia concluir da divisão do plano em duas partes: norte e sul do paiz, que a Comissão propunha apenas dois grandes grupos d'exploração, quando ela nem directa nem indirectamente se occupou do assunto, que lhe não estava cometido e que só será estudado

pelo C. S. C. F. depois de decretado o plano da rede.

Não me occuparei da série de dislates escritos a respeito da transversal das Caldas. Basta aludir à singular leviandade com que se afirma que «a C. P. se propunha construir a linha sem auxilio do Estado, como se depreende do art. 30.º do contrato de 28 de novembro de 1883 para a construção da linha Torres-Figueira-Alfarelos».

Esse artigo é a formula banal que em todos os contratos figura, pelo qual se concede, por fórmula generica, o direito de construir ramais, sem encargo o para o Estado e este se reserva o direito de construir e fazer entroncar na linha concedida outras convergentes.

O fundo especial abrange receitas de impostos de todas as linhas do país. Quando applicadas nos C. F. E. tem, segundo o articulista destino útil ao país; se o são em linhas de outras zonas, estas e a economia nacional não são beneficiadas; quem lucra é a respectiva empresa!!

E como este, uma serie de ataques inconsistentes terminando com a referéncia escarninha ao «decreto... de Peniche» digna de um critico... da *Lourinhã*.

Deixemos essa burundanga para nos referirmos à cavatina de abertura confiada ao Sr. Cunha Leal e consagrada à condemnação da politica ferroviaria do Govêrno militar, espécie de Martinha que Sgararelo espanca e cujo afécto cresce com cada sóva.

Na apresentação da revista afirma-se que «as companhias de caminhos de ferro encontrarão nela dentro do mais consciente, do mais livre e do mais independente dos estudos, uma colaboração desinteressada e sincera.»

A promessa é logo cumprida no retumbante artigo do Sr. Cunha Leal acerca da *politica ferroviaria de Portugal depois da guerra*.

Não está esquecida a passagem meteórica de aquêle engenheiro pela Direcção geral de transportes terrestres, creada *ad usum delphini* pelo pobre Machado Santos. A publicação de um officio da C. P., naturalmente reservado, acerca da sua critica situação perante os obrigacionistas e da resposta em que se mostrava a mais olimpica indiferença perante a possivel insolvencia das companhias ficou memoravel.

Veio a seguir o famoso regulamento dos *criadores*, inconscientemente recebido sem revisão de secundarios cooperadores e atirado para as colunas do *Diário do Govêrno*. Regulamento, director geral e ministro caíram embrulhados.

Vejâmos agora a doutrina que no artigo indicado se assenta.

Depois de superficiaes considerações acerca da intervenção do Estado no estabelecimento das tarifas das linhas, prepara-se o terreno para a justificação de medidas espoliadoras, invocando-se a descabida analogia das leis do inquilinato.

E' de notar que o principio da revisão quinquenal das tarifas, obrigatória nuns contratos, facultativa noutros, ficou letra morta.

Rarissimas teem sido as revisões gerais. A diferença principal é a das linhas com garantia de juro, em que o Estado se reserva o direito (de que aliás quasi nunca usou) de decretar tarifas, e das que a não tem, em que a iniciativa pertence ás empresas, podendo porém o Estado baixar por lei as tarifas mediante determinadas garantias de receita.

Sejam quaes forem as modalidades, as receitas de exploração, o producto da applicação das tarifas, pertencem iniludivelmente e segundo a letra e espirito dos contratos ás empresas, que pagam com elas as despesas de exploração e ocorrem, quanto possível, aos encargos financeiros e á remuneração do capital-ações.

Actualisar as taxas nos limites do possível em harmonia com a variação das despesas e a depreciação da moeda é um direito incontestavel exercido por todas as empresas commerciaes e industriaes. Tanto das empresas são as sobretaxas como as taxas bases. Autorisando aquelas, o Estado não faz uma concessão graciosa; fiscalisa e regula apenas o *quantum*, no uso do seu direito de homologação. Isso e só isso.

Veiu o Sr. Cunha Leal defender calorosamente a famosa lei bolchevista n.º 952, attribuindo ao legislador pensamentos profundos e vistas largas.

Puro romance. Assisti á genesis dessa lei gisada á pressa no gabinete do Ministro sob a ameaça de gréve iminente, com uma comissão de delegados

do pessoal á espera na ante-camara; sei pois como as coisas se passaram. Por outro lado a fobia jacobina do Congresso contra as companhias exigia contemporisações. Foi o director da Fiscalisação, Policarpo Lima, que lembrou o expediente simplista de reverter para o Estado o saldo das sobretaxas, o que foi logo aceito pelo Ministro, e por um administrador da C. P. ali presente, sem se atentar no monstruoso confisco representado por tal determinação.

Outro *profundo* intento, o de facilitar o resgate das linhas, é attribuido ao latrocinio prescrito sob a mesma influencia jacobina de ocasião na lei 952.

Determina-se nela que no resgate se não levem em conta as receitas das sobretaxas para o calculo do producto liquido, base da anuidade do resgate. Tomam-se as despesas actualisadas e balanceiam-se com uma parcela apenas das receitas! O resgate assim é facil, mas tem outro nome: roubo puro e simples. Bolchevismo, que era, segundo o sr. Cunha Leal, a quintessencia, o pensamento profundo da politica ferroviaria em 1920.

E porque o Govêrno militar realisou uma obra de justiça e de reparação, vá de vituperá-la, chasqueando ao mesmo tempo do eminente economista Colson, ignáro pigmeu á vista da elevada competencia economica do sr. Cunha Leal.

Não vale a pena esmerilhar mais os sofismas e paralogismos do infeliz artigo, que chega a afirmar a contra-verdade de que as companhias, logo que se revogou a lei 952, deixaram de ter empenho na realisação dos melhoramentos.



FIGUEIRA DA FÓZ — Um trecho da praia de banhos

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 11 de Julho de 1889)

Caminho de ferro do Algarve

Como dissemos no numero anterior, realisou-se no dia 1 o primeiro comboio directo entre Amoreiras e Faro, ficando completa a linha entre Lisboa e a capital do Algarve.

A inauguração, como dissemos, nada teve de official, não havendo convites, e sendo o primeiro comboio unicamente acompanhado pelos srs. director da rede, engenheiro Tavares Trigueiros, deputado pelo Algarve Sarrea Prado, chefes da tracção, engenheiro Albers, e do movimento, Honorato de Sousa, etc.

No dia 1, pelas 5 horas da manhã, em Faro varias musicas tocaram a alvorada, saindo da praça da Rainha, percorrendo as ruas principaes da cidade, indo depois assistir á partida do primeiro comboio descendente. Publicou-se nesse dia o numero unico do jornal *A Inauguração*, comemorativo deste facto.

Faro, porém, e as povoações, bem ou mal, servidas pela nova linha preparam a sua festa de familia para receberem o primeiro comboio.

A's 10 horas da manhã, numa das salas da camara municipal, foi oferecido um bode a 100 pobres, composto de pão, carne, arroz, toucinho e 100 réis a cada um.

Pelas 4 horas reuniram-se na estação o sr. governador civil, juiz de direito, presidente da camara, secretario geral, muitas senhoras, emfim quasi toda a população da cidade, filarmónicas e banda de caçadores n.º 4, para saudarem a partida do comboio descendente, que era o primeiro directo para Lisboa.

A' noite, houve marcha aux flambeaux, composta de varias filarmónicas e acompanhada por enorme affluencia de pessoas de todas as condições sociaes, e abriu-se o bazar kermesse, tocando as filarmónicas nos respectivos coretos.

No dia 2 de manhã as musicas tocaram tambem a alvorada, indo á gare esperar a chegada do primeiro comboio ascendente que partira de Lisboa no dia 1 ás 3 e meia da tarde.

A' noite houve tambem marcha aux flambeaux repetindo-se as illuminações e continuando aberto o bazar kermesse.

O comboio ascendente foi recebido em todas as estações de trajecto com festejos e enorme concurso de povo; a estação de S. Bartolomeu de Messines estava embandeirada e a concorrencia era ali extraordinaria. Na estação de Saboya Monchique, já na serra, era admiravel o efeito de mais de cem

homens com archotes, que se estendiam entre as agulhas.

Centenares de pessoas enchem a estação; senhoras elegantes, populares com os seus trajés de festa.

De novo vamos, ora cruzando, ora ladeando a estrada, chegamos á vasta estação de Faro, que fica mesmo no centro da cidade, á beira da ria, junto da alameda unica da cidade.

Esta é de aspecto risonho, muito caiados os edificios, alguns de boa construcção, menos mal calçada, mas carecendo de canalisação—o grande defeito de muitas das nossas cidades antigas.

Pouca vida, comereio quasi exclusivo de peixe, figo, alfarroba e artefactos de palma, grande quantidade de egrejas sem valor artistico, pontos de vista deliciosos, subindo-se ao local denominado Santo Antonio do Alto, de onde se avista um largo horizonte até Olhão, Cabo de Santa Maria, S. Miguel, Guilhim, etc., eis as impressões que nos deixou a rapida vista á cidade.

Mas o que sobretudo se torna notavel e desagradavel ali é a velha usança dos *biocos* nas mulheres, consistindo em trajarem capote, cobrindo a cabeça com um chale preto a formar um bico avançando uns trinta centimetros seguramente, no extremo do qual fica apenas uma abertura de 1 ou 2 centimetros por onde vêem sem de forma alguma serem vistas.

E' com este monstruoso costume arabe que vimos uma boa metade da população feminina—feminina não afirmamos, porque sob aquele disfarce facilmente se pode ocultar o mais barbudo saltador.

Felizmente, a indole do paiz é tão benéfica que, segundo nos referiu o nosso inteligente colega Antonio Bernardo, redactor do *Districto de Faro*, que ali nos fez a sua cavalheirosa recepção, occasiões tem havido em que é retirada a guarda da cadeia,—por esta estar vasia.

Conserva Faro aquele detestavel costume barbaro, sem ver o exemplo na visinha cidade de Tavira, onde, segundo nos contaram, uma auctoridade inteligente acabou ha muito com os *biocos*.

O Tempus o mores!

Belos tempos aqueles de ha quarenta anos em que a imprensa se indignava porque as mulheres se tapavam assim dos pés á cabeça, com saias até ao chão e capotes e biocos.

E o caso é que as mulheres tomaram tanto á letra as censuras da imprensa, que passaram dum extremo ao outro.

Ha quarenta anos ártizam-se censuras ás mulheres por andarem tapadas de mais. Agora censuram-nas por andarem tapadas de menos.

Trefileries et Laminoirs du HAVRE

S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE

PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

NOS últimos tempos tem-se agitado um pouco o problema da rede ferro-viária de Entre-Tejo e Douro através das Beiras, quer em conferências, quer em artigos de jornais e revistas da especialidade; resolvemos, por isso, ouvir V. Ex.^a a quem como distinto oficial do Estado Maior especializado nesta matéria, e beirão amante da sua terra, não deve ter passado despercebido este assunto.

Efectivamente tenho seguido com bastante interesse o problema.

— E qual a opinião de V. Ex.^a? Concorda em absoluto com os projectos ultimamente apresentados?

Eu lhe digo; amo apaixonadamente o rincão de terra que me foi berço; sou um beirão dos quatro costados; mas acima das Beiras, dos seus interesses legítimos, do seu progresso, de tudo, emfim, ponho os interesses superiores e vitais de Portugal, da mesma maneira que acima dos próprios interesses pessoais ponho os da Pátria.

A construção de linhas férreas em qualquer região do país, como em qualquer parte do mundo, traz sempre uma valorização e vantagens, debaixo do ponto de vista económico e político, de grande importância, mas, sob o ponto de vista militar, foi, é, e há-de ser sempre, e, cada vez mais, um problema que, a nós militares, nos obriga a uma profunda meditação e estudo; ora constituindo a região das Beiras zonas de operações importantes do nosso território, não pode-



MÁRIO DE CAMPOS - Coronel do Estado Maior
Antigo Professor da Escola de Guerra e da Escola Militar

ENTREVISTA DA QUINZENA

AS LINHAS FÉRREAS ATRAVÉS DAS BEIRAS

O SR. CORONEL DO ESTADO MAIOR
MÁRIO DE CAMPOS FEZ À "GAZETA
DOS CAMINHOS DE FERRO"
DECLARAÇÕES
INTERESSANTES

mos projectar ou melhor construir linhas férreas sem atendermos aos supremos interesses do país.

E perante uma carta da região, onde está traçado um projecto de rede ultimamente proposto, o antigo professor da Escola de Guerra faz as seguintes considerações:

Quando observamos no seu conjunto o plano da rede complementar ferro-viária de Entre-Tejo e Douro, ressalta logo um grande entroncamento na Guarda, onde convergem 5 linhas férreas, umas de via larga, outras de via reduzida.

Dada a estreita faixa de terreno que separa esta cidade da fronteira, e a natureza desta faixa, pode calcular a facilidade com que um tão importante nó de comunicações cairia nas mãos dum adversário, as vantagens que daí ele auferiria e os inconvenientes que parâ nós resultariam.

— Mas V. Ex.^a está com a preocupação única da guerra, atalhámos nós, e hoje caminha-se a passos largos para a paz universal...

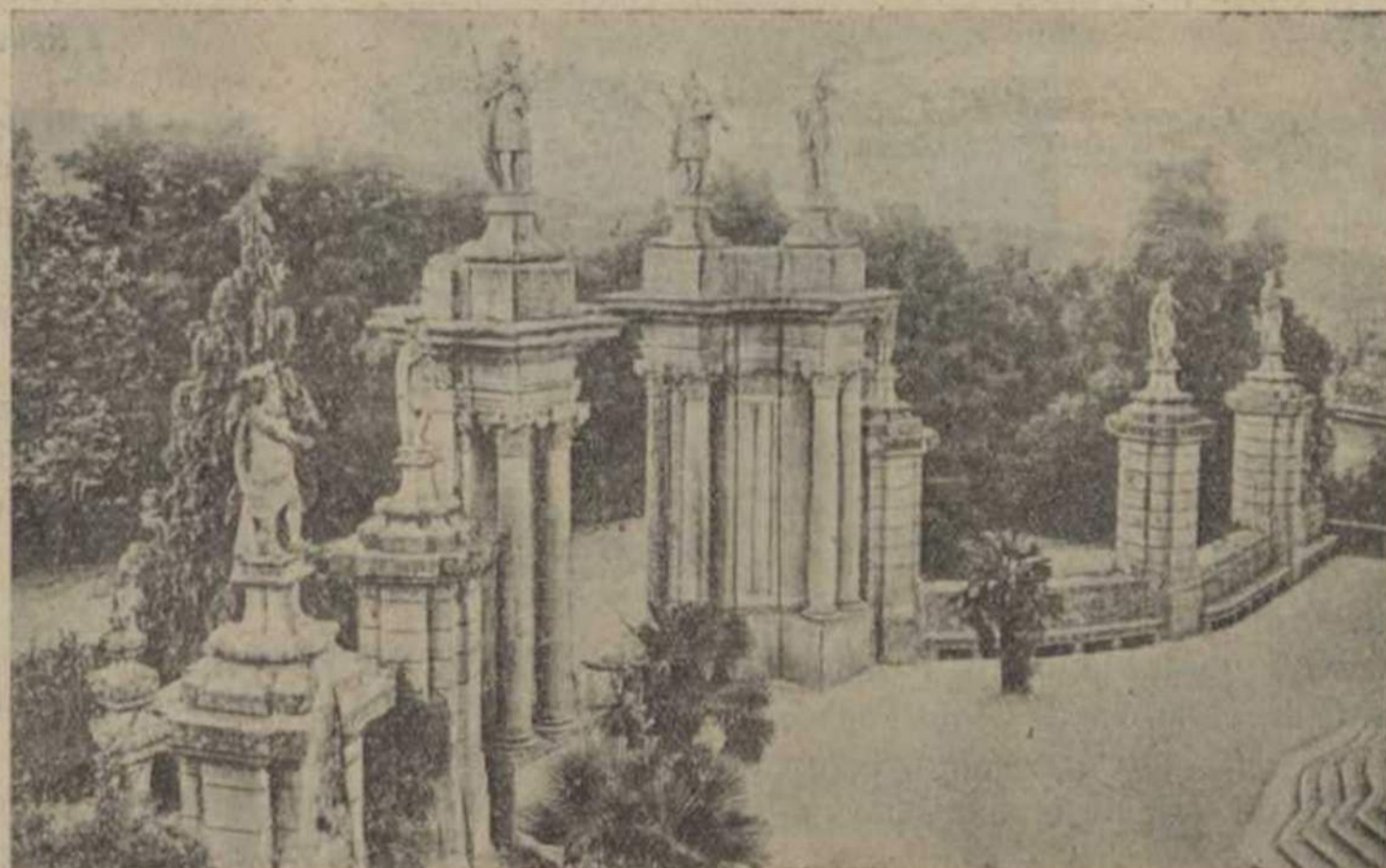
Oxalá se alcance, e, em breve, esse desiderato, desejo-o ardentemente.

De resto, as nossas relações com os nossos vizinhos são as mais amistosas, e no meu espírito não passa, nem ao de leve, a hipótese duma próxima guerra. Estou apenas apresentando o problema, sob o ponto de vista militar, e no caso duma agressão, naturalmente, vinda de Leste. Não quero mesmo supôr que ela parta, neste momento, dos nossos vizinhos, arredando a iminência desta hipótese.

Mas há pouco mais de cem anos não fomos nós invadidos por outro exército com quem, já depois disso, lutamos lado a lado? E a que nos ligam hoje a maior das simpatias e a mais cordial amizade?

O que se passará daqui a cinquenta, cem, duzentos anos? Quem sabe? Os homens morrem, mas as linhas férreas ficam!...

Continuando no seu raciocínio interrompido, prossegue o Sr. Coronel Mário de Campos.



LAMEGO — Santuário dos Remédios — Largo do Pórtico

Algumas das linhas projectadas e que convergem na Guarda vão até facilitar e como que convidar um invasor a apoderar-se daquele nó de vias férreas, sem que tragam vantagens algumas para a defesa.

— Mas então V. Ex.^a discorda por completo do projecto apresentado?

Não, examinemos cada uma das linhas ou ramais projectados, e eu lhe direi sôbre cada uma o que julgo lícito dizer.

A) — Linha Lamarosa-Coimbra

Julgamos importantíssima a construção duma linha férrea Lamarosa-Miranda do Corvo, que seria uma transversal, em óptimas condições, ligando o Alto Alentejo e a Beira Baixa com a Beira Alta; deve notar-se que as vantagens desta linha seriam sobremaneira acrescidas se ela se prolongasse, em via larga, por Louzã (já construída)-Goes-Arganil-Ceia-Gouveia-Celorico da Beira.

Toda esta linha ficaria magnificamente protegida, quer ao longo do seu percurso, dada a natureza do terreno que atravessa, quer pelo lado de Leste se observarmos os obstáculos naturais entre a fronteira e o seu traçado.

Além disso compensava, em parte, o erro militar praticado pela construção da linha férrea da Beira Alta pela margem direita do Mondego; também a ligação da Beira Alta com o Entroncamento só nos traria grandes vantagens.

B) — Ramal de Castelo Branco á fronteira (rio Erjes)

Sôbre este ramal, nada deveria dizer.

E' absolutamente indefensável. A sua construção poderia acarretar graves inconvenientes.

E' daqueles que só nos dava enormes desvantagens, sem o mais ligeiro benefício.

A um gesto nosso, o Sr. Coronel Mário de Campos diz prontamente: Bem sei, há as razões de ordem económica, como seja a riqueza da região de Idanha-a-Nova. Então, se esses interesses tanto pesarem, construa-se uma linha férrea de via reduzida de Castelo Branco a Idanha-a-Nova, onde deverá ter o seu término.

Passemos ás linhas férreas de via reduzida.

a) — Linha do Entroncamento á Guarda

Supomos que seria vantajosamente substituída pela linha de via larga Lamarosa-Celorico, já atraz apresentada.

Em via estreita, o seu rendimento estratégico seria nulo.

Desviando-nos do ponto de vista militar, único sob que estamos encarando o assunto, ocorre-nos lembrar a dificuldade na construção duma tal linha, que terá, como foi apresentada, de atravessar duas vezes o encaixado vale do Zézere e de transpor a Serra da Estrêla — Quanto custaria a sua construção? Compensaria o seu custo?

Economicamente supomos que ela não poderia concorrer, no trôço Entroncamento-Goes, com a linha férrea de via larga, apresentada no projecto, Lamarosa-Miranda do Corvo.

Mas, emfim, isto fica para pessoas mais competentes examinarem e discutirem. Nem queremos metter foice em seara alheia, como usa dizer-se.

b) — Ramal de Sernache de Bomjardim a Castelo Branco

Concordamos com o projecto. Preferíamos, contudo, que ele ligasse directamente Tomar com Idanha-a-Nova passando por: Sernache de Bomjardim-Proença a Nova-Sobreira Formosa-Sarzedas-Castelo Branco.

c) — Ramal Goes a Miranda do Corvo

Seria inutil desde que se construisse, e com vantagem, como já dissemos, a linha Lamarosa-Celorico.

De resto, já existe a linha, em via larga, de Miranda do Corvo até á Louzã e, em construção, segundo nos consta, até Serpins.



LAMEGO — Relógio do Sol

d) — Ramal de Arganil a Santa Comba Dão

Parece-nos preferível ligar Santa Comba Dão com Coimbra, por Penacova, traçado primitivo da linha da Beira Alta, e construir a transversal Louzã-Penacova por Poiares, que nos traria uma excelente ligação entre as duas vias largas do Vale do Mondego.

e) — Ramal de Gouveia a Visau passando por Mangualde

E' indispensavel construir este ramal em via larga, e prolonga-lo por Castro-Daire a Lamego até à Régua. Magnifica ligação, bem protegida, entre as linhas férreas do Mondego e do Douro.

f) — Linha da Guarda à fronteira (Erjes)

Esta vai para o capítulo do ramal de Castelo Branco à fronteira (Erjes), bem como o ramal de Machinhas à fronteira. São altamente inconvenientes.

g) — Linha da Guarda ao Pocinho

Se atendermos à distancia que a separa da fronteira e à natureza do terreno, preferimos, sem dúvida, o traçado: Celorico ou Vila Franca das Naves Trancoso-V. Nova de Fozcôa.

h) — Linha de Seropires (Pinhal) a Lamego

Sempre pelas mesmas razões, achamos preferível o traçado: Régua-Lamego-Moimenta-Trancoso-V. Franca das Naves-Pinhal.

i) — Linha de Visau ao Tua

Acceptavel — E' necessária, e, dada a natureza das linhas que vai ligar, só poderá ser de via estreita.

j) — Linha de S. Pedro do Sul à Régua

Sob o ponto de vista militar, muito conviria que fosse de via larga, como o ramal de Gouveia a Visau, e tendo o seu término nesta cidade em substituição de S. Pedro do Sul.

— Pelo que nos acaba de dizer, V. Ex.^a discorda bastante da rêde projectada. Mas os interesses económicos das Beiras não serão mais bem servidos pelo projecto apresentado?

Talvez, mas como lhe disse no princípio da nossa conversa, eu ponho acima de tudo os mais altos interesses do país.

— Sim, já compreendemos que a suprema preocupação de V. Ex.^a é, neste assunto, a guerra, ou melhor as possiveis operações militares.

Mas, correntemente, diz-se que as vias férreas se destroem com facilidade e, por isso, tirando, em tempo de paz, toda a vantagem duma densa rêde ferroviária, inutilizaremos, em tempo de guerra, as linhas que nos são prejudiciais.

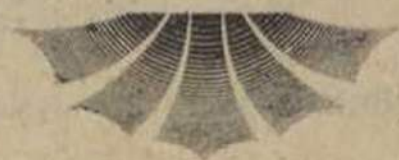
Esse simples raciocínio seria aceitavel em absoluto, se assentasse numa base completamente verdadeira.

Se é verdade que, com facilidade se destroem os carris e as obras de arte ao longo duma via férrea, não é menos verdade que os exércitos modernos, bem equipados, facilmente e com rapidez reparam aquelas avarias.

O trabalho mais moroso no estabelecimento duma via férrea é o trabalho de terraplenagem, e êsse está feito desde a construção da linha.

A sua destruição é muito difficil e, sobretudo, demorada, quando se pretendam obter resultados que difficultem seriamente a acção do adversário.

Para ultimar referimo-nos à deficiencia da rêde ferroviária do nosso país, a propósito da qual o Sr. Coronel Mário de Campos nos mostrou o seu perfeito acôrdo, acrescentando que a Belgica — neste ponto a nação mais adiantada — tem 365 metros de linha por quilómetro quadrado de território, ao passo que nós contamos apenas 38 metros.



A falta de espaço com que lutamos impede de darmos na integra a resenha completa da interessante festa realisada no domingo passado no Monte Estoril que consistiu de um almoço de homenagem aos jornalistas de Lisboa, organizado pela direcção do Casino Internacional, que no mesmo dia fez a inauguração das suas novas e importantes instalações, na esplanada do «Tambriz», «chá dancing», queima de um interessante fogo de artifício no mesmo recinto, havendo durante a noite fados e canções, pela Tuna Academica de Lisboa que executou um magnifico concerto.

Cêrca das 14 horas, foi feita a inauguração do novo restaurant do Casino Internacional, seguindo-se depois o almoço no magestoso edificio situado num dos melhores pontos dos Estoris.

Estavam presentes os srs. Joaquim Ereira, Guilherme Cardim e Armando Vilar que bastante tem trabalhado pelo progresso da linha da Costa do Sol, Alvaro Pinheiro Chagas, Elmano da Cunha e Costa e perto de 60 jornalistas, além de muitos convidados.

No final do almoço discursou em primeiro lugar o dr. Cunha e Costa que em nome da Sociedade de Propaganda da Costa do Sol fez um elogio aos jornalistas que sempre prontos estão ao lado das iniciativas de engrandecimento do paiz. Leu uma carta do sr. Fausto de Figueiredo, ausente por imperioso motivo de serviço da qual transcrevemos alguns trechos interessantes:

«Afazeres inadiaveis obrigam-me a sair de Lisboa, impedindo-me de tomar parte na homenagem que a Sociedade de Propaganda Costa do Sol vai prestar á imprensa da capital.

«Sinceramente lastima esta forçada ausencia. Na imprensa de Lisboa conto amizades e dedicações que muito me desvanecem. Desde as suas figuras mais categorizadas, que ascenderam por merito proprio ás altas posições que ocupam até muitos profissionais cujos merecimentos são apenas apreciados no circulo restrito das suas relações, a todos eu devo constantes provas de carinho, que jamais esquecerei.

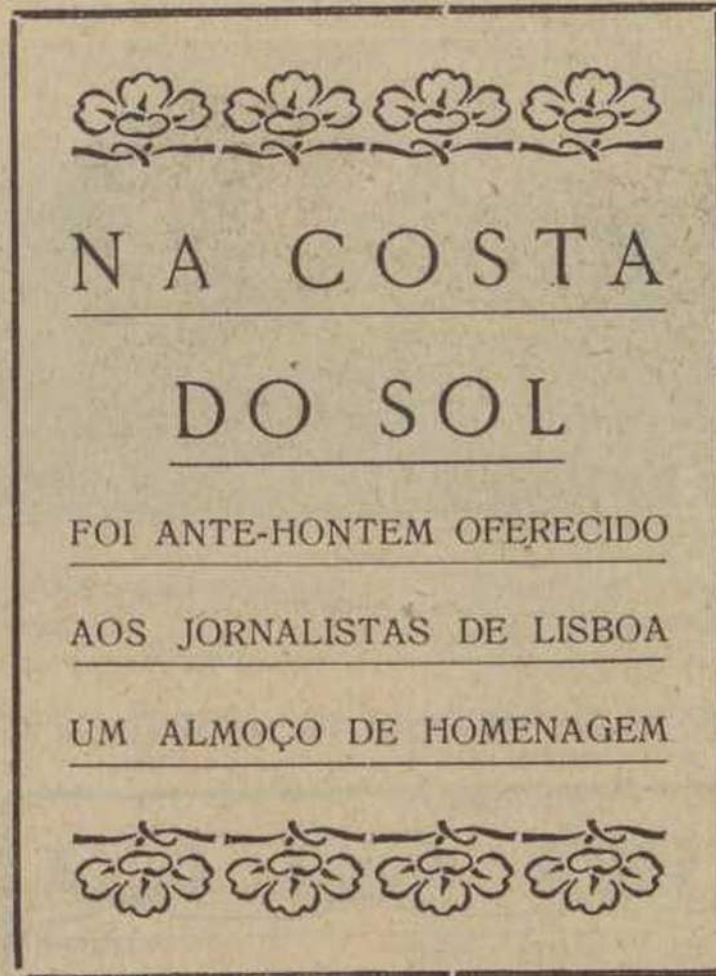
«Não me canso de afirmar que a Imprensa é a mais poderosa força das sociedades modernas. Com ela, tudo é possível. Por experiencia propria o sei. Nos empreendimentos a que tenho ligado o meu esforço, procurando cumprir o meu dever de português, o auxilio da imprensa tem servido de poderoso estímulo, prestado com um desinteresse e um fervor patriótico que nunca serão exaltados em demasia.

«Na furia de tudo demolir, não tem faltado neste paiz quem diga mal da imprensa e menospreze os seus serviços. Nunca pertenci a esse numero, e não virá fora de proposito recordar que muitos dos que assim procedem só pelo auxilio da imprensa adquiriram reputação e popularidade.

«Honro-me com a amizade dos jornalistas. Acompanho-os em espirito na festa que os reúne, formulando votos pela sua saude e felicidade.»

Durante a leitura desta carta houve varios aplausos e uma saudação ao sr. Fausto de Figueiredo.

Falou depois em nome dos jornalistas o sr. Lourenço Cayola, que disse: «què os seus colegas da imprensa de Lisboa, decerto pelo triste jus da sua idade, lhe haviam confiado o honroso encargo de responder ao gracioso e elo-



quente brinde feito pelo sr. dr. Cunha e Costa, que mais uma vez confirmára o velho rifão popular que diz que filho de peixe sabe nadar. Agradeceu à Sociedade de Propaganda da Costa do Sol a gentileza com que receberam os jornalistas, não podendo deixar de agradecer também as palavras tão nobres que o orador que o precedera tinha lido numa carta do sr. Fausto de Figueiredo em homenagem à Imprensa.

«A Sociedade de propaganda da Costa do Sol é formada por pessoas entusiasticamente devotadas a promoverem o desenvolvimento e o progresso desta linda região do nosso Portugal. Em poucos pontos elas poderiam aplicar com melhor resultado os seus esforços. Recordar-se que em 1898, tendo-se reunido em Lisboa um Congresso Internacional da Imprensa, fomos por esse facto visitados por alguns dos maiores

jornalistas dessa época, tanto da Europa como da América, distinguindo-se entre êles o vulto glorioso de escritor e académico de Julio Claritie. Entre os nossos hospedes figurava um jornalista dos mais notáveis da Belgica, director da «Independence Belge», que conquistára, no seu país, uma situação de excepcional destaque.

Ele, orador e outros, convidaram-no uma manhã para os acompanhar a um almoço no Estoril. Finda a refeição, foram para a varanda do hotel, donde se desfructava o mar em toda a sua amplidão e encanto. O jornalista belga adquirira uma expressão de beatitude e encantamento. Parecia que emudecera. A tudo que os seus dois interlocutores lhe diziam, mal respondia com rápidos monossilabos, e só de vez em quando, respirando mais alto, exclamava num embevecimento que não podia conter: «C'est merveilleux! C'est merveilleux!». Nessa rápida frase, repetida muitas vezes, como tradução do que se passava no seu espirito, é a síntese perfeita da admiração que lhe despertava o espectáculo sem igual que estava presenciando.

Bem fez, pois, a patriótica Sociedade, que convidou os jornalistas para a linda festa que se está realizando e que é o preludio de outras que se lhe virão a seguir, escolhendo os Estoris para alvo das suas predilecções, no desejo de valorizarem o mais possível tão linda região.

A imprensa cumpre apenas um dever animando com a sua força de propaganda e expansão os que se consagram a empreendimentos tão uteis como este e a imprensa portuguesa nunca soube faltar a esse dever. Posso, pois, dizer, em nome de todos os meus camaradas, que a Sociedade de Propaganda da Costa do Sol não deixará de ter sempre a fortalece-la e a animá-la a voz da imprensa do seu paiz.

Falaram depois o sr. Julio d'Almeida em nome da direcção da C. P. S. P. I, Fausto Vilar que lembrou o nome do antigo e brilhante jornalista Alvaro Pinheiro Chagas a quem foi feita pela assistencia uma calorosa saudação.

Visivelmente comovido, Alvaro Pinheiro Chagas agradeceu as referencias do nosso camarada e a manifestação de que acabava de ser alvo, por parte de toda a assistencia.

Seguidamente, o sr. Alvaro Pinheiro Chagas recordou com saudade a sua acção jornalística, frisando quanto lhe era grato participar numa festa de homenagem aos elementos da imprensa, escola de dignidade e de patriotismo.

Falaram ainda os srs. Cristovão Aires, Ventura Abantes, dr. José Pontes e P. Rensing, jornalista alemão.

Findo o almoço, durante o qual tocou um magnifico sexteto, todos os convidados se dirigiram para o «Tambriz» queimando-se na sua frente na bela esplanada de Santo Antonio do Estoril, um lindo fogo de artifício.

Da pagina scientifica e industrial de *A Voz* transcrevemos o artigo que segue da autoria do sr. Eng. José Guerreiro de Sousa.

Carvão e ouro são sinónimos quanto ao seu peso na balança economica das nações.

Portugal importa 1.000:000 de toneladas de carvão por ano! Essas centenas de milhares de libras com que

o pagamos, são o produto do nosso melhor labor que enviamos para o estrangeiro. Importação de carvão para reexportarmos productos manufacturados?

Uma infima parte, infelizmente. Esse milhão de toneladas importadas representa, na sua maior parte as necessidades do nosso mercado interno.

É, portanto um problema de vital interesse a succeder ao do pão este dos combustiveis, e, todos aqueles que contribuirão para o desagramento de tão pesado encargo, bem merecem da nação.

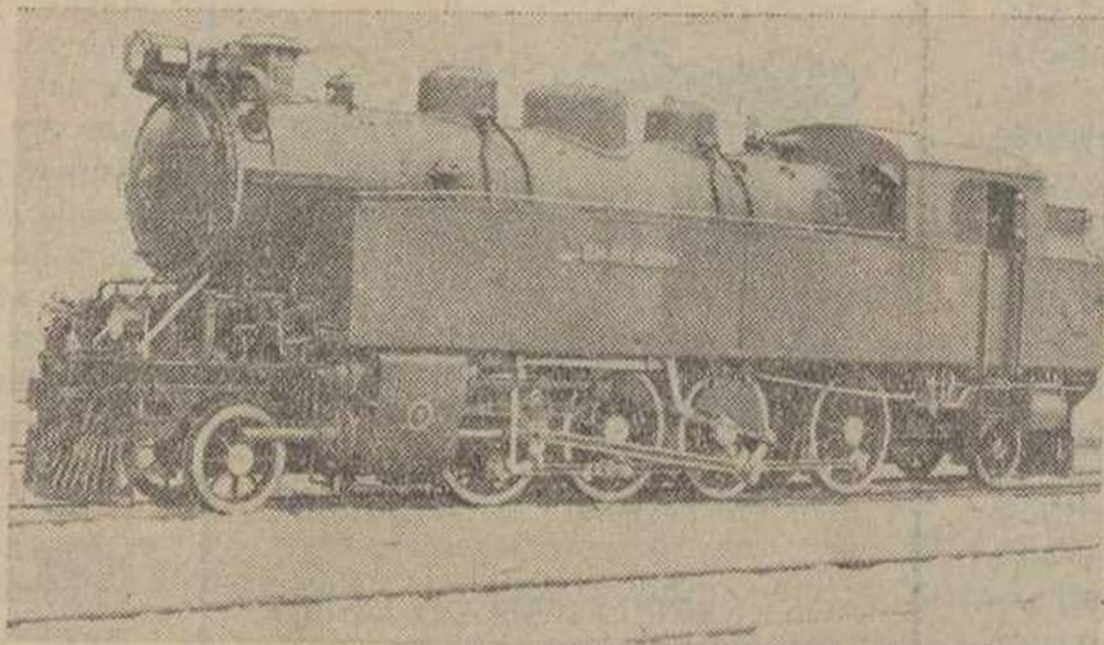
• • •

O nosso País sem ser dos mais abundantes em carvões encerra riquezas no seu sub-solo, que não são para despresar.

Ao norte as antrácites do Douro, ao centro as lenhites de Obidos, da Batalha e do Lena, ao sul os carvões de Santa Suzana podem por uma extração bem orientada contribuir em muito para a prosperidade da economia nacional.

Em todos os nossos centros mineiros se nota hoje um recrudescimento de actividade animador.

Merece, porém, uma especial menção, o esforço perseverante, o metodo, a actividade, que na região do Lena têm sido empregados na realização dum plano de rasgadas inicia-

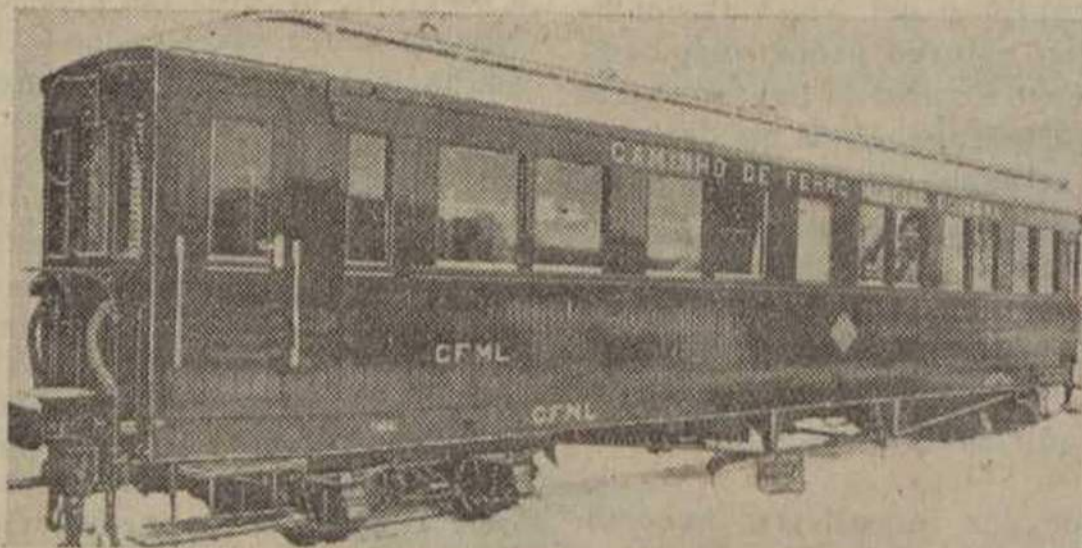


A locomotiva «D. José de Serpa», tipo mikado 2-B-2 de 600 H. P.



O DESENVOLVIMENTO DO COUTO MINEIRO DO LENA

PELO ENG. JOSÉ
GUERREIRO
DE SOUSA



Uma das esplendidas carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a classes e corredor lateral

tivas de que passamos a dar uma ideia sucinta aos nossos leitores.

O couto mineiro do Lena, que vai da Batalha a Valverde numa extensão de 40 quil. abrange uma area de 6.700 hectares.

A cubicagem calculada é de 40 milhões de toneladas o que permitirá por largo tempo uma extracção intensiva.

São duas as variedades de lenhites existentes. Uma a da Batalha, de formação mais recente póde ser queimada á boca da mina em centrais termicas ou lavada e aglomerada em briquetes.

É com este tipo de carvão que vai funcionar a central que está sendo montada na Batalha, composta de dois tubos-alternadores Brown e Boveri de 500 kilowatts cada, e uma caldeira Babcock & Wilcox com 182,^m2 de superficie de aquecimento.

Destina-se esta central não só ás necessidades da empresa como ao fornecimento de energia a particulares.

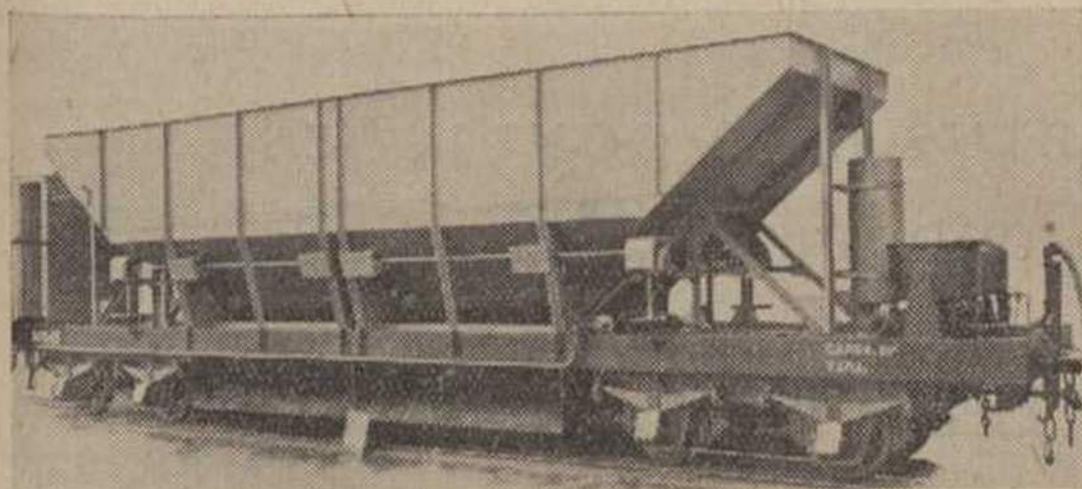
A outra qualidade de carvão é uma lenhite de formação mais antiga aproximando-se bastante da hulha podendo ser utilizada para distilação dos sub-productos e dando um coque de muita boa qualidade.

A sua analise indica:

Humidade	2,22
Materias volateis.	52,46
Carbone fixo	35,38
Cinzas	9,94

A extração é feita na maior parte por galerias que partem do exterior a diversas cótas evitando a subida em poços fazendo-se o carregamento do carvão extraído por gravidade.

Para se ter uma ideia da actividade dispendida basta dizer que num ano se avançaram 1.750 metros pela seguinte forma:



Wagon de 30 toneladas sobre bogies com descarga automatica pelo fundo

Avanço em galerias de rolagem	855 m.
Avanço em entre-pisos	396 >
Avanço em chaminés	351 >
Avanço em poços	112 >

Até hoje tem-se feito a preparação do desmonte que se prevê atingir 500 toneladas diarias.

Uma das principais dificuldades para o desenvolvimento da extração intensiva era a falta de transportes que se faziam em camião até á Batalha e deste ponto á Martingança pelo caminho de ferro existente de via de 0,^m60 numa extensão de 14 quil.

Alargaram-se estes 14 quil. para 1 m. reforçando-se o carril, sem interrupção do tráfego.

Construíram-se 34 quil. de via da Batalha por Porto de Moz por forma a servir as minas da Bezerra.

Planeou-se, estando já concedido, o prolongamento da linha, que por Alcanede, Alqueidão do Mato Acaiais, Abrãs, Monsanto Vila Moreira, Alcanena e Torres Vedras vá ao Entroncamento, ligando as minas com as linhas de Oeste e do Norte e Leste onde os carvões do Lena sofrerão transbordo facil pela acção da gravidade em instalações apropriadas para os wagons da C. P. e para os respectivos depositos de consumo.

Este caminho de ferro de importancia maxima para o couto mineiro não é de menos valor economico para a região que atravessa, sendo aberto a exploração do trafego geral. Com efeito, a importante região atravessada não tem vias de comunicação.

O material ferro-viário do Lena é tudo o que ha de mais moderno. As locomotivas fornecidas pela Sociéte Anonyme des Anciens Etablissements Skoda em Plzén são das melhores do seu tipo, tendo as seguintes características :

Locomotivas « Mikado » 2-8-2 — (1 bisel á frente outro á retaguarda e 4 eixos conjugados).

2 Cilindros.

Vapor sobreaquecido.

600 HP.

Simple expansão.

Via	1 m.
Diametro dos cilindros	550 m/m
Curso dos embolos	680 m/m
Diametro das rodas motoras	1.350 >
Diametro das rodas livres	850 >
Embasamento rigido.	1.570 >

Embasamento total	10.700 >
Timbre da caldeira	13 Atm.
Superficie de grelha	2,7 m.2
Superficie de aquecimento da caixa de fogo em contacto com o fogo	14,1 >
Superficie de aquecimento dos tubos	110,7 >
Superficie de aquecimento evaporativo	124,8 >
Superficie de sobreaquecimento	46,0 >
Superficie de aquecimento total	170,8 >
Capacidade dos reservator. de agua	10,5 "
Capacidade do deposito de carvão.	4,5 T.
Peso em vazio.	64,0 "
Peso em serviço	84,0 "
Esforço de tracção 0,50	9.900 kg.
Esforço de tracção 0,85	16 850 "
Velocidade maxima	70 k/h
Raio minimo de curva admissivel	100 m.2
Comprimento total da locomotiva.	13.250 m.

O material circulante fornecido pelos *Establisements Godarville* (Belgica) foi cuidadosamente escolhido entre o mais moderno que se fabrica, constando do seguinte :

Carruagens mixtas de 1.^a e 2.^a classes, sobre Bogies.

Carruagens de 3.^a classe, sobre Bogies.

Fourgons.

Wagons abertos de bordas baixas.

Wagons abertos de bordas altas.

Wagons fechados.

Wagons rasos de 30 toneladas, sobre Bogies.

Wagons cisternas de 30 m³, sobre Bogies.

Wagons para o transporte de explosivos, sobre Bogies.

Wagons auto-descarregadores de 30 toneladas, sobre Bogies.

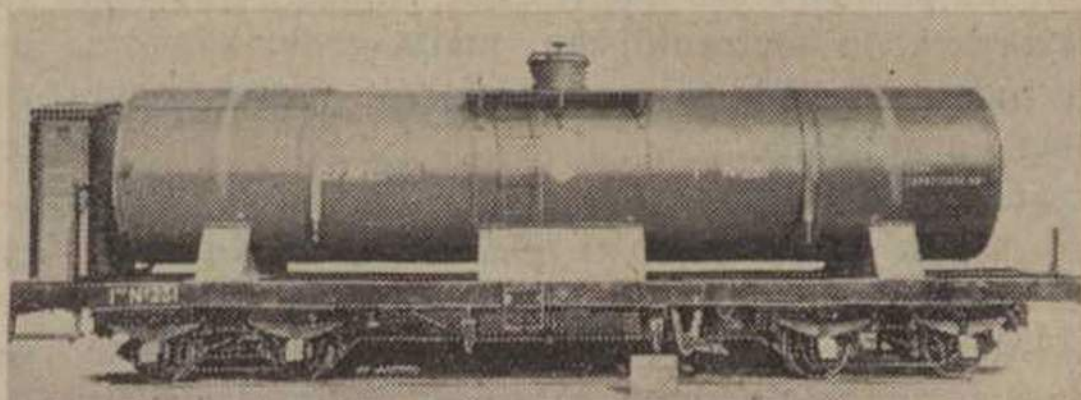
Wagon guindaste.

A Sociedade hoje possuidora dos Coutos Mineiros do Lena e a quem se deve esta esplendida realizção é *The Match Tobacco Timber Co.*, que em 1925 adquiriu todo o activo e passivo da antiga Sociedade Mineira do Lena que primeiro valorizara o Couto.

Faleceu infelizmente há dois meses D. José de Serpa, o seu activo e inteligente Director, e que dirigiu todos os trabalhos, juntando assim á sua larga folha de serviços ao Paiz mais este relevante serviço.

Dirige hoje a empresa com extrema dedicaçao e tenacidade o sr. Charles Bleck, auxiliado por um inteligente grupo de engenheiros.

Terminamos, repetindo, que bem merece do Paiz quem colabora numa empresa de tão grande importancia para a nossa economia.



Wagon cisterna de 30 metros cubicos sobre bogies para o abastecimento de agua nesta região onde não abunda

Ó ESCOLAS SAMIAI!

O CÔRTE DE EUCALIPTUS E AS CONDIÇÕES
DA INSALUBRIDADE DA
ESTAÇÃO DE BELVER

UM ALVITRE PARA A MODIFICAÇÃO

:: :: DESSAS CONDIÇÕES :: ::

DIZER mal é um dos vícios predominantes do portuguez. Não se diz mal com o proposito de fazer mal. E a prova temo-la nós no facto de muita gente dizer mal dos proprios amigos, das pessoas pelas quais d'ahi a pouco será capaz de fazer sacrificios. Diz-se mal por vicio, por tendencia irresistivel, sem nos ocorrer sequer que, de tanto mal que dizemos, se vai accumulando dentro de nós uma tal soma de desagrado de nós proprios, que acabamos por nos julgar ainda piores do que realmente sômos e transformamo-nos em vinagreiras ambulantes.

É obra da consciencia, que chega a ser injusta no exagero com que nos castiga.

Vem isto a proposito da referencia desagradavel que tenho que fazer a um facto que profundamente me choca e que é o facto que continua a verificar-se da falta de respeito pela arvore, que envolve, naturalmente, uma ignorancia profunda dos grandes beneficios que resultam para um paiz da sua arborisação. Não se trata apenas do aspecto pitoresco que a arborisação dá ás regiões em que predomina. Embora o pitoresco seja já alguma coisa digna de atender-se nestes tempos de febre turistica que vai alastrando por todo o paiz e seja, portanto, factor que não passará despercebido aos proprios que apenas atendem aos valôres que tenham influencia favoravel no mercantilismo, muita gente sorri-se, quando se lhe fala nas excelencias do pitoresco que traz a arborisação.

Coisas de poetas! — dizem eles.

Algun mais letrado ri-se de môfa dos encantos da poesia bucolica.

Mas, não se trata apenas do pitoresco. Trata-se de beneficios de outra natureza, de incalculaveis beneficios que resultam para os paizes do respeito que a arborisação lhes merece e dos cuidados que

lhe dedicam. Levaria muito tempo a expôr, detalhadamente, esses beneficios. Não me chega para isso nem o espaço nem o tempo de que posso dispôr, sendo certo que tambem me não julgo com competencia para arrazoados scientificos de demonstração. De resto, ha muito tempo que, em publicações apropriadas, todos esses beneficios teem sido apontados largamente.

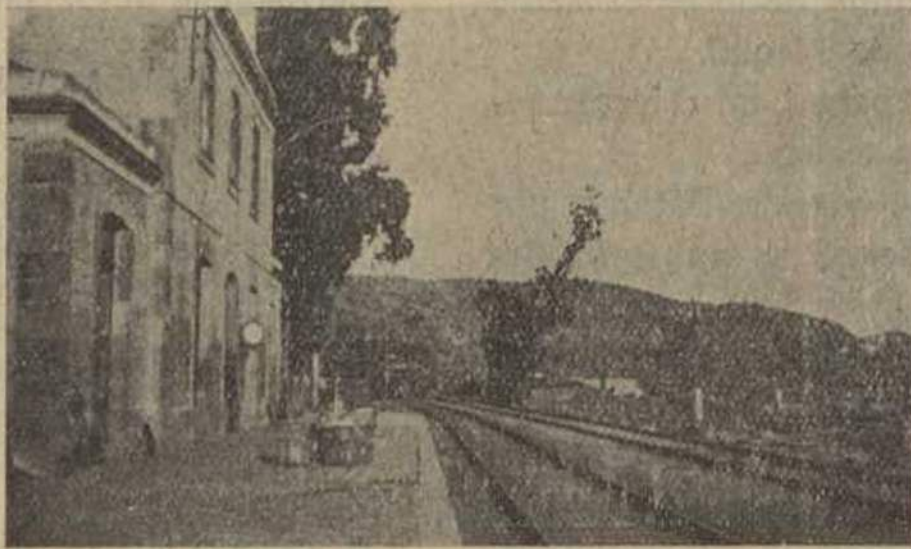
Limito-me, pois, a indicar alguns dos principais beneficios da arborisação, que são a purificação do ar e, consequentemente, a salubrisação das regiões arborisadas, a fixação dos terrenos, a regularisação das chuvas e, sobretudo, para os que deixam dominar o seu criterio especial-

mente por motivos mais fortes de natureza economica, o beneficio que resulta da arvore como valor mais directamente comercial e industrial.

Existe, porém, e tem-se desenvolvido nos ultimos tempos, o espirito de destruição da arvore. A destruição por odio, por maldade. A destruição por interesse. A destruição por interesse atingiu proporções espantosas durante a guerra.

Em todos os tempos se fez o côrte d'arvores, quer para as construções a que a arvore se presta, quer para combustivel; mas esse côrte era antigamente feito eautelosamente, inteligentemente. Para combustivel bastava a limpeza do arvoredado. Para as outras applicações fazia-se o desbaste; um desbaste cuidadoso que longe de prejudicar as matas as valorisava.

Veiu, porém, a guerra. As dificuldades em alcançar o carvão necessario para o funcionamento dos caminhos de ferro e de muitas industrias, deu á arvore um grande valôr comercial. E então começou o delirio do côrte. Não se cortava já uma arvore aqui, outra além. Eram verdadeiras hecatombes. De um dia para o outro, mudava o aspecto de hectares



A estação de Belver

de terra. Propriedades que em um dia se encontravam cheias de arvoredos, esplendidas de riqueza e de pitoresco, apareciam-nos no dia seguinte, sem uma arvore, na tristeza da terra desolada e nua.

Era a ancia do lucro grande e rapido, sacrificando em grande parte a riqueza nacional.

Esta era a destruição por interesse que se juntava á outra, á destruição por odio, por maldade, por falta de educação. A destruição por interesse deteve-se por ter passado a intensidade da crise provocada pela guerra.

A outra não se deteve porque ainda não passou — nem infelizmente passará — a crise de educação em que vivemos. Se isso será ou não devido ao odio ancestral do homem pela arvore que favorecia a fera — como ha dias o disse num jornal um escritor illustre não o sei dizer.

Limite-me a registar o facto, que toda a gente regista, do córte criminoso de arvores por falta de educação.

E o caso é que esse córte criminoso começou talvez a acentuar-se precisamente quando se criou a festa da arvore e se adoptou o costume de pôr as creanças na rua periodicamente, por todo o paiz, a plantar arvores e a cantar o *ó escolas samiai* e outros enternecedores hinos de homenagem á arvore e á terra.

Está cheia destes tristes paradoxos a historia dos povos.

* * *

Veu isto a proposito de quê? Veiu, a proposito dum facto que verificamos ha dias, embora tenha ocorrido já ha tempo.

A estação de Belver (na linha da Beira Baixa) que a nossa gravura representa, tinha em frente, na orla do aterro, muitos *eucaliptus* colossais, como alguns que ainda se veem á esquerda. Essas arvores davam pitoresco á estação, defendiam-na do sol escaldante, davam a meu vêr solidez ao aterro e serviam para salubrir o local.

Póde fazer-se idéia das vantagens dêsses *eucaliptus* desde que se saiba que a estação de Belver está situada no fundo do vale em que por vezes se registam temperaturas superiores a 40 graus e está em frente de duas lagôas de agua estagnada que o Tejo deixa entre os pedregais, ao descer para o nivel da estiagem.

Creio que, mesmo postas de parte a razão do pitoresco e a da segurança do aterro, aquelas duas razões da modificação da temperatura escaldante e da melhoria das condições de salubridade do local, são suficientes para avaliar da vantagem de conservar as arvores.

Pois um belo dia deitou-se abaixo tudo aquilo, deixando-se ficar apenas do lado do rio aquele *eucaliptus* pequeno, disforme, quási ridiculo, que a gravura mostra inclinado sôbre o Tejo, como se estivesse chorando a morte dos seus irmãos.

E enquanto as creancitas das escolas vão plantando arvores e cantando o *ó escolas samiai*, a estação de Belver e os que lá teem que viver, quasi se derretem durante a canicula, cobertos e mordidos pelos mosquitos que ali vivem em campo esplendido para a transmissão das doenças de que são veículo, simplesmente porque se quiz fazer economia no fabrico de algumas travessas. Economia, que, aliás, me dizem ser bem duvidosa.

E' claro que o que está feito, está feito e ninguem poderá tornar a pôr lá os esplendidos *eucaliptus* que foram cortados, mas podem plantar-se lá outros e, sobretudo, creio bem que os dirigentes da Companhia poderiam conseguir do Estado o estudo e a realização das obras necessárias nas margens do rio para que se não formassem ali as duas lagôas que envenenam o local.

Não se trata já duma grande obra a ser realizada pela Companhia, visto o seu character ser geral, mas creio — repito — que a intervenção dos dirigentes da C. P. no assunto, o levaria a bom têrmo.

* * *

Tive, pois, que fazer uma referencia desagradavel, mas penso que posso ter a consciencia tranqüila de não ter dito mal por vicio, por esse vicio que é predominante do portuguez e de ter apresentado um alvitre digno da atenção de todos o que possam ter interferencia no caso.

Calado Rodrigues



Pessoal das linhas do Estado aguardando reforma

Em cumprimento do disposto na lei orçamental publicada ha dias, os empregados das linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, que foram julgados incapazes para o serviço pelas juntas medicas daqueles caminhos de ferro, e que actualmente se encontram aguardando reforma, passam, a partir dêste mês, a receber os seus vencimentos pela Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdencia.



BRAZIL FERRO-CARRIL

O numero 605 desta *Revista* publicado em 2 de Maio do corrente insere um artigo intitulado «A ligação ferroviaria Lisboa - Madrid - Paris» e nesse artigo dís que o sr. Guerra Maio é correspondente em Paris da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Por não ser verdade que o sr. Guerra Maio é representante desta *Revista*, em Paris, pedimos ao nosso colega a respectiva rectificação.

SINDICATO DOS PROFISSIONAIS DA IMPRENSA

Aos jornalistas dignos

Dezassete socios do Sindicato dos Profissionais da Imprensa, numa das suas sortidas que tem cavado fundo a desunião da classe e posto em cheque o prestigio daquela colectividade, eliminaram ontem de socios quasi todos os redactores de *A Voz*.

Porquê?

* * *

A actual direcção enviou á Russia dos Sovietes o seguinte e expressivo documento:

Illustre Collègue:

Le Syndicat des Professionnels de la Presse de Lisbonne (Sindicato dos Profissionais da Imprensa de Lisboa) a l'honneur de s'adresser, au nom des journalistes portugais, et pour la première fois après la révolution rénovatrice de 1917, à ses chers confrères russes.

Dans l'extrême accident de l'Europe et à plusieurs quilomètres de votre patrie, les journalistes du Portugal, ont suivi et suivent encore avec intérêt, la grande leçon que le peuple russe a donné à toute le monde culte, en instituant de nouvelles formules sociales et politiques qui méritent la plus grande attention de intellectuels portugais.

La nouvelle Russie, transformée par la grande révolution du peuple, est presque inconnue au Portugal. Deux journalistes portugais l'ont visité jusqu'ici, nos collègues Messieurs Carlos Rates e Reinaldo Ferreira.

Le Syndicat des Professionnels de la Presse de Lisbonne ou sont assemblés tous les journalistes de la capitale du Portugal, désirant rendre connue votre Russie du peuple portugais par intermède des grands journaux, a conçu l'idée d'une excursion de cinq ou six journalistes portugais à votre pays, et, pour cela, a l'honneur de vous demander quelles facilités pourra nous accorder le Bureau de la Presse de Moscou pour lá réussite de cete iniciative, dont les resultats doivent intéresser à la Russie.

Os redactores de *A Voz*, que não morrem de amores pela *revolução renovadora* e que não pretendem fazer parte dos cinco ou seis jornalistas que imploram facilidades para uma passeata vermelha ao paraizo moscovita, lavraram nos seguintes termos o seu protesto, por não terem logar mais proprio, visto nessa altura já não estarem inscritos no inospito Sindicato:

«A carta que abaixo publicamos corre para aí nos cafés, de mão em mão.

Transcrevemo-la na integra sem lhe alterar uma

virgula, sem a emendar sequer — na propria lingua *quase* francesa em que a conhecemos.

Atribue-se a sua autoria ao Sindicato dos Profissionais da Imprensa e fala-se nela em nome de todos os jornalistas portugueses.

É contra isso que lavramos o nosso veemente, o nosso clamoroso protesto!

Se a carta é, como se diz, da autoria do Sindicato dos Profissionais da Imprensa de Lisboa, protestamos contra o desplante da direcção deste organismo, ao dirigir-se *em nome dos jornalistas portugueses* ao «Bureau de La Presse de Moscou» — isto é, a um organismo revolucionario de um país com que nem sequer Portugal mantem relações diplomaticas.

É preciso acentuar que ha em Portugal muitos jornalistas, ha no proprio Sindicato muitos jornalistas que não tomam nem aceitam como uma *grande lição ao mundo culto* a carnificina russa.

É preciso esclarecer este caso. Importa isso á dignidade dos jornalistas portugueses — porque se, de facto a carta é da autoria do Sindicato, então, a direcção deste organismo terá de responder por uma atitude inclassificavel perante todos os jornalistas, todos, e não sómente perante os socios do Sindicato.

Pois se em nome de *todos os jornalistas* falou, todos terão o direito de exigir contas.»

* * *

A publicação deste documento sempre nos pareceu grave, mas apenas no seu aspecto associativo. Na realidade, cada qual póde simpatisar com a politica russa — mas apenas em casa com a mulher e os pequenos e nunca como expressão colectiva de uma classe por sua indole ecletica.

Como quer que seja, porém, a sua presente divulgação, não oferece perigos para ninguem, servindo apenas de ajuste de contas com um grupo quasi totalmente composto de idiotas que a indiferença da classe consente á frente da sua associação de tão nobres tradições.

Continuaremos.

(Do jornal *A Voz*)

INSTITUTO PARA ORFÃOS DOS FERROVIARIOS DO PAÍS

Assignado pelo sr. Antonio Joaquim Pereira Rezende, factor no Lourical, recebeu esta redação uma interessante carta de agradecimento ao artigo feito pelo nosso redactor Carlos d'Ornellas, referente á organização do Instituto para Orfãos dos ferroviarios do país.

Nada tem que nos agradecer pois limitamo-nos a cumprir o nosso dever defendendo sempre com denodo e altivês uma classe que valiosos serviços tem prestado e prestará ao país.

Viagens e transportes

Abertura a exploração dum novo trôço no ramal de Sines da linha do Sado

Tendo sido aberto a exploração o trôço do ramal de Sines, compreendido entre a estação de S. Bartolomeu da Serra e uma estação provisória designada Sant'Iago de Cacem, que se encontra situada à saída do túnel da serra de Grandola, foi determinado que as distancias de aplicação sejam as seguintes: Ermidas a Abela, 14 quilómetros; Ermidas a S. Bartolomeu da Serra, 22; Abela a S. Bartolomeu da Serra, 8; Ermidas a Sant'Iago de Cacem, 32; Abela a Sant'Iago de Cacem, 18; e S. Bartolomeu da Serra a Sant'Iago de Cacem, 10. As estações de Ermidas, Abela e S. Bartolomeu com excepção da de Sant'Iago de Cacem, que por enquanto apenas fará serviço de passageiros sem bagagem, desempenham todos os serviços interno e combinado, sem restricções.

Aos passageiros que embarcarem na estação provisória de Sant'Iago de Cacem, onde não haverá bilhetes à venda, a cobrança da importancia das passagens será feita, em transitio, pelos revisores de bilhetes. Foram postos em circulação, desde e até aquella estação, os comboios n.ºs 823, 825, 820 e 824, com as marchas indicadas no cartaz-horario D. 188/9, de 16 de Fevereiro ultimo.

Alteração à tarifa geral

Em harmonia com o disposto no decreto n.º 16.780, de 23 de Abril ultimo, foi publicado pela companhia dos Caminhos de Ferro do Vale de Vouga um aditamento a tarifa geral, contendo as novas disposições § 3.º do artigo 121-bis, constante do 5.º aditamento à mesma tarifa, datado de 9 do referido mês.

Bilhetes para viagens de recreio nas linhas do Vale do Vouga

A companhia portuguesa para a construcção e exploração de caminhos de ferro, estabeleceu nas suas linhas bilhetes de ida e volta com redução de 50%, para viagens de recreio nas condições da tarifa especial interna n.º 1 de grande velocidade.

Esses bilhetes, que se encontrarão à venda até 15 de Outubro, são vendidos para todos os comboios, podendo ser vendidos ao sabado para a ida, sendo permitido o regresso no domingo ou no dia seguinte. Os que forem vendidos ao domingo são válidos para regresso nesse mesmo dia ou na segunda feira.

Aditamento à classificação geral de mercadorias

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses foi ampliada a classificação geral para o transporte em pequena velocidade de mercadorias, animais e veículos em vigor na antiga rede daquela companhia e nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro; de-

vendo por isso o transporte de fibro gesso em lâminas ou placas para revestimento ser feito nas condições, estabelecidas no aditamento àquella classificação geral, de 25 de junho ultimo.

Bilhete de banhos nas linhas do Vale do Vouga

Pela companhia portuguesa para a construcção e exploração de caminhos de ferro, foram estabelecidos nas linhas do Vale do Vouga, bilhetes de banhos e de aguas termais, válidos por 3 meses, a preços reduzidos.

A venda desses bilhetes, que são de ida e volta, começou no dia 1, terminando no dia 15 de Outubro.

O primeiro dia de regresso será o 15.º depois da data da venda e o ultimo 31 de Outubro.

Viagens a Madrid a preços reduzidos

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no louvavel intuito de incutir no público o gosto pelas viagens, acaba de conseguir do Govêrno a aprovação da Tarifa Internacional 202, relativa a bilhetes de ida e volta a Madrid, com o prazo de 30 dias, aos seguintes preços:

Porto a Madrid e volta ou vice-versa, 1.ª classe, Esc. 157\$00; pts. 70,85. 2.ª classe, Esc. 110\$05; Pts. 50,45.

Lisboa a Madrid e volta ou vice-versa, 1.ª classe, Esc. 105\$30; Pts. 70,85. 2.ª classe, Esc. 73\$75; Pts. 50,45.

Com estes bilhetes que estão à venda desde o dia 1 do corrente, podem os passageiros viajar nos comboios rápidos, pagando a sobretaxa de velocidade nos percursos portugueses.

Para uma viagem mais cómoda e rápida, poderão os passageiros aproveitar os comboios rápidos de luxo 161/163 que circulam diariamente entre Lisboa-Madrid com 1.ª e 2.ª classes e lugares camas. As composições destes comboios são directas e não dão lugar a transbordo.

Os passageiros portadores de bilhetes de 1.ª classe poderão utilizar os lugares-camas destes comboios, pagando o suplemento de wagon-lits que é o seguinte por cada viagem:

De Madrid a Lisboa: Pts 39,70; Frs. 33,00. De Lisboa a Madrid: Frs, 48,00; Pts. 36,70.

Como se sabe, enquanto durarem as Exposições de Sevilha e Barcelona, estão abolidos os passaportes entre Portugal e a Espanha, bastando a apresentação do bilhete de identidade.

As bagagens podem ser despachadas directamente do Porto ou Lisboa a Madrid e Sevilha, sem serem abertas na fronteira.



NUMEROS ESGOTADOS

Para completar a colecção desta revista a um nosso assinante, compram-se na Administração os seguintes numeros: 797, 798, 810 e 812 de 1921, 918, 920, 924 e 927 de 1926.



AÇORES — O campo de S. Francisco em Ponta Delgada