

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»

e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 8-10 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 943

S U M A R I O :

Página artística: Palacio de Queluz, Sala de Recepções. — Carlos d'Ornellas sai com o II volume dos «Contos Amargos da Guerra» por I. MONFORTE. — A Tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — Encontro Metafísico, por ANTONIO FERREIRA MONTEIRO. — A «Tobis Portuguesa» apresenta a «Canção de Lisboa», por I. DE M. — Linhas estrangeiras. — Congresso Rodoviário Internacional. — Atentados nas linhas ferreas. — Direcção Geral de Caminhos de Ferro. — Publicações recebidas, por C. O. — Carruagens de vários pisos para os Caminhos de Ferro do Estado Francês. — Melhoramentos Ferroviários. — Noticias ferroviárias de Milão. — Camionagem e Caminhos de Ferro. — Portugal grande país de Turismo, pelo Dr. AUGUSTO CUNHA. — O novo Rápido «Combóio Relampago» dos Caminhos de Ferro do Reich. — Ecos & Comentarios, por NICKLES. — Vai realizar-se no Palacio de Cristal a 1.^a Exposição Colonial Portuguesa. — O «Velho»
:—: :—: :—: Marconi :—: :—: :—:

1933

ANO XLVI

16 DE NOVEMBRO

NUMERO 1102

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA
OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

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

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MARIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. ARMELIM JUNIOR
Dr. ALFREDO BROCHADO
Dr. JACINTO CARREIRO
DR. AUGUSTO CUNHA

DELEGAÇÕES

Espanha — A MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
ESPAÑHA (>) ps. ^{as} . . .	35.00
FRANÇA (>) fr. ^{os} . . .	100
AFRICA (>) . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (tri- mestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atazados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 20158

DIRECCÃO 2 7520

O PASSADO TRÁGICO

CARLOS D'ORNELLAS

SAI COM O II VOLUME DOS

CONTOS AMARGOS DA GUERRA

EM boa verdade deve dizer-se, que o antigo combatente e director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não dormiu sobre os louros da glória guerreira, nem sobre a gondola doirada da literatura. O auctor no *introito* assim o confirma, saindo à luz da publicidade, com o 2.º volume dos *Contos Amargos da Guerra*. Mais um repositório de scenas vividas a ferro e fogo, nas trincheiras da Flandres, e mais um formidável libelo acusatório contra os *cachapins* vaidosos, que, pela sua enfatuada conducta, nos *estaminet's*, concorre-



ram para a indisciplina de algumas unidades militares portuguesas. Graças, porém, à atitude enérgica do grande cabo de guerra, que foi o *marchal* Gomes da Costa, a procéla amainou, sob o relampejar dos *very-lytes* e do fragôr deamoniaco dos canhões.

Carlos d'Ornellas, neste seu 2.º volume, em prosa clara mas causticante, desenha, a traços negros, as longas horas tormentosas, que passou em terras gaulêsas, e, conta-nos, sem receio de desmentidas, quanta traição houve da parte de alguns agaloados que, por vergonha nossa, são ainda portugueses!

Livro escrito com desassombro, com observação e perspicácia, êle só por si vale estar bem patente nas bibliotecas públicas e populares de todo o país, a fim de toda a luza gente conhecer as atrocidades cometidas quando da Grande Corflagração Europeia — já lá vão 19 anos! — e as vide-irices e intrigas dos *cachapins*, aos quais se devem alguns dos nossos desaires em campo de batalha.

Enquanto os pobres serranos se batiam desenfreada e heroicamente, quási a peito descoberto, na *Terra do Ninguém*, os taes *cachapins* acolhiam-se na capital, com licenças especiaes, para gosarem o invejado ceu azul e sol de Portugal! . .

Os *Contos Amargos da Guerra* encontram-se quási esgotados, estando já no prélo os dois volumes juntos a-fim de o leitor não *perder o fio à meada*, como muito bem diz o autor-combatente.

I. MONFORTE.

Capa bastante expressiva de Stuart.

A' TABELA

AS

PASSAGENS

DE NÍVEL...

Pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA

PASSAGENS de nível... Velho tema tão discutido, que dificilmente hoje interessará ainda qualquer leitor. Mas, apesar dos artigos jornalísticos invocando enérgicas providências, apesar dos artigos técnicos justificando as dificuldades ou impossibilidade da sua substituição por passagens superiores ou inferiores, apesar dos estudos de sinalização e segurança perfeitíssimas, os acidentes continuam a suceder-se, diariamente, em Portugal como em toda a parte e na proporção das suas respectivas rédes ferroviárias. Os acidentes continuam a dar-se, os jornais a queixar-se e o assunto a entrar na trivialidade que conduz à indiferença.

Está tudo dito sobre passagens de nível, desde o encerramento automático, baseado no emprêgo de célula foto-eléctrica, aos aparelhos de sinalização largamente utilizados nos Estados Unidos, luminosos e sonoros, e que são accionados pelo combóio a distância.

Contudo ainda encontrámos um novo ponto de vista, diferente de todos os outros, e que motivou um curioso artigo numa revista francesa: "Os acidentes das passagens de nível e as leis da mecânica".

O autor considera os choques entre os combóios e outros veículos, nas passagens de nível, como *experiências* (!) é claro involuntárias, e como tal, particularmente instrutivas.

Diz o articulista, o observador das *experiências*, que o combóio quasi não diminue de velocidade no momento do choque. Uma lei da mecânica, diz, com efeito, que quando se realiza um choque, o *centro de gravidade*

do conjunto, continua a marcha, sem mudar de velocidade; mais praticamente, se um combóio de 300 toneladas chocar com um *camion* de 3, a sua velocidade apenas diminuirá de 1 % aproximadamente. No caso dum choque entre dois veículos de igual massa, o abalo distribue-se igualmente pelos dois; aqui o veículo chocado apanha todo o abalo e o combóio praticamente nada.

Uma "entrada em velocidade" tão brusca como a que sofre o veículo chocado, traduz-se por efeitos mecânicos extraordinários resultantes da *inércia* da matéria. E como a inércia é tanto maior quanto a aceleração fôr maior os resultados achados por este observador de *experiências* são formidáveis.

Num choque, (o exemplo tomado foi a catástrofe de Nuits-Saint-Georges em que um carro com 8 pessoas foi esmigalhado por um rápido a 90 à hora) póde admitir-se que o veículo se defórma durante cêrca de 1 metro antes de adquirir a velocidade que o combóio leva (90 quilómetros à hora) ou seja 52 metros por segundo; a operação de *lançamento* dava $\frac{1}{25}$ do segundo, quer dizer se o mesmo impulso durasse um segundo os desgraçados passageiros do veículo atingiriam a velocidade de 625 metros por segundo.

Esta *aceleração*, é 63 vezes maior que a aceleração dum corpo caindo livremente sob a acção da gravidade, o que prova que todas as partes do veículo chocado foram submetidas a forças de inercia iguais a 63 kilos. Por isso as vítimas antes de chegar ao chão, ficam partidas ou despedaçadas...

Estes numeros, diz o curioso observador de *experiências*, são aproximados, visto que se parte da hipótese, mais ou menos exacta que o veículo se defórma em 1 metro. Quando se conhecem todos os dados do problema elles são mais exactos, como por exemplo na *catapulta lança-aviões*, em que se calcula o comprimento do lançamento (15 a 20 metros) de fôrma a não submeter o organismo do aviador a um esforço de inercia superior ao dobro da intensidade da gravidade. O cerebro suporta bem o esforço de 2 quilos e não se produzem quaisquer vertigens.

Como se vê... para alguma coisa ainda podem servir as passagens de nível!

ENCONTRO

METAFÍSICO

(HISTORIA SINGELA)

Por ANTÓNIO FERREIRA MONTEIRO

A NDAVAM pelo mundo, como de costume, enviados de Satanás e enviados de Deus, uns a tentar as almas, outros a defende-las da tentação.

Perto dum pequeno burgo provinciano, um médico seguia no seu automóvel (modo de condução dos médicos de hoje, que assim engeitaram, com o mudar dos tempos, o clássico tipo de João Semana) para a sua clínica rural.

Ora aconteceu que um dos enviados de Satan vinha nessa hora pela estrada, disfarçado em turista de boa presença e maneiras insinuantes.

Pressuroso de colher informações que lhe facilitassem a sua missão naquela terra, o diabólico personagem, com a mais acabada cortesia e audaciosa facilidade, fez sinal ao carro para que quedasse, e dirigiu-se ao discípulo de Galeno, interrogando-o sobre o que lhe convinha saber.

Admirado êste da qualidade das perguntas atreveu-se também a fazer algumas ao polido viajante.

— Donde vinha? Quem era? O que procurava naquelas paragens?

Ao que o outro, com desconcertante franqueza, satisfez com a verdade:

— Era das coortes de Lúcifer, vinha dos antros infernais, e andava pelo mundo à procura de almas para as induzir em tentação, trabalho tão difícil como o de Diógenes, quando, em pleno dia, de lanterna acesa, procurava um homem! As almas ainda escasseavam tanto!

O médico, (um dêsse ateus por «bétise» de que fala algures Maupassant) julgou tratar-se duma brincadeira de mau-gôsto, e sorriu mal-humorado.

— Como, almas?! Era coisa que não existia!

Apenas o espantava, contudo, que o pretenso enviado de Satanás as procurasse, do que tivesse tanta dificuldade em encontra-las!

— Como?! Sendo a alma uma realidade, e não uma mentira religiosa, não era ela apanágio, já não dizia dos animais e das plantas, e de todos os seres animados, mas pelo menos de toda a espécie humana?

PELOS TEATROS

A "TOBIS PORTUGUESA,"

APRESENTA A

"CANÇÃO DE LISBOA,"

Em nota preambular devemos dizer, sinceramente, que não é um *filme* sonoro de grande classe.

A *Tobis Portuguesa*, no entanto, soube apresentar, no S. Luiz, um excelente trabalho, que o público acolheu com geral agrado.

A *Canção de Lisboa*, que tem como principaes interpretes Beatriz Costa, a azougada artista popular; Tereza Gomes e Sofia, estas em papeis duma comicidade irresistível; Vasco Santana, Antonio Silva, Eduardo Fernandes, Alfredo Silva e Manuel d'Oliveira, toca pelas raias da farça, tem um fiosito de ternura, paralêla-se á revista do ano, e acaba como os romances de amor: O casamento do dr. Vasco com a rainha das costureiras—Beatriz Costa—filha do alfaiate—Antonio Silva.

Todos os artistas, sob a primorosa direcção de Cottinelli Telmo, o realizador, obedeceram a uma especial analyse de observação.

Justo tambem é de mencionar o trabalho de Ana Maria, Santos Carvalho, Silvestre Alegrim, José Victor e Alvaro de Almeida.

Dialogos plenos de bom humor e versos inspirados do Dr. José Galhardo.

Bonita voz tambem, cantando o fado, o de Maria Albertina, que aparece, fugazmente, no *filme*.

Musica agradável, principalmente a canção-motivo e a valsa, de Raul Portela e Raul Ferrão.

Fotografias duma nitidez absoluta; o som perfeito, que se deve, em grande parte ao engenheiro e nosso estimado collega na imprensa Paulo de Brito Aranha.

Enfim a *Tobis Portuguesa*, deu o seu signal de vida. Muito mais ha a esperar d'ela.

Ao Dr. Ricardo Jorge (Filho) e a Chianca de Garcia, dois bons orientadores do S. Luiz, as nossas mais vivas felicitações.

I. de M.

O satânico viajante esclareceu:

— Não, grande parte, a quasi totalidade, da espécie humana tinha apenas instintos, um vago rudimentar esbôço de alma, pouco mais vivo do que nas plantas e nos animais. Mas almas, verdadeiras almas, que merecessem a honra de ocupar as falanges luciferivas, eram ainda neste planeta quasi tão raras como pensamentos na cabeça de certos «físicos»!

E, dizendo isto, o enviado de Satanás desapareceu instantaneamente, sem o outro perceber como, deixando o ar saturado de exalações sulfúricas.

Grande foi o atarantado espanto do pobre médico, e aflitiva a confusão produzida no seu cérebro por aquele tão inesperado e metafísico encontro com um diplomata do outro mundo!

LINHAS ESTRANGEIRAS

ALEMANHA O Relatório dos caminhos de ferro alemães referente ao ano de 1932, apresenta dados de grande interêsse, de entre os quais destacaremos os seguintes:

A situação económica geral em 1932, oitavo exercício da Companhia, é todavia peor que no ano antecedente. O valôr bruto da produção da indústria alemã foi de 50.000 milhões de marcos em 1931 e 38.000 milhões de marcos em 1932. Em consequência, o tráfego da Reichsbahn, que depende estritamente da situação económica geral, diminuiu novamente.

Em total, os recebimentos têm sido menores com relação aos do ano de 1931 em 914 milhões de marcos, isto é, 24 por cento menos. Êste decréscimo dos recebimentos não se deve somente a perda do tráfego; uma importante parte, mais de 600 milhões, provém da redução de tarifas acordada, tanto para o tráfego de passageiros como para o de mercadorias do ano de 1931 e princípios do de 1932.

Apesar da limitação dos gastos, o coeficiente de exploração elevou-se no ano último de 94,12 a 102,27 por cento. Pela primeira vez os gastos da exploração sem os encargos correspondentes ao capital, excederam os recebimentos.

Os anos de 1931 e 1932 caracterizaram-se pela preocupação do Governo lutar contra o desemprego e pelos esforços da Companhia para ajudá-lo nesta luta, proporcionando trabalho à indústria.

As obras de novas construções ficaram, por causa da situação económica, dentro de limites reduzidos. Somente se continuaram os trabalhos de linhas novas, os projectos de assentamento de dupla ou quadrupla via já começados, especialmente para melhorar as condições da exploração da região de Rhin-Rhur e para a electrificação da grande artéria transversal entre Augsburgo e Stuttgart e a linha de Wannsee nos arredores de Berlim. Estas obras de transformação eléctrica compreendem uma extensão de 200 quilómetros.

Desde 31 de Dezembro de 1931 até à mesma data de 1932 a extensão das linhas exploradas eléctricamente alcançaram a cifra de 1.638 quilómetros, aumentando somente na proporção de 3 por cento da extensão total da rede.

Durante o exercício repararam-se 889 locomotivas e adquiriram-se 150 locomotivas. No princípio do ano havia 3.700 locomotivas propriedade da Companhia. Prestou-se particular atenção às auto-motoras cuja utilização nas condições muito variadas que apresenta a exploração e o tráfego, deram lugar a numerosas experiências. O seu número aumentou em

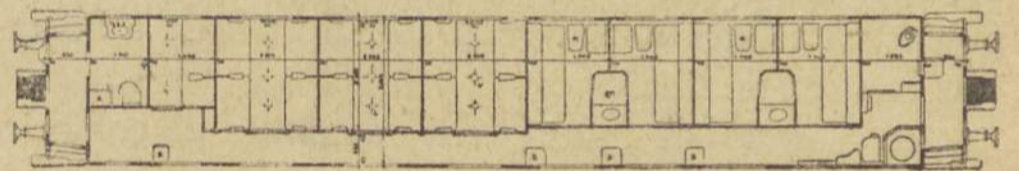
1932 em 16 unidades e a quantidade de quilómetros percorridos subiu na proporção de 44 por cento.

Põe-se em serviço de modo regular, um auto-motor entre Berlim e Hamburgo, que percorre os 287 quilómetros em 2 horas e 18 minutos, isto é, a velocidade média de 124,7 quilómetros.

ESPAÑA Recentemente foram entregues por a Sociedade Material Móvel e Construções de Zaragoza as três carruagens metálicas mixtas de 1.^a classe e camas que estavam sendo construídas para a Companhia dos Caminhos de Ferro Central de Aragão.

Contêm estas carruagens três compartimentos e meio de 1.^a classe e quatro compartimentos de duas camas cada um.

Estes compartimentos ajustam-se pelas suas dimensões e disposição à dos mais modernos postos em serviço em Espanha pela Companhia Internacioual dos Wagons Lits, e têm um lavatório ao meio, que serve os compartimentos contíguos. Suas paredes interiores estão cobertas de madeira de caúba clara, dispostas em quadrados em que o vértice se alterna em forma de «taboleiro de damas» para obter um simples e belo efeito decorativo, que se completa com uns esquemáticos desenhos realizados com inscru-



Planta das carruagens mixtas de 1.^a classe e camas da Central de Aragão.

ções de marfim e prata. A tapete de côres «marron» e branco, com desenho moderno; a tapeçaria do «divan» de veludo «marron», igual à correntemente usada pelos W. L. e o tecto de linruota branca. As ferragens são de bronze dourado. Todas as carruagens são dotadas de uma caldeira para aquecimento interior.

Estas carruagens foram encomendadas para estabelecer o serviço noturno directo entre Valência e as fronteiras de Irun e Bilbao.

Com estes três novos veículos ficou completo o parque de material de carruagens e fourgons que a Companhia dos Caminhos de Ferro Central de Aragão têm tido que adquirir por motivo da inauguração da sua nova linha de Caminreal a Zaragoza.

É verdadeiramente notável a perfeição técnica com que têm sido concebidas todas as modernas carruagens metálicas da Central de Aragão e por isso merecem louvores a citada Companhia, as pessoas que na mesma intervieram e as casas construtoras, todas elas espanholas.

— Da importante revista espanhola *Camiños de Hierro* respigámos, com a devida vénia, a seguinte local intitulada *El transporte de embalages e envases vacios por ferrocarril*:

«Quando se puzeram em prática as tarifas de pequena velocidade N.º 25 e 125 (esta última em subs-

tituição da antiga XI) pensou-se num aumento de preço proporcional que fôsse económico para o interessado e remunerador para as companhias, sem contar-se o peccato de que essa tarifa ao parecer de benefício aos portadores havia, por certo, de ocasionar-lhes prejuizos.

Façamos porém um pouco de história, porque os assuntos ferroviários também a têm, para os que, em largos anos de trabalho, presenciaram a evolução do seu tráfego e suas características de diferentes épocas.

As tarifas anteriores à extinta OI exigiam que as mercadorias, neste caso vasia, para gosar dos seus benefícios, haviam de justificar por meio de uns boletins do retorno que se transportavam cheias por ferrocarril. Esta condição foi imposta, precisamente, porque, naquele tempo, ainda existiam empresas de transporte por estradas que utilisavam a tracção animal, tal qual como agora fazem os automóveis — e os portadores só se serviam do ferrocarril quando lhes era mais conveniente."

São êstes os principais tópicos do local do nosso colega *Camiños de Hierro* e cuja auctoria é do sr. Juan Gonzaléz Franquelo.

Concordamos, plenamente.

— Foi adjudicado o material metálico necessário para electrificação da linha do Norte até Avila e Segóvia. Os postes da via geral adjudicaram-se à Sociedad Fábrica de Mieres.

As cruzetas dos postes para as linhas de contacto e "feeders" à Sociedad Material para Ferrocarriles y Construcciones, de Barcelona. Os tirantes das curvas à S. E. de Construccion Naval; e as portas para as estações à S. A. Basconia.

O custo total de todo êste material se eleva a 3.089.000 pesetas, aproximadamente; isto é, à razão de 0,693 pesetas o quilograma. O custo do quilograma dêste material segundo a proposta que serviu de base ao concurso era de 0,70 pesetas por quilograma.



Congresso Rodoviário Internacional

Instalou-se na Faculdade de Medicina de Paris o Primeiro Congresso Rodoviário contra o aumento dos accidentes do tráfego.

O Congresso aprovou um relatório em que se chama a atenção dos poderes públicos para a vantagem da signalização completa e uniforme em todas as vias públicas. Emitiu um voto tendente à ratificação rápida da convenção de Genebra e à interdicção da fiscalização privada de publicidade, visto como a mesma poderia confundir-se com os signaes officiaes.

O Congresso pediu ainda a regulamentação da signalização nas passagens de nivel.

Eis uma das que deveria merecer, também, a atenção de quem superintende nos nossos caminhos de ferro. Ou não?

ATENTADOS NAS LINHAS FERREAS

ENFIM! FORAM OUVIDAS AS RECLAMAÇÕES

DESTA «REVISTA»

Os energumenos continuam a apedrejar os combóios; mas, como a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* está sempre àlerta, êles coitados, para não se acoitarem numa prisão, visto que o *Código Penal*, não lhes falta, vão tendo o seu rebate de consciência.

E' que medidas severas vão ser decretadas para taes atentados, que causam enormes prejuizos físicos e materiaes.

Ainda ultimamente foi gravemente ferido na estação de Olhão, por pedra lançada por mão criminosa, um passageiro que recolheu em estado grave ao hospital de Faro, e há pouco foi ferida uma criança que viajava num combóio da linha do Norte.

A insistência com que se davam tais atentados, levou o sr. director da Polícia de Vigilância e Defeza do Estado as tomar a necessárias providências, ordenando ao chefe da brigada de caminhos de ferro, da Secção Internacional daquela Polícia, o máximo rigor na repressão de crimes de tal natureza.

Assim, êste funcionário que tem desenvolvido uma notória acção na rede ferroviária, vigiando as linhas nos seus pontos mais ermos e perigosos, acompanhando os combóios nocturnos de longo curso, perseguindo e prendendo os autores de atentados nas linhas e de roubos nas carruagens, conseguiu, mercê dos porfiantes esforços dos seus auxiliares, reduzir ao mínimo a série de atentados e roubos que vinham dando-se.

Tres zonas eram conhecidas, no meio ferroviário, como sendo perigosas:

A de Entroncamento à Pampilhosa, por ali terem assentado arraiais uma quadrilha de gatunos espanhois e outra do Porto; a de Caxarias a Vermoil (no Norte) pelos constantes apedrejamentos aos combóios expressos e rápidos; e a de Mourisca a Pinheiro (no Sul), igualmente pelos apedrejamentos aos combóios nocturnos.

Persequindo e prendendo componentes das quadrilhas e os autores dos atentados, o pessoal da brigada conseguiu limpar as referidas zonas.

Só no período de 1 de Setembro a 15 de Outubro registaram-se 14 na rêde explorada pela C. P..

Se é certo que alguns apedrejamentos são efectivados por menores, que os pais consentem que se entreguem á vadiagem, tambem outros são praticados por adultos que assim exteriorizam os seus instintos de malvadez.

O illustre director da P. V. D. E. acaba de conseguir que todos os atentados praticados nas linhas ferreas sejam julgados nos tribunais militares.

A pena cominada aos apedrejadores de comboios é de 6 meses a 2 anos, independente das indemnizações, multas e imposto.

Vão ser responsabilizados os pais dos menores que cometam tais crimes.

Ainda ha dias o pessoal da brigada prendeu, perto da Regua, na linha do Douro, um menor de 12 anos que vai dar entrada na Tutoria da Infancia.

Estes pormenores por si bastam para avisar as auctoridades competentes que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tambem não dorme—dando-lhes publicidade.

DIRECÇÃO GERAL

DE

CAMINHOS DE FERRO

Foram submetidos á aprovação Ministerial o projecto do 2.º aditamento ao cartaz-horario C. H. 24 da Companhia de Ferro.

Linha de Vizeu

Suprimindo ao domingo, desde 5. de Novembro até 28 de Fevereiro de 1934, os comboios n.ºs 57, 59 e 60, e criando durante o mesmo prazo de tempo os comboios n.ºs 62 e 63, que circularão só no 2.º e 4.º domingos de cada mês para servir a feira de Tondela.

Linha do Vale do Sabor

Efectuando só nos dias 2 e 16 de cada mês e nos dias 15 de Setembro e Outubro de cada ano (dias de feira em Mogadouro) os comboios n.ºs 77 e 78.

Portarias: Mandando declarar obrigatorio para a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e extensivo a todos os expedidores, o contracto celebrado entre a mesma Companhia e o sr. Ernesto Pereira de Sequeira para o transporte de materiais de construção e reparação de estradas, nomeadamente asfalto, areia, cantaria e paralelepipedos.

Aprovando a conta da garantia de juro da linha da Beira Baixa apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, referente ao segundo semestre do ano económico de 1932-1933, e mandando a mesma Companhia entrar nos cofres do Estado com a quantia de 45.277\$71.

Aprovando o projecto da mesma Companhia, de acordo com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, para a transformação do tramo recto com 36 metros de vão da ponte sobre o rio Pranto da linha de Oeste, em tramo obliquo, por a referida Companhia ter reconhecido inconveniente na solução anteriormente aprovada por portaria de 9 de Janeiro de 1928;

Aprovando o concurso para o fornecimento de material de via para as linhas da Regua a Lamego e Pocinho e Mirança.

Conselho Superior de Caminhos de Ferro

Reuniu no dia 30 do corrente sob a presidencia do engenheiro Sousa Rego, que prestou homenagem aos delegados dos cessantes da Direcção Geral de Minas e Administração Geral dos Correios e Telegrafos e aos vogais titulares dos respectivos serviços, engenheiros Castro Sola, e Couto dos Santos, que

tomaram posse, agradecendo esses cumprimentos e oferecendo a sua dedicada colaboração.

Seguidamente o Conselho emitiu parecer favoravel sobre os seguintes projectos:

Aviso ao Publico, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, concedendo um reembolso aos expedidores ou consignatarios, que transportem o minimo de 3.000 toneladas anuais de cimento hidraulico, cal comum em pedra ou em pó, gêsso calcinado, de presa (para estuque), madeiras em bruto, serradas ou aparelhadas, piche vegetal, serradura de madeira, telha e tejos de barro ou de grés, e blocos para construção, nas linhas do litoral do Minho, de Famalicão e Ramal de Leixões;

Aviso ao Publico, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, concedendo aos expedidores ou consignatarios de remessas de vinho de pasto Nacional, bonificações nos preços dos seus transporte;

Aditamento á Classificação Geral de Mercadorias, P. V., proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo das restantes Empresas ferroviarias, alterando as rubricas vinho espumoso Nacional (tipo Champagne) e vinho espumoso Nacional, não designado para Vinho espumoso ou espumante natural nacional (tipo Champagne) e Vinho espumoso ou espumante natural nacional, não designado.

Aditamento á Classificação Geral de Mercadorias, P. V., proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, criando as novas tabelas n.ºs 36, 37, 38 e 39 para o transporte de cortiça;

Aditamento á Tarifa Especial n.º 1 de P. V. em vigor nas linhas de Sul e Sueste e Minho e Douro, e respectiva tabela n.º 34, sobre o transporte de Gado:

Aditamento á Classificação Geral de Mercadorias, P. V., ampliando á estação de Sintra os preços especiais de Zona F da tabela n.º 20 da Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V., para o transporte de vinho de pasto.

Comissão Administrativa do Fundo Especial

Deu esta Comissão parecer favoravel á substituição dos pontões de Saboia, da linha do Sul e ao do Ramal de Portimão; á construção de uma plataforma calcetada na estação de Vila; ao calcetamento do cais da estação de Algoz; á melhoria das comunicações telefonicas entre Olhão e Vila Real de Santo Antonio, e considerou não dever constituir encargo do Fundo Especial á construção dum desvio particular na linha do Vale do Sado (Herdade Monte da Pedra Lt.ª).

Concessão de passes e bonus

O sr. ministro das Obras Publicas e Comunicações assinou a seguinte portaria:

“Tendo-se reconhecido a conveniencia de estabelecer um novo convénio com as Companhias de Ca-

minhos de Ferro para a concessão de Passes e Bonus; Manda o Governo da Republica pelo Ministerio das Obras Publicas e Comunicações, que o assunto seja submetido ao estudo de uma comissão composta dos seguintes:

Secretario geral do Ministerio, engenheiro Inspector Raul da Costa Couvreur, presidente; Director geral dos Caminhos de Ferro, engenheiro Albano Aurelio de Sousa Rego; Delegado do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado, engenheiro Pedro Amor Monteiro Barros; representante da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, engenheiro Antonio Vicente Ferreira; representante da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, engenheiro Joaquim Abrantes, representante da Sociedade «Estoril», engenheiro Augusto Cancela de Abreu; representante dos Caminhos de Ferro de Via Reduzida, engenheiro Pedro Joyce Diniz; e do chefe de Divisão da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, engenheiro Frederico Cambournac, que servirá de secretario, devendo esta comissão apresentar, no prazo de 60 dias o resultado dos seus estudos.

Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro

Reuniu-se a Comissão Administrativa do Fundo Especial, sob a presidencia do engenheiro Sousa Rego, tendo sido aprovados os seguintes trabalhos:

Construção da ligação dos cais da estação de Campanhã e de duas placas baixas para descarga de mercadorias; construção de muros de suporte para complemento das obras da estação de Campanhã; alteração das palhetas anunciadoras da sinalização da estação de Campanhã; construção de muros de vedação, cancelas, etc., na estação de Caide: instalação duma secção de Via e Obras na estação de Casa Branca e na de Funcheira; instalação duma bascula na estação de Estremôs; execução do alargamento da estação de Montoito, abastecimento de agua á estação de Alcacer do Sal; substituição da ponte da Consulta na linha do Sul; aquisição da aparelhagem necessaria para o vapor «Victoria» para proceder ao esgotamento dos fluatadores da estação de Lisboa-T. P.; aprovar o auto da abertura de propostas para a construção do reservatorio e poço de captagem para a toma de agua da estação de Sabroso.

Vão ser publicadas portarias aprovando a adjudicação da empreitada n.º 11 de Almancil Nexe, Linha do Sul, a Eduardo Martins Seromenho, e mandando que o Engenheiro Director Geral de Caminhos de Ferro outorgue em nome do Ministro nos contractos a celebrar com: Manuel Vargas, para a execução da empreitada n.º 5 da Cachofarra; Delfim Martins para execução da empreitada n.º 13 de Rio Tinto e Antonio Correia Martins, para a empreitada n.º 14 de Rio Tinto.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

COMISSÃO DE INICIATIVA E TURISMO DO CONCELHO DE CASCAIS

Temos presente sobre a nossa banca de trabalho as *Contas das Gerências de 1 de Janeiro de 1928 a 30 de Junho de 1933*, e *Orçamento da Receita e Despesa para o ano económico de 1933-34*. É um bem elaborado trabalho de contabilidade que a *Comissão de Iniciativa e Turismo do Concelho de Cascais* acaba de lançar a público.

Agradecemos os exemplares que nos foram gentilmente enviados.

A ACÇÃO DO ASSOCIATIVISMO

Um grupo de amigos dedicados do falecido Dr. Virgílio de Oliveira Horta, vítima de um desastre de automóvel quando das últimas festas em Sintra, no mês de Setembro do corrente, resolveu editar, em homenagem à sua memória uma conferência por êle proferida na *Assembléia de Sintra* em 3 de Junho do corrente, cujo título é *A Acção do Associativismo*.

Foi-nos enviado um exemplar, número em bom papel, boa composição, apesar do material já ser muito batido e regular impressão.

A abertura é de um grupo de amigos e conterrâneos do malogrado Dr. Horta que cheios de comoção quizeram assinalar a passagem do 30.º dia do seu passamento com a homenagem da publicação de um trabalho de valôr e merecimento, abrindo o livro com uma gravura nítida do Dr. Virgilio Horta seguindo a outra página com breves palavras que terminam assim:

«Que todos os que o amaram, para acompanhar dignamente a mágoa sentida dos editores, leiam com atenção êste opúsculo delicado. Depois — guardem-no e conservem-no, durante alguns momentos pelo menos, num bolso do lado esquerdo, — o lado do coração!»

Seguem-no algumas palavras do Sr. Dr. Brandão de Vasconcelos, do Dr. Luís de Oliveira Guimarães e seguidamente *A Acção do Associativismo*, curioso trabalho de um novo que a morte roubou a um país que de homens de talento tanto necessita.

Aos editores, agradecidos, e guardaremos o pequeno opúsculo.

CARRUAGENS DE VÁRIOS PISOS

PARA OS

CAMINHOS DE FERRO

DO ESTADO FRANCÊS

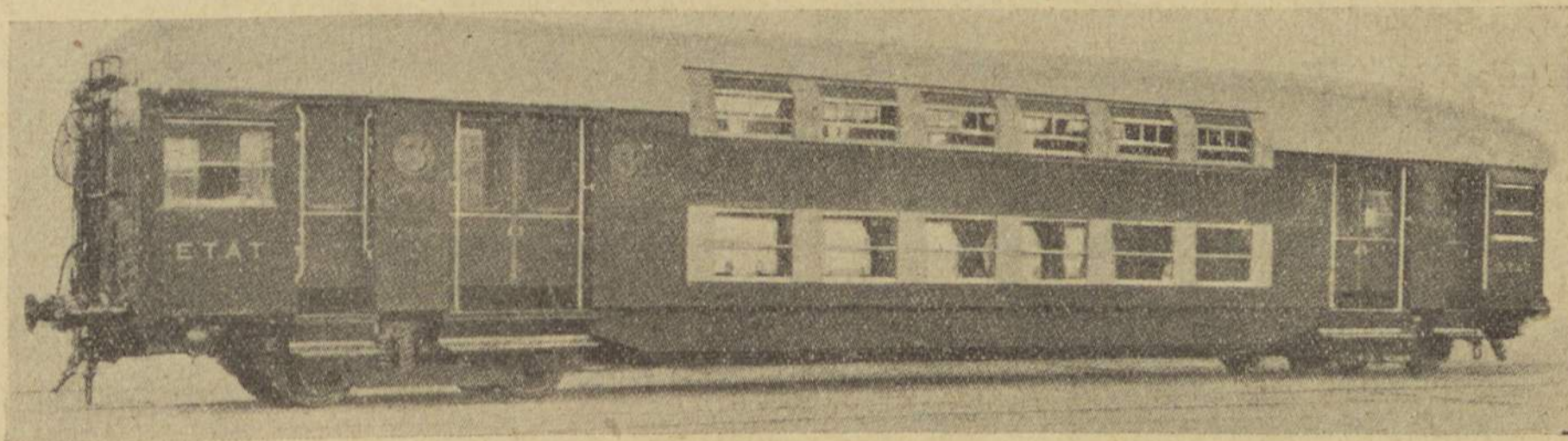
ÊSTE novo tipo de carruagem será destinado à exploração dos trajectos dos arredores que não dispõem de tracção eléctrica. Em breve será posto em serviço entre Paris e Satrouville

chega a êle por cada uma das plataformas extremas, subindo uma escada de seis degraus.

A carruagem pode transportar um total de 278 passageiros, dos quais 118 podem ir sentados. O comprimento da carruagem é 23^m,265 entre topos; sua largura 2^m,967 e sua altura total 4^m,350. A altura de cada um dos pisos inferior e superior é 1^m,95.

O acesso e a saída dos passageiros faz-se por quatro portas, de cada lado das paredes da carruagem e graças a elas a carruagem pode ficar vazia em um minuto. O fecho das portas é automático, como nas actuais carruagens francesas dos arrabaldes.

A carruagem de vários pisos tem uma construção inteiramente metálica. Para reduzir o seu pêso se uti-



Aspecto exterior da nova carruagem de vários pisos posto em serviço nos Caminhos de Ferro do Estado Francês

uma série de oito carruagens de êste tipo. Esta série poderá transportar 2.040 passageiros, enquanto os combóios actuais, apesar de estarem compostos de nove carruagens, só podem transportar 1.524.

A característica principal de êste tipo de carruagem, montada sôbre bogies de dois eixos, leva os lugares para os passageiros dispostos em três planos diferentes:

1.º—O primeiro, chamado piso intermédio, está situado em ambas as extremidades da carruagem. Leva um compartimento para os passageiros e uma plataforma para o acesso aos outros dois pisos.

2.º—O piso inferior, cujo acesso é feito da plataforma por escadas laterais de cinco degraus, está situado entre os dois bogies e o chão do mesmo se encontra a 30 centímetros do plano dos carris.

3.º—O piso superior, situado por cima do anterior, tem sensivelmente as mesmas dimensões. Se

lizaram amplamente aços especiais, o que tem permitido obter um pêso total em vazio de 47,4 toneladas, ou seja, um pêso morto por passageiro de 170 quilos. A carruagem resulta muito confortável, e para abafar os ruidos que possam incomodar os passageiros do piso inferior tem disposto um tapete de borracha. Também se estudou com esmero o aquecimento das paredes e a ventilação, problema de importância, dado o número de passageiros a transportar.

Para darmos uma idéia aos nossos leitores dêste novo tipo de carruagens com vários pisos, inserimos uma gravura mostrando o seu aspecto exterior. Por ela se vê o bom gosto que existiu na sua construção e a preocupação dos seus técnicos em acomodar o maior número de passageiros dentro dum mesmo espaço.

Êste sistema de construção vem dispensar um maior emprêgo de material circulante, evitando assim, dêste modo, também um maior capital empatado, cujos encargos são dos que mais oneram as companhias de caminhos de ferro.

MELHORAMENTOS

FERROVIÁRIOS

O LANÇAMENTO DA PRIMEIRA PEDRA PARA AS OFICINAS DOS CAMINHOS DE FERRO, NO BARREIRO, CONS- TITUIU UM ACONTECIMENTO

CONFORME noticiámos, realizou-se no dia 5 do corrente, na vila do Barreiro, a inauguração de um lavadouro municipal e o lançamento da primeira pedra destinada às oficinas do Sul e Sueste.

Por êste motivo o Barreiro esteve em festa, que decorreu com brilho e animação.

O Chefe do Estado e toda a sua comitiva embarcaram no Cais do Sodré às 14,10, sendo conduzidos para a margem Sul por um barco da Parceria dos Vapores Lisbonense.

Em Cacilhas eram aguardados pelos srs. Dr. Mário Esteves, Governador Civil de Setúbal, tenente Bento Fernandes, Presidente da Câmara Municipal e Administrador da Câmara do Barreiro e os vogaes da mesma Câmara srs. João Inácio Nunes, Caetano Veríssimo e António de Assunção Palha, dr. Luís António Santos, Manuel Preto Chagas, Francisco Rosa Paio, Domingos Santos Marujo, e Manuel Santos Figueira de U. W., dr. Manuel Gamito, reitor do Liceu de Setúbal, membros dos municípios de Almada, Cacilhas, Moita, Piedade, Costa de Caparica e Trafaria.

Trocados os cumprimentos, seguiram todos em automóveis em direcção ao Barreiro.

Em Coina eram aguardados pelas fôrças vivas e outras entidades que em automóveis aumentaram o cortejo até aos Paços do Concelho.

De muitas janelas pendiam vistosas colchas de côres vivas e variadas, além de muitas bandeiras cujo conjunto dava um aspecto vistoso à vila.

Após a passagem de nível, a multidão era enorme e à beira dos passeios estavam postadas filas de crianças com bandeiras de papel onde se lia: «Viva a Pátria» «Tudo pela Nação nada contra a Nação».

Cento e cinquenta guardas da Polícia de Segurança Pública de Lisboa, sob o comando de dois chefes fizeram o policiamento.

Junto à Câmara formavam as corporações dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste, Bombeiros Voluntários da C. M. F., e Corpo de Salvação Pública, todos com os seus estandartes, e a delegação

da Liga dos Combatentes da Grande Guerra e a Associação de Classe dos Descarregadores de Mar e Terra do Barreiro, ambos também com os seus estandartes.

Algumas bandás de música, da Companhia União Fábril, de Santo António da Charneca e do Lavradio Portuguesa e Primeiro de Dezembro, abrilhantavam o acto, tocando de quando em quando.

Nas escadarias do edifício dos Paços do Concelho e no salão nobre aglomeravam-se muitas pessoas, convidadas, vendo-se, além de inúmeras senhoras, os srs. general Teófilo da Trindade, drs. Martinho Simões, Braga Paixão, Pastor de Macedo, Machado Pinto, D. Pedro da Câmara, membros das comissões da Junta Geral do Distrito de Setúbal, da União Nacional e da Liga 28 de Maio, de Lisboa, dr. Almeida Eusébio, representante da Câmara Municipal de Lisboa, Leopoldo Ludovice, etc..

Os srs. General Oscar Carmona e o dr. Oliveira Salazar foram entusiasticamente ovacionados durante todo o trajecto.

À porta dos Paços do Concelho chegaram os primeiros carros conduzindo o Chefe de Estado, Presidente do Ministério, ministros do Interior e Obras Públicas.

Na mesa de honra, à direita do sr. General Carmona ficou o sr. dr. Oliveira Salazar, e à esquerda os srs. ministros do Interior e Obras Públicas e sub-secretário de Estado das Corporações.

Fala o presidente da Câmara e administrador do concelho

Usou da palavra, em primeiro lugar, o sr. tenente Bento Fernandes, presidente da Câmara e administrador do concelho do Barreiro, que disse:

«Como presidente da comissão administrativa da Câmara Municipal dêste concelho, cabe-me a subida honra de apresentar a V. Ex.^{as}, em nome dos seus habitantes, a mais sincera e a mais entusiástica saudação de boas vindas e o mais profundo agradecimento por se haverem dignado aceitar o seu convite para visitarem esta terra. Quiz a comissão administrativa dêste Município aproveitar a feliz oportunidade dêste dia, em que vai ser solenemente colocada a primeira pedra na construção das novas oficinas dos caminhos de ferro, para também celebrar a inauguração de dois melhoramentos, levados a efeito na vila sede do concelho, considerados de grande utilidade pública: um lavadouro e a cobertura de um mercado.

Tanto para uma como para outra destas obras, contribuiu o Estado com o subsídio de 50 por cento do custo da mão de obra. Portanto, ainda que falta-se motivo forte para reunir, nesta vila, tão ilustres visitantes, estava o do nosso dever de sermos gratos pelo auxilio recebido e de apresentarmos os nossos agradecimentos. É o que, gostosamente, faço, neste momento, perante V. Ex.^{as}, em nome de todo o povo dêste concelho.

De valor, mas grande, pelas circunstâncias de que andou revestido durante alguns anos, quasi transformado em lenda é o melhoramento da construção das novas oficinas dos caminhos de ferro. Sucediã-se os ministros e, mercê de tantas dificuldades que se antepunham á sua realização, já o povo desta terra andava desiludido, até que um dia sobraçou a pasta das Obras Públicas e Comunicações o sr. engenheiro

Duarte Pacheco. Em boa hora foi escolhido para tão elevado cargo, porque, passado pouco tempo, desembarçou todos os obstáculos que encontrou à sua frente, para que essas oficinas fôsem, aqui, edificadas, e, na sua dupla qualidade de ministro e de técnico dos mais ilustres, pelo seu saber, fe-lo com tão rara firmeza e inteligência que despertou, nesta terra de humildes trabalhadores, um justificado còro de admiração.

S. Ex.^a conta, em cada habitante do Barreiro, um coração agradecido, gratidão essa que é, naturalmente, extensiva a todo o Governo. No decurso destes últimos sete anos, em que a Nação se reabilita dos erros do passado e está vivendo uma época de ressurgimento, o Barreiro, terra de gente humilde, também tem sabido reabilitar-se, trabalhando e dando o seu concurso à obra gigantesca do Governo.

O Barreiro não pode fugir ao hábito das restantes terras do País, que, em geral, convidam os Governos mais para que estés se certifiquem daquilo que não está feito do que para vêr o que está realizado. E, assim, o Barreiro, cuja vila séde do concelho tem perto de 17.000 habitantes com um Município de contas bem reguladas e sem haver, ainda, contraído empréstimo algum, pede, simplesmente, que sejam atendidas as pretensões que estão já representadas nos diferentes Ministérios.

Após o discurso do chefe do distrito de Setúbal falou o sr. general Oscar Carmona

O sr. governador civil de Setúbal, em nome do distrito, iniciou o seu discurso, nestes termos:

«Se as palavras vivem do som e, também, da còr que as esmalta, é certo que esta palavra, Barreiro enferma duma vida falsa. É que ela soa aos ouvidos de alguns portugueses como um ruído de truculências e desenha-se aos olhos de muitos como uma legenda vermelha, sangrenta, que é marca de revolta e de desordem. Como em outros casos, é ainda, e a final a lembrança só a lembrança — negrume dum passado que não vai longe — que se obstina em derramar inquietação e sombras sobre a hora serena e luminosa em que vivemos.»

Depois o sr. dr. Mário Esteves recordou o Barreiro de ontem, que não sabia empregar o esforço dos que sabem trabalhar para a conquista do pão do dia a dia; do Barreiro «inquieta, onde os homens se perdiam, com febre e com delírio, no fogo vivo das idéias malsãs, que, lentamente, consumiam os alicerces da ordem social».

Falou o orador da nova e resplendente promessa de cidade, da muralha que defende a vila das entradas do Tejo, «doutas realidades que se não discutem, porque se avistam e melhor se entendem».

E, depois de breves considerações, acrescentou que o Município do Barreiro quis dar ao sr. general Carmona e ao Governo uma prova irrefutável de quanto êste povo aprecia e merece os benefícios que lhe são concedidos, e terminou:

— Vieram, aqui, gentes numerosas de todo o concelho, guiadas por uma fé nacionalista, para vos saudar, porque todos êles confiam em vós e é, em nome dêsses povos, em nome do distrito — cuja maior fraqueza está na humilde fraqueza do seu chefe — que saúdo em v. ex.^a, sr. general Carmona, o chefe do Exército e da Nação portuguesa, e em v. ex.^a sr. dr. Oliveira Salazar, o condutor da grande nau da governação pública!

*Estas palavras provocaram novos e vibrantes aplausos.

O sr. Presidente da República disse que havia ouvido com muita comoção as palavras que foram, ali, pronunciadas e, com igual comoção, recebera os entusiásticos aplausos do povo do Barreiro.

É certo — afirmou — que as tradições daquela vila não eram brilhantes em matéria de ordem, porque havia, ali, justas ambições de justiça que não eram satisfeitas; mas, agora, que se encontraram, após o «28 de Maio», os homens que só pensam nos melhoramentos e no ressurgimento nacional e regional, tudo se vai aquietando.

E, depois, historiando, continuou:

— Nesta minha longa carreira política, que dura há sete anos — por isso lhe chamo longa — cheia de interrogações, de dificuldades no seu percurso, tenho encontrado, para me auxiliar na minha missão, felizmente, muita gente boa, pessoas que viviam escondidas e acanhadas. Aproveito a oportunidade para agradecer, mais uma vez, aos homens do Governo, que tanto se sacrificam pela Nação e por todos nós.

Depois, salientou, entre todos os membros do Governo, o sr. dr. Oliveira Salazar, que tornou possível toda esta obra de ressurgimento por que vai passando o País, que voltou a ocupar um lugar destacado no conceito mundial.

Depois de se referir aos bons sentimentos do povo barreirense, o ilustre Chefe do Estado concluiu por agradecer mais uma vez a recepção que acabava de lhe ser feita e por fazer votos pelas prosperidades e progresso da vila do Barreiro.

Terminou o sr. general Carmona as suas palavras com testemunhos de agradecimento pela recepção da vila do Barreiro, que — afirmou — se mostra capaz de progredir e tornar-se a primeira do País. Concluindo, apertou a mão dos srs. governador civil e presidente do Município, tendo recebido um lindo ramo de cravos vermelhos, que lhe foi oferecido pela sr.^a D. Ester Monjardim Figueiras.

Ouviram-se novas aclamações ao Chefe do Estado e presidente do Governo, após terem surgido na janela principal do edifício, que estava engalanada com uma rica colgadura de veludo carmezim. Depois tomaram lugar no automóvel, a-fim-de ir inaugurar o novo lavadouro municipal.

A inauguração do lavadouro público

Organizou-se seguidamente um interminável cortejo de automóveis, à frente do qual marchava um grupo de soldados de cavalaria da G. N. R. e as corporações de bombeiros, a caminho do novo lavadouro público, na parte oriental da vila, seguindo o carro do sr. Presidente da República ladeado por estudantes.

Chegados junto do novo edifício, o sr. general Carmona descerrou a lápide que se encontra junto do portão de entrada e que se achava coberta com a bandeira nacional, ouvindo-se nessa altura o hino na-

cional tocado pelas bandas de música, ao mesmo tempo que subiam ao ar girandolas de foguetes e de morteiros.

Na lápide acham-se inscritas as seguintes palavras: «Lavadouro Público mandado edificar pela vereação da Câmara do Barreiro em 1933».

Foi em seguida aberto o portão do lavadouro, entrando o Chefe do Estado, membros do Governo e mais autoridades, que foram recebidos por um rancho de meninas do Barreiro que, vestidas de «lavadeiras» e junto dos lavabos, cantaram uma saudação escrita expressamente pelo sr. Aquiles Lopes de Almeida, com música de Alfredo Reis de Carvalho.

Nessa ocasião apareceu um operário que o Chefe do Estado há tempos condecorara. O sr. general Carmona reconhecendo-o, cumprimentou-o efusivamente.

O lançamento da primeira pedra para as oficinas dos Caminhos de Ferro

Os ilustres visitantes dirigiram-se depois para o local onde foi lançada a primeira pedra para a construção das oficinas dos Caminhos de Ferro.

A receber o sr. general Carmona e os membros do Governo estavam os srs. engenheiros Sousa Rego, director geral dos Caminhos de Ferro, Júlio José dos Santos, Ernesto Rocha, Francisco Mendia, Salvador de Almeida e Mário Costa, que apresentaram aos ilustres visitantes cumprimentos.

Junto do local onde ia ser colocada a pedra, estava um estrado com uma mesa, vendo-se o local rodeado por mastros com bandeiras e por grande multidão, que não se cansava de vitoriar os homens de Estado que ali iam concorrer à inauguração dum dos principais melhoramentos para o Barreiro.

A cerimónia iniciou-se pela leitura do auto respectivo, feito pelo distinto engenheiro e nosso querido amigo Salvador de Almeida, finda a qual foi o documento encerrado em um cofre que depois foi colocado na cova aberta para esse fim.

O sr. general Carmona desceu então até junto do cofre, procedendo à protocolar cerimónia de ajustar o betume na abertura feita no solo para encerrar o auto.

Constituiu-se depois a mesa de honra, ocupando os lugares da direita do sr. general Carmona os srs. dr. Oliveira Salazar e ministro das Obras Públicas e os da esquerda os srs. capitães Gomes Pereira e dr. Teotónio Pereira, respectivamente, ministro do Interior e sub-secretário das Corporações.

Usou então da palavra o sr. engenheiro Sousa Rego, que leu um discurso no qual demonstrou a insuficiência das actuais oficinas e fez a história das diligências realizadas desde 1918 para se resolver o problema que só agora teve solução, graças à forma inteligente com que o sr. dr. Oliveira Salazar soube actuar transformando o nosso País, de forma a torná-lo exemplo das outras nações do Mundo.

A terminar, o ilustre engenheiro Sousa Rego disse:

«Senhor dr. Oliveira Salazar: — releve-me v. ex.^a a insuficiência da minha descolorida frase para exaltar o seu nome por todos os títulos ilustre, mas atenda apenas à singeleza da sinceridade que a dita, crente na íntima convicção de que o dever manda servir, a Bem da Nação, com os olhos postos no são exemplo de isenção e de espírito de sacrificio que v. ex.^a soube personificar na Administração Pública.»

Discurso do sr. ministro das Obras Públicas

Falou depois o sr. ministro das Obras Públicas que pronunciou o seguinte discurso:

«Senhor Presidente da República — Meus senhores. — Na cerimónia do lançamento da primeira pedra das novas oficinas do Barreiro cumpre-me pronunciar, em nome do Governo, algumas palavras sobre o significado deste acontecimento.

Avesso pôr índole e por formação mental a discursos porei no que disser singeleza e brevidade para que não haja de tornar-se árida a minha narrativa ou fastidiosa a minha palavra sem brilho.

A obra de montagem das novas oficinas do Barreiro que agora se inicia — e que há-de concluir-se antes dos fins de 1935, — pode apontar-se como um exemplo perfeito da grande transformação realizada na administração pública portuguesa, nos últimos anos, marcando vincadamente a distinção profunda entre o momento eminentemente construtivo, *de acção*, que decorre e o passado da inércia e de desalento, *de confusão*, que desapareceu — hora de acção que puderam criar, época de confusão que souberam vencer a nossa fé, a nossa persistente vontade e o nosso espírito de dedicação e sacrificio pelo bem público.

Desde 1924 que se amontoavam nos terrenos que se estendem do Barreiro ao Lavradio, — dando-lhes o aspecto e pondo-lhes a desolação dos cemitérios — milhares de toneladas de ferro, um milhão de tijolos, uma imensidade de materiais de construção de toda a ordem, que o País pagará por importância superior a 200.000 libras e cuja conservação importava anualmente em cerca de 200 contos.

Muitas comissões, desde então, foram chamadas a emitir seus doutos pareceres sobre se deviam ou não levantar-se as oficinas, sobre se o melhor local era o Barreiro ou o Pinhal Novo ou, mesmo se era outro diferente desses; durante cerca de dez anos todos falaram e todos foram ouvidos e de tudo o que se disse e de tudo o que se escreveu, e de tudo o que se fez e do que se não fez o que resultou?

A indecisão dos que deviam resolver, a desesperança dos que pediam que se resolvesse.

Coube finalmente ao Governo da presidência do ar. dr. Oliveira Salazar pôr o problema em equação e decidir.

Em Outubro de 1932 visitei expressamente, o Barreiro para melhor apreciar a situação e, logo a seguir ordenei que, rapidamente, fôsem feitos os estudos de natureza técnica e económica que permitissem o exame profundo e consciencioso da questão.

O estudo foi feito e o Governo decidiu!

E decidiu que as novas oficinas fôsem imediatamente construídas no Barreiro.

Vão assim erguer-se as novas oficinas dos Caminhos de Ferro do Estado, vão ressuscitar as dezenas de gigantes de ferro que as hão-de suportar, todo esse molhe imenso de material que a desorientação administrativa e a incúria dos homens aqui amortiou há longos anos.

Vai, finalmente, ser satisfeita uma das maiores aspirações do Barreiro — porventura a sua maior aspiração, aquela que ha-de assegurar, no futuro, o pão de muitos dos seus filhos.

A população do Barreiro ha-de notar, em presença d'este melhoramento e de tantos outros que directa ou indirectamente o Govêrno tem promovido no seu concelho, semelhantemente ao que succede em todo o País, que qualquer coisa de novo existe hoje que permite dar realização a tantos empreendimentos ontem considerados irrealizáveis.

E o que é, então, que existe de novo?

Eu vo-lo digo: é a continuidade política assegurada pela superior visão dos homens e dos acontecimentos e inexcedível patriotismo do nosso illustre Chefe do Estado, o sr. general Carmona, e a superior orientação administrativa do Govêrno ditada pelo grande dirigente político, o sr. dr. Oliveira Salazar; é a inteligência e o coração dos homens postos disciplinadamente ao serviço da Nação.

Postas diante das realidades, as massas trabalhadoras hão-de acreditar e confiar em nós que queremos o bem de todos e o *realizamos* e não mais ouvir os falsos orientadores que os incitam à revolta e à desunião prometendo-lhes aquilo que já mostraram não poder e não saber cumprir.

Nunca em Portugal, afirmo-o com a autoridade que me dá uma vida inteira de trabalho e de desinterêsse, houve um dirigente político que amasse mais enternecidamente a nossa terra e a nossa gente do que o sr. dr. Oliveira Salazar; nunca as massas trabalhadoras tiveram a servi-las alguém capaz de lhes conquistar maiores regalias sociais.

Confiai, portanto, no chefe do Govêrno porque confiar nele é confiar no ressurgimento da nossa Pátria.

Termino com uma palavra de louvor e de incitamento aos técnicos que me auxiliaram no estudo do problema da montagem das novas oficinas do Barreiro e a quem cometi o encargo de dirigir e fiscalizar a execução desta obra, solicitando-lhes que ponham no cumprimento da sua nova missão toda a competência e dedicação que revelaram em tal estudo.

Ao terminar o seu discurso, propoz o ministro

das Obras Públicas que fôsem agraciados com a Ordem de Mérito Industrial os seguintes operários dos Caminhos de Ferro.

Manuel José Ferreira (Querido), contra-mestre principal, com 37 anos de serviço; Marcelino da Silva, caldeireiro de 1.^a classe, com 35 anos de serviço; e Guilherme José dos Anjos, torneiro de 1.^a classe, com 33 anos de serviço.

O sr. Presidente da República chamou aqueles operários, abraçou-os e cumprimentou-os.

Inauguração de uma lápide nas oficinas dos Caminhos de Ferro

Dirigiram-se depois todos os convidados para junto das oficinas dos caminhos de ferro, para inaugurar uma lápide colocada do lado do portão principal.

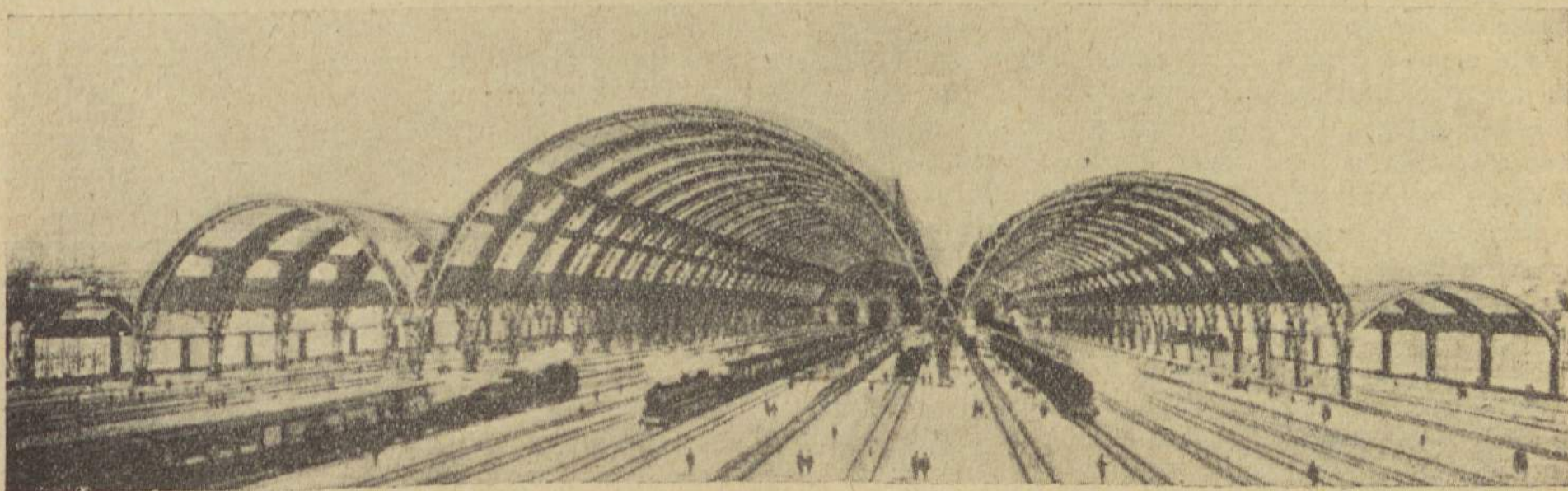
O sr. general Carmona descerrou a lápide, que se encontrava coberta com a Bandeira Nacional, homenagem da Câmara.

Em seguida, as autoridades da vila e o sr. governador civil de Setúbal dirigiram-se para o mercado da vila que, a-pesar-de contar 19 anos de existência, só agora conseguiu ser coberto. Foi essa cobertura que se inaugurou em seguida, o que serviu de pretexto para um lanche, no qual confraternizaram autoridades e povo.

Como a hora já fôsse adiantada, o Chefe do Estado e membros do Govêrno retiraram-se para Lisboa nos seus automóveis.

NOTICIAS FERROVIARIAS DE MILÃO

Segundo as ultimas noticias telegraficas chegadas a Portugal, desabou em Milão uma ponte ferroviária que estava sendo demolida, ficando sob os seus escombros vários operários. É geral a consternação da família ferroviária.



A nossa gravura reproduz a frente da grande estação de Milão, em baixo da qual se estendem cinco magestosas naves e estas, por sua vez, a mais de vinte vias.

CAMIONAGEM

E

CAMINHOS DE FERRO

A propósito da camionagem e caminhos de ferro publicou o jornal "A Voz" um artigo assinado por "um ferroviário" que passamos a transcrever:

Continua em Portugal a gastar-se muita tinta e muito papel, reclamando para a camionagem um regime de excepção, relativamente ás outras indústrias de transportes, e muito principalmente, em relação ao caminho de ferro. E porque o número dos reclamantes é grande, em virtude da camionagem ser uma indústria muito fraccionada, e porque o caminho de ferro raras vezes se faz ouvir, parece que o direiro só assiste do lado da camionagem, mas de facto não é assim.

Presentemente todos os estados civilizados pretendem impôr a sua directriz orientadora, na economia dos seus países para indicar a cada indústria a marcha e o ritmo da sua organização. Porque se havia de abandonar em Portugal a indústria dos transportes, deixando-a entregue à desorientação de um dos seus sectores, sem programa definido, sem unidade e portanto puro elemento de distúrbio e de prejuizo económico?

Ha dias o sr. engenheiro Mancelos, pessoa que dirige uma empresa do Norte com perto de 50 unidades e que é hoje o seu delegado do C. S. V., veio a público tentar demonstrar que o imposto de camionagem existente arruina a sua indústria; a camionagem do país, duma maneira geral não reclama senão contra o imposto, no restante do regulamento está na generalidade satisfeita.

Se pagar o imposto marcado pelo actual regulamento (que, seja dito de passagem, é igual ao que existia já no Código da estrada), diz que se arruina. Ora, verifica-se imediatamente pelos números apresentados pelo próprio sr. Mancelos que se acabarmos inteiramente com o imposto a camionagem arruina-se da mesma forma, pois, continuará a trabalhar em regime deficitário.

Efectivamente a camionagem instalou-se no país, estabelecendo uma desorientada e desgraçada competição, trabalhando quasi logo do início a preços inferiores ao custo da sua exploração. O que tem ou teve o caminho de ferro que ver com isso? Por que irrisória fantasia se vem ha imenso tempo a tornar reu quem é queixoso? Então o caminho de ferro, instalado ha dezenas de anos, tendo comprado os terrenos onde montou a sua via, tendo comprado os seus materiais de tracção, construindo os seus edificios, tendo respeitado para com o Estado os seus compromissos, sob o aspecto dos impostos a que não pode fugir, das regulamentações dos seus horários, dos transportes a preços reduzidos para uma grande parte dos viajantes, vê nascer o concorrente camionagem, assiste durante anos ao exercício dessa desorganizada indústria, sofre as consequências da sua desorientada concorrência, e é no fim acusado de querer mal à camionagem?

Que prejuizo causou o caminho de Ferro à camionagem? Onde está a carreira ou carreiras que tenham falido em virtude do caminho de ferro ter instalado uma locomotiva ao lado da caminheta?

Então essas centenas de carreiras falidas ou em estado de falência, estão-no por culpa e erros da sua própria desorganização ou por culpa do caminho de ferro?

Mais um detalhe!

Os paladinos da camionagem invocam os direitos sagrados dos que vivem da camionagem, e, coisa curiosa, falam em 4 a 5 mil pessoas, porquanto no país circulam à volta de mil e tal unidades de camionagem, mas esquecem ou parecem esquecer os interesses dos 20 a 25 mil ferroviários, representando pelo menos 100.000 pessoas, tão sagrados como os dos 4 a 5 mil camionistas?

O leitor que responda!

Ha, porém, uma diferença, e, essa, é enorme, mas a favor do caminho de ferro. É que êsses 25 mil ferroviários têm a sua assistência médica, o seu sanatório, as suas folgas regulamentares, e no fim da sua vida profissional uma reforma que lhes dá uma maior ou menor independência e lhes assegura uma velhice tranqüila.

O que sucede a êste respeito relativamente à camionagem?

Não o dizem os seus estrenuos defensores e esquecem-no os panfletários de todos os feitios e forma que à camionagem dedicam o «superavit» da sua actividade. A camionagem obriga, na maioria dos casos, o seu pessoal a trabalhar 12 e 15 horas seguidas. Não respeita horário de trabalho, nem garante sufficiente descanso. E ao fim da labuta de vários anos, o máximo que a desorganizada camionagem pode conceder aos seus colaboradores, é despedi-los com delicadeza, para irem ao público pedir, em forma de esmola, o que o público deixou de pagar no preço do seu transporte.

Já é tempo de trazer a público esta disparidade, para que todos fiquem elucidados dos diversos aspectos desta questão.

Ha no país 3 mil quilómetros de via construída, e 13 mil de estrada. Quem terá a ousadia de vir dizer de boa fé que o caminho de ferro fez mal à camionagem?

Não! Foi a camionagem, fraccionada, sem disciplina, numa lufa desordenada que criou para si própria as condições de vida em que se debate e que o actual decreto muito acertadamente pretendeu modificar. Os camionistas na ânsia de se combater uns aos outros, faziam e fazem preços inverosímeis, são os únicos culpados da sua situação agarrados teimosamente as preço mínimo que estabeleceram e não querem modificar. Se, a camionagem, mesmo não pagando imposto, não tem condições de vida, que lhe resta fazer senão levantar os preços para uma base sufficientemente remuneradora? O Decreto não impõe a ninguem um preço fixo, mas apenas um mínimo e um máximo. Porque se não levanta o mínimo na medida do necessário?

Para terminar, também se não deve esquecer que só os camionistas correndo paralelamente ao caminho de ferro têm de pagar tal imposto. Os outros, os que correm por essas estradas além ou que afluem as estações que consituem o maior número, êsses só têm razão para louvar a comissão que estudou o regulamento e o Govêrno que o aprovou, pois passaram a pagar menos do que pagavam.

O Decreto não veio pois prejudicar a camionagem em coisa alguma. Veio pura e simplesmente pôr ordem onde sómente existia a desordem, contribuindo para que os transportes por estrada se possam reorganizar em bases mais sólidas e por ordem mais útil ao país e à sua economia. Ele constitue uma prova da elevação com que o problema foi encarado pelo Ex.^{mo} Ministro que o promulgou.

Fundição Tipográfica Portuguesa, Limitada

Rua Duque de Loulé, 92-a - PORTO

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

PORTUGAL

GRANDE PAÍS

DE

TURISMO

O ESTORIL

Pelo Dr. AUGUSTO CUNHA

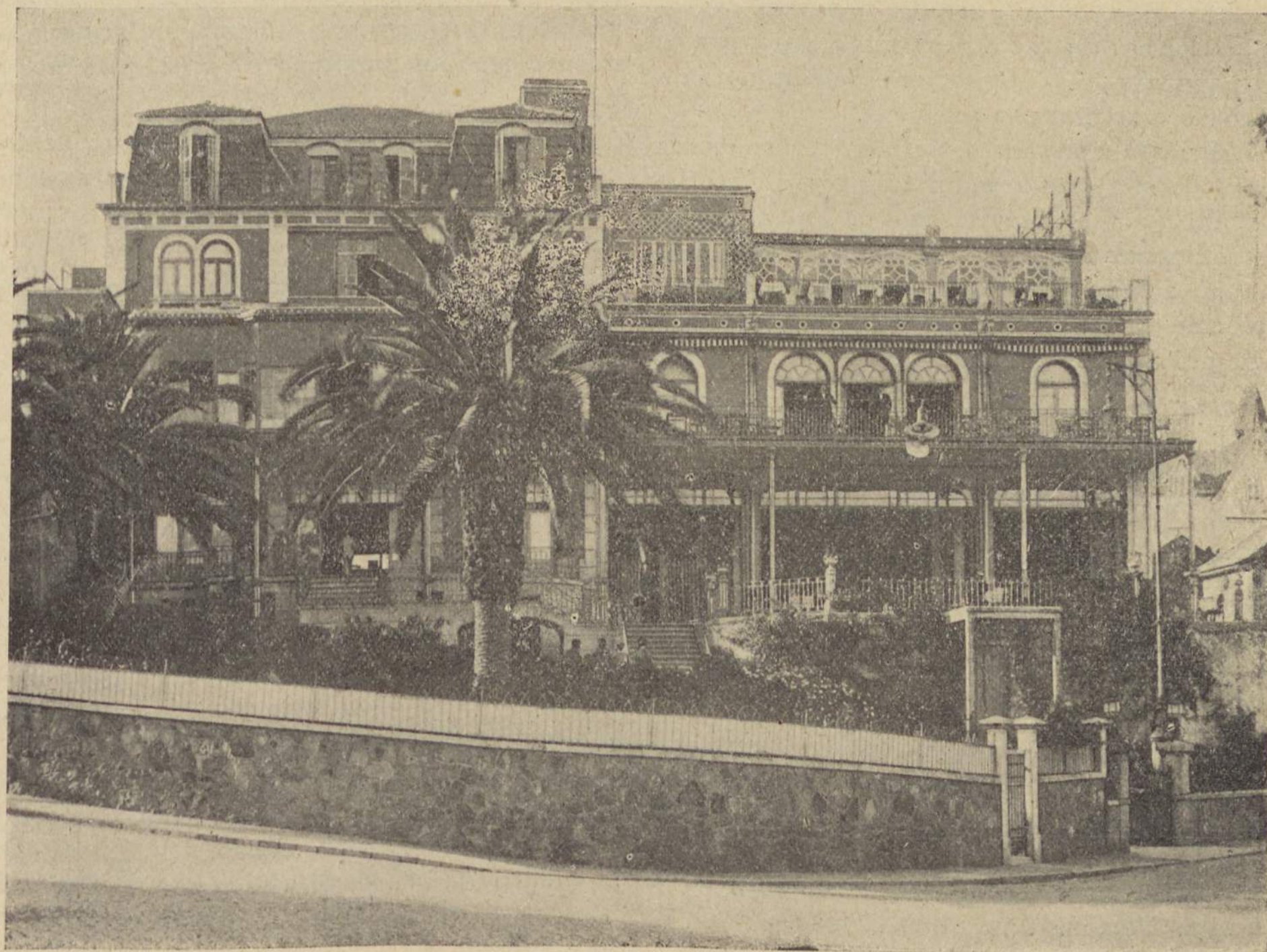
NO turismo nacional, o Estoril não é uma obra que surge, é já uma obra que marca. É já uma coisa que excede a expectativa de todos os rotineiros e pessimistas, de todos os que não sabem lêr no futuro, de todos aqueles que acharam a princípio tudo o que ali se tem feito uma obra excessiva e exagerada, de todos aqueles que são os únicos culpados de que o nosso país, na marcha vertiginosa do progresso mundial, tenha caminhado sempre a passo de procissão.

Hoje já todos reconhecem que tudo o que ali se fez e lhes parecia muito, resulta agora pouco; e de que apesar do muito que já se fez é urgente fazer mais.

Bastaria a magnífica situação dessa esplendida costa, numa hora feliz denominada Costa do Sol, do sol que na verdade lhe dá o principal esplendor, lhe dá prodigamente todo o seu brilho e todo o seu poder tonificante e salutar, bastaria a magestade admirável de toda essa baía de Cascais, esplendido miradouro sôbre a vastidão do Atlântico e magestosa sala de visitas para quem vem do alto mar, bastaria reparar no esplêndido anfiteatro natural que toda essa costa forma sôbre o Oceano, bordada de pitorescas praias, semeada de parques, jardins e artísticas moradias, tendo o fundo maravilhoso da Serra de Sintra e o azul puríssimo do ceu a emoldurar todo êsse quadro, para que em qualquer parte do mundo, por mais atrazada que fôsse, se não tivesse hesitado em valorizar, aproveitar e engrandecer todo êsse conjunto natural, tornando-o um centro privilegiado de qualquer país que quizesse fazer turismo.

Mas entre nós é sempre assim

Só depois das coisas feitas é que todos veem que elas se devem fazer. Só depois da obra concluída é que todos lhe reconhecem os benefícios e as vantagens; é que todos concordam que foram



UM DOS CASINOS DO ESTORIL

merecidos todos os sacrifícios que se fizeram, para a levar a cabo; só então é que muitos se arrependem de terem levantado obstáculos e dificuldades para que ela se tornasse possível e se impuzesse a todos.

Conhecendo a nossa mentalidade, a nossa maneira de ser, o nosso temperamento, quem olhar o Estoril —, os seus hotéis, o seu casino, o seu parque, o seu balneário, a linha eléctrica que lhe dá acesso e o aproxima de Lisboa, os seus estabelecimentos, as suas praias, as suas casas de chá e todos os progressos que nestes últimos dez anos o têm transformado e engrandecido —, pode bem avaliar da grande fôrça de vontade, da teimosa persistência e da tenacidade que foi necessária para o conseguir.

Felizmente que nesta obra a fôrça de vontade pôde resistir a tudo e levar até ao fim a execução quasi completa do plano inicial.

Mas quantas iniciativas não sossobram logo de início, por fôrça das más vontades que as acolhem, pelo ambiente asfixiante que logo se forma em volta delas.

O Estoril porém salvou-se, conseguiu vencer, triunfou, é hoje uma esplêndida realidade.

Claramente o afirmam o seu movimento e principalmente a grande freqüência cosmopolita que o tornam já um valôr de turismo, de mérito internacional. E é esse principalmente o factor que o impõe aos olhos nacionais; porque infelizmente entre nós ainda é sempre precisa a consagração extranha, de além fronteiras, para que os valôres por mais evidentes, só então se imponham à admiração e ao respeito nacional.

Nos últimos anos principalmente, depois da conclusão do seu grande hotel e do seu moderníssimo casino, o desenvolvimento do Estoril acentuou-se extraordinariamente e os seus hotéis não chegam já, apesar da sua grande capacidade, para a freqüência que aumenta sempre; o movimento das suas praias, principalmente a de S.^{to} António,

tomou nos últimos dois anos proporções inesperadas, dando-nos no verão com as suas plataformas e as esplanadas do Tamariz um aspecto de grande praia civilizada, de grande classe.

Pena é que no parque durante a noite a iluminação se não intensifique e que a galeria de estabelecimentos do lado do poente não tenha mais vida, mais animação.

É que entre nós apesar de se reconhecer que a luz do sol é que dá a grande alegria às nossas praias, como a todo o país de norte a sul, entende-se que de noite a luz não é necessária, não é precisa e que toda a animação que se pretende e se deseja, se pode conseguir e pode ter ambiente próprio, na penumbra, por vezes quasi nas trevas.

Fatalmente que a quem sae dum belo casino ou dum sumptuoso hotel, profusamente iluminado, mais choca e fere ainda esse contraste.

Sair dum grande casino de feérica iluminação e atravessar um parque quasi às apalpadelas, topando nas pedras do caminho, é o mesmo que passar quasi sem transição dum stúdio de cinema para o interior de negro túnel.

Mas são pequenas coisas que a pouco e pouco se irão compondo e remediando, como outras faltas já se emendaram e supriram.

O Estoril é já uma grande afirmação do que podemos fazer e pelos resultados colhidos, a prova mais evidente de que outros iguais se colherão de tantas outras riquezas que temos e que ainda não soubemos, não pudemos ou não quizemos aproveitar.

Mesmo sem os novos hotéis que se hão-de construir e os novos melhoramentos que o hão-de engrandecer, o Estoril é já sem favor um dos maiores valôres no turismo nacional.

Assim outras riquezas que estão ainda inaproveitadas ou desconhecidas por esse país fora, se pudessem tão rápida e brilhantemente valorizar.

O NOVO RÁPIDO “COMBÓIO RELAMPAGO” DOS CAMINHOS DE FERRO DO REICH

Os caminhos de ferro do Reich pozeram em circulação regular, desde o mês de Março, o novo *Combóio Relâmpago* na linha de Berlim-Hamburgo, cuja velocidade comercial é de 120 a 125 quilómetros, podendo alcançar neste trajecto 160 quilómetros por hora e vindo a ser, com as velocidades que se têm obtido, em um percurso de 287 quilómetros sem parar, um dos combóios mais rápidos do mundo.

A Direcção dos Caminhos de Ferro do Reich foi de opinião de introduzir no seu horário este combóio, o qual sai de Hamburgo pela manhã cedo para voltar a sair de Berlim nas últimas horas da tarde.

Se espera poder manter o horário regular da duração dos percursos que variam entre 2 horas e 18 minutos e 2 horas e 30 minutos, como máximo, que são os tempos alcançados nas experieñoias.

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

CAMIONAGEM E CAMINHOS DE FERRO

NO regresso da sua demorada viagem pelo Brasil o illustre almirante Gago Coutinho concedeu ao «Diário de Lisboa» uma entrevista, hoje bastante deturpada por uns jornaes que se publicam na provincia e querem fazer attribuir ao illustre marinheiro afirmações que elle não fez, entrecalando nalguns trechos ataques como por exemplo «que os governos e as nossas leis se opõem ao desenvolvimento da camionagem e do automobilismo, travando a sua marcha e tolhendo-lhes os movimentos com impostos, como tem succedido recentemente», etc; etc.

Aproveitada a entrevista para uma especulação politica e automobilista, ao mesmo tempo, o almirante Gago Coutinho, segundo diz certo quinzenário, dá a sua opinião sobre os futuros meios de transporte dizendo que «decididamente o combóio já deu o que tinha a dar: é claro, e é perigoso, se o comparar-mos com o auto-car, ou mesmo com o avião. Quanto mais o melhorarmos, aumentando-lhe a velocidade, mais perigoso se torna por ser mais difficil de fazer, ao passo que o automóvel a toda a velocidade, para dentro de sem metros, quando a estrada não estiver livre.»

Ha certamente na transcriçãõ deste periodo attribuido a um homem inteligente como é Gago Coutinho, exageros porque não se comprehende que uma pessoa com o critério que tem o illustre homem de mar venha dizer que: «o caminho de ferro já deu o que tinha a dar.»

E os disparates que esses jornaes aproveitam de opiniões diversas simplesmente para defender o automobilismo!..

É extraordinariamente fantástico que certos órgãos com responsabilidades na vida acelarada do país tenham como defesa dos seus interesses colaboradores que se defendem à bala ou à pedrada e nunca com bases para serem discutidas no seu verdadeiro campo.

E dizem estes homens que querem colaborar, sem intuito de prejudicar ninguem, com o Estado em todos os casos de transportes.

Deixem-se de lérias e trabalhem mais alguma coisa na defesa dos desgraçados que, dia a dia dão, entrada na morgue atropelados ou por desastres que são ocasionados successivamente.

Outra coisa:

Porque não trabalham no intuito de serem passadas revistas por técnicos especializados aos carros que andam meses e meses sem travões, buzinas, vidros nas janelas e outras peças que volta não volta originam desastres?

AGIOTAGEM MISERÁVEL

CONTAMOS ha tempos que ao passarmos na Rua do Alecrim à porta (?) estava uma pobre senhora chorando porque tinha sido apresentada a uma outra de nacionalidade franceza que reside no 2.º andar a quem lhe pedira que arranjasse a título de emprestimo dois mil escudos.

A boa da nossa francesinha prontificou-se logo a arranjar dinheiro com a condição da necessitada lhe pagar mensalmente cem escudos.

Claro que aceitou a proposta, lastimando-se depois.

Apesar disto a clientela era grande e só era atendida uma pessoa de cada vez.

Mas o peor ainda não é a francesas.

Aqui para os lados do bairro alto ha quem empreste di-

nheiro ao juro de 20 e 30% ao mês e a freguesia é a mesma que anda por certa escada num correpio de miséria.

Não haverá maneira de acabar com esse escândalo?

BATOTA DE MONTE-CARLO

UM diário francês publica uma noticia curiosa passada nos bastidores dos casinos de Monte-Carlo.

Um milionário americano perdera a sua fortuna em menos de seis meses jogando a roleta.

Certo dia, de regresso dos Estados Unidos, onde havia ido para conseguir trazer os últimos cobres, chegou ao casino onde perdera a maior parte da sua fortuna de milionário e foi jogar.

Sentou-se numa daquelas cadeiras fixas como as rochas e foi jogando até que... pagou os últimos 5 francos.

Ao mesmo tempo que mudavam de logar o jogador e o homem da mágica bola o milionário olhou os cinco francos que apontavam determinado número, continuou sentado baixando a cabeça que segura pelos punhos serrados lhe franziam a testa.

Casualmente o número apontado saíra quatro vezes seguidas e o milionário atirava a banca à glória possuindo uma fortuna que reduzida a moeda portugueza é superior a dez mil contos.

O mais curioso do caso é que o milionário havia sido vítima de uma síncope cardíaca que não se sabe se foi na altura do segundo, terceiro ou quarto golpe.

Certamente na occasião do lance ser levada à glória os fixeiros e outros funcionários deitaram olhos de morte ao milionário que nada sentiu porque era cadáver antes de ser novamente rico.

A fortuna deve ser entregue à família que nomeou já advogado para tratar do curioso caso.

ELECTRO-LUX

CONTAMOS o ano passado nesta secção uma série de proezas praticadas pela firma *Electro-Lux*, quando e ta se encontrava instalada na Praça dos Restauradores, sob a gerência de um tal Perssone, pessoa muito pouco escrupulosa e negociante de mãos sujas.

Os seus empregados tapavam-lhe as negociatas e roubos praticados no escritório dos Restauradores, mas a série já era tão grande que se tornava impossivel e Perssone continua em Portugal sem cair nas garras da nossa policia.

E, numa bela altura Perssone fugiu rebentando a bomba nessa altura.

Uns cavalheiros do Porto tomaram conta dos trastes que Perssone deixou e dos aparelhos para limpar casas e as algebeiras do próximo e então choveram para ali uma série de reclamações entre elas uma nossa, do conhecimento dum senhor Prat que encobriu o patrão, como era seu dever, a propósito de um roubo de aparelhos, onde se provou que Perssone era receptador.

Os cavalheiros do Porto enfiaram com as reclamações no cesto dos papeis e agora aparece a firma da cidade Invicta com uma queixa na policia contra os seus empregados aos quais acusa de lhe terem furtado aparelhos eléctricos para limpeza, no valor de cerca de 80 contos.

Os acusados venderam esses aparelhos, gastaram o dinheiro e fizeram constar que elles se encontram em casa de vários clientes. O agente Paulitos foi encarregado das investigações.

Grande família para «limpesas».

A FECHAR

— E a sua filha ajuda-a muito no arranjo da casa?

— A minha filha, como não servia para nada, já a puz a servir.

POR UM PORTUGAL MAIOR

VAI REALIZAR-SE

NO

PALACIO DE CRISTAL

A 1.^a EXPOSIÇÃO

COLONIAL PORTUGUESA

EM Junho e Agosto do próximo ano, vai realizar-se, no Palacio de Cristal Portuense, a 1.^a Exposição Colonial Portuguesa, grandioso certame que, pela sua finalidade patriótica, vai fomentar e desenvolver o progresso do Imperio Portuguez.

O tenente Henrique Galvão é quem dirige os trabalhos para esse grande acontecimento patriótico que será uma revelação com resultados futuros.

Já os jornais se referiram ao grandioso programa da 1.^a Exposição Colonial Portuguesa; e fizeram-no desvanecidamente. A realização do magnifico certame, — um maravilhoso «ex-libris» do Portugal-Império, na projecção luminosa da sua história e do seu esforço colonizador — constituirá um lição valiosa e oportuna para muitos portuguezes aferrados ainda à ideia deprimente e derrotista de um Portugal pequenino e pobre.

A Exposição vai revelar-lhes não só a vastidão e riqueza do Império, mas ainda e sobretudo a sua unidade magnífica. Realizar-se-há nos mezes de Julho e Agosto do próximo ano, nas amplas dependencias do Palácio de Cristal Portuense, em cuja nave central, dividida em trez secções, se figurará, em perfeito e maravilhoso simbolismo, o Passado, o Presente e o Futuro da Colonização Portuguêsa. Primeiro o ciclo luminoso das viagens marítimas e terrestres, a Dilatação da Fé, a expansão da Raça e da Lingua; depois a evocação da nossa epopeia colonial nos últimos 50 anos; e por último e ao fundo da nave a visão exaltadora do Futuro do Império Português.

As naves laterais serão destinadas à exposição dos ricos produtos coloniais e aos produtos industrializados da Metropole. Na estufa ficará instalado um Jardim Colonial, com especimes curiosos da flora africana. Haverá dependencias destinadas à maquinaria agrícola e textil, aos artefactos indigenas, etc..

A ocupação militar levada a cabo nos últimos 50 anos será glorificada num monumento à Tropa Negra.

O Palácio receberá, para o efeito, obras de trans-

formação e adaptação importantes, que já foram iniciadas. A propria frontaria do edificio será modificada, adaptada ao estilo moderno.

No parque serão instaladas: aldeias indigenas cheias de pitoresco e fidelidade; a séde duma séde de Circunscrição, fulcro da obra administrativa colonial; instalações dos monumentos das colónias com alto significado histórico; restaurantes. Reconstituir-se-há, fielmente, a Gruta de Macau; a capela de Carlos Alberto será adaptada a uma missão religiosa com a sua escola indigena, dirigida por um Missionário, demonstrando a instrução que recebem as crianças africanas, nas artes e officios. Na Avenida das Tílias serão admirados o Arco dos Vizo Reis e o Farol da Guia, que foi o primeiro farol edificado no Oriente e pelos portuguezes. Na encosta sobranceira ao rio Douro será hasteada a bandeira das Descobertas, — á qual farão permanentemente guarda de honra os soldados landins. Nem o aspecto cultural é esquecido. No decorrer do certame realizar-se-hão nada menos de seis congressos, todos êles versando temas de grande interesse nacional. Assim teremos: o Congresso de Medicina Tropical — de cuja organização vão encarregar-se a Faculdade de Medicina do Pôrto e a Escola de Medicina Tropical; o Congresso de Agricultura Colonial, — sob a égide da Liga Agrária do Norte; o Congresso de Intercâmbio Colonial — a promover pelas Associação Commercial do Pôrto, Associação dos Couerciantes do Pôrto, Centro Commercial do Pôrto e Associação Industrial Portuense; o Congresso de Colonização, — sob os auspícios da Sociedade de Geografia, e o Congresso dos Vinhos do Pôrto — a levar o efeito pelo Instituto dos Vinhos do Pôrto.

Eis, a traços largos e em apagada sintese, o que vai a ser a grandiosa Exposição Colonial Portuguesa, jornada notabilíssima que vai marcar, na vida nacional, o inicio duma era de realizações magnificas.

O «VELHO» MARCONI

Prosseguem, com resultados cada dia mais animadoras, as interessantes experiências que o illustre inventor Marconi, está realizando com as ondas curtas, de menos de um metro de comprimento. Actualmente desenvolvem-se essas experiências entre Montenero (Livorno) e Santa Margherita Ligure, Italia. Com estas ondas, que estão isentas de qualquer perturbação e que podem ser dirigidas em feixes, conseguiram-se comunicações de uma perfeita nitidez, em distâncias superiores a 150 quilómetros.

E Marconi, apesar da sua avançada idade, quasi macrobiana, não deixa de ter engenho, a-fim dos seus prosélitos senfilistas conseguirem o que toda a gente almeja: Civilização.

HOTEIS RECOMENDADOS

PORTUGAL

PORTUGAL

PORTUGAL

LISBOA

Grande Hotel de Inglaterra

PRIMEIRA CLASSE

Rua do Jardim do Regedor

BEJA

HOTEL ROCHA

O melhor hotel e o mais próximo da estação. Conforto e higiene.

Preços módicos. Banho.

Ótimos vinhos e

boa comida.

ENTRONCAMENTO

RESTAURANTE DO ENTRONCAMENTO

Sob a direcção de FRANCISCO MERA

Ótimo serviço de mesa. Almoços e jantares por encomenda

Entroncamento :: :: Estação

Horário dos combóios directos da Linha Norte

Preços Esc.			DISC.	Estações e apeadeiros	51	3	53	55	OMNIBUS	15
1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.			RAPIDO 1.ª 2.ª cl. A C	OMNIBUS 1.ª 2.ª 3.ª A D	SUD LUXO A	RAPIDO 1.ª 2.ª cl. A I	OMNIBUS 1.ª 2.ª 3.ª L	OMNI US 1.ª 2.ª 3.ª A G
De Lisboa-R.			k.	LISBOA-ROCIO P	8 40	9 50	12 55	18 05	20 55	22 15
2 35	1 80	1 10	6	ALCANTARA-TERRA »	—	—	—	—	—	—
4 25	3 05	2 00	11	CAMPOLIDE »	—	—	—	—	—	—
4 25	3 05	2 00	11	ENTRE-CAMPOS, ap. »	8 51	10 02	18 15	—	—	—
5 45	3 85	2 55	14	BRACO DE PRATA »	—	10 17	—	21 30	22 27	—
6 55	4 65	2 00	17	OLIVAIS »	—	—	—	—	—	—
9 60	6 75	3 40	25	SACAVEM »	—	—	—	—	—	—
11 20	7 80	4 10	21	POVOA »	—	—	—	—	—	—
12 60	8 95	5 83	33	ALVERCA »	—	—	—	—	—	—
14 20	10 00	6 50	37	ALHANDRA »	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	VILA FRANCA »	—	10 49	—	21 55	—	—
—	—	—	—	CASTANHEIRA, ap. »	—	—	—	—	—	—
16 50	11 55	7 50	43	CARREGADO »	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	VILA NOVA DA RAINHA, ap. »	—	10 59	—	—	—	—
20 75	14 50	9 50	54	AZAMBUJA »	—	11 04	—	—	—	—
23 40	16 35	10 70	61	REGUENGO »	—	11 14	—	—	—	—
24 10	16 90	11 00	65	SETIL (C)	—	11 24	—	—	—	—
—	—	—	—	(Vendas Novas) (P)	—	11 28	—	22 20	23 30	—
25 70	17 95	11 70	67	SANT'ANNA-CARTAXO »	—	—	—	—	—	23 32
27 8	19 55	12 80	73	VALE DE SANTAREM »	—	—	—	—	—	—
31 05	21 75	14 10	81	SANTAREM »	9 46	12 03	19 12	22 52	23 54	—
34 80	24 45	15 85	91	VALE DE FIGUEIRA »	—	12 18	—	—	—	—
37 65	27 10	17 60	101	MATO DE MIRANDA »	—	12 30	—	—	—	—
41 65	29 15	19 05	109	TORRES NOVAS »	—	12 45	—	21 26	—	—
43 15	30 35	19 70	115	ENTRONCAMENTO (C)	10 13	12 49	14 12	19 37	23 31	0 23
—	—	—	—	(Leste B. Baixa) (P)	—	—	—	19 40	0 01	0 48
46 30	32 35	21 15	121	LAMAROSA (C)	—	13 24	—	—	0 11	0 58
—	—	—	—	(Tomar) (P)	—	—	—	—	0 15	0 59
48 05	34 25	22 35	128	PALAVO »	—	15 34	—	—	0 25	1 08
52 30	36 65	25 90	37	CHÃO DE MACÁS »	10 35	15 47	15 50	—	0 40	1 21
55 70	39 05	27 45	146	CEISSA-OUREM, ap. »	—	15 52	—	—	0 44	—
55 70	39 05	27 45	146	CANARIAS »	—	14 01	—	—	0 55	1 55
59 65	41 95	27 20	156	ALBERGARIA »	11 05	14 25	16 14	20 28	1 18	1 38
64 15	44 95	28 30	156	LITEM, ap. »	—	14 32	—	—	—	—
64 15	44 95	28 30	168	VERMOIL »	—	14 40	—	—	1 32	2 12
67 55	47 25	30 80	177	POMBAL »	11 19	14 51	—	20 45	1 46	2 26
73 2	51 5	35 45	192	SOURÉ »	—	15 07	—	—	2 05	2 42
78 25	54 80	35 65	205	V. NOVA D'ANGOS ap. »	—	15 15	—	—	2 10	2 49
78 25	54 80	35 65	205	ALFARELOS (C)	11 42	15 21	—	21 10	2 19	2 58
87 05	60 90	39 75	228	Figueira da Foz (P)	—	—	—	21 13	2 33	3 13
79 40	55 6	36 20	208	FORMOSELA »	—	15 51	—	—	2 39	3 19
83 20	58 25	37 9	218	TAVEIRO »	—	16 07	—	—	2 51	3 31
85 60	59 85	38 95	224	COIMBRA-B (C)	11 58	16 20	15 50	21 31	3 00	3 40
86 2	60 45	39 40	226	Coimbra (C)	—	—	—	—	3 15	3 55
—	—	—	—	(Lousã) (P)	—	—	—	—	—	3 55
88 50	61 95	40 40	232	COIMBRA-B »	12 03	16 32	—	21 31	—	3 53
91 15	65 95	41 60	239	SOUZELAS »	—	16 42	—	—	3 25	4 04
—	—	—	—	PAMPILHOSA (C)	12 14	16 53	16 16	21 49	3 37	4 16
—	—	—	—	(Beira Alta) (P)	—	—	—	—	3 57	4 34
92 75	65 00	42 25	243	MEALHADA »	—	17 39	16 25	21 59	4 05	4 41
96 10	67 40	43 90	252	AGUIM, ap. »	—	17 45	—	—	—	—
96 10	67 40	43 90	252	CURIA, ap. »	12 27	17 46	—	—	—	—
96 10	67 40	43 90	2	MOGOFOS »	—	17 51	—	—	4 21	4 55
98 80	69 20	45 10	259	PARAIMO, ap. »	—	17 57	—	—	4 28	—
98 80	69 20	45 10	259	OLIVEIRA DO BAIRRO »	—	18 05	—	—	4 36	5 06
104 10	75 95	47 55	275	OIA, ap. »	—	18 10	—	—	4 45	—
104 10	75 95	47 55	275	QUINTANS »	—	18 21	—	—	4 58	5 22
106 80	74 75	48 75	280	AVEIRO (C)	12 55	18 29	16 51	22 28	5 06	5 30
—	—	—	—	(Vale Vouga) (P)	—	—	—	—	5 16	5 40
106 80	74 75	48 75	294	CACIA, ap. »	—	18 45	—	—	5 26	5 49
112 20	78 55	50 95	294	ESTARREJA »	—	18 57	—	—	5 41	6 05
114 85	80 45	52 40	501	AVANCA »	—	19 08	—	—	5 55	6 15
117 55	82 30	53 60	308	OVAR »	—	19 18	—	22 55	6 38	6 25
121 65	85 15	55 55	19	ESMORIZ »	—	19 32	—	—	6 52	6 36
123 60	86 45	61 35	324	ESPINHO (V. Vouga) »	13 32	19 41	—	23 08	7 05	6 47
124 80	87 35	56 90	327	GRANJA »	13 38	19 47	—	25 14	7 10	6 55
127 85	89 45	58 30	335	VALADARES »	—	19 59	—	—	7 15	7 15
129 25	90 60	59 00	33	VILA NOVA DE GALA »	13 56	20 14	17 52	25 34	7 50	7 22
130 85	91 65	59 65	343	CAMPANHA (C)	14 04	20 21	18 00	23 42	7 58	7 30
133 20	93 50	60 85	349	PORTO (M. e Douro) »	14 20	20 33	18 12	23 55	—	7 50

SETUBAL

RESTAURANT

«NOVO DIA»

DE FRANCISCO MARTINS

Sala de Jantar no primeiro andar

OPTIMA PENSÃO

Com bons quartos

RUA SERPA PINTO, 1

Telefone N.º 219

PENSÕES RECOMENDADAS

PORTUGAL

LISBOA

Nova Pensão «Camões»

Praça Luiz de Camões, 22

Director Gerente:

Joaquim Busto Romero

Quartos com o maior conforto Sala de baile Casas de banho. Serviço de mesa esmerado. Encarrega-se de fornecer e organizar banquetes, almoços e chás. Menús especiais. Vinhos velhos nacionais e estrangeiros.

TELEFONE 2 2943

HOTEIS RECOMENDADOS

ESPAÑA

ESPAÑA

ESPAÑA

MADRID

HOTEL LONDRES

Calle Galdo 2

Telefones: 12728-16490

VAGO

Conforto moderno
em todos os quartos

Cosinha excelente

PREÇOS MODERADOS

VAGO

Horário dos combóios directos da Linha Norte

Preços Esc.			DIST.	Estações e apeadeiros	18 OMNIBUS			52 RAÍDO		54 SUD LUXO	56 RAÍDO		8 OMNIBUS	
1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.			1.ª 2.ª 3.ª	1.ª 2.ª cl.	A K	A	1.ª 2.ª cl.	A	1.ª 2.ª 3.ª	A H		
Do Porto			k.	PORTO (M. Douro)	P	8 55	8 13	11 45	18 00	22 00				
2 35	1 85	1 25	6	CAMPANHA	»	9 07	8 25	11 54	18 13	22 21				
5 70	3 65	2 55	12	VILA NOVA DE GAIA	»	9 19	8 36	12 05	18 26	22 37				
5 90	4 5	2 90	15	VALADARES	»	9 28	-	-	-	22 46				
8 60	6 15	4 15	22	GRANJA	»	9 45	8 49	-	18 40	22 55				
10 00	7 30	4 90	26	ESPINHO (V. Vouga)	P	9 53	8 55	-	18 46	23 10				
11 95	8 60	5 65	31	ESMORIZ	»	10 05	-	-	-	23 18				
16 10	11 60	7 55	42	OVAR	»	10 27	9 11	-	-	23 36				
18 85	13 40	8 65	49	AVANCA	»	10 38	-	-	-	25 52				
21 15	15 0	9 85	55	ESTARREJA	»	10 51	-	-	-	0 06				
26 85	18 90	12 50	-	CACIA, ap.	»	11 05	-	-	-	0 17				
26 85	18 90	12 50	70	AVEIRO	(C)	11 11	9 34	12 47	19 22	0 25				
				(V. Vouga)	(P)	-	-	-	-	-				
29 15	20 65	13 50	76	QUINTANS	»	11 34	-	-	-	0 51				
34 45	24 40	15 90	10	Oia, ap.	»	11 42	-	-	-	-				
34 45	24 40	15 90	90	OLIVEIRA DO BAIRRO	»	11 50	-	-	-	1 07				
37 45	26 50	17 35	98	PARAIMO, ap.	»	11 56	-	-	-	-				
37 45	26 50	17 35	98	MOGOFORES	»	12 04	-	-	-	1 18				
41 00	28 95	18 85	107	CURIA, ap.	»	12 08	10 02	-	19 47	1 22				
41 00	28 95	18 85		AGUIM, ap.	»	12 11	-	-	-	-				
41 00	28 95	18 85	107	MEALHADA	»	12 18	-	-	-	1 31				
42 45	30 00	20 55	111	PAMPILHOSA	(C)	12 24	10 12	13 17	19 58	1 37				
				(Beira Alta)	(P)	-	-	-	-	-				
45 10	2 80	20 75	118	SOUZELAS	»	12 49	-	-	-	2 02				
47 75	33 65	22 05	125	COIMBRA-B	(C)	12 58	10 28	13 43	20 17	2 11				
48 65	34 20	22 40	127	Coimbra	(C)	-	-	-	-	-				
				(Louzã)	(P)	-	-	-	-	-				
				COIMBRA-B	(P)	13 08	10 31	13 44	20 20	2 19				
50 15	35 20	23 05	131	TAVEIRO	»	13 17	-	-	-	2 28				
53 95	37 95	24 80	141	FORMOSELHA	»	13 29	-	-	-	2 40				
55 00	38 70	25 55	144	ALFARELOS	(C)	13 34	10 46	-	20 36	2 45				
67 65	47 40	9 50	167	Figueira da Foz	(P)	-	-	-	-	-				
60 00	42 20	27 55	157	V. Nova d'Anços, ap.	»	14 15	-	-	-	3 06				
60 00	42 20	27 55	157	SOURE	»	14 24	-	-	-	3 16				
66 15	46 50	30 30	173	POMBAL	»	14 46	11 16	-	21 04	3 39				
69 20	48 70	31 75	181	VERMOIL	»	14 58	-	-	-	3 54				
73 7	1 80	33 85	193	LITEM, ap.	»	15 09	-	-	-	-				
73 7	1 80	33 85	193	ALBERGARIA	»	15 27	11 43	-	21 30	4 21				
77 90	54 80	35 70	214	CAXARIAS	»	15 41	-	-	-	4 36				
81 40	57 20	37 55	213	CEISSA-OUREM, ap.	»	15 49	-	-	-	-				
81 40	57 20	37 55	213	CHÃO DE MACÁS	»	15 57	-	-	-	4 51				
84 80	55 50	38 90	22	PALMVO	»	16 08	-	-	-	5 01				
87 05	61	39 90	228	LAMAROSA	(C)	16 16	-	-	-	5 09				
89 45	63 35	41 30	256	(Tomar)	(P)	-	-	-	-	-				
				ENTRONCAMENTO	(C)	16 30	12 21	15 25	22 10	5 24				
92 10	64 65	42 20	241	(Leste B. Baixa)	(P)	-	-	-	-	-				
95 10	66 85	43 50	249	TORRES NOVAS	»	17 03	-	-	-	-				
98 85	69 45	44 25	259	MATO DE MIRANDA	»	17 4	-	-	-	-				
				VALE DE FIGUEIRA	»	17 30	-	-	-	-				
102 40	71 35	46 50	268	SANTAREM	»	17 44	12 55	-	22 43	6 11				
105 40	73 90	48 25	276	VALE DE SANTAREM	»	17 57	-	-	-	-				
107 65	75 55	49 35	282	SANT'ANNA-CARTAXO	»	18 06	-	-	-	-				
109 15	76 60	50 00	286	SETIL	(C)	18 12	-	-	-	6 30				
				(V. Novas)	(P)	-	-	-	-	-				
109 95	77 20	50 30	288	REGUENGO	»	18 25	-	-	-	-				
115 00	79 25	51 75	296	AZAMBUJA	»	18 38	-	-	-	-				
				VILA NOVA DA RAINHA, ap.	»	18 45	-	-	-	-				
116 70	81 95	53 40	306	CARREGADO	»	18 51	-	-	-	-				
				CASTANHEIRA, ap.	»	18 54	-	-	-	-				
119 05	83 55	54 50	31	VILA FRANCA	»	19 05	-	-	-	-				
120 95	84 90	55 40	317	ALHANDRA	»	-	-	-	-	-				
122 55	85 95	56 05	321	ALVERCA	»	-	-	-	-	-				
124 00	87 00	56 80	325	POVOA	»	-	-	-	-	-				
127 15	89 20	58 5	333	SACAVEM	»	-	-	-	-	-				
128 20	90 05	58 70	336	OLIVAIS	»	-	-	-	-	-				
129 00	90 50	59 00	338	BRACO DE PRATA	»	19 42	-	-	-	-				
132 00	92 70	60 45	346	ENTRE-CAMPOS, ap.	»	19 51	13 50	-	23 46	7 35				
133 20	92 70	60 45	346	CAMPOLIDE	»	20 04	-	-	-	7 44				
131 60	92 45	60 25	343	LISBOA-P	»	-	-	-	-	7 54				
133 20	93 10	60 85	34	LISBOA-ROCIO	(C)	20 10	14 10	16 50	23 57	3 00				



VIZEU—UM TRECHO DAS TRAZEIRAS DA SÉ