

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888 POR L. DE MENDONÇA E COSTA

GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1888. Barcelona, 1930.  
MEDALHA DE OURO: Pilsen, 1904.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897. Porto, 1897. Liège, 1905. Rio de Janeiro, 1904.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894. S. Luiz, Estados Unidos, 1904.

47.º ANO

1 9 3 4

DIRECTORES { J. FERNANDO DE SOUSA (ENGENHEIRO)  
CARLOS D'ORNELLAS (JORNALISTA)

SECRETÁRIOS { OCTÁVIO C. PEREIRA (Director da «R. G. Dun & Co.»)  
DA REDACÇÃO { ENG.º ARMANDO FERREIRA (Secretário geral da «The Anglo-Portuguese Telephone»)

EDITOR FERNANDO CORREIA DE PINHO (Guarda-livros)

Redacção: MANUEL DE MELLO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça), Engenheiro.— AUGUSTO D'ESAGUY, Médico e escritor.— JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR, Jornalista e escritor.— ALEXANDRE FILIPE SETTAS, Funcionário público e jornalista.

Colaboradores: JOÃO D'ALMEIDA, General do Estado Maior do Exército e Director da Escola Central de Officiais.— RAUL AUGUSTO ESTEVES, Coronel de Engenharia e membro do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.— CARLOS ROMA MACHADO FARIA E MAIA, Coronel de Eng.ª na Reserva e Colonial.— JOÃO ALEXANDRE LOPES GALVÃO, Coronel de Eng.ª e Engenheiro Inspector das Obras Públicas.— CARLOS MANITTO TORRES, Engenheiro e Director da Comissão de Iniciação de Turismo de Setúbal.— MÁRIO D'OLIVEIRA COSTA, Capitão de Eng.ª e membro do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.— D. GABRIEL URIGUEN, Engenheiro dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha.— FRANCISCO PALMA DE VILHENA, Engenheiro.— JAIME GALO, Capitão de Eng.ª e funcionário superior da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.— ABEL AUGUSTO DIAS URBANO, Coronel de Engenharia.— MANUEL VELOSO DE ARMELIM JÚNIOR, Advogado e da Academia das Ciências de Lisboa.— ALFREDO BROCHADO, Advogado e do Tribunal da Relação de Lisboa.— HUMBERTO CRUZ, Tenente-aviador.— BELMIRO VIEIRA FERNANDES, Capitão e administrador do Concelho de Sintra.— PARADELA DE OLIVEIRA, Advogado e escritor.

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS:

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

L I S B O A

TELEFONES: (P. B. X.) — 2.0158 — DIRECÇÃO — 2.7520



# ÍNDICE

D O S

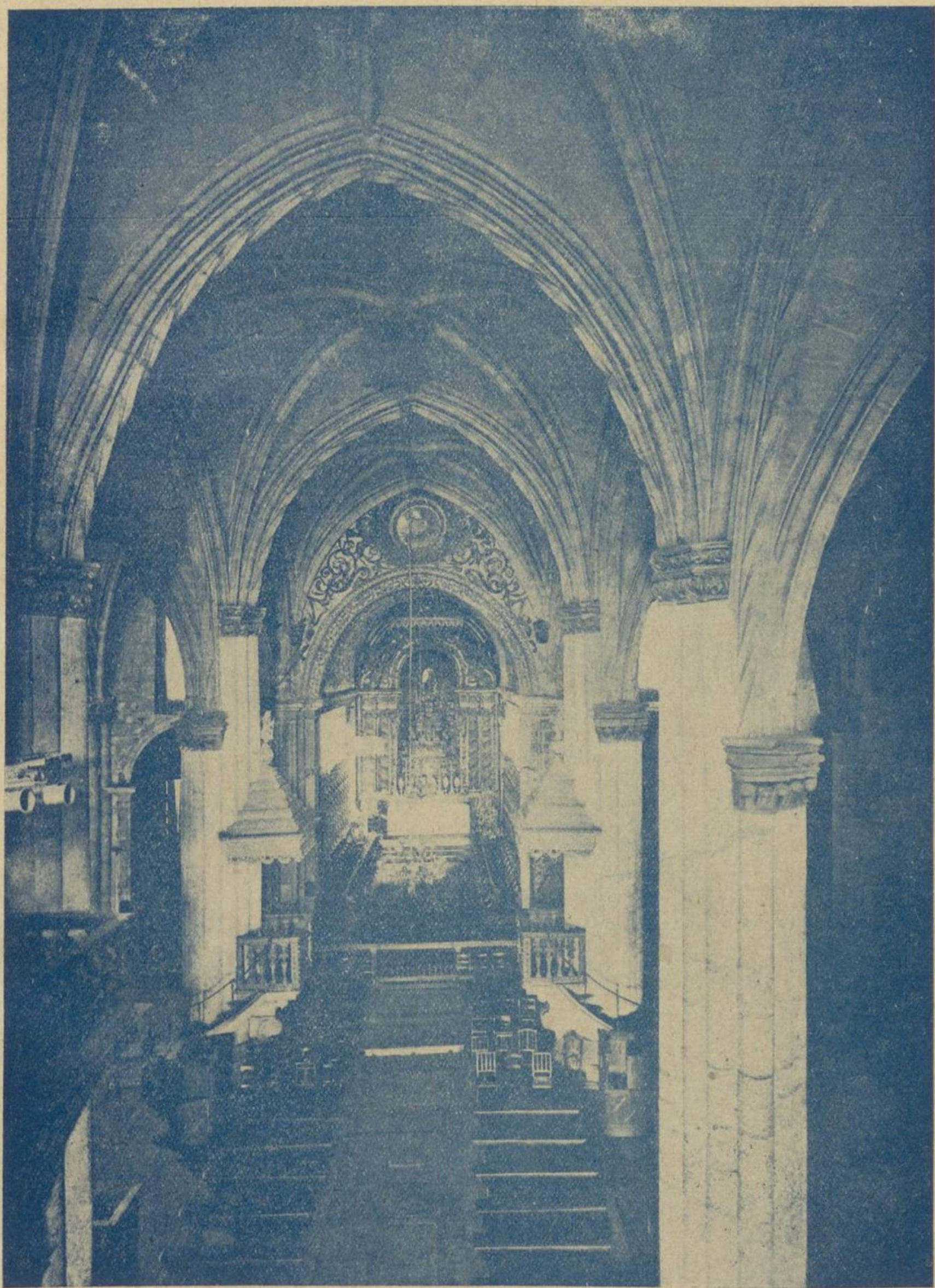
## ARTIGOS E SECÇÕES DO 47.º ANO-1934

	Pag.		Pag.		Pag.
Água (A) Artigo de luxo . . . . .	606	Ligação aérea entre Portugal e Índia . . . . .	157	Caminhos de Ferro Coloniais — Lourenço Marques, 567 e . . . . .	590
Assembléa Nacional . . . . .	629	Coloniais, pelo Tenente <i>Humberto Cruz</i> . . . . .	202	Caminhos de Ferro Coloniais (Os) pelo Coronel de Eng.ª <i>Lopes Galvão</i> . . . . .	149
Assistência ferroviária . . . . .	610	Na Rússia . . . . .	278	Caminhos de Ferro do Estado (Estudos acerca dos) pelo Eng.º <i>José Fernando de Sousa</i> , 209, 235, 267 e . . . . .	287
À TABELA, pelo Eng.º <i>Armando Ferreira</i> . . . . .		A morte do Capitão Plácido d'Abreu Portugal e o seu Imperio Colonial, pelo Tenente <i>Humberto Cruz</i> . . . . .	324	Caminhos de Ferro do Estado no Barreiro (A transformação das oficinas gerais dos) pelo Eng.º <i>J. Fernando de Sousa</i> . . . . .	465
Último combóio de 1933... (O). . . . .	4	Viagem aérea a Timor . . . . .	365	Caminhos de Ferro na grande Guerra (pelo Eng.º <i>J. Fernando de Sousa</i> . . . . .	107
A civilização e os caminhos de ferro . . . . .	126	A 340 Quilómetros à hora . . . . .	400	Caminhos de Ferro Ingleses, por <i>Custódio Neves</i> . . . . .	228
O contra-ataque dos caminhos de ferro . . . . .	225	Associação cultural do pessoal da C. P. . . . .	613	Caminhos de Ferro de Loanda . . . . .	528
O contra-ataque continua . . . . .	234	Atentados ferroviários, por <i>Plínio Banhos</i> . . . . .	33	Caminho de Ferro de Malange (O Prolongamento do) pelo Coronel de Eng.ª <i>Alexandre Lopes Galvão</i> , 25 e . . . . .	109
A moda do aero-dinâmico . . . . .	266	Automotoras (O Emprego das) no nosso país . . . . .	44	Caminhos de Ferro em Moçambique (Os) . . . . .	79
Sinalização . . . . .	286	Automotoras portuguesas (Locomotivas e) . . . . .	33	Caminhos de Ferro do Mundo (Estatística referente a 1933) . . . . .	160
Facilidades . . . . .	302	Autoridades de Sintra (A's) . . . . .	121	Caminhos de ferro Nacionais, 547 e Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (Os) por <i>J. Fernando de Sousa</i> , 165, 409, 478 e . . . . .	615
Terra e mar . . . . .	440	Aviação de dor e de glória, pelo dr. <i>Alfredo Brochado</i> . . . . .	156	Caminhos de Ferro e Portos de Moçambique, pelo Eng.º <i>J. Fernando de Sousa</i> , 539 e . . . . .	616
O caminho de ferro da morte . . . . .	464	Bôas Festas (Retribuindo as) . . . . .	132	Caminhos de Ferro em Portugal em 1852 (Os) (migalhas de História). . . . .	363
Vida e morte . . . . .	507	Brindes e Calendários . . . . .	39	Caminhos de Ferro Portugueses . . . . .	523
Carris obliquos (Os) . . . . .	564	Cais do Funchal (As obras do prolongamento do). . . . .	83	Campanhas Coloniais . . . . .	595
O estafado chá de... turismo . . . . .	622	Carvões activados na Nova Guerra (Os) . . . . .	53	Canhão «Bertha» . . . . .	185
ACTUALIDADES		Caminhos de Ferro, 101, 249, 566 e Caminhos de Ferro (A União Sul Africana e os seus) pelo Coronel de Engenharia <i>J. A. L. Galvão</i> , 389 e . . . . .	619	Catástrofe da Mina de Gresford (A propósito da) por <i>Alphasi-gma</i> . . . . .	509
Casas de saúde para estudantes, pelo dr. <i>Alfredo Brochado</i> . . . . .	226	Caminhos de Ferro (Conselho Superior de) . . . . .	600	Certame Nacional (O Maior) pelo Eng.º <i>Armando Ferreira</i> . . . . .	247
Acquisição de oleos (Como se deve fazer) . . . . .	223	Caminhos de Ferro (Direcção Geral de) 29, 53, 99, 187, 305, 335 e . . . . .	498	Combóio Automotor «Diessel» eléctrico (Um Novo) por <i>Alex. Filipe</i> . . . . .	472
Aniversário (Ainda o nosso). . . . .	324	Por <i>J. F. de Sousa</i> , Relatório 932/33 127 e . . . . .	145	Combóio mais rápido do mundo (O) por <i>Joaquim Imédio</i> . . . . .	500
Aposentações . . . . .	219	Caminhos de Ferro 1933 pelo Eng.º <i>José Fernando de Sousa</i> . . . . .	5	Combóios ligeiros e rápidos multiplicam-se por toda a parte (Os) . . . . .	609
Automobilistas (Atenção Srs) por <i>Martins de Faria</i> . . . . .	556	Caminhos de Ferro (Empregados dos) . . . . .	47	Comercialismo Moderno, por <i>Carlos d'Ornellas</i> . . . . .	78
AUTOMOTORAS		Caminhos de Ferro (Fundo especial de) . . . . .	248	Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (Assistência Geral) . . . . .	246
A sua importância e economia, por <i>Thomás Burnham Grandim</i> , 255, 279 e . . . . .	332	Caminhos de Ferro em Portugal (O que se fez nos) no ano de 1933. . . . .	259	Companhia dos Telefones (A Actividade da) . . . . .	397
Automotora («Record» batido por uma) . . . . .	476	Caminhos de Ferro (Nos) Vão ser empregadas as Automotoras? . . . . .	49	Concursos 37, 58, 100, 115, 133, 167, 173, 220, 193, 250, 270, 298, 314, 376, 395, 430, 451, 482, 496, 533, 546 581, 596 e . . . . .	610
Automatização, pelo Eng.º <i>Armando Ferreira</i> . . . . .	517	Caminhos de Ferro (Os) na Organização Nacional dos Transportes Orgânicos, pelo Eng.º <i>Vicente Ferreira</i> . . . . .	53	Concursos anulados (A Propósito de). . . . .	72
Automotoras para os Caminhos de Ferro Portugueses . . . . .	375	Caminhos de Ferro Ultramarinos (Os nossos) pelo Eng.º <i>Fernando de Sousa</i> . . . . .	73	Conferência internacional dos Caminhos de Ferro . . . . .	434
Automotoras para Portugal (Sistema de) . . . . .	580	Caminhos de Ferro (Viagens circulatórias nos) por <i>José da Natividade Gaspar</i> . . . . .	385	Conferência Internacional dos Caminhos de Ferro . . . . .	434
BIBLIOGRAFIAS		Caminhos de Ferro e Automóveis, pelo Eng.º <i>Vicente Ferreira</i> , 64 e Caminhos de Ferro da Beira (Ao longo dos) pelo Coronel de Engenharia <i>Abel Urbano</i> , 161 e . . . . .	311	Congresso Regional Ferroviário (No I) Realizado em Vizeu, reportagem por <i>Carlos d'Ornellas</i> . . . . .	12
Marrocos . . . . .	323	Caminhos de Ferro da Beira Alta (Companhia dos) . . . . .	84	Coorpeativismo e as Reinvidicações Operárias (O) . . . . .	164
Páginas de jornalismo, por <i>Jeanpersonne</i> . . . . .	457	Caminhos de Ferro da Beira Alta em 1933 (A Companhia dos) pelo Eng.º <i>J. Fernando de Sousa</i> . . . . .	197	Congressos Internacionais . . . . .	554
Os meus livros, pelo dr. <i>Arménio Júnior</i> , 36, 57, 139 e . . . . .	372	Caminhos de Ferro de Benguela em 1933 (O) pelo Eng.º <i>J. Fernando de Sousa</i> . . . . .	33		
O Marquez de Pombal — Sua Vida e Morte cristãs — (Documentos inéditos) por <i>Carlos d'Ornellas</i> , 626 e . . . . .	627	Caminhos de Ferro no Cairo (O Congresso Internacional de) pelo En.º <i>J. Fernando de Sousa</i> . . . . .	303		
AVIAÇÃO			441		
A 340 quilómetros à hora. . . . .	613		45		
Várias notícias . . . . .	480				
Em memória de Plácido d'Abreu, 510 e . . . . .	511				
Novo tipo de Avião Militar . . . . .	511				
«Raid» Lisboa Macau, por <i>Carlos d'Ornellas</i> . . . . .	518				
Viagem Aérea a Timor, pelo dr. <i>Alfredo Brochado</i> . . . . .	551				
Festas de homenagem ao malogrado aviador Plácido de Abreu . . . . .	569				
Como a aviação ajuda a erguer uma cidade . . . . .	10				



	Pag.		Pag.		Pag.
Congresso Internacional de Estradas em munich (O VII) . . . . .	433	Foz do Dão (Na) está em construção uma ponte sobre o Mondego	35	MORTOS (OS NOSSOS)	
Construção de Material Movel Ferroviário com ligas de Metais Ligeiros por C. Neves . . . . .	95	Gago Coutinho (Almirante) . . . . .	297	Carneiro (António) por Norberto de Araujo . . . . .	373
Contos Amargos da Guerra, 103, 138 e . . . . .	190	<i>Gazeta dos Caminhos de Ferro</i> , 91, e . . . . .	326	João Grave . . . . .	62
CONSTRUÇÕES FERROVIÁRIAS		Gomes da Costa (Marechal). . . . .	608	Carlos Pinto Machado . . . . .	102
A linha de Cintura do Porto. . . . .	215	Grande Guerra (A) . . . . .	98	Filomeno da Câmara (Comandante) . . . . .	102
Crónica Agrícola, por Alex. Filipe	520	Homenagem (Justa) . . . . .	534	Mário Duarte . . . . .	121
Crónica Internacional, por Plínio Banhos, 24, 91, 106, 135, 320, 337, 369, 423, 475, 526, 543, 577, 597 e . . . . .	625	Hora de Verão . . . . .	190	Cónego A'lvoro Santos . . . . .	148
CRÓNICAS DE VIAGEM		Horários de Combóios na C. P. (Alterações aos) . . . . .	618	Sanches de Castro . . . . .	275
Lourdes, por José Natividade Gaspar. . . . .	454	Horários dos combóios no Minho e Douro . . . . .	140	Francisco de Lacerda (maestro) . . . . .	340
Termas de França, por A. Correia	456	História de Medicina, pelo dr. Augusto d'Esaguy . . . . .	169	Carlos Bento . . . . .	340
Desastres ferroviários na Rússia (Os) . . . . .	190	Igreja de S. Julião (Nova) . . . . .	336	Rodrigues Montez (Coronel) . . . . .	427
Ecos & Comentários, por Nickles, 30, 60, 88, 118, 131, 173, 199, 208, 242, 272, 291, 313, 425, 445, 467, 529, 542, 574, 601 e . . . . .	623	Imprensa, 29, 78, 185, 260, 312, 418, 474 e . . . . .	600	Martinho Simões (Dr.) . . . . .	427
Eléctricificação de Caminhos de Ferro, 77, 281 e . . . . .	316	IMPRESSÕES		Manuel Rueda (Eng.º) . . . . .	427
Engenheiros Cíveis Portugueses. . . . .	166	Uma página do meu jornal, pelo dr. Augusto d'Esaguy . . . . .	253	Melo e Simas (Coronel) . . . . .	551
Engenharia nas Colónias (Serviços de). . . . .	47	Instituto de Altos Estudos . . . . .	99	Paulo Borba (Dr.) . . . . .	551
Esaguy (Dr. Augusto d') . . . . .	99	Jardim Zoológico, 256 e . . . . .	560	José Pacheco (Arquiteto) . . . . .	543
Espionagem (Os mistérios da) (Evocando a Grande Guerra). . . . .	289	João d'Almeida (General), 183 e . . . . .	238	Trindade Coelho (Dr.) . . . . .	620
Espionagem industrial, por Leopoldo França . . . . .	317	Linha da Beira Alta . . . . .	418	Luiz Trigueiros . . . . .	620
Estados Unidos. . . . .	97	Linha da Boa Vista à Trindade (representação). . . . .	521	Murias (Dr. Manuel) . . . . .	450
Estações termas estrangeiras, Mont-Dore, por António R. Correia . . . . .	387	Linhas estrangeiras, 40, 67, 94, 137, 214, 239, 274, 331, 371, 432, 468, 508, 527, 575 e . . . . .	611	Nosso aniversário, (O) 144 e . . . . .	191
Estante ferroviária. . . . .	121	Linha de Sintra (Vicissitudes da) . . . . .	132	Notícias ferroviárias, 172, 190 e . . . . .	316
Estrangeiro (Pelo) 399, 411, 444, 469, 503, 594 e . . . . .	610	Linha do Tâmega (Variante pedida na) pelo Eng.º J. Fernando de Sousa 587 e . . . . .	607	O que todos devem saber, 93, 259, 275, 312, 339, 374 e . . . . .	532
Estatísticas (A' margem das), O desemprego, por A. de Mello e Niza. . . . .	169	Linhas portuguesas 9, 312 e . . . . .	338	Orfanate ferroviário Minho e Douro . . . . .	172
Estradas (Junta Autónoma das). . . . .	212	Linha de Sintra (O ajardinamento da) . . . . .	308	Orfanato ferroviário da C. P. . . . .	528
Exposição Colonial Portuguesa, 86, 244, 326, 360 e . . . . .	372	Linhas do Estado . . . . .	76	Obras públicas, 28, 47, 155, 187, 188, e . . . . .	336
Exposição Colonial Portuguesa (Os caminhos de ferro na), pelo coronel de eng.ª Lopes Galvão	349	Lisboa d'Além mar, pelo Eng.º Armando Ferreira . . . . .	176	Palácio de Queluz (O) . . . . .	516
Feira de Santa Iria . . . . .	532	Lisboa e seus arredores, pelo dr. Alfredo Brochado. . . . .	153	Parte oficial, 85, 204, 249, 276, 374, 428, 453, 479, 532, 552 e . . . . .	628
Fernando de Sousa (Engenheiro), 271 e . . . . .	595	Locomotivas a vapor e o seu progresso, pelo Eng.º Luiz Eilipe Colaço . . . . .	240	Pelos Ares, 111 e . . . . .	166
Ferreira de Mesquita (João Fontes) Ferroviários (Vida dos), 435, 452, 470 e . . . . .	497	Locomotiva Eléctrica Mixta (Uma) por Alexandre Settas. . . . .	367	Perigo da Aviação (O) . . . . .	138
Festas e Excursões . . . . .	379	Locomotiva fóra do vulgar (Uma) . . . . .	610	Pessoal operário da C. P. vai ter regalias (O). . . . .	254
FIGURAS AMIGAS QUE DESAPARECEM		Locomotivas (O primeiro modelo de) que vieram para o nosso país Remember. . . . .	171	POLÍTICA INTERNACIONAL	
Brito Camacho (Dr.) . . . . .	488	Marinha de Guerra Portuguesa (Ressurgimento da) . . . . .	59	Em favor e contra a guerra, pelo dr. Alfredo Br. chado . . . . .	192
Pedro dos Santos Victória . . . . .	214	MELHORAMENTOS PÚBLICOS		Palavras de Bénés pelo Dr. Ary B. da Fonseca. . . . .	621
FIGURAS DO DIA		As obras do Porto de Sesimbra, por Carlos d'Ornellas, 245, 269, 293, 306 e . . . . .	334	Ponte sobre o Tejo (A) 57 e . . . . .	452
Bejés, Ministro dos estrangeiros da Tchecoslovaquia, pelo dr. Augusto d'Esaguy . . . . .	260	Madeira e Açores, por Carlos d'Ornellas, 419 e . . . . .	447	" " " " " por J. F. Sousa 177 e . . . . .	489
Mané-Katz . . . . .	295	A viagem do sr. ministro do Comercio e Indústria aos Arquipélagos da Madeira e Açores . . . . .	384	Ponte sobre o Zambeze (A) 579 . . . . .	591
Lopes Galvão (Capitão) . . . . .	331	Inauguração do Trôço da linha férrea de Sines, entre o Túnel e S. Tiago de Cacém por Carlos d'Ornellas . . . . .	327	Portos (Junta Autónoma dos) . . . . .	214
João Luiz de Moura . . . . .	400	Mendonça e Costa (L.) . . . . .	185	Problemas de Urbanização, por J. Fernando de Sousa . . . . .	112
FIGURAS DO PASSADO		MINHO E DOURO		Publicações recebidas 85, 140, 227, 260, 300 e . . . . .	310
Pelo dr. Armel m Júnior, 258, 25, 322, 333 e . . . . .	404	Linha do Vale do Tâmega . . . . .	185	Quarenta anos. (Há) 34, 62, 92, 120, 152, 184, 244, 276, 296, 307, 359, 457, 510, 522, 515, 536 e . . . . .	620
Antero do Quental, por Rocha Martins . . . . .	558	Mossamedes (A fortaleza de S. Fernando em), por Augusto José de Mendonça . . . . .	356	QUESTÕES ECONÓMICAS	
Folha Metálico (O), por Custodio Silva. . . . .	38	Mossamedes, (O deserto de) por Leopoldo França . . . . .	458	Dumping japonês, por Isaac Esaguy. . . . .	218
		Montepio Ferroviário. . . . .	271	Questões económicas e sociais, pelo Eng.º Palma de Vilhena, 11, 56 e . . . . .	117





*WISEU — Altar-mór interior da Sé*



# 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.<sup>a</sup> Rivero, 6 — Madrid  
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

---

### SUMARIO:

A nossa gravura de página: Viseu, Altar-mór interior da Sé. — A' Tabela, O ultimo combóio de 1933..., por ARMANDO FERREIRA. — Os Caminhos de Ferro em 1933, pelo Engenheiro J. FERNANDO DE SOUSA. — Revista Internacional Ferroviária, apontamentos por CUSTÓDIO NEVES. — Linhas portuguesas. — Aviação, como a aviação ajuda a erguer uma cidade. — Questões económicas e sociais, por PALMA DE VILHENA. No I Congresso Regional Ferroviário realizado em Viseu foram tratados vários problemas, com elevação, de alto interesse para a Beira. — Portugal, grande país de turismo, pelo Dr. AUGUSTO CUNHA. — Crónica internacional, por PLINIO BANHOS. — Problemas de África, pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> LOPES GALVÃO. — Obras Públicas. — Direcção Geral de Caminhos de Ferro. — Imprensa. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — Vicissitudes da Linha de Sintra. — Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta. — O emprêgo de automotoras no nosso país. — Associação Cultural do Pessoal da C. P. — Há quarenta anos. — Na Foz do Dão está em construção uma ponte sobre o Mondego. — Bibliografia, pelo Dr. ARMELIM JUNIOR. — Concursos. — O fole metálico, por CUSTÓDIO DAS NEVES. — Sinais de tráfego comandados pelos próprios veículos. — Retribuindo as Boas Festas. — Linhas estrangeiras.

---

# 1934

ANO XLVII

1 DE JANEIRO

NUMERO 1105



## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLAS

## SECRETARIOS DA REDACÇÃO

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 RÔMA 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 MOUTINHOPREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS  
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .	1.00
ESPAÑA ( > ) ps. <sup>as</sup>	35.00
FRANÇA ( > ) fr. <sup>os</sup>	100
AFRICA ( > ) . .	72\$00
Empregados ferroviarios (tri- mestre) . . . . .	10\$00
Numero avulso. . . . .	2\$50
Numeros atrasados. . . . .	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS  
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º  
Telefone P B X 0158  
DIRECÇÃO 2 7520

## A' TABELA

O ULTIMO COMBOIO  
DE 1933 . . .

**P**OUCO antes das 0 horas partiu da estação do Rossio o último comboio, que desapareceu depois no negrume do tunel . . .

Às 0 horas entrara na estação o . . . 34.

Não era ainda um comboio eléctrico, nem mesmo conduzido por uma automotora. Era o mesmo comboio a carvão, enfarruscado, na travessia subterrânea da linda cidade de Lisboa. Mas um comboio que chega é sempre um motivo de ansiosidade. Que trará, o que irá e quem virá nele?

Aguarda-se a sua chegada com o sorriso nos lábios e a esperança na alma.

Bem diferente na verdade do comboio que parte . . . que é sempre causa de tristezas, lágrimas, caras pesadas, às vezes porque nele desaparecerá algum ente querido, mas que deixa sempre um vazio, uma saudade, para alguns até o desejo de partir também . . .

O comboio que partiu, o ultimo de 23, então, sumiu-se na escuridão distante como um monstro negro e lutuoso . . .

Pesava sobre todos a evocação trágica do ultimo sinistro ferroviário.

Enlutados aqueles que, á vida dos caminhos de ferro ligam o seu entusiasmo, os seus interesses, a sua vida; enlutadas também centenas de famílias pela grandesa da catastrophe — enlutada a humanidade porque o progresso, a civilização ainda não a protegeu destas hecatombes trágicas . . .

A França é martir. Com relativa frequencia os choques, os descarrilamentos, os desastres em passagens de níveis chamam a atenção para os seus grandes expressos . . .

A' grandiosidade dos sinistros, ajunta-se a facilidade de divulgação de hoje, as grandes reportagens pormenorizadas pela T. S. F. e pelas actualidades cinematograficas, e o burguês assustadiço é tomado de pânico rejustificado . . . Não ha velocidades extraordinarias nestes casos que surgem: são as mesmas, a que todos nós desejamos os comboios e os autos andem; mas ninguém pensa nos perigos senão depois dos desastres. Não ha maior frequencia de desastres em França que noutros países ou mais mortes em caminhos de ferro do que noutros meios de comunicação . . . O que ha é maior numero de comboios e viagens por esta forma do que por qualquer outra . . .

Não ha que tirar conclusões erradas dos grandes sinistros. 200 mortos num acidente ferroviário, como num incendio, num naufragio, na explosão de uma mina, são 200 mortos no seu cortejo trágico e horripilante; não são a condenação do meio escolhido pelo destino para os fulminar; a humanidade poderia querer fugir a todos os perigos e um tremor de terra aniquilaria os mesmos duzentos seres predestinados á tragedia . . .

Mas esta visão do ultimo grande sinistro do ano tem por cenario um expresso, e, por isso todos que em caminhos de ferro labutam não podem deixar de manifestar o seu profundo pesar perante a tragedia francesa . . .

Com esse luto, com essa mancha negra, desapareceu na escuridão, o 33!

Saudemos o que chega, o 34!

ARMANDO FERREIRA



# OS CAMINHOS DE FERRO EM 1933

Pelo Engenheiro J. FERNANDO DE SOUSA

É uso da *Gazeta* iniciar cada ano com a resenha e breve comentário dos factos mais notáveis que nos nossos caminhos de ferro ocorreram entre nós durante o ano findo.

Por vezes é ingrata a tarefa por falta de matéria assinalada. É o caso hoje. Pobre e bem pobre foi 1933 para a vida ferroviária nacional.

Não se lhe acrescentou um só trôço, embora estejam vários em construção no Alentejo, dos quais citarei os de Souzel a Fronteira e Cabeço de Vide, S. Tiago a Sines.

Nada se fez por enquanto para efectuar o prolongamento sobremodo justificado do trôço de Lagos a Aljezur.

Quando veremos em construção o trôço de Cabeço de Vide à cidade de Portalegre, de modo que esta fique ligada directamente com a rede ferroviária e deixe de ser a única séde de distrito nessas condições de inferioridade?

Parece que se constroe nova estação por ser difícil a saída da actual para a cidade. Essa dificuldade não existiria provavelmente se se forçassem rampas e curvas, o que seria aconselhável em trôço do escasso tráfego. Aproveitar-se-ia assim a estação actual.

Continuou no Norte a construção dos troços da Régua a Lamego e do Mogadouro a Urrós e foi aberto concurso para o lanço seguinte da linha do Sabor, de Urrós às Duas Igrejas. Quando a veremos concluída até Vinhais?

Da linha do Lima protraiu-se a aprovação do projecto do lanço de Lanhezes a Ponte de Lima, até que se resolveram todas as dúvidas e ficou assente o traçado, abrindo-se praça para a infraestrutura de um primeiro lanço. Há nove anos que está feito o material circulante para essa malfadada linha!

Continua a repercussão da crise geral no tráfego dos caminhos de ferro, agravada pela concorrência desordenada da camionagem.

Houve, é certo, o trabalho de uma grande comissão mixta, do qual resultaram diplomas reguladores do assunto pela organização dos serviços de viação. Criou-se a respectiva Direcção com 4 circunscrições, a Comissão Administrativa e o Conselho Superior de Viação, em que têm representantes os caminhos de ferro. Foram classificadas as carreiras de autocarros de serviço público e fixado o imposto aplicável conforme as circunstâncias.

Tem surgido, como é natural, opposição a alguns dêsses preceitos, mas é de esperar que se entre de vez em regime rasoável e equitativo. Concluiu-se uma das obras de arte mais notáveis dos nossos caminhos de ferro, a ponte



do Douro para a linha da Régua a Lamego, do tipo da ponte-viaduto do Poço de S. Tiago na linha do Vouga.

Proseguiram os melhoramentos na linha do Estado, especialmente nas do Sul e Sueste, em que estão sendo substituídas várias pontes e se resolveu o famoso caso das novas oficinas do Barreiro, em activa construção, graças às decisões prontas e enérgicas do sr. Ministro das Obras Públicas.

Estão sofrendo profundas transformações algumas estações, entre as quais merece menção especial a do Pinhal Novo, totalmente reconstruída.

Tomou incremento a construção de casas para pessoal nas mesmas linhas.

Nas linhas do Minho e Douro continuou a construção da linha de circunvalação, sem que esteja ainda resolvido, ao que parece, o caso tão simples e claro da estação de S. Mamede de Infesta, em que devia ser construída a passagem superior da estrada nacional, solução que se impõe irresistivelmente.

Foi assinalado o ano findo por um facto de alcance mundial: o Congresso Internacional de Caminhos de Ferro no Cairo, em que Portugal teve representação relativamente larga, que marcou o seu lugar intervindo em várias discussões.

São já conhecidas dos leitores da *Gazeta* as teses discutidas, de incontestável alcance.

Também merece registo a boa organização do Congresso e a fidalga hospitalidade que lhe foi dada.

Ficou assente que os Congressos voltem a ser quinquenais, realizando-se o seguinte em Paris, em 1938.

Um dos assuntos mais cuidadosamente versados no Congresso do Cairo foi o do emprego das automotoras, que vem sendo discutido desde 1922 nos anteriores congressos de Roma, Londres e Madrid.

Convém referir as conclusões votadas em sessão conjunta das III e V secções (*Exploração e Caminhos de ferro económicos e coloniaes.*)

1.º O emprego das automotoras constitue um elemento de interesse no combate à concorrência automóvel;

2.º As automotoras devem ser consideradas um sistema de tracção conveniente para as necessidades das linhas de tráfego reduzido, sendo principalmente económicas quando podem ser conduzidas por um único empregado. Verifica-se ser a tendência moderna a adopção do motor de combustão interna e o emprego de veículos de elevada potência;

3.º Para lutar com a rapidez do transporte que o automóvel permite torna-se necessário utilizar automotoras de grande velocidade comercial com um preço de custo tal que, sem acrescimo, possa ser aumentado o número de circulações;

4.º Convém que as automotoras sejam confortáveis, que os motores tenham a necessária flexibilidade, que sejam susceptíveis de parar e alcançar a velocidade de regime rapidamente e que disponham de uma reserva de potência suficiente para que os motores não trabalhem constantemente no seu limite. Esta reserva de potência permitirá em determinados casos o reboque de outros veículos.

Convém principalmente, para os pequenos percursos, que as automotoras neles empregados possam circular sem necessidade de inversão;

5.º O emprego das automotoras poderá ter também vantagens nas linhas principais para melhoria dos serviços locais.

Foi entre nós nomeada uma Comissão técnica encarregada de ir estudar os tipos de automotoras nos diversos países de que se tem alargado o seu emprego.

Compõem-na cinco engenheiros especializados em tracção. Conviria que um deles, pelo menos, fôsse especialista do movimento e tráfego para que não fique em segundo plano o ponto de vista da adaptação dos vários tipos às múltiplas exigências da exploração e às condições de serviço das diversas linhas.

Quando se faz um projecto de estação, por exemplo, não se entrega o assunto



exclusivamente ao serviço especial de Via e Obras. O do Movimento deve ser ouvido para frisar as exigências de exploração.

O carácter mais eclético da Comissão daria maior valor e autoridade ao resultado dos seus estudos sobre automotoras.

E já que falámos em congressos, mencionarei o Congresso regional ferroviário, há pouco efectuado nas linhas do Vale do Vouga por iniciativa da respectiva companhia concessionária. Á história das linhas consagrei o artigo de 16 de Dezembro último. Noutrò logar se faz o relato minucioso do Congresso, que teve o mais completo éxito, constituindo verdadeira revelação da actividade industrial da região.

No dia 21 de Dezembro passou o 25.º aniversário da abertura à exploração pública, em igual data de 1908, do primeiro troço da linha do Vouga, com 33 quilómetros, de Espinho a Oliveira d'Azemeis. Essa data foi comemorado com uma interessante festa de família.

Fomos de Lisboa no rápido da manhã os srs. Francisco de Lima, Machado Vieira, Brederod Semith, administradores da Companhia Concessionária da Sociedade de Exploração. Acompanhavam-nos os srs. Fernando de Souza, inspector técnico, ao serviço da Companhia há 21 anos, os srs. Constantino Cabral e Ferreira de Almeida, directores e Pereira Barata, antigo director.

Em Aveiro tomaram com os chefes de serviço, um comboio especial para Espinho, rebocado pela mesma locomotiva que inaugurou a exploração.

Aguardava-os em Sarnada numeroso grupo de pessoal.

Houve uma sessão solene no recinto das oficinas, em que discursaram os srs. Francisco de Lima e Fernando de Sousa.

O sr. Brederode Smith anunciou a concessão de gratificação ao pessoal pelo ano decorrido, o sr. Ferreira de Almeida a eliminação dos registos dos castigos disciplinares dentro de limites determinados.

Seguiu-se depois para Espinho no comboio especial, que parou em Oliveira d'Azemeis para se descobrir uma lápide comemorativa do aniversário posta no edifício da estação e que foi descoberta pelo Presidente da Câmara. O sr. Ferreira de Almeida leu uma bem elaborada síntese histórica das linhas, mostrando a sua benéfica influência na economia regional.

Em Espinho-Praia foi inaugurada lápide igual.

Ambas as estações estavam engalanadas e em todas três subiram numerosos foguetes.

Houve em seguida no Grande Hotel um jantar de 108 talheres, oferecido pela Companhia ao seu pessoal e em que estavam representadas todas as categorias de agentes, até ás guarda-barreiras.

Pronunciaram calorosos brindes os srs. Francisco de Lima, Fernando de Souza, Pereira Barata, Camacho e Ponada, chefes da contabilidade e da secretaria e os empregados Sousa e Figueiredo.

Foi uma bela festa de família, demonstrativa da união de todos os que no Vale do Vouga trabalham.

Para dar o balanço completo ao ano tão pobre, só resta recordar o facto sem precedentes da violência praticada para com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e que há tempos referimo.

Bastou um libelo secreto do delegado do Govêrno junto das linhas arrendadas para provocar o decreto n.º 22.951 de 5 de Agosto último drocedido do rela-



tório cujas asserções constrastei em artigo de 16 de Agosto e 1 de Setembro. Foram por êle suspensos os corpos gerentes e substituídos por uma comissão administrativa, que seria ao mesmo tempo de inquérito (anomalia sem precedentes,) encarregada de ir logo comunicando para juízo as irregularidades que encontrasse a fim de haver o respectivo procedimento criminal.

Pretextava-se para tão draconianas providencias a existencia de factos gravissimos.

Cinco longos meses vão decorridos desta situação ilegal e imoral de uma comissão que se presta a assaltar a casa alheia, inquirir e acusa, administrando ao mesmo tempo. Que abusos descobriu? Que factos criminosos participou para juízo? Que providencias tomou para transformar a *horrivel* situação da Companhia?

Suspendeu-se por alguns dias o pagamento do *cupão*, quasi pago, dando logar a jogatina da bolsa e á declaração pleonastica de que o Governo garantia o pagamento.

Abonou-se aos credores juro que não pediam, em vez de se procurar liquidar rapidamente os debitos. Obstou-se á reunião de uma assembléa geral, fazendo-se gorar uma importante operação financeira combinada, que desafogava a situação da Companhia.

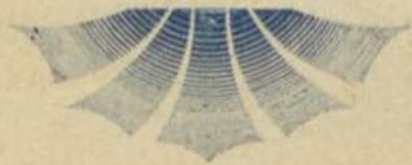
Nada se fez para abrir á exploração provisória o trôço da Boa Vista ás proximidades da Trindade, o que daria logo notavel incremento de receitas.

Eternisa-se então essa missão de coca-bichinhos com um advogado perito-contabilista *a latere*?

E assim se abriu um grave precedente de violação do direito de propriedade garantido pela Constituição e se menospresou a lei vigente, que regula a intervenção do Estado na gerencia das empresas ferroviarias em falencia, situação em que se não achava a Companhia do Norte e para a qual se quiz empurrá-la.

Triste caso que assinalou lamentavelmente o ano de 1933!

Oxalá que naquele em que entramos se ponha termo quanto antes á violencia praticada!





# REVISTA INTERNACIONAL FERROVIARIA

Apontamentos por CUSTÓDIO NEVES

**D**URANTE o exercício de 1932, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Vicinais Belgas tomou um grande empenho em modernizar a sua rede vicinal, sendo os seus esforços tanto mais tenazes quanto a necessidade se impunha mais imperiosamente para resistir à competência enorme da estrada e melhorar o balanço, cada vez mais deficitário, das linhas de vapor. Esta política de modernização tem, por uma parte, a electrificação das linhas de vapor cujo tráfego de passageiros permite esta transformação e, por outra, a pôr em serviço nas linhas de vapor de pequeno tráfego, automotrices, autorrieles ou autobuses, de forma a atenuar os *déficits* destas linhas e não fechá-las ao tráfego.

Em 31 de Dezembro de 1932 exploravam-se 4:374 quilómetros de linhas, dos quais estavam electrificados 1:141 quilómetros.

Em 1932 equiparam-se para tracção eléctrica 182,5 quilómetros de linhas, esperando-se que a terminação de 1932, a rede eléctrica exceda 1:200 quilómetros, sobre os quais não haverá menos de 77 sub-estações, das quais 52 serão automáticas e 7 semi-automáticas. Também os trabalhos da rede aérea para a utilização da tomada de corrente por arco estão terminados nas linhas dos grupos do Centro de Borinage, Namur e Liège, e estão próximos a terminar-se os da província de Anvers.

Estão em serviço 25 automotrices de gasolina, e, ante os resultados obtidos, projecta-se adquirir outras 250 carruagens semelhantes. Projecta-se pôr em serviço, em 1933, 46 autorrieles novas, duas automotrices de transmissão eléctrica e duas carruagens de motor Diesel.

No fim de 1932 o parque do material móvel estava composto de 785 locomotivas de vapor, 903 automotrices eléctricas, 10 autorrieles e 25 automotoras de essência.

As receitas totais elevaram-se, em 1932, a 243.891:843 francos belgas, e as despesas, a 247.325:499 francos. O coeficiente médio de exploração foi de 101,41 contra 102,23 em 1931, e de 98,34 em 1930.

A melhoria mencionada, não obstante a descida das receitas (menos 10,55 por cento) deve-se à compressão geral das despesas e às economias verificadas

mercê da adopção da tracção eléctrica e à dos autorrieles.

O percurso total dos comboios passou de 47.454:368 quilómetros a 49.148:767 quilómetros.

\* \* \*

O parque do material móvel da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas tem na actualidade três automotrices de motor DIESEL de transmissão mecânica, outras três de vapor e uma automotriz DIESEL eléctrica que se pôz em serviço em 1932, e vai aumentar-se com mais 14 automotrices DIESEL de transmissão mecânica, uma automotriz de vapor e uma automotriz rápida de três bogies, munida de um motor DIESEL de 410 HP. de transmissão eléctrica.

Durante o ano de 1932 as três automotrices de motor DIESEL, de serviço em Gand, percorreram um total de 278:209 quilómetros, ou seja, a 7:728 quilómetros por automotriz e por mês. O consumo de combustível (óleo pesado) foi de 364 gramas por quilómetro. O custo total de tracção e de conservação vem a ser de 1,78 francos belgas por quilómetro.

As três automotrices de vapor, de serviço em Liège, efectuaram um percurso total de 316.931 quilómetros, ou seja de 8.804 quilómetros por automotriz e mês. O consumo de combustível foi de 4,086 quilogramas por quilómetro percorrido e de 10,817 por 100 toneladas quilométricas rebocadas. O consumo médio por 100 toneladas-quilómetro para as locomotivas de vapor chegou a ser de 7,74 quilogramas para as locomotivas de passageiros, 8,44 quilogramas para as locomotivas mixtas e de 4,98 para as de mercadorias. O custo total de tracção e conservação elevou-se a 2,35 francos belgas por quilómetro.

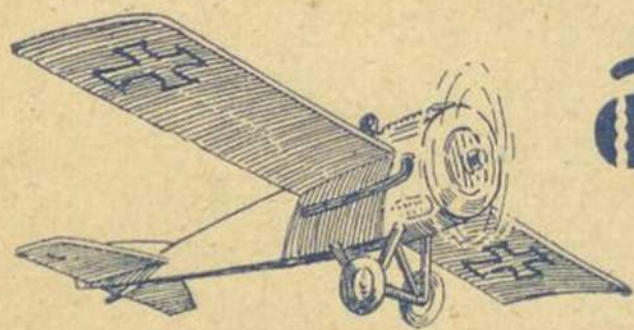
A automotriz DIESEL eléctrica está também prestando serviço em Liège e percorreu 84.899 quilómetros, ou seja 7.075 quilómetros por mês. Consumiu 753 gramas de óleo pesado por quilómetro e o gasto total de transacção e conservação foi de 1,54 francos belgas por quilómetro.



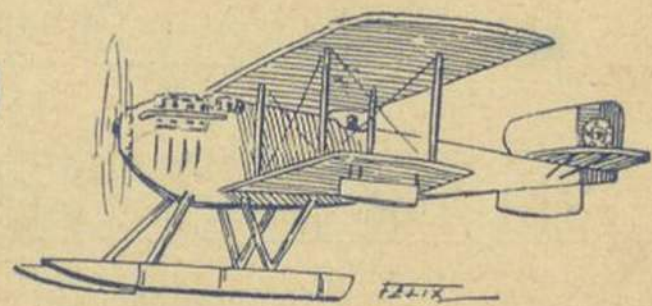
## Linhas portuguesas

RAMAL DE LAGES — Acompanhado pelo Sr. Governador Civil de Faro, avistou-se com o Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações uma Comissão do Município de Lages pedindo para que seja efectuada a construção do caminho de ferro de Lages a Aljezur, obra de reconhecida utilidade pública, que se encontra já projectada e estudada.





# aviacão



## COMO A AVIAÇÃO AJUDA A ERGUER UMA CIDADE

**N**O local onde recentemente se descobriram as minas de ouro, na Ilha de Nova Guiné, acaba de surgir uma nova cidade, uma cidade mágica que deve a sua existência exclusivamente à aviação. Todo o material, desde o cimento até às guarnições e instalações das casas, desde as máquinas e todos os objectos e coisas necessárias até o whisky, foram transportados por aviões alemães da fábrica Junkers. O avião representou pela primeira vez um papel importante na construção de uma cidade.

A linha aerea colonial inglesa para a ilha de Nova Guiné, que também faz carreira no interior da ilha, é hoje particularmente importante. Desde a grande guerra a metade desta colossal ilha pertence à Inglaterra e a outra metade à Holanda.

Até 1927 a Nova Guiné inglesa não tinha grande importância, mas naquele ano descobriram-se grandes minas de ouro no districto de Wau, perto da aldeia dos indígenas Bulalo, e daí para cá o progresso tem sido constante.

As minas acham-se no interior da ilha, a cerca de 40 milhas do mar (Golfo Huon) Mato Virgem, cerrado e tropical, altas serras e numerosos rios caudalosos impossibilitam quasi a entrada no districto de ouro de Bulalo. A pé gastam-se semanas para, com as maiores fadigas, chegar às minas. A construção de um caminho de ferro seria dispendioso de mais. Verificou-se que só o avião seria capaz de estabelecer a comunicação da cidade com aquela invia região.

Fundou-se assim a Sociedade de Aviação "Guinea-Airways Ltd." que faz o tráfego entre o districto de ouro de Bulalo e a costa do mar. Nos primeiros anos fizeram a carreira aerea, aviões ingleses e americanos de construção de madeira, mas estes não tinham a resistência necessária para esse serviço. O clima tropical corroeulhes a madeira. Experimentaram-se então aviões da fábrica alemã Junkers, cujo resultado foi maravilhoso. As máquinas Junkers resistiram muito bem ao clima tropical e adaptaram-se perfeitamente às manobras de desembarque e da partida, muito difíceis no Mato Virgem. Com três aviões Junkers começou há pouco tempo na Nova Guiné a obra gigantesca de colonizar a povoação de Bulalo, completamente isolada do mundo com as suas valiosas minas de ouro.

Dentro de um ano e meio as três máquinas Junkers realizaram no sertão de Nova Guiné uma obra única no seu género. Uma cidade completa deve a sua existência àqueles três aviões.

Cimento, tijolos, pedras ferramentas, máquinas auxiliares, instalações eléctricas, caixas com prégos, parafusos e ganchos, foram transportados numa distância de 40 milhas sobre o Mato Virgem e as montanhas até à povoação de Bulalo.

A construção de casas, edifícios com laboratórios e oficinas para a extracção de ouro fazem imensos progressos.

O ponto culminante dos trabalhos dos três aviões foi o transporte aereo de todas as peças, acessório e máquinas para uma obra hidráulica destinada a fornecer força eléctrica. Esta obra hidráulica de uma tensão de 4.000 kilowatts, dá perfeitamente para o consumo actual da nova cidade.

Todos os motores para rebocar caminhões, máquinas a vapor, serrarias mecânicas e fornos de fundição, desarmados, também foram transportados por via aerea para Bulalo, onde foram montados.

As autoridades coloniais de Nova Guiné publicaram há pouco uma estatística da qual conta o trabalho efectuado por estes três aviões. Um deles fez em 458 vôos para Bulalo, o outro 462 e o terceiro transportou em 287 vôos 900 toneladas de mercadorias. Os três aviões juntos transportaram 4.000 toneladas de máquinas e seus acessórios do mar até àquele ponto distante da ilha. É necessário considerar que as condições e circunstâncias de Nova Guiné são muito desfavoráveis para os aviadores. Os terrenos são pequenos e muitas vezes pantanosos e cobertos de arbustos e matagais. Quasi todos os dias é preciso roçá-los.

Além disso a assistência indígena é deficiente e restringe-se à cidade que hoje conta cerca de 2.000 brancos, Bulalo é uma cidade moderna e dispõe de conforto, se bem que as minas não tenham dado por enquanto o resultado que se esperava, mas é de prevêr que Bulalo, cidade que nasceu magicamente graças à aviação, tenha em breve uma grande importância económica na vida da ilha.



## QUESTÕES ECONÓMICAS E SOCIAIS

# A ANORMALIDADE INDIVIDUAL REFLECTIRÁ

## O ESTADO CONTEMPORANEO?

### AINDA LANDRÚ—UM POUCO DE PSICOLOGIA

Por PALMA DE VILHENA

**O**S séculos vão decorrendo, passando-se duns para os outros, em constantes transformações que a humanidade aproveita ou deplora, para seu bem, ou para seu mal.

Nêsse constante *roulement* do despotismo para a anarquia e desta para o despotismo, não cessa, porém, de revelar-se a psicologia do homem, tornando visíveis tôdas as suas tendências natas e tôdas as modificações nela exercidas pela constante e poderosa acção das influências exteriores. Na sua mais rudimentar simplicidade, julga-se a vida do ente, racional ou irracional, como dirigida, exclusivamente, para a redução das penas ou dores e acréscimo possível dos prazeres e bem estar. Como *Helvetius*, *Hobbes* e *Lamberte* e outros filósofos, a acção do homem parece mais limitar-se ao impulso dado pelo interesse, do que pelo sentimento do dever, da moralidade e da virtude.

Sem pretendermos discutir as afirmações das duas escolas filosóficas, a sensualista e a espiritualista, não deixamos de basear, nas verdades que ambas elas encerram, as simples e rápidas considerações que nos são sugeridas por essa figura singular a que se chamou LANDRÚ.

Landrú não foi bem o *Barba Azul* dos tempos idos. Se, como êste, representa um criminoso célebre, cujo procedimento, no decorrer do respectivo processo, tanto aguçou a curiosidade pública, Landrú foi não só o *rèclame*, cujo nome na parangona maior de que as tipografias dispõem, chamou os curiosos da criminologia imoral e escandalosa, que, uma ou outra vez, se intercala no decorrer da vida normal dos povos mais civilizados, mas ainda representa o mais aproximado *fac-simile do mistério* que caracteriza a época actual.

Se a heroicidade pode ser representada por uma figura máscula, indiferente à ameaça da pena última e relutante para dizer a verdade, Landru não poderá classificar-se como um herói? Se a abnegação e paciência reveladas, se o cúmulo do interesse em encobrir fraquezas e escândalos alheios, são realmente verdadeiros, se a inocência afirmada existiu, Landrú deveria ser antes considerado como um mártir?

Se, por fim, absolutamente provada está a existência

dos crimes atribuídos e praticados por Landrú, e as suas negativas persistirem até à execução da pena de morte, tratar-se-ia dum cínico ou dum louco, cujo estado patológico, definido, possa ser pelas autoridades da especialidade?

Seja como fôr, Landrú, para nós, representa mais um factor demonstrativo da psicologia humana, levada ao superlativo das formas características do mistério, em que o sentimento dirige a acção destruidora e egoista do braço que opéra, sob o potente império das influências exteriores. Landrú é mais um executante do que um ser cuja volição derivasse apenas dos seus instintos naturais. E não são assim também as colectividades na sua acção social, de moralidade e de virtude, ou de perversão e descalabro?

A preparação do *meio*, se não é tudo na organização da vida do homem, é preponderante na direcção dos seus destinos.

A preparação profissional, guiada pelos mais sãos princípios do direito de justiça e de humanidade, não deixa malhas caídas nessa grande rede que envolve toda a actividade produtiva, por onde passem a desorientação e o crime. Preparemos, pois, o meio em que temos que trabalhar e viver.

Façam-se, pela imprensa e por de todos os demais elementos de propaganda e vulgarização, conhecer à população portuguesa, a melhor forma de organização social, que adaptável seja às condições produtivas da sua agricultura, da sua indústria e do seu comércio. Mostrem-se-lhe tôdas as verdades económicas e morais, arreigando-lhe no espírito a convicção de que só poderá viver pelo trabalho útil e insistente, que largamente desenvolva a produção do que precisamos para nosso consumo e para troca do que não podemos produzir.

E, então, teremos as mais sólidas e seguras bases em que assenta toda a obra de transformação que precisamos realizar, para que, favoravelmente, sejam resolvidas as tremendas crises em que nos temos achado envolvidos. Aí, o problema agrícola tem o principal relevo e a mais subida importância.

É êsse o caminho que mais bem traçado julgamos para salvar a nação portuguesa.





*Os condecorados da Companhia do Vale do Vouga com mais de 25 anos de serviço*

## NO I CONGRESSO REGIONAL FERROVIÁRIO REALISADO EM VIZEU

FORAM TRATADOS VARIOS PROBLEMAS, COM ELEVAÇÃO,  
DE ALTO INTERESSE PARA A BEIRA  
A GRANDE ATIVIDADE INDUSTRIAL DA REGIÃO DO VALE DO VOUGA  
E OUTRAS NOTAS DE REPORTAGEM

**D**EFINAMOS o conceito geral dos congressos entre as camadas pouco afeitas a penetrar a essência dos factos: — laboração de teses complexas que, por via de regra, ficam no domínio das excelentes abstracções; uns tantos banquetes succulentos condimentados de eloquência esbarrondante; algumas digressões para compensar o consumo de energias.

Como já algures dissemos, adregaria vária gente de rir-se, pelo inveterado espírito de contradição, deante do programa do I Congresso Regional Ferroviário, precisamente porque em matéria da arte de falar o texto era precário. Ficavam, portanto, os agapes sápidos e as excursões de estilo burguês.

Ora, em verdade, todos ou quasi todos os congressos são laboratórios de ideias e fórmulas serenas

de civilização, elementos criadores e propulsores de princípios e aspirações colectivas, que se traduzem por palavras para, mais próxima ou remotamente, tomarem o roteiro da realisação em factos.

O Congresso Ferro-viário a que vimos de assistir teve características opostas: propaganda pelo facto para elucidar pensamentos, para justificar aspirações de um grande alcance nacional.

O que pretendeu, mais concretamente, realisar a Companhia do Vale do Vouga, tomando o pretexto do 25.º aniversário da sua inauguração?

Pôr em vibração, deante dos nossos olhos, a fecundidade opulenta da maravilhosa região sobre que correm seus trens, o esforço heróico do seu trabalho — o tanto que mingua para mais dilatada riqueza, inerte por carência de comunicações ferro-viárias.



Acorreram ansiadamente ao seu apêlo todas as terras que vão de Espinho a Vizeu, de Vizeu á serra Herminia, das altas colmeias de trabalho serrenho ao litoral, onde o mar abre de suas entranhas magnânimas o pão da vida, — não raro com trágicos sacrificios dos que teem de vencer a brutalidade da sua dinâmica e a negligência dos homens, nos elementos facultativos da sua exploração.

O Congresso, assim, não foi restritamente da Companhia do Vale do Vouga — foi o Congresso amplo e expressivo de toda a região, guiado pela mais alta política regionalista de trabalho, no múltiplo aspecto comercial, industrial e turístico.

Seguimos terras  
fóra, pascendo nos-  
sos olhos com de-  
leite nas belêas  
estonteantes dessa  
região edénica, que  
não teme confron-  
tos com os mais  
celebrados recan-  
tos do mundo.

Espinho, a praia heráldica, Vila da Feira, S. João da Madeira, Oliveira d'Azemeis, Albergaria, Sarnacial, Vouzela, cujos encantos o sol daquela hora celebrava apoteóticamente; Gouveia, sentinela de trabalho com soberbia de condôr senhorial, a Estrela, em cuja imensidade branca nos quedámos numa fugaz abstracção, vivendo nalguns minutos o mistério do silencio. Viseu a terra metropolitana, opulenta e fidalga.

Em quasi todas essas terras pudemos vêr exposições curiosissimas organisadas vertiginosamente, documentários bisarros de um labor extraordinário, onde, por vezes um sôpro de arte espontanea, popular, ou de arte estilizada admiravelmente com vincada expressão provincial, nos compensou da monotonia de certa arte em série que nos grandes centros cança os nossos sentidos.

E ali, por aquellas terras, ribeirinhos, que o Vouga, humedece e fecunda, e nos combros sedentos que exigem maior esforço ao pobre trabalhador, a agricultura onde os famosos vinhos teem logar prove-niente.

Finalmente Aveiro, a sua ria, as suas barras, a historia trágica dos lavradores das aguas, onde se ope-

ram afanosamente condições de trabalho seguro, promessa certa de um futuro de propriedades.

Onde quer que se produziu um discurso, a través desta peripetiação «suígenes», a síntese era contínua: — Os Caminhos de Ferro do Vale do Vouga teem prestado áqueles povos rasgados meios de desenvolvimento.

Toda, ou quasi toda a actividade documentada, — ouvimos incessantemente — tomou relevo, extensão, grandesa, pouco menos que subitamente, após a construção das linhas daquela modelar empresa.

Mas satisfaz a sua quilometragem á necessária expansão para que se tende?

Evidentemente  
que não.

Reclamam-se novas direcções ferro-viárias que abarquem todos os principais centros de trabalhos e que levem a circulação dos seus produtos onde eles possam ter consumo.

Os futuros portos de comércio e pesca de Aveiro só terão plena eficiência quando uma larga rede de comunicações fixar ali a confluência da actividade regional, agora grande mas muito maior depois.

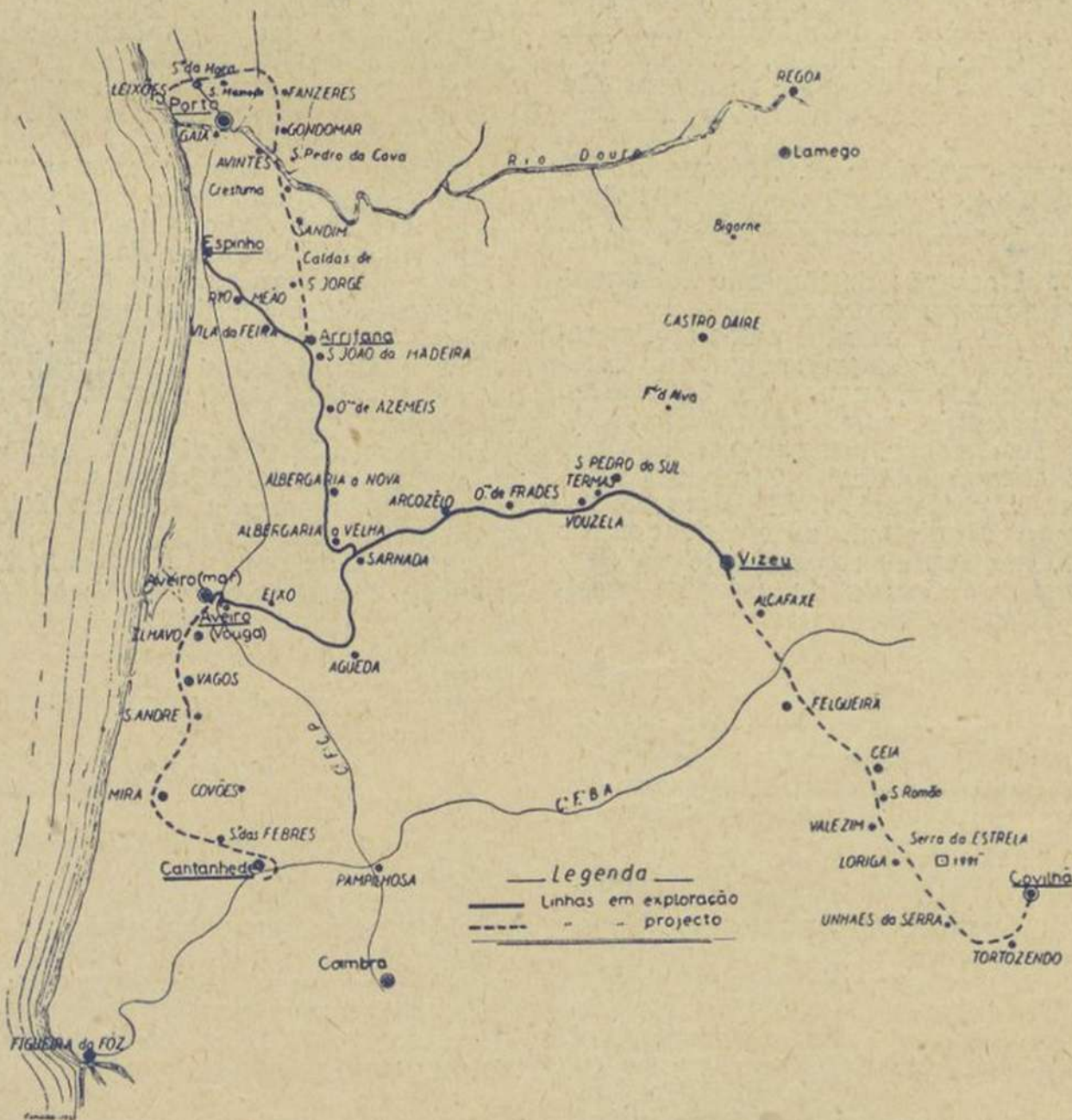
Outros problemas foram visados neste congresso que reputamos interessantissimo. O turismo, que tanto domina a atenção de todos os Estados, todos os interesses nacionais, não é despreciando.

Extensa área de uma beleza impressionante, dentro da qual o aspecto monumental e histórico, os museus, relicários magníficos, todo um conjunto de circunstâncias que provocam curiosidade e encantamento, podem ser, e serão certamente, fonte de riqueza apreciável quando o turista encontrar a maior facilidade de visitá-la.

A época do turismo só ao alcance dos Moloks de ocio, passou. O progresso bateu o privilegio.

O povo sentiu-se no direito de viver o prazer espiritual das excursões, de conhecer o seu país, de gosar sofregamente a sua paisagem e a sua arte.

O caminho de ferro ajusta-se á sua economia e aos seus desejos. Por tal e tanto, todas as populações



*Réde do Vale do Vouga e extensões estudadas*



reclamam estradas ferreas. Aqui temos, sinteticamente, qual foi a penalidade do I Congresso Regional de Caminhos de Ferro, delineado e executado com superior intelligencia.

\* \* \*

Parte dos convidados ao 1.º Congresso Regional Ferroviário partiram no «rapido» do Porto, na tarde de 9 preterito.

Nesse comboio vieram os Srs. Raul da Costa Couvreur, secretario geral do Ministério das Obras Publicas e Comunicações, que representava o titular daquela pasta e que se fazia acompanhar do sr. Coelho Fagulha, secretario daquele Ministro; o sr. Cancela de Abreu, chefe de gabinete do sr. Ministro do Comercio, que representava aquele Ministro; engenheiro Fernando de Sousa; capitão de engenharia Fernando Amado, Director dos Caminhos de Ferro da Beira Alta; Fernando Correia de Pinho, Custódio das Neves, dr. Damas Mora, Carlos de Ornelas, representante da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e muitos outros congressistas.

De Aveiro veio no mesmo comboio o sr. Governador Civil do Distrito, sr. Major Gaspar Ferreira e o sr. dr. Querubim Guimarães, representante da Comissão Distrital da U. N. e Arnaldo Ribeiro.

A chegada do comboio à estação de Espinho foi anunciada com salvas de morteiros e foguetes.

À chegada a Espinho, eram aguardados pelos srs. engenheiro Ferreira de Lima, administrador Delegado da Companhia e organizador do Congresso, engenheiro Constatino de Lima, Director da Companhia, engenheiro Ferreira de Almeida, Director da Exploração, engenheiro Ricardo Gaioso, chefe de via e obras, engenheiro Malheiro, chefe de tracção, Eurico Pousada, secretario da Exploração, representantes da Camara Municipal, administrador do Conselho, dr. Antonio Maria Pinho, comandante da Carreira de Tiro, comandante do Campo de Aviação, presidente da Comissão de Turismo, industriais, comerciantes, etc.

Alguns congressistas dirigiram-se para o Casino Espinho-Praia.

Houve algumas indignações por não aparecer quem elucidasse os congressistas do que havia a fazer, mas, em breve apareceu um cavalheiro alto, forte, de bigodes fartos, que logo livrou a sua responsabilidade «que não podia conhecer os congressistas por estes não trazerem no respectivo lugar a etiqueta enviada com antecedencia».

Realmente começamos a «perder aos pontos» apesar de em geral, não gostarmos de nos dar por vencidos.

No cinema Espinho-Praia vimos a exposição que consta de conservas, moveis artisticos, louça de ferro esmaltada, aluminio, fosforos, botões, maquinismos, caixotaria, cortiça, brinquedos, celuloide, tapetes, resinas, vassouras, ceramica, peles e guarda-soes, marmores, esculturas, etc.

Os congressistas foram depois recebidos no Casino que, sob a direcção dos srs. Armando Arnaldo Crespo e Julio Rezende atingiu o nivel dos melhores da Europa, mobiliado e decorado ricamente pela casa Venancio Nascimento, da Rua do Bonjardim, do Porto.

Iniciou-se o «Porto de Honra», abrindo a serie de discursos o sr. dr. Antonio Pinho, vice-presidente da Camara de Espinho que se congratulou com o facto da Companhia

dos Caminhos de Ferro do Vale de Vouga ter escolhido a Vila de Espinho para inicio do Congresso e portanto, em nome da população desta vila agradecia reconhecida mente.

Espinho, disse, deve estes beneficios á Companhia, porque da inauguração das suas linhas correspondeu uma era de progresso economico, social e até moral.

A exposição, agora inaugurada, marca uma etape de regionalismo.

Fez por ultimo votos para que as bodas de ouro congreguem na região os elementos notaveis do Paiz.

Depois o illustre engenheiro sr. Francisco de Lima, administrador Delegado do Vale do Vouga, recordou a inauguração do troço Espinho-Oliveira de Azemeis, velha aspiração.

Encareceu a acção dos que colaboraram em tão importante melhoramento.

Falou em seguida o sr. engenheiro Fernando de Sousa, nosso director, como decano ferroviario e jornalista, que fez a historia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga desde o seu inicio.

Ratificou as palavras dos oradores antecedentes quanto aos altos serviços prestados pela Companhia do Vale do Vouga á região.

Continuando, disse que nas suas varias funções officiais havia visitado em tempo a vila de Espinho, mas que estava longe de supor que o seu progresso houvesse atingido o nivel que acaba de verificar. A velha vila outrora condenada a ser devorada pelo mar, devido ás suas modificações ferroviarias entrou em plena civilização de trabalho.

Por ultimo falou o sr. engenheiro Raul Couvreur que se associou ás manifestações, e o sr. engenheiro Cancela de Abreu.

No Casino hove baile em honra dos congressistas que se prolongou até madrugada.

A hospedagem em Espinho foi gentilmente oferecida pela Camara Municipal.

A manhã de domingo, linda manhã de sol, deixámos a Estação de Espinho-Praia, para começar a bela jornada do Vale do Vouga. E ás 7,45 os congressistas deixaram Espinho e seguiram em comboio especial em direcção a Vizeu.

Ouvem-se estralejar os primeiros foguetes.

## VILA DA FEIRA

Encimada pelo seu histórico Castelo ali se contemplou um panorama encantador e cheio de beleza.

Os foguetes não cessavam. A estação do Caminho de Ferro estava toda engalanada.

Uma banda dos bombeiros com o seu estandarte e uma secção fazem a guarda de honra e um orfeon dirigido pelo maestro Antonio Martins executou, com galhardia, o hino do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, letra e musica do dr. Aguiar Cardoso:

I

Desde a beiramar á Serra,  
Galgando vales e montes  
E rios por lindas pontes,  
Correndo de terra em terra,  
Sem descanso noite e dia,  
Espalhas por toda a parte  
Industria, comercio e arte,  
Vida, fortuna, alegria.

II

Gentil caminho de ferro  
Do Val do Vouga famoso  
Caminho sempre frondoso  
Onde canta o cuco e o melro  
Nós te cantamos tambem  
Um hino de gratidão  
Dos povos da região,  
Reconhecendo seu bem.

III

Que uma ventura ideal  
Doire a vida desta Empresa  
Tão bela, tão portuguesa,  
Por honra de Portugal!  
E a familia ferroviaria  
Do Val do Vouga mantenha  
A união como senha,  
Com seus chefes solidaria.

As autoridades da terra receberam os visitantes que se dirigiram á exposição e que rapidamente passam uma vista de olhos aos objectos expostos.

A exposição é um documentario das possibilidades industriais da Feira e de todas as suas modalidades desde



ESPINHO—Abertura da Exposição, no Salão Cinéma Espinho Praia





VILA DA FEIRA — Os Congressistas á saída do Castelo da Feira, outrora denominado Castelo de Santa Maria

as ferragens, rolhas, sabões, cortiças, lacticínios, tapetes e papelaria até aos tradicionais caladinhos e fogaceiras, queijos e doces de ovos.

Os «auto-cars» conduzem-nos ao Castelo e um grupo prefere ir a pé acompanhando a banda dos bombeiros que tomou uma marcha de «40 á hora». Ali se recordou remotos tempos de Lencóbria, anteriores á conquista.

Uma visita rápida foi feita ao precioso monumento que a Camara local protege religiosamente e o sr. dr. Belchior da Costa serve de «cicerone», explicando aos congressistas pormenores bastantes curiosos do monumento histórico.

Sob a aboboda da grande torre quadrangular foi improvisado um «Porto de Honra» aos representantes dos srs. Ministros das Obras Publicas e do Comercio e trocaram-se os primeiros brindes do precurso. Estavam presentes os srs. dr. Gaspar Moreira, presidente da Camara, dr. Belchior da Costa, vice-presidente, Alcides da Silva Machado, da Comissão de Iniciativa «Amigos da Feira» e outras pessoas gradas da vila.

O sr. Presidente da Camara Municipal chamou a atenção do Governo para as justas reclamações do Concelho, que constituem base fundamental do seu progresso.

O sr. engenheiro Francisco de Lima, administrador Delegado do C. F. do Vale do Vouga e o iniciador do 1.º Congresso Regional Ferroviario, fez o elogio histórico de Vila da Feira e da sua gente fidalga, citando a nobilissima familia dos Pereiras. Referindo-se ao valor do Concelho, sob o ponto de vista agricola e industrial, salientou as suas industrias, não esquecendo os seus caracteristicos doces regionais. O sr. engenheiro Raul Cuvreur, representante do sr. Ministro das Obras Publicas e Comunicações, afirmou a boa e firme vontade do Governo em contribuir, como tem feito, para o progresso do Paiz, através do progresso das suas regiões.

O sr. engenheiro Cancela de Abreu agradece, em nome do Ministro do Comercio e Industria, as saudações que lhe foram dispensadas. E, por ultimo, o sr. dr. Aguiar Cardoso, que tem posto a sua inteligencia e a sua cultura ao serviço da causa regionalista de Vila da Feira, lembrou a conveniencia da criação de uma zona de defeza para o heroico Castelo.

O horario, o protocolo obrigam-nos a apressar a visita. Deixamos a Vila da Feira. E o mesmo entusiasmo da recepção repete-se na despedida. Foguetes, caras alegres, musica e povo começa a cantar o hino do Caminho de Ferro do Vale do Vouga.

Despedida alegre e uma marcha violenta conduz os congressistas a

### S, JOÃO DA MADEIRA

Terra com um desenvolvimento de população grande, e um centro industrial importante, possuindo numerosas fabricas e bons edificios.

Queima de foguetes é continuo e os acordes festivos das bandas de musica locais dão uma grande alma á gente do povo que em aclamações se manifesta constantemente.

Na estação aguardam os congressistas alem das autoridades locais, os Bombeiros Voluntarios, Associação dos Operarios Chapeleiros, Clubs Desportivos e muito povo.

Acompanhados de varias entidades e da filharmonica os congressistas dirigem-se para o edificio dos Paços do Con-

celho, onde se demoraram a admirar as exposições regional e colonial, que ocupavam varias salas, sendo esta organizada pela Agencia Geral das Colonias.

Os produtos expostos, em grande abundancia, constavam de madeiras trabalhadas, tapetes, calçado, chapéus, maquinas agricolas, fitas para chapéus, etc. Todos estes artigos, sobretudo os da industria de tapeçaria, chapclaria e o calçado, tinham uma excelente apresentação.

Seguidamente os congressistas visitaram, com grande interesse a exposição, para a qual tiveram palavras de verdadeira admiração.

Nos Paços do Concelho foi-lhes oferecido um «Porto de Honra», pretexto para troca de brindes.

O sr. Antonio Henriques, presidente da Camara e Administrador do Concelho sr. José Antonio das Neves, saudando os visitantes, felicitaram a Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, por se terem cumprido 25 anos da sua existencia.

O sr. engenheiro Francisco de Lima, depois de agradecer as referencias que lhe fizeram, diz:

«Ao inaugurar esta exposição do maior centro industrial da linha do Vale do Vouga ao contemplar os numerosos e diversos artigos da sua multipla actividade, desde os da sua grande industria chapeleira, de calçado, da sua perfeitissima industria de fundição, rivalizando hoje com a do estrangeiro necessario vos é dizer que representam um esforço de menos de 20 anos, quasi completamente conseguido, sabe Deus ás vezes, com que enormes dificuldades, pelo esforço individual dos seus filhos.

S. João da Madeira é uma revelação do esforço tenaz, continuo, persistente; é uma alta lição de civismo, de patriotismo, a admirar, a encorajar! Nela apareceram, se revelaram verdadeiros chefes de industria, como Antonio Henriques, A. J. Oliveira e tantos outros!

E nele tambem se verifica a larga e decidida influencia que teve o caminho de ferro, no rápido desenvolvimento industrial e economico da região.

Ao lado desta imponente manifestação da industria local, contemplareis tambem uma pequena exposição colonial, sugestão feliz e prática do ilustre Agente Geral das Colonias, e meu particular amigo coronel Lencastre, a quem a valorisação e propaganda do nosso vasto Imperio Colonial deve assinalados e relevantes serviços e a quem o ilustre Ministro das Colonias, autor desse gigantesco plano de reconstituição e revalorisação da nossa obra colonial, deu todo o seu apoio.

Neste pequeno recinto vereis, portanto, os artigos coloniais, que mais directamente interessam á industria local, que por ela podem e devem ser aproveitados. É um traço de união feliz entre o nosso Portugal e o seu vasto Imperio Ultramarino, feito com tanto heroismo com tanta bravura, com tanto generoso sangue portuguez prolongamento bendito da Mãe Patria. E neste momento, nesta hora difícil que passa, mais que anuncia, é necessario «afirmar» que «Portugal é um grande povo colonizador», que tem uma riqueza que pode e tem sabido valorizar, como terceira nação colonial que se orgulha de ser.

Segundo um grande francez, espirito superior que tivemos a honra de conhecer, Liautey, admirador sincero e entusiasta da nossa obra de Alem-Mar, «Portugal é o povo que soube colonisar, melhor soube compreender o indigena»—frases lapidares que deveriam ser gravadas em todas as escolas, postulado que nunca deveriamos esquecer, que deve estar sempre presente na nossa mente!!



VILA DA FEIRA — O orfeon cantando o hino do Vale do Vouga



A vós, nobre e grande Imprensa portuguesa, que tendes uma elevada e patriótica missão, ousa pedir-vos que ide simplesmente dizer o que viste:

Um povo laborioso, humilde, trabalhador nem sempre ganhando o que precisa, uma industria progressiva, «genuinamente portuguesa» que precisa de ser conhecida, acalentada, acarinhada, pelo consumidor português, protegida pelo Estado «Aquem e Alem Mar em Africa».

E, finalmente, uma modesta linha ferrea regional cujo lema é «Bem Servir», que dedicada, devotadamente, tem procurado contribuir para este alto fim patriótico.

E ao terminar estas minhas modestas palavras permitam ex-mos representantes dos srs. Ministros que vos apresente o nosso agradecimento muito sincero.

E terminarei pedindo que me acompanhe numa calorosa saudação ao povo operario de S. João da Madeira e aos seus illustres chefes de industria.

—Vivam os Ex-mos Senhores Ministros das Obras Publicas e Comercio.

—Viva o povo operario de S. João da Madeira!

—Vivam os seus industriais!»

Falou a seguir o sr. tenente coronel Lencastre, agente geral das Colonias, que referindo-se ás demonstrações de vitalidade de Viseu e Aveiro focou o que se havia passado quando da inauguração do caminho de ferro de Casa Blanca a Rabat e para cuja cerimonia o marechal Lyautey então presidente geral de Marrocos fizera convites.

E acrescentou:

—«Anunciava-se um grande discurso; as autoridades, os europeus e indigenas cobriam a «gare» e os cais; um pequeno comboio adornado com bandeiras apitava alegre e festivamente. O marechal era esperado com ansiedade; chega finalmente e diz:—Senhores: nós em Africa temos o habito de substituir as frases por acções. Convidai-vos para inaugurar um caminho de ferro. Tomai os vossos lugares, e o chefe que dê o sinal de partida. O comboio rompeu a sua marcha, estava inaugurado.

«Foi este facto que me recordou quando reuni alguns numeros que julguei necessarios para elucidar esta simples exposição de produtos, onde seria descabido um grande discurso com mais frases do que produtos aqui estão expostos.

«Portugal é um país colonial onde a maioria dos portugueses mal conhecem as colonias. E' na provincia, principalmente que a propaganda deve ter maior intensidade, é ali, que ela será mais util—disse-o na conferencia que realizei na Sociedade de Geografia de Lisboa, quando em 1929, regressei da Exposição de Sevilha.

«Hoje, ainda dentro dessa ideia, aqui me encontro.

«Dentro das valiosas directivas de S. Ex.<sup>a</sup> o ministro das Colonias, dr. Armindo Monteiro, cuja inteligente orientação, substituiu direcções isoladas e incertas, por uma politica unitaria do Imperio, a Agencia Geral das Colonias realizou na Exposição Industrial de Lisboa e na Semana Portuguesa de Vigo uma secção colonial.

«Até aqui viemos, com pouco, bem sei, mas é a primeira vez que numa exposição regional, aparecem produtos das nossas colonias africanas, lançada fica a semente e numa região tão fertil como é a servida pelo Caminho de Ferro de Vale de Vouga, até hoje realiza o seu Congresso, é de esperar que ela germine.

Continuando, entre o maior interesse da assistencia:

«A Africa está politica e economicamente na dependencia da Europa (aplausos). Politicamente porque o seu vastissimo territorio se encontra dividido entre seis nações europeias e nos países independentes que ali existem é decisiva tambem essa influencia.

Mas apesar disso para um total de 102.569.500 indigenas de cor, existem ali 4.743.719 brancos, um pouco mais de 3 %; esta desproporção e os resultados obtidos mostram o valor do esforço dispendido.

E após uma pausa:

—«Ha que continuar. Angola á sua parte com 1.235.000 quilometros quadrados para um total de 2.479.500 indigenas tem 32.500 brancos; Moçambique com 771.133 quilometros quadrados para um total de 3.502.000 tem 18.000 brancos.

A superficie de Africa com 29.210.000 quilometros quadrados tem 143 milhões de habitantes o que dá uma média de 5 habitantes por quilometro quadrado.

«A Europa tem uma densidade de população de 65 homens por quilometro quadrado e a sua população aumenta como mostram os seguintes numeros:

«Em 1800 existiam 188 milhões de seres humanos na Europa e este numero elevando-se persistentemente, atinge em 1930 a cifra de 526 milhões, isto apesar da imigração lhe tirar desde 1830 até nossos dias 30 milhões e a guerra á sua parte 10 milhões.

«Portugal medindo 93.000 quilometros quadrados com uma população de 6.345.000 habitantes tem uma densidade de 68 homens por quilometro quadrado.

«De Portugal país de Colonias de povoamento, emigram para o Brasil desde 1920 até 1928—1.404.307 individuos.

«Mas o Brasil e outros países de imigração vão fechando as suas portas.

E acentuou o orador:

«Está-se apertado na Europa, mas ha espaço em Africa onde a densidade de população é de 5 homens por quilometro quadrado e o espaço é um bom conselheiro do homem, é um descongestionante de rivalidades e invejas criando a iniciativa e dando a liberdade de acção.

«Porem o capital e a inteligencia devem preceder a imigração e quando digo a inteligencia não a queiramos encontrar somente nas leis pois não são elas o unico remedio para os males que nos afligem.

«Um dos problemas mais importantes, já o disse, é o de distribuição de actividades entre a Metropole e o Ultramar. Este será como diz o illustre ministro das Colonias, sr. dr. Armindo Monteiro, como que um prolongamento e um elemento essencial de economia nacional.

«Pelo curto prazo de organização que fez desta iniciativa quasi improvisação não foi possivel trazer aqui alguns graficos elucidativos que figuram na Exposição Industrial de Lisboa. Citarei alguns numeros desses graficos postos em demonstrações tão claras que segundo uma frase do sr. Presidente do Ministerio, dr. Oliveira Salazar—até os analfabetos compreendiam.

Portugal em 1931 importou 323.694 contos de artigos, que as colonias lhe podem fornecer. De 1926 a 1930 consumiu a Metropole 155.777 nacionais e 38.546 estrangeiras apesar das colonias terem nesse periodo produzido um total de 549.620 toneladas.

No mesmo periodo consumiram-se em Portugal 84.017 toneladas de algodão, nacionais, 4.327; estrangeiras, 79.690, e as colonias produziram 11.741 toneladas.

«De açúcar consumiram-se 376.912 toneladas, 261.078 nacionais mas ainda 115.834 estrangeiras e Angola e Moçambique produziram 386.149.

«De café gastámos 21.305 toneladas sendo nacionais 14.280 e estrangeiras, 7.025; as colonias produziram 59.833 toneladas.

E com energia:

«E em todo esse café que consumimos, que enorme percentagem de chicoria e outros produtos inertes e até produçoes com que se lotam o café—tirando-lhe as vitaminas que fazem dessa bebida em estimulante sadio que o nosso povo trabalhador devia consumir em quantidade.

Pequena pausa—a pausa do grande silêncio que é de ouro.

O sr. Tenente Coronel Lencastre prosseguindo:

«Por isso Portugal podia vender café de Cazengo puro a um preço acessivel aos mais pobres mas vende-se-lhes caro esse produto, lotado sem valor algum como estimulante e tonico.

«Quanto ao tabaco fumaram-se 14.126 toneladas; nacionais 1.405 e estrangeiras, 12.721 toneladas, mas quanto desse tabaco estrangeiro, fumado como Virginia, não é de Moçambique!

«Não consumindo, pois, a totalidade que as colonias produzem poderemos negar-lhe o direito de que elas o aproveitem e evoluçionem?

«Angola e Moçambique são provincias do Imperio como o Minho ou Algarve e é assim que têm de ser olhadas por todos os portugueses. As industrias que hoje existem nas colonias, mais importantes, são os tabacos, conservas, açúcar e sabões.

«Existem hoje nas colonias 24 fabricas de tabacos que produziram nos 3 ultimos anos 3.393.183 quilos e empregaram 1.800 pessoas; 5 fabricas de conservas de peixe que produziram 100.833 toneladas nos ultimos 3 anos e empregaram 40.874 pessoas; 15 fabricas de açúcar que produziram 292.051 toneladas e empregaram 2.000 pessoas; 20 fabricas de sabão e derivados de oleaginosas que produziram 29.203 toneladas, empregando 650 pessoas.

«Prolonguemos algumas das industrias de materias primas africanas até Angola, até Moçambique antes que outros o façam e para esses então não poderá haver leis proibitivas.

E a terminar:

—E' necessario que o pensamento e a ideia em materia colonial acompanhem a mentalidade europeia, que sobre tão importante assunto hoje já existe, não o fazer será provocar graves prejuizos. Esta é a propaganda que se torna precisa e que é dever da Agencia Geral das Colo-



nias e por isso aqui me encontro a roubá-los estes minutos de precioso tempo de que v. ex.as dispõem para apreciar as riquezas desta região que o caminho de ferro do Vale do Vouga vem servindo e valorizando».

A seguir, o sr. engenheiro Cancela de Abreu agradece as saudações feitas ao sr. Ministro do Comercio e Industria e congratula-se pelo facto de se encontrar em S. João da Madeira, capital e emporio da industria nacional. Todas as exposições a que temos assistido, diz, confirmam que os diferentes meios se podem bastar. Mas S. João da Madeira afirma-se mais do que um simples mercado regional, visto que pode abastecer com uma variada industria o paiz inteiro.

O sr. engenheiro Cancela de Abreu terminou saudando o povo de S. João da Madeira, o seu meio industrial e a actividade dos patrões e dos operarios.

### OLIVEIRA DE AZEMEIS

Os congressistas foram entusiasticamente recebidos em Oliveira de Azemeis. Estralejaram imensos foguetes e aguardavam os visitantes a banda de Santiago de Riba-Ul-

Presentes, além de muito povo, o presidente da Camara sr. Alfredo Andrade, o presidente da União Nacional sr. Dr. Artur Barbosa, o provedor da Misericordia, e Juiz

em os receber. O sr. eng. Francisco de Lima fez o elogio de Oliveira de Azemeis, como centro de turismo e como meio de actividade industrial, dizendo que os importantes melhoramentos que Oliveira de Azemeis possui são devidos ao sr. Alfredo Andrade. Os srs. engs. Couvreur e Cancela de Abreu, em nome dos seus respectivos ministros, saudam o chefe do distrito e Camara Municipal, salientando o valor das exposições regionais que acabam de visitar. O sr. eng. Cancela de Abreu, em fluentes palavras, exalta a região do Vale do Vouga, sob os seus aspectos turisticos, agricola e industrial, pondo em relevo a acção do Governo do Estado Novo, que em Oliveira de Azemeis tem colaboradores da envergadura de Alfredo Andrade. Terminou homenageando a Companhia do Vale do Vouga, na pessoa do seu administrador-delegado, sr. eng. Francisco de Lima, alma deste Congresso ambulante, original, interessante, de grande utilidade pratica, que além doutras vantagens, tem a de mostrar o que é e representam os Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

Concluiu fazendo votos pelo bem da Patria. (Muitas ovações, sendo erguidos «vivas» ao Chefe do Estado, presidente do Ministerio e Governo).

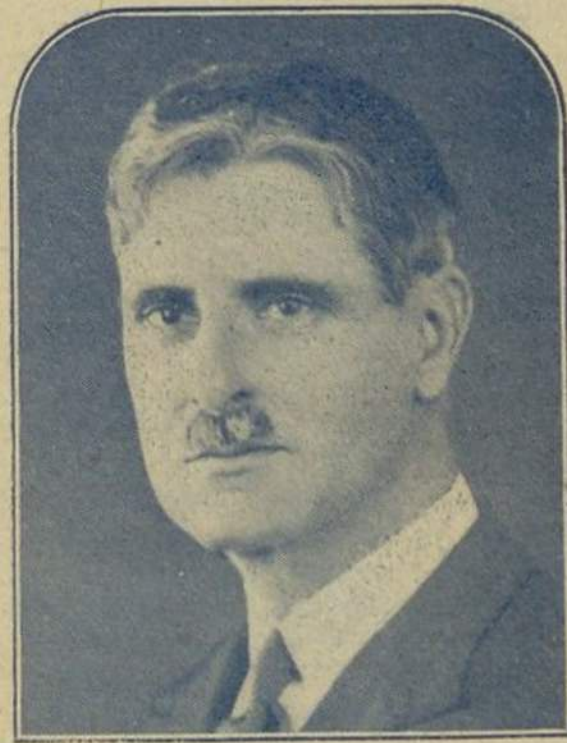
Às 14,45, o comboio especial seguiu em direcção a Albergaria-a-Velha, onde igualmente os congressistas foram entusiasticamente recebidos pelas autoridades, muito povo e banda de musica, e onde foi inaugurada uma



MANOEL A. MARQUES  
Chefe do Serviço de Movimento T. e Fiscalização



FRANCISCO TRISTÃO F. DE ALMEIDA  
Engenheiro Director da Exploração



RICARDO GAIOSO DE PENHA GARCIA  
Engenheiro Chefe do Serviço de Via e Obra

de Direito sr. Dr. Antero Cardoso, o Delegado sr. Dr. Camilo de Sá Couto, Padre Joaquim Ferreira Salgueiro, a Comissão de Melhoramentos de La Sallette, etc.

A exposição industrial, instalada na estação dos Caminhos de Ferro, foi demoradamente visitada, tendo merecido louvores os produtos expostos.

A fabrica de papel do Calma expôs serpentinas e «confettis»; a Escola Commercial e Industrial do Porto, exhibiu tapetes, almofadas, bordados e ferramentas de serralharia; a fabrica de serração e de latoaria de Vale do Cambra, de Almeida e Freitas, expôs caixas de madeira e diversas de folha; a fabrica Centro Vidreiro do Norte de Portugal apresentou vidros lapidados, lisos e pintados; a firma Amadeu & Ivo Terra, de Silves, expôs mantelhas, e Mario Moreira fez um mostruario dos seus calçados.

Salientavam-se os belos trabalhos da Escola Industrial «Comercio do Porto» e os magnificos vidros da fabrica «Boemia», do Centro Vidreiro do Norte de Portugal, que o seu director sr. Augusto de Oliveira Guerra gentilmente nos obsequiou com uma magnifica jarra, trabalho vistoso e completo que reconhecidamente agradecemos.

As ruas da vila encontravam-se vistosamente engalanadas.

No Hotel Grilo foi oferecido pela Camara Municipal um almoço a que presidiu o chefe do distrito, sr. major Gaspar Ferreira, ladeado pelos representantes dos srs. ministros do Comercio e Industria e Obras Publicas e Comunicações, srs. engenheiros Raul Couvreur e Cancela de Abreu.

O presidente da Camara, sr. Alfredo Andrade, brindou pelo Governo, pela Companhia do Vale do Vouga e congressistas, afirmando o regosio de Oliveira de Azemeis

exposição regional agricola e industrial, vendo-se material agricola e vinario, prensas, esmagadoras, artigos de ferragem, fogões, fornos, fogareiros, material sanitario e ceramica de construção. Foram tambem visitadas a Fundição e a Fabrica de Augusto Martins Pereira — estabelecimentos industriais que grandemente valorizam a região do Vale do Vouga e o Paiz.

No deposito da fabrica, um copo de agua foi pretexto para a troca de brindes: falaram os srs. Dr. Hernani Ferreira de Miranda, em nome dos proprietarios, Alberico Henriques de Almeida, secretario da Camara, Saul da Cunha e Silva, director do «Diario de Coimbra» e engenheiro Cancela de Abreu. Entretanto, um copo de famoso vinho verde servia por sua vez de pretexto para interessante observação aos jornalistas-congressistas que iam visitando a vila.

Terminaram os brindes, com o agradecimento do sr. engenheiro Cancela de Abreu.

### SARNADA

Na estação da Sarnada efectuou-se então, a sessão solene para imposição das insignias de bons serviços, prestados durante 25 anos, pelos srs. dr. Augusto de Castro Soares, chefe dos serviços de Saude; Eurico Pousada, chefe dos serviços de secretaria nosso amigo e bom companheiro de viagem; Antonio Marques da Silva, capataz da via; Manuel Calix, chefe de deposito; João Marques Guimarães, chefe de estação, e Simão da Silva, chefe das oficinas.

Foi uma simples, mas tocante homenagem. Presidiu o



sr. engenheiro Couvreur, secretariado pelo governador civil de Aveiro e engenheiro Cancela de Abreu.

O sr. engenheiro Francisco de Lima diz :

«Como nos exercitos ao fazer a chamada dos combatentes, não é sem profunda comoção que, ao fim de 25 anos de bom combate, só podemos alinhar bem poucos sobreviventes.

«Têm também os caminhos de ferro, e quantas vezes, os seus heróis, muitas vezes heróis obscuros, a quem não é dado esse entusiasmo dos combates e a emulação das distinções.

«E' o modesto pessoal de Via, de que depende a primazia, se assim lhe podemos chamar, da segurança da circulação.

«Não tem horas, quanto pior tempo maior tem de ser o seu cuidado, a sua dedicação.

«Têm também as suas «trincheiras» de primeira linha.

«E' o pessoal da Tracção atento aos sinais de que depende a segurança efectiva de tantas vidas que lhe são entregues.

E' o pessoal de Oficinas de quem depende o complexo e cuidadoso cuidado de todo o material circulante e dos delicados mecanismos das suas locomotivas.

«E' o pessoal do Movimento — os chefes das estações, os agulheiros de que um erro de agulha pode ocasionar tantos e tão graves desastres.

E' o pessoal dos Escritorios, chave de todo este complexo mecanismo que é um caminho de ferro.

«E hoje, ex.mos representantes de s. ex.as os Ministros das Obras Publicas e do Comercio, engenheiros distintos, melhor que ninguém podeis aquilatar a intima satisfação o orgulho profissional que esta familia ferroviaria do Vale do Vouga, pessoal que eu estimo apresentar como modelo de honestidade de trabalho e de disciplina, tem ao comemorar os seus 25 anos de trabalho — as suas «Bodas de Prata».

«Modesta linha ferrea regional cujo lema é «Bem Servir» sentimo-nos felizes ao ter a sensação, a impressão que temos contribuido para o desenvolvimento industrial, agricola, comercial e turistico desta região do Vale do Vouga.

«E seja-me licito também, neste dia, referir-me, como é de inteira justiça, aos seus chefes directos, Engenheiro Ferreira de Almeida que já dera provas do seu saber das suas altas qualidades de tecnico e de chefe disciplinador no Minho e Douro e cuja acção no nosso Vale do Vouga tem sido notavel como organizador e de uma dedicação absoluta.

«Engenheiro Gaioso, o engenheiro-chefe de Via e Obras a quem se deve uma melhoria consideravel na refecção e segurança de Via, numa linha difficil e acidentada como é a nossa.

«Engenheiro Malheiro ainda ha pouco entre nós, mas cujas qualidades de trabalho e de saber, que tem afirmado de forma brilhante, desejo também pôr em evidencia.

«E estas mesmas referencias tenho o orgulho, tenho a satisfação de as poder aplicar, de as poder generalizar a todo o nosso pessoal de todas as categorias.

«Ex.mos srs. representantes de s. ex.as os ministros e ex.mos congressistas, meus senhores.

«Nada mais posso acrescentar, que vos repetir que todos nós, pessoal desta modesta linha ferrea regional, sentimo-nos felizes ao recebermos nesta pequena povoação a representação de toda a illustre Imprensa do nosso Portugal.

Penhoradamente vos agradecemos, desejando afirmar-vos que só temos um intuito, um lema «Bem Servir».

«Sentir-nos-emos felizes pondo em pratica, trabalhando: «Tudo pela Região, tudo pela Nação».

«A v. ex.as ex.mos representantes de s. ex.as os ministros das Obras Publicas e Comercio, a v. ex.as illustres congressistas e representantes da grande e nobre Imprensa portuguesa, todo o nosso devotado agradecimento, todo o nosso reconhecimento».

Terminado o discurso do sr. engenheiro Francisco de Lima o sr. engenheiro Couvreur colocou as medalhas aos funcionarios que ha 25 anos, desde 1908 a 1933, trabalham no Vale do Vouga. A assistencia dispensa-lhes uma ovação carinhosa.

Estava anunciada a visita a Vouzela. Mas não foi possível, devido ao adiantado da hora, fazê-la.

Aproximavam-se as 21 horas quando chegamos a Viseu.

Na linda cidade de Viseu os congressistas visitaram, com especial interesse, o Museu Grão Vasco, servindo-

lhes de cicerone o respectivo director, sr. capitão Francisco de Almeida Moreira, que expôs, pormenorizadamente, o valor das obras.

## G O U V E I A

A visita foi curta. Os congressistas seguiram, depois, para Gouveia, onde foram recebidos festivamente. Queimaram-se girandolas de foguetes e as autoridades locais apresentaram as boas-vindas.

Na entrada da vila encontravam-se as bandas Euterpe e Cinco de Outubro, os clubes Gouveense, Porto, Gouveia e Sporting. Juntou-se, também, muito povo, que vitoriou os visitantes, formando-se um cortejo, que se dirigiu ao edificio dos Paços do Concelho. Faziam a guarda de honra os bombeiros voluntarios e uma força da G. N. R.

A sessão de boas-vindas, usou da palavra, para apresentar as saudações, o sr. tenente Alvaro Pereira de Almeida, presidente do Municipio, que falou em nome da cidade e fez votos porque levassem as melhores e mais caras recordações de Gouveia e da Serra da Estrela, que iam visitar.

Teve também, o orador, palavras de especial cumprimento para a Imprensa.

O sr. engenheiro Couvreur, como representante do sr. Ministro das Obras Publicas, respondeu e agradeceu os termos com que os congressistas foram saudados, cumprimentando, efusivamente, o concelho de Gouveia, que preparou uma tão calorosa recepção.

A saída da Camara, repetiram-se as manifestações populares, ouvindo-se, de novo, os acordes das bandas e o estralejar dos foguetes.

Reorganizado o cortejo, dirigiram-se os congressistas á fabrica de lanifícios da firma Belino & Belino, que visitaram, com larga demora.



G O U V E I A — Grupo de gentis meninas que serviu o almoço no Hotel Viriato

Seguidamente realizou-se o almoço, servido por gentis senhoras de Gouveia.

No lugar de honra sentou-se o sr. presidente do Municipio, que era ladeado pelos srs. representantes do Ministro das Obras Publicas e do chefe do distrito de Vizeu.

Ao «toast» usou em primeiro lugar da palavra o sr. engenheiro Francisco de Lima, que elogiou Gouveia, sob os seus aspectos historico, turistico e industrial.

Entre o mais absoluto silencio dos circunstantes afirmou que Gouveia, aspirava, justamente, as melhores condições ferroviarias, principalmente, a uma linha que a ligasse ao porto de Aveiro. Terminou o seu aplaudido discurso, cumprimentando em nome da Companhia do Vale do Vouga a Camara e os industriais daquela importante vila.

Usaram, depois, da palavra os srs. engenheiro Fernando de Sousa e dr. Antonio de Pinho, tendo este orador feito, também referencias ás ligações ferroviarias, de que Gouveia necessita e que são indispensaveis para o seu progresso.

O sr. engenheiro Couvreur, ao encerrar a série de brindes, deu «vivas» ás industrias locais, saudou as senhoras, que tão gentis foram para com os visitantes.

Após o almoço, que decorreu animadamente, ainda, em Gouveia, visitaram a fabrica de lanifícios da Sociedade Industrial de Gouveia, Limitada.

Os congressistas dirigiram-se, depois, para a Serra da Estrela, excursão que sobremaneira os interessou, visto



que tiveram ocasião de ver o lindo panorama daquela soberba região, toda coberta de neve.

## A 4.<sup>a</sup> Jornada do Congresso Ferroviário O FUTURO DE AVEIRO

VISITAS ÀS TERMAS DE S. PEDRO DO SUL  
E À EXPOSIÇÃO REGIONAL DE AGUEDA

As 21 horas na Associação Comercial e Industrial de Viseu realizou-se o banquete, oferecido pelo Município. Presidiu o respectivo presidente sr. major Monteiro Leite, ladoado pelos srs. representante do ministro sr. engenheiro Duarte Pacheco, governador civil, engenheiro Fernando de Sousa, nosso director, comandante militar, Joaquim de Figueiredo, da Junta Central e Mário Matos, presidente da Associação Comercial.

Brindou o sr. major Monteiro Leite, que, em nome da cidade, apresentou os seus cumprimentos aos membros do Congresso, e, após referencias ás nobres tradições de Viseu, aludiu ao valor da Companhia do Vale do Vouga.

O sr. engenheiro Francisco de Lima, saudou ás autoridades locais, fez referencias historicas da cidade e acabou por brindar os congressistas, os representantes da Imprensa e a população da cidade.

A seguir falou o nosso presado director que se referiu ás principais características do Congresso.

Afirmou:

É este um Congresso Regional e, em certo modo, da Imprensa, por estarem representados bastantes jornais, não só diários, mas também semanários.

Prosseguindo, entre exclamações de jubilo:

—Foi a melhor forma de levar ao conhecimento do País o progresso desta região e, ainda, como o Caminho de Ferro é um instrumento desse progresso.

A terminar referiu-se o sr. engenheiro Fernando de Sousa, ás relações entre a camionagem e os Caminhos de Ferro.

Não esquecendo a sua qualidade de ferroviário era, o orador, como jornalista que usava da palavra para agradecer a forma gentil como todos tinham sido recebidos e acarinhados durante a estada em Viseu.

As 23 horas iniciou-se a sessão do Congresso, no Gremio de Viseu, sob a presidencia do representante do sr. ministro das Obras Publicas.

Na sala encontravam-se exemplares de todos os jornais representados, dentre os quais se destacava a «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

O sr. dr. José Julio César, apresentou em breves palavras as aspirações de Viseu as quais são: ligação ferroviária com Tua e depois com Régua e também de Viseu com a Beira Alta e ou Mangualde e Gouveia. Pediu também á imprensa que patrocinasse esta aspiração.

Eis alguns topicos do seu interessante discurso:

Apresento a V. Ex.as as minhas mais sinceras saudações e faço ardentes votos para que esta rapida excursão pelas fertes e encantadoras Terras do Vale do Vouga e asperas colinas e serras do interior, em ocasião tão fria e agreste, como esta leveis as mais gratas impressões. Não é uma tese que venho apresentar-vos. Nem que quizesse fazê-lo poderia consegui-lo, porque me falta toda a competencia para a elaborar e a apresentar.



VIZEU — A mesa da presidencia na sessão do I Congresso Regional Ferroviário



VIZEU — Assistencia á 1.<sup>a</sup> Sessão do Congresso

Limito-me, apenas, em breves palavras, a chamar a vossa esclamada atenção para um problema de capital importancia para Viseu, para a Beira e para o Paiz.

As linhas de ferro, apesar dos auto-motores e da viação aérea, cujo desenvolvimento é surpreendente, não-de ser, ainda, por muito tempo, os maiores factores do progresso. A ligação de Viseu com o Tua e a da Regua com esta, na Vila da Ponte, bem como a de Viseu com a da Beira Alta, em Mangualde e Gouveia, constituem ambição suprema desta terra. Por ela me venho batendo, com os meus minguadissimos recursos, desde ha mais de 30 anos, na imprensa, no Parlamento e em todos os 5 Congressos Beirões, Ligando Santa Comba Dão a Coimbra, pela Lousã, Viseu com o Tua e Lamego e Arrifana com o Porto, teriamos um belo e admiravel laço cujo nó central ficaria em Viseu e as suas pontas em Coimbra, Aveiro, Espinho, Porto, Chaves e Bragança.

A V. Ex.as, illustres representantes da imprensa portuguesa, o mais humilde dos habitantes de Viseu, terra do maior dos jornalistas do seu tempo, a quem o problema ferroviário tanto e tanto deve, pede encarecidamente que patrocine esta justissima pretensão. É tão justa, que bastará um golpe de vista sobre o mapa de Portugal, para destacar a enormissima clareira que existe numa das regiões mais populosas e fertes, como é a do Norte do nosso distrito. Por quanto V. Ex.as façam, com a força enormissima que representa a imprensa, quando unanimemente patrocina uma causa justa, no sentido de nos satisfazer as nossas mais altas aspirações, vos ficaremos, todos, sumamente agradecidos.

Pessoalmente e como já o fiz no 4.<sup>o</sup> Congresso Beirão, em Castello Branco, formulei votos para que se promova o agrupamento das linhas ferreas do paiz, assegurando-se a unidade de exploração de cada grupo, tomando em conta as respectivas afinidades geograficas e economicas.

O agrupamento ou fusão, por exemplo, das Companhias Nacional e do Vale do Vouga deveria, em meu entender, ser de alta vantagem para ambas; e para Viseu seria a maior garantia da construção em breve praso, das linhas ferreas que mais nos interessam, como são aquelas a que acima me referi.

Se de V. Ex.as, senhores jornalistas, conseguirmos que nos patrocinem esta nossa summa aspiração, e, ainda, a da criação duma Escola Penal Agricola, a construção dum edificio para liceu, a conclusão de escolas primarias aí começadas e que outras novas e indispensaveis se façam, daremos por abençoada a hora em que tivemos a grande honra e satisfação de vos receber na terra de D. Duarte, João de Barros, Gaspar Barreiros, Maximiano Aragão e do sempre saudoso e grande jornalista, o maior de todos, que foi, Emidio Navaro.

O sr. capitão Almeida Moreira congratulou-se com a visita dos jornalistas e disse que a Companhia do Vale do Vouga bem merecia dos visienses a sua gratidão, por haver dado origem a que a propaganda da região se fizesse. Teve, ainda, palavras de extraordinario louvor para o sr. engenheiro Francisco de Lima, o animador do Congresso. Este agradeceu.

Não discute—disse—a bitola que possa interessar á região, em futuras contruções de linhas ferroviarias, mas entende que é necessario resolver-se o problema da viação acelerada, uma vez que está em actividade a construção do porto comercial de Aveiro, que virá desenvolver as relações comerciais de toda a região. Terminou lançando a ideia da unificação e selecção dos produtos regionais que reúnem características capazes de conseguir uma colocação.

Do discurso do sr. engenheiro Francisco de Lima respigamos os principais topicos:

—Nobilissima cidade, berço illustre de tantas e tão grandes figuras da nossa história! É El-Rei D. Duarte, o delicado prosador e poeta de quem uma das vossas velhas ruas ainda mantem formosas recordações monumentais. É João de Barros, o grande historiador portuguez. É Vasco Fernandes, o «Grão Vasco», autor dessas maravilhas que contemplamos com respeito e veneração no vosso admiravel Museu. É Estevam Gonçalves, o autor dessa delicada obra de arte que é o célebre missal conhecido pelo seu nome. É João de Oliveira Tórto que em 1516 se lança em uma máquina voadora da sua invenção, da torre norte da vossa Cathedral. É Amaro de Reboredo,



famoso latinista. Manoel Marques Resende; Cónego José de Oliveira Berardo, notabilíssima e vasta intelligencia que tocou todos os ramos da ciencia; um verdadeiro enciclopédico, latinista notavel, medico, engenheiro, mathematico, teologo, filosofo e musico. É o dr. Antonio de Oliveira da Silva Gaio, medico illustre, lente da Universidade de Coimbra, notavel romancista autor do célebre «Mário». É Emidio Navarro, o cintilante jornalista e um dos mais illustres ministros das Obras Publicas do ultimo século, deixando o seu nome ligado a tantos e tão notaveis trabalhos de linhas ferreas, estradas, portos, arborizações da serra da Estrela e Gerez, e do fomento de escolas industriais e agricolas. É Tomaz Ribeiro, o poeta mavioso, a quem, ainda ha pouco, esta nobre cidade prestou uma culta e sentida homenagem. E desculpem-me se o tempo me não permite senão respigar, aqui e acolá, ao acaso entre os numerosos illustres, filhos desta cidade. E essa tradição, essa linhagem de grandes e nobres figuras de elevado nivel intelectual e moral, Viseu tem-na sabido manter.

...Viseu é bem o centro, o coração que palpita da Beira. E deixei para agora ainda mais a apreciação de um eminente economista e historiador, Oliveira Martins que, de uma maneira admiravel, acentua e caracteriza o povo desta região:—«Se ha um tipo propriamente potuguez, se atravez dos casos da Historia permaneceu puro algum exemplar de uma raça ante-histórica, em que possamos filiar-nos, é ainda na Serra da Estrela que o devemos procurar».

E outro illustre escritor portuguez contemporaneo, referindo-se ao povo desta admiravel provincia diz: «Em suma o beirão é dos portuguezes aquele em que melhor se equilibram as virtudes portuguezas; labor, mas não improbo, audacia quando necessaria, parcimonia sem mesquinhez, senso comum da vida com requisitos indispensaveis de constancia e de tenacidade.

—«E esse homem predestinado é aqui da Beira; entre nós estudou, entre nós viveu. Recordemo-lo pelo seu nome incisivo e curto com que a Historia já o consagrou — E' Salazar...

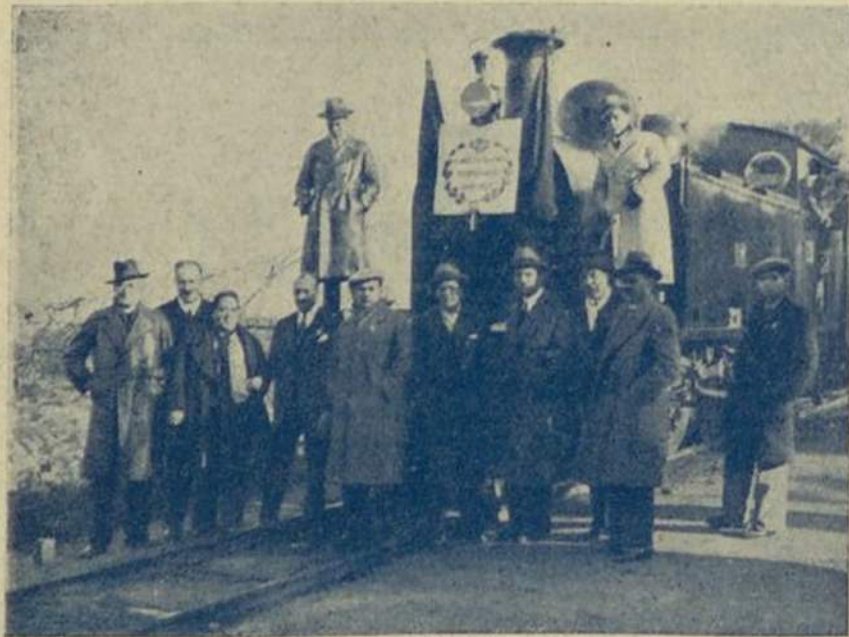
Dia 11 — dia de neblina intensa mas de radiante sol. Às 8 horas, os congressistas saíram de Vizeu, em comboio especial, que teve uma paragem nas termas de S. Pedro do Sul, onde os aguardava uma filharmonica. Ali acompanhados pelo director clinico da estancia, sr. dr. Adolfo Correia Soares dirigiram-se ao edificio das termas que visitaram.

A curiosidade dos visitantes incidiu principalmente sobre os Banhos D. Afonso Henriques, piscina na qual segundo a tradição, o primeiro rei de Portugal tomara banho.

O Grande Hotel, em construção será no futuro uma realidade que valorizará imenso as Termas de S. Pedro do Sul — Hotel semelhante ao da Curia ou de Vidago.

Deixou tambem uma agradavel impressão em todos os congressistas a exposição regional de Agueda, patente na estação do Caminho de Ferro.

Ali os aguardavam, alem da filharmonica local, muito povo e os srs. dr. Mario Matias, secretario geral do Governo Civil de Aveiro; capitão Veiga, administrador do Concelho; Joaquim Pinto Leite, presidente da Municipalidade e tenente Rego, comandante da Guarda Nacional Republicana.



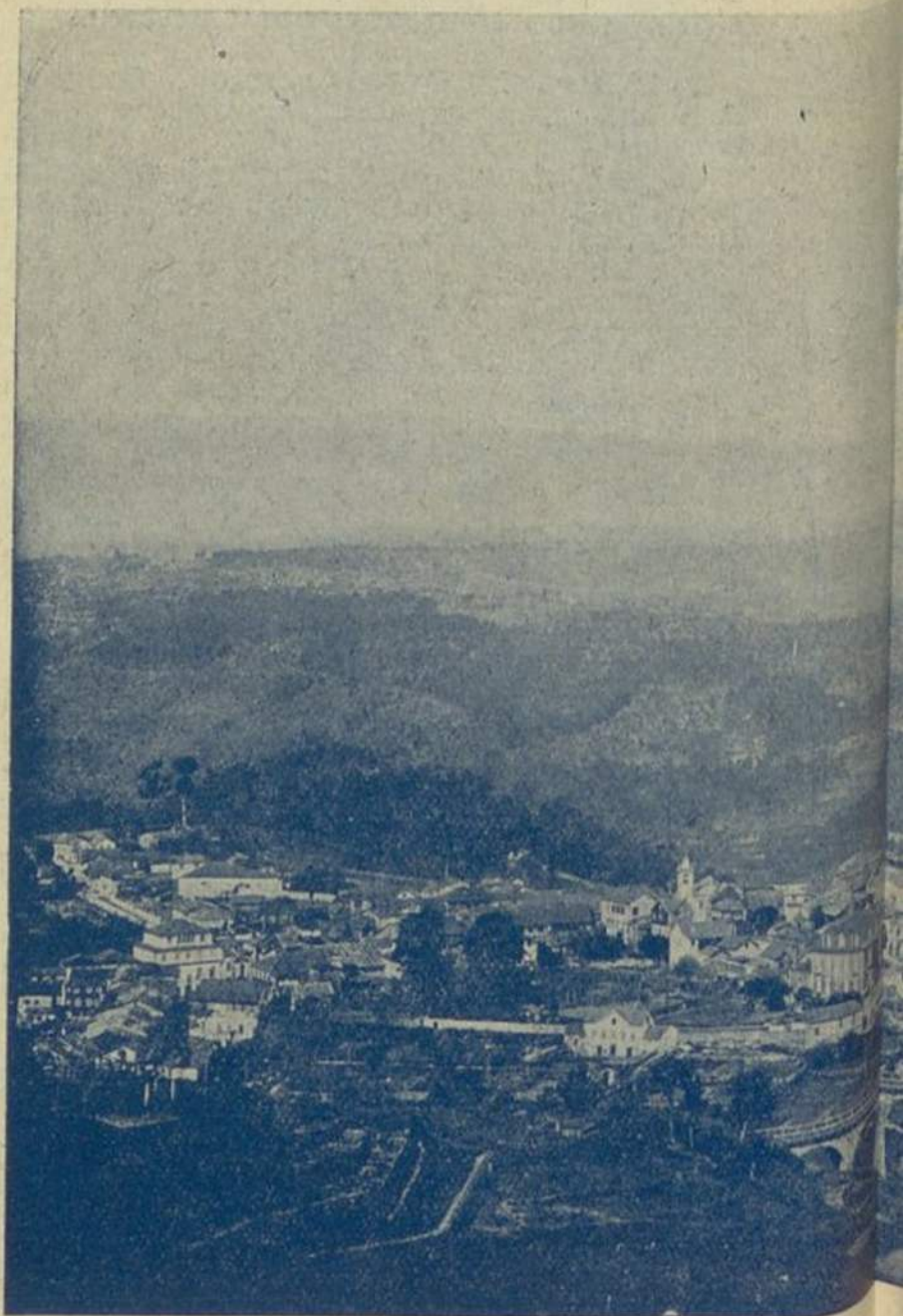
AVEIRO — A maquina que conduziu os Congressistas a visitar as obras do porto



EURICO POUSADA  
Chefe do Serviço de Secretaria



ESPINHO



VOUZELA





Egreja matriz

FRANCISCO XAVIER PINTO MALHEIRO  
Eng.º Chefe do Serviço de Material e Tracção

— Vista geral

Numa das dependencias da estação, os visitantes admiraram os trabalhos expostos pela Escola Industrial e Commercial. Numa sala contigua, apreciaram a exposição regional, que constava de ferragens, rolhas, ceramica artistica, trabalhos de marcenaria, galinaceos, um aero-motor, etc. A visita foi rapida.

O tumulto de Santa Joana foi digno de admiração, tendo servido de cicerone o director do Museu sr. Dr. Alberto Souto.

## AVEIRO

Na casa do chá do Parque da Cidade realizou-se o almoço oferecido pela Camara Municipal de Aveiro.

Aos brindes o sr. engenheiro Francisco de Lima disse: — «Poucas horas faltam para que esta camaradagem, de breves dias, termine. Desponta já, entre nós, esse sentimento intraduzivel em outro paiz, em outra linguagem, porque é essencialmente portuguez «a saudade».

A vós, grande e nobre Imprensa Portuguesa, ouso solicitar que ao regressar aos vossos lares, ás vossas cidades e terras longinquas, reserveis, na vossa memoria, uma pequena lembrança a este pedaço de torrão patrio, que trabalha, que moureja e que vos recebeu com esse rude mas sincero acolhimento do Beirão.

Prosseguindo:

Ouso esperar que vos fique o desejo de nos visitares de novo, de mostrar este pedaço de torrão patrio aos vossos filhos, a vossas esposas.

Sereis sempre os bem-vindos!

Não vos digo portanto adeus, mas «até breve».

Representam estes dias, que ouso classificar de felizes, um estreitamento, uma colaboração entre toda a grande familia portuguesa da Imprensa. Aveiro, terra de notabilissimas tradições de rara e inconfundivel belesa, que admiravelmente vos descreve o dr. Alberto Souto «Na sua indecisão entre terra e mar».

O orador foi muito aplaudido pela numerosa assistencia.

O sr. major Gaspar Ferreira fez, rapidamente, um apelo ao representante do sr. Ministro das Obras Publicas para que intercedesse em favor de Aveiro e teve de palavras de profundo agradecimento para o sr. engenheiro Francisco de Lima, administrador delegado do Vale do Vouga, ao referir-se aos serviços prestados por esta Companhia.

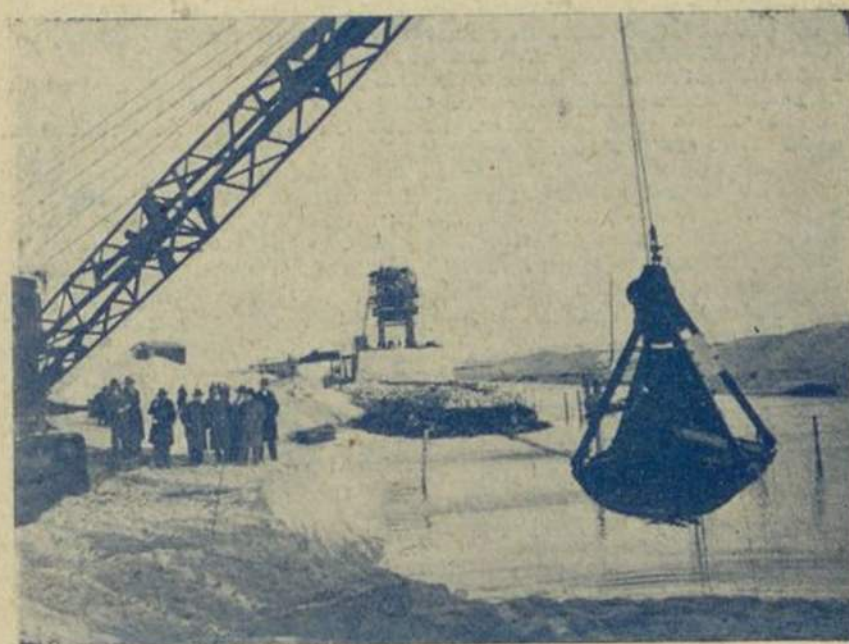
Voltando-se para os representantes da Imprensa, o chefe do distrito dirigiu-lhes as seguintes palavras:

— «Aveiro nunca esqueceu, porque não sabe ser ingrata, os serviços que alguns dos vossos jornais têm prestado a esta região, na propaganda das suas belesas e no apoio á realização das nossas aspirações. E' dever meu consignar, neste momento, essa gratidão. Sem atavios de linguagem, porque não sou capaz de arrancar ao opulentissimo vocabulario portuguez palavras ajustadas, mas, com o coração nas mãos, aqui fica expressa a minha, a nossa gratidão.

Depois de saudar o Chefe do Estado o sr. presidente do Conselho e restantes membros do Governo, apresentou vivas saudações aos congressistas, em nome do distrito.

Disse que ia visitar a barra de Aveiro, obra de grande importancia economica, por ser o escoadouro dos produtos duma riquissima região e congratulou-se por o Governo se ter interessado pela efectivação dessa obra.

Depois de agradecer ao representante do sr. Ministro



AVEIRO — Visitando as obras de escavação



das Obras Publicas o ter acompanhado os congressistas, dirigiu palavras elogiosas ao chefe do distrito e afirmou que a ele se devia a realização das obras da barra. Igualmente elogiou o dr. Simões Peixinho, a quem Aveiro devia muito do seu progresso. Afirmou que a Companhia do Vale do Vouga deseja apenas ter uma linha que bem sirva a região. Terminou por em nome dessa Companhia, e do seu pessoal, agradecer aos congressistas.

O sr. engenheiro Fernando de Sousa agradeceu as referências que lhe foram feitas.

Por ultimo, o sr. engenheiro Couvreur, representante do sr. ministro das Obras Publicas, referiu-se á viagem iniciada em Espinho e terminada nesta cidade e durante a qual pôde admirar a notavel actividade industrial da região. Dirigiu cumprimentos á Companhia do Vale do Vouga, saudou a Imprensa e terminou com um brinde ao sr. general Oscar Carmona, presidente da Republica.

Durante o almoço fez-se ouvir brilhantemente a banda regimental de Aveiro.

Findo o almoço todos os visitantes seguiram, em gasolinhas, na Ria de Aveiro, cujas obras da barra observaram. Os congressistas tiveram ocasião de apreciar os trabalhos já realizados que são o prologo duma obra gigantesca que, quando terminada, dará a Aveiro a hegemonia que pretende.

Os congressistas ficaram magnificamente impressionados com o belo espectáculo que se desenvolve sobre o extenso banco de areia a que o braço do homem vai dando uma conformação estetica ao mesmo tempo que o domina, impedindo que obstrua a nova barra.

Ao pôr do sol os congressistas regressaram á cidade nos aludidos gazolinhas, sendo recebidos no cais pela banda do Azilo Escola Distrital.

E assim terminou, com grande elevação o primeiro Congresso Regional Ferroviario.

Notavel tambem foi a oração do nosso director sr. engenheiro Fernando de Sousa, em Aveiro.

Eis alguns dados estatísticos do seu brilhante discurso :

«Era indispensavel estabelecer em Aveiro o contrato da linha com a via maritima.

Pensou-se primeiro em aproveitar para isso o canal do Côja e chegou a haver uma concessão nesse sentido. Sobrevieram dificuldades de instalação que fizeram pôr de parte o projecto.

Conseguiu um grupo de dedicações, em que figuravam o Dr. Sousa Rodrigues, governador do Credito Predial, os srs. engenheiros Ricardo O'Neil e Francisco de Lima, a nacionalização da Companhia com o proposito de desenvolver o seu campo de acção. Era manifesta a utilidade do prolongamento do seu ramal de Aveiro por Ilhavo Vista Alegre, Vagos e Mira, até Cantanhede em zona de população densissima e grande actividade industrial e commercial. Basta atentar no consideravel movimento das estradas da região.

Era preciso, ao mesmo tempo, promover de novo o contacto da linha com a ria e o porto no canal de S. Roque.

A Companhia estudou, portanto, requereu esses dois importantes complementos do seu ramal, conseguindo que um decreto de Novembro de 1926 classificasse esses troços e outro lhos concedesse, ficando os termos da concessão dependentes do contrato que se celebrasse. Estava então em preparação a lei organica das concessões, que foi promulgada em Junho de 1927 e á qual declarou a Companhia sujeitar-se nas condições de nova concessão.

Infelizmente surgiram dificuldades varias, que até hoje não deixaram que se entrasse no caminho das realizações.

Foi entretanto estudado novo projecto da linha de Cantanhede, de modo que dispensasse o ramal especial do porto e dessempehasse cumulativamente as duas funções: prolongamento do ramal e serviço do porto.

Adjudicaram-se as obras da barra, para as quais tinha que ir a pedra da região servida pela linha do Vouga e que era urgente levar até o canal de S. Roque, mesmo construindo uma via sob forma provisoria.

Após varias peripecias, que não vale a pena recordar e nas quais se consumiram meses de aturados esforços pôde-se construir, graças á resolução tomada pelo actual ministro, o ramalculo pelo qual se estão fazendo activamente os transportes de pedra para as obras do porto. Já o tem utilizado tambem o trafego geral, sendo o sal carregado directamente da barca para o vagão.

Quando se corte o nó gordio da linha de Cantanhede, e se construa a parte mais indispensavel do porto interior de pesca e commercial ver-se-ha que poderoso factor da sua actividade serão as linhas do Vale do Vouga.

Outra aspiração tem continuado a manter a Companhia concessionaria das linhas do Vouga: a sua ligação directa com a rede de via estreita ao Norte do Douro por um troço de Arrifana á Senhora da Hora, introduzido no plano aprovado em Março de 1930, o qual serve a região fabril e carbonifera de Crestuma.

Foram precisos anos de diligencias porfiadas para se conseguir a redução das classes de passageiros a duas, como nas linhas do Norte de Portugal e nas afluentes da do Douro, prática aliás seguida hoje em toda a parte».

Prosseguindo, sob o mais rigoroso silencio :

«Para que se possa avaliar a importancia economica da linha do Vouga vou referir alguns dados estatísticos.

Em 1931, transportaram 770.000 passageiros, 5.500 toneladas de mercadorias de grande velocidade e 95.000 de pequena velocidade.

Em 1929 o numero de passageiros ascendeu a 852.000 e o de toneladas de mercadorias a 4.600 g. v. e 123.000 p. v.

As receitas do trafego foram de 4.808 contos em 1931 e 5.749 em 1929 e as receitas liquidas respectivamente de 263 e 439 contos. A receita de impostos atingiu 519 e 620 contos.

Esta quebra é a repercussão da crise geral que o País tem

atravessado nestes ultimos anos agravada para os caminhos de ferro, pela concorrência de automovel.

O ano de 1932 e o actual accusam, porém, tendencias para melhoria, que se acentuará notavelmente desde que as linhas sejam dotadas com os seus complementos, principalmente a linha de Cantanhede e que o porto comercial e de pesca por elas servidos, seja uma realidade.

As linhas entraram ha muito no periodo de reembolso de garantia de juro. Ocorrem ás suas despesas de exploração, conservando cuidadosamente a via e melhorando o material, e dão saldo superior a 1.000 contos pela soma de receita liquida e do imposto.

No fim da concessão o Estado estará reembolsado da garantia adiantada, e receberá sem encargo uma parcela valiosissima do patrimonio nacional criado pela empresa.

São estes os malefícios das Companhias de caminhos de ferro.

E' interessante extrair dos *Resumos Estatísticos* de 1931 da Companhia de Caminhos de Ferro, trabalho de alto valor proficientemente elaborado anualmente, alguns dados ácerca do tributo da linha do Vouga á do Norte em Espinho e Aveiro.

E o sr. engenheiro Fernando de Sousa elucida a assistência com um mapa estatístico :

(\*Inclue o carvão mineral para as linhas do Vouga).

Deve-se notar que grande numero de passageiros compra novos bilhetes ao passar de uma para outra linha, figurando pois na estatística, não de trafego combinado, mas na do interno.

As linhas do Vale do Vouga são pois factor importante da actividade economica da extensa região que servem e serão valioso instrumento da exploração do porto de Aveiro.

O nosso director foi entusiasticamente aplaudido pelo seu notabilissimo trabalho.

Tem agora a palavra o engenheiro Couvreur, representante do sr. Ministro das Obras Publicas.

Começa o orador por dizer :

«—Conheço Viseu ha muitos anos, mas durante anos e anos conheci-o sempre na mesma; porém agora—pelo menos ha dez anos aqui não vinha—foi para mim um deslumbramento a rapida travessia que nela fiz, mal a reconhecendo. E sem especializar da cidade, mais do que aquilo que oficialmente me foi dado o prazer de visitar—o museu da cidade—eu devo dizer a v. ex.as que tendo visitado nas minhas viagens, dezenas de museus me sinto orgulhoso como português, de poder compará-lo com o que de melhor tenho visto.

Ferroviario desde o inicio da minha carreira, não posso desligar do reconhecimento visual do progresso das regiões que atravessi, a acção da viação acelerada, isto é da companhia do V. do Vouga.

O conhecido lugar comum dos discursos inaugurais considerando os carris como traço de união com o progresso, não é uma ficção.

Nas minhas homenagens, pois, ao caminho de ferro, vão as minhas saudações ao Vale do Vouga.

—Se ao sair de Lisboa, eu lastimasse por v. ex.as que o ex.mo sr. ministro, mudo a seu pesar não pudesse ter vindo, me encarregasse de apresentar a V. Ex.as as suas saudações, eu agora lastimo pelo Exm. ministro, a sua ausencia, porque á sua alma de patriota e de estadista eu sei bem quanto lhe seria grato assistir á manifestação de ressurgimento nacional que em inteira vibração se sente, do Norte ao Sul do País. Apresentando, pois, a v. ex.as representantes da cidade e das forças vivas do povo vicense as saudações de S. Ex. o ministro, peço que me acompanhem no brinde que faço: Pela Patria, pela cidade de Viseu e pela Companhia do Vale do Vouga.

\* \* \*

Na séde da Comissão do Turismo de Viseu o discurso de saudação feito pelo vice-presidente daquele organismo sr. dr. Corte Real, e os agradecimentos foram feitos pelo sr. engenheiro Fernando de Sousa.

O nosso director que se ocupou da crise que estão atravessando as Companhias ferroviarias pela concorrência da camionagem embora classificando a camionagem como prestando relevantes serviços disse que ela nunca podia suprir o Caminho de Ferro e manifestou a opinião de que a camionagem só devia ser utilizada nos pontos onde não existissem caminhos de ferro. Era portanto para desejar que se organizassem devidamente os serviços de forma a torna-los uteis e produtivos para cada um.

Ocupou-se tambem de vias largas e reduzidas dizendo que toda a gente preferia as primeiras quando afinal as segundas se impunham mais nas regiões montanhosas por serem mais adaptaveis e economicas o que não sucedia ás outras.

E sintetizou a sua opinião pela seguinte forma: «Que a nossa rede secundaria se desenvolvesse e que se fizesse um racional e justo agrupamento de linhas sob a direcção do Governo».

\* \* \*

A Associação Industrial Portuguesa fez-se representar neste Congresso, pelo sr. engenheiro Vasco Bramão e a sua «Revista» enviou, como delegado, o secretario sr. Edmundo de Oliveira, nosso antigo colega na imprensa.

\* \* \*

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» não pode deixar de registar a seguinte noticia :

A chegada a Viseu e a Aveiro constituiu uma verdadeira apoteose.

As cidades inteiras, destacando-se pelo seu entusiasmo, a juvenil Academia e as forças vivas, acorreram ás estações respectivas, dispensando aos congressistas calorosas recepções.



# PORTUGAL

## GRANDE PAÍS

### DE

# TURISMO

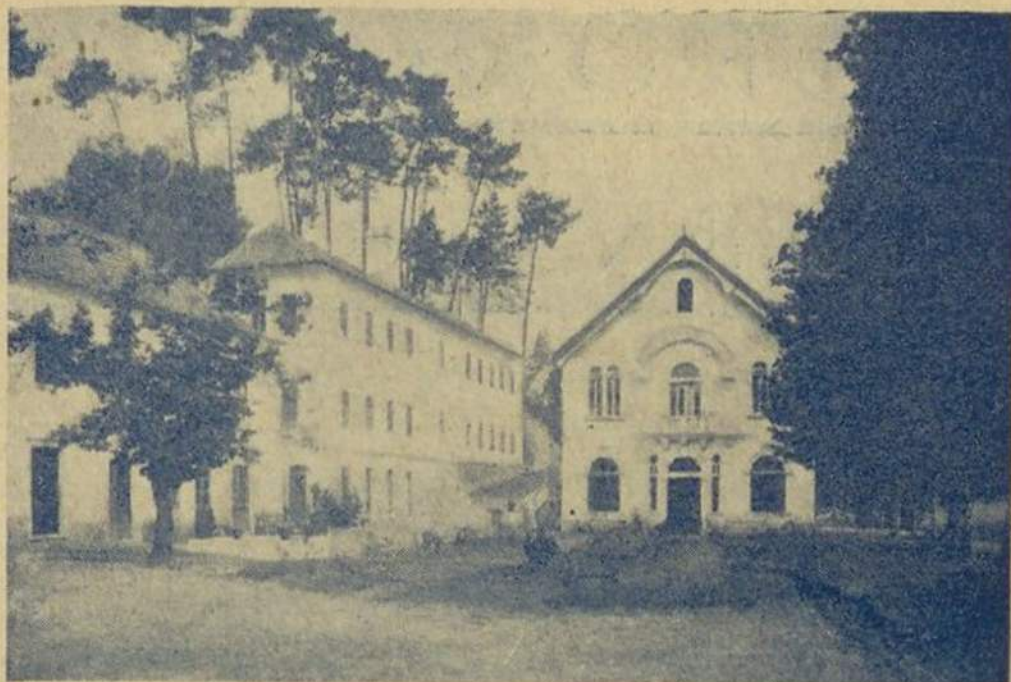
## MONTE REAL

Pelo Dr. AUGUSTO CUNHA

**T**ODOS lamentamos o desconhecimento, por vezes quasi absoluto, que os estrangeiros têm de Portugal e das suas belezas naturais. Tanto que, quando lá fora alguém fala de nós, nos parece coisa de maravilha.

Mas que admira que os outros não nos conheçam, se nós próprios desconhecemos os mais pitorescos recantos desta privilegiada esquina da velha Europa. Limitamo-nos a apregoar o céu azul, o belo sol, que não é nosso e que talvez para nos dar uma lição de bom gosto mais se demora a olhar-nos atraído pelas belezas que possuímos; e não reparamos nos encantos que nos rodeiam, no exuberante jardim em que vivemos.

Criminosamente indiferentes, andamos por póse, por snobismo, apenas lá por fora a colecionar nomes arrevezados, que possam dar-nos em nossa terra um ar viajado, conhecedor, distinto, um ar «chic a valer», próprio duma grande geração de «Damasos Salcedes». E deparamos assim com cavalheiros que não sabendo ao certo onde ficam algumas das nossas mais encantadoras e conhecidas regiões e desconhecendo as mais conhe-



Vista parcial do Balneário

cidas ou características cidades portuguesas, descrevem com a maior precisão topográfica os vários recantos da Europa, numa tal minúcia de distâncias, de locais e de estações, que sem «chic» nenhum, nos dão mais por vezes a impressão de ferroviários internacionais ou de cicerones aposentados.

E Portugal tem tanto que vêr, tanto que admirar! País sulcado por todas as raças, apreciado e disputado por todos os povos, pode dizer-se que cada recanto, cada região, cada palmo de terra nos evoca uma lenda, um feito, uma batalha. Quando muito conhecemos e frequentamos os lugares de menos tradições, os lugares que o turismo fez ou que o snobismo criou e não procuramos vêr, quasi descobrir, regiões onde cada fonte, cada ribeiro, quasi cada pedra tem uma lenda, uma história, uma saudade, uma tradição.

Assim a dois passos de lugares que todos admiram, como Leiria e o seu castelo histórico, o mosteiro rendilhado da Batalha, verdadeira materialização dum sonho arquitetónico — o mosteiro de Alcobaça, Fátima, S. Martinho, S. Pedro de Muel, Marinha Grande, perto dessa mole imensa de verdura que é o pinhal de Leiria, onde nasceram muitas das caravelas que desvendaram novos mundos, encontramos Monte Real, povoação cheia de lendas e tradições, real pela régia preferência de D. Diniz por essa região encantadora em que as lindas mulheres inspiraram o rei amoroso e trovador.

Ali desde o velho pelourinho, à ermida no alto, junto às ruínas do antigo paço real, à fonte que a tradição popular diz milagrosa, aos nomes cheios de lirismo de várias povoações, tudo nos lembra no seu ar vestuto, as lendas de outras eras, que a memória do povo conservou de geração em geração.

E perante o cenário magnífico, natural, que não mudou, em que essas scenas foram vividas, o nosso espírito involuntariamente inspirado por toda a beleza ambiente, põe-se a evocar, a reconstituir as personagens, a peça, frase a frase, em



Termas de Monte Real — Oeste, Portugal — Grande Hotel Casino



# CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLINIO BANHOS

## SANJURJO

Relembra-se o julgamento de Sanjurjo — o militar, que com Primo de Rivera, foi uma das principais figuras dessa Ditadura. Caída esta, Sanjurjo voltou a ser militar, comandante da Guarda Civil, na ocasião das célebres eleições de Abril.

Escutando a voz do Povo não lutou contra a República — consequência dessas eleições.

Preocupava-o a manutenção da Ordem.

Por capricho, do mando foi colocado como comandante geral dos carabineiros.

A política remetida por assaltos constantes, por revoluções, por tendências socialistas e comunistas fe-lo intervir a dado momento.

A sua revolta foi julgada.

Gil Vaz analisando bem a acção política dos homens, que tudo esquecem perante as utopias e vaidades do Poder, escreve sobre Sanjurjo:

«É preso Sanjurjo e condenado — como traidor à República. Os seus protestos, o seu fidalgo porte durante o julgamento, a sua larga folha de serviços e a sua palavra de honra não chegam para convencer o Tribunal Político.

É condenado à morte.

O Presidente da República comuta-lhe a pena em prisão perpétua.

Condenado por toda a vida como traidor ao regime que ele acatou em resultado das célebres eleições de Abril.

Os monárquicos ofereceram-lhe agora uma candidatura e ele regeita-a: Melila oferece-lhe a sua representação — a política — e ele aceita.

Houve em Espanha, ha dias eleições gerais.

A maioria da Nação pronunciou-se a favor das direitas, contra um governo esquerdista que Sanjurjo combateu e por que foi condenado!...

E agora?

Venceu aquela corrente que lançou Sanjurjo na revolta, aquela corrente de opinião então vencida pela ditadura parlamentar de Azañ-Socialismo que julgou e condenou Sanjurjo.

Sanjurjo será solto?

Sanjurjo voltará a honrar o exército espanhol.

Gostava de vêr como é feita, em Espanha, a justiça das democracias.

## AS CORTES ESPANHOLAS

Depois do temporal a bonança.

Estão, de novo, constituídas as Côrtes espanholas. E como se verifica, pela lista abaixo, não é preciso aproveitar nem os Agrários nem os da Acção Popular, que se dizem republicanos ou afirmam acatar e respeitar as instituições republicanas, para que a República tenha maioria firme no Parlamento.

Eis a lista:

### DIREITAS — (Conglomerado da monárquicos e da republicanos católicos)

Acção Popular e seus fins . . . . .	104
Agrários . . . . .	39
Independentes . . . . .	24
Monárquicos tradicionalistas . . . . .	17
Monárquicos da Renovação Espanhola . . . . .	15
Nacionalistas vascos . . . . .	12
Nacionalistas ou fascistas . . . . .	1
	212

### CENTRO — (Republicanos)

Radicais . . . . .	101
Liga Catalã . . . . .	25
Republicanos conservadores . . . . .	18
Liberais democráticos . . . . .	9
Republicanos independentes . . . . .	6
Republicanos progressistas . . . . .	3
	162

### ESQUERDAS — (Republicanos, socialistas e comunistas)

Socialistas . . . . .	59
Esquerda Catalã . . . . .	22
Orga (Grupo Republicano da Galiza) . . . . .	6
Acção Republicana . . . . .	5
Radicais-socialistas . . . . .	1
Radicais socialistas independentes . . . . .	4
Federais . . . . .	1
Comunistas . . . . .	1

toda a magnificência e riqueza de pormenores. Região privilegiada de termas milagrosas que já os romanos apreciaram, como o demonstra a inscrição que Fiontinus Abitus mandou gravar na árula hoje exposta num museu, e que D. Diniz o rei troveiro preferiu, oferece hoje ao turista sedento de beleza e a todos os deprimidos pela civilização da cidade, ávidos de ar puro e tonificante, a maravilha dum clima com a rara amenidade que pode dar o ar iodado do Atlântico filtrado e perfumado por uma barreira magnífica de eucaliptos e de pinheiros, que por ordem dum rei ali se conservam vigilantes, de geração em geração, como guerreiros obedientes, aguerridos e apumados,

verdadeiro séquito real. Na verdade só o desprendimento pelas belezas da nossa terra nos explica que só há meia dúzia de anos umas termas de tão antigas tradições e de tão grande valor terapeutico, atestado por centenas de doentes, estejam a tomar o desenvolvimento que a eficácia das águas, a esplêndida situação topográfica e a amenidade climática, há muito impunham e justificam.

Mas que admira que os romanos as preferissem, que D. Diniz se sentisse atraído pela beleza natural daquela região e que a nós tenha sido indiferente ou desconhecida! Os romanos foram artistas de gosto requintado, D. Diniz era um poeta e nós, neste prosaico século XX, não passamos duns enfatuados materialões.



## PROBLEMAS DE ÁFRICA

## O PROLONGAMENTO

## DO

## CAMINHO DE FERRO

## DE

## MALANGE

Pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> LOPES GALVÃO

A publicação, recentemente feita pela Agência Geral das Colónias, dum relatório, intitulado, "Caminhos de Ferro Além Malange", veio dar actualidade a um velho tema, que, de quando em quando, se agita, sem jámais se lhe ter procurado a verdadeira solução.

Não se pense, pelo pomposo título do modesto folheto, que há caminhos de ferro para diante da capital do distrito daquele nome: há sim, muitos estudos e projectos que, se estivessem executados, constituiriam já um emaranhado de linhas de difícil destriça, e sem valôr económico.

## UM SONHO QUE NÃO PASSOU DE SONHO

Quando começaram a aparecer os primeiros caminhos de ferro na África do Sul, também nós pensámos em construir caminhos de ferro nas nossas Colónias de África.

Foi Sarrea Prado, há pouco falecido, espírito de elite, sempre moço e engenheiro de altos méritos, quem estudou o primeiro caminho de ferro em Angola, de Luanda a Ambaca, numa extensão de 365 quilómetros, trabalho que executou no curto prazo de um ano.

Fê-lo por iniciativa própria, pois que o que o levou a Luanda foi a resolução do problema do abastecimento de águas à capital da Colónia.

Esse caminho de ferro construiu-se, e a Companhia que o fez tomou o pomposo nome de Companhia dos Caminhos de Ferro, através da África, talvez para auxiliar, embora só com palavras, Barros Gomes na defesa do célebre mapa côr de rosa com que documentára a posse de todo o interior do Continente Negro e com que nos apresentámos à Conferência de Berlim.

A Companhia era através da África no nome, mas não nas aspirações, pois nunca passou para além do rio Lucala, onde Sarrea Prado ficára a quando do seu

primeiro trabalho. Este é que tinha aspirações muito mais largas. Com efeito, pediu e obteve a concessão dum caminho de ferro que partindo das margens do Zaire, atravessava a Lunda, país que êle tinha por riquíssimo, internando-se no Barotze, que ainda supunhamos todo nosso, atingia a Catanga, de cuja importância e grandeza já se rumorejava.

E bem fica frisar aqui que 17 anos antes de Sir Robert Williams ter planeado o caminho de ferro de Benguela para servir as minas da Catanga, já êste português ilustre tivera a idéia de as atingir com um caminho de ferro que era, duma maneira geral, aquele que os Belgas estão construindo para o mesmo fim. Estes levaram-no mais para o interior para o construir dentro do seu próprio território.

Sarrea Prado fugira às baías do Cassai, insalubres por natureza, e procurou bem servir a Lunda e o Barotese, sem dúvida mais susceptíveis de rápida valorização do que intermináveis planícies do Zaire. A idéia não foi por diante por falta de capital e possivelmente por influências políticas a que não deve ter sido estranho o rei Leopoldo II.

Construido o caminho de ferro até Ambaca, tomou o Governo sôbre si o prolongamento até Malange, centro de um planalto relativamente salubre e dotado de grandes possibilidades agrícolas. A região não tomou, porém, o desenvolvimento que se esperava e o Governo pensou em o prolongar mais, para lhe dar uma finalidade que pudesse vir a compensar o sacrifício financeiro já feito para o levar até ali.

Tratava-se pois de lhe assinalar um objectivo.

Nessa altura havia um grande comércio de borraça das ervas, que os pretos colhiam nos vastos campos da Lunda e vinham vender ao litoral. A povoação de Cassange, situada já na bacia dos afluentes do Zaire, tornara-se muito notável por ser ponto obrigatório das Caravanas que transportavam a borracha.

E assim Cassange passou a ser um marco de referência na vasta rota que dentro do território português se oferecia ao prolongamento do caminho de ferro de Malange. E como por essa época o então Estado Livre do Congo estava a caminho duma intensa e rápida valorização, pensou-se em ir ao encontro das suas riquezas oferecendo ao país visinho um escoadouro fácil para os produtos do seu já intenso labor.

Na fronteira leste havia uma povoação indígena, nas margens do rio Cassai, a qual era também ponto de passagem para as caravanas que atravessavam a fronteira e se internavam no Congo. Chamava-se essa povoação, Tabaugo, e ficava situada pelas alturas do paralelo 9.º S., que marcava a orientação geral do traçado do caminho de ferro e por isso Tabaugo foi indicado e aceite como ponto a atingir por uma linha que se pensava em internacionalizar.

Tal modo de pensar mostrava que não aproveitáramos a lição de Moçambique onde a ligação dos nossos caminhos de ferro com os caminhos de ferro

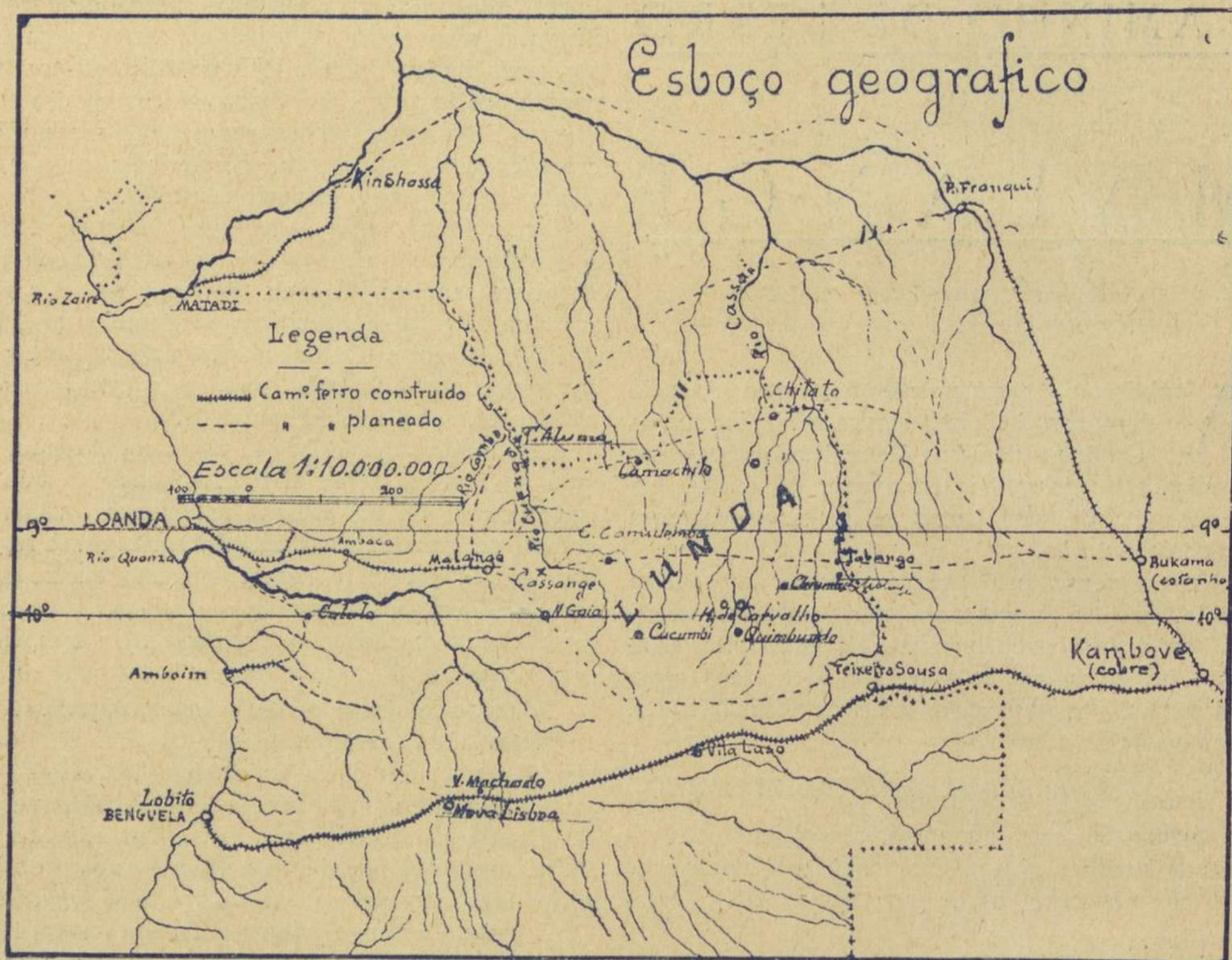


estrangeiros tinha sido objecto de negociações prévias e delicadas.

Dir-se-ia que se esperava, ou se supunha, que os governantes do Congo viriam ao nosso encontro, para nos pedirem essa ligação que nós delineávamos, tendo em atenção somente o nosso interesse. Eramos nós e só nós a pretender resolver um problema que a ambos devia interessar.

Mas o prolongamento do caminho de ferro, para além de Malange, oferecia sérias dificuldades. O planalto de Malange debruça-se altaneiro sobre o formidável «effondrement» que formou a incomensurável bacia do Zaire, segundo Cornet.

Foi o engenheiro Armindo de Andrade que, após porfiados estudos, descobriu uma passagem para a bacia do Zaire, passagem que reconheceu com todo o



Tal não podia ser e por isso o sonho não teve realidade.

#### A PERDA DUMA OPORTUNIDADE

Mas o problema no fundo tinha viabilidade. E a comprová-lo lá estavam as negociações tentadas, em Angola, para uma solução que assegurasse o prolongamento do nosso caminho de ferro por terras do Congo Belga. As tentativas, que não tinham carácter oficial, eram feitas por agentes de financeiros que viam na concessão das linhas férreas um negócio a explorar.

Passava-se isto em 1912. A Colónia delirava ainda de goso pela mudança das instituições. Não estava por isso em condições de pensar em assuntos de gravidade como estes eram.

E a oportunidade passou. Só os técnicos teimavam em dar continuidade aos trabalhos, procurando soluções que pudessem atrair o interesse da colónia.

cuidado e que lhe deve ter custado a vida, pelos horrores que por lá passou.

Mas ao fim desse estudo exaustivo e penoso, Cassange e Capenda Camulemba, objectivo imediato do prolongamento, haviam perdido a importância e o prolongamento do caminho de ferro encontrava-se, novamente, sem finalidade, mesmo imediata.

Pensou-se então em lhe dar a vida errante que ele trouxera até ali. Caminhar, caminhar sempre para o interior, em demanda do centro comercial mais próximo que, sistematicamente, fugia ainda mais para o interior, à medida que o caminho de ferro se avinhava.

Criara-se, adiante de Malange, e a uns 15 quilómetros de distância, uma povoação comercial chamada Quissol. Um grupo de comerciantes activos fundou rapidamente essa povoação com casas de madeira e zinco, mas deu-lhe um ar de progresso, com a iluminação a luz eléctrica.



Tudo aquilo, porém, era fictício. Não obstante, Quissol foi logo indicada como nova etape do caminho de ferro que se queria prolongar.

Ora, tal maneira de tratar problemas de tão grande magnitude não podia conduzir a resultados satisfatórios.

Cada engenheiro que era mandado a estudar o caminho de ferro procurava a sua directriz e apresentava-a naturalmente como sendo a melhor solução.

É de crer que houvesse até quem pretendesse aproximar-se de determinado ponto do planalto talvez porque nele existia o túmulo de *José do Telhado*, religiosamente guardado pelo seu último servo.

Se continuasse o comércio da borracha, por um lado, e se não aparecesse como concorrente do caminho de ferro a tracção mecânica pelo outro, era defensável a idéa de levar o caminho de ferro até às portas da Lunda, fôsse qual fôsse o trajecto seguido.

Foi ainda com essa orientação, de character restricto, que em 1914 se decretou a construção de mais 50 quilómetros de linha, que haviam de seguir na direcção de Tala Mugongo, já reconhecido como o único se não o melhor local da passagem do planalto para a bacia do Sul e do Cuango, afluentes do rio Cassai.

Nessa altura ainda um grupo capitalista se propunha explorar intensivamente, e por processos mecânicos, os intermináveis campos de borracha das ervas. Esse grupo, tal qual como as entidades oficiais, tinha os olhos fechados ao que se estava passando, mais além no extremo oriente, onde as plantações de borracha cresciam com tal rapidez que em breve haviam de inundar o mundo com o seu produto, como de facto inundaram.

E assim morreu a última esperança de prolongar o caminho de ferro dentro dos moldes de uma orientação restricta.

Mais uma ilusão que se desfez.

## A SEGUNDA FASE DA QUESTÃO

Nomeado Alto Comissário de Angola o sr. general Norton de Matos, tomou êste a peito o problema das comunicações, procurando-lhe uma solução satisfatória.

Já em 1914, sendo S. Ex.<sup>a</sup> Governador Geral, se havia esboçado um plano de rede ferroviária, que compreendia as linhas de penetração, partindo dos principais portos da Colónia e as transversais que as haviam de ligar formando a rede que, a pouco e pouco, se iria completando.

Com o critério de então, ou com outro, lançaram-se agora os fundamentos dum novo plano de comunicações.

Criou-se a Repartição Superior de Portos e Caminhos de Ferro que constituiu a Brigada de Estudos que surgiram, por toda a parte, a estudar as linhas principais.

Relativamente ao prolongamento do caminho de

ferro de Malange, fizeram-se reconhecimentos detalhados do Vale de Cambo, afluente do Luango com o objectivo duma possível ligação com o Congo Belga por também Aluma. Partiu-se do princípio que uma ligação internacional somente era possível por aquele lado, dada a orientação, já esboçada, da rede ferroviária do Congo Belga.

Não consta, entretanto, que se tivessem iniciado quaisquer negociações, tendo em vista essa ou outra ligação.

Mas o grande plano de valorização da província soçobrou e o problema do prolongamento do caminho de ferro de Malange ficou, uma vez mais, para resolver.

## A 3.<sup>a</sup> FASE DA QUESTÃO

Se porém o plano de valorização económica não pôde ser levado a efeito, por falta de recursos, a idéa da valorização ficou. E a Colónia reclamava agora que alguma coisa se fizesse no sentido de se dar continuidade ao plano anteriormente delineado.

Daí nasceu a idéa da criação das Brigadas técnicas.

Nomearam-se brigadas para o estudo dos portos, dos caminhos de ferro, das estradas, etc.,

Dotaram-se com material conveniente e o seu pessoal foi largamente remunerado para que, quem tinha de montar a máquina, pudesse escolher os melhores. Tal foi, em resumo, a idéa que presidiu à nomeação das Brigadas e à escolha do pessoal que as havia de constituir.

É do labor de uma delas que o Relatório agora publicado veio dar conta ao público.

Verifica-se dêle que, uma vez mais, se estudaram umas dezenas de quilómetros, através de terrenos já trilhados e já estudados por tantos engenheiros ilustres que, na primeira década do século actual, estiveram ao serviço dos Caminhos de Ferro de Angola.

A publicação do Relatório veio mostrar que não se avançou um passo depois de 2 anos de trabalhos e de despesas.

Dêle se deduz que se teve em vista apenas a valorização das terras do planalto, voltadas talvez as atenções para algum pobre Colono perdido nas brumas duma aventura feliz. Há-os por lá assim.

O planalto, largo duma centena de quilómetros e estendendo-se por mais de duzentos, no sentido noroeste sudeste, é susceptível de intensa colonização. E está já reconhecido e é trilhado, em várias direcções, podendo assegurar-se que os colonos tanto podem viver e prosperar no norte, no centro, como no sul. E sendo assim, ou se fazem caminhos de ferro em todas as direcções para servir os que nelas se fixem, o que não é possível, ou se constroem, como se construíram estradas capazes de tracção mecânica e que a todos liguem com a cidade de Malange, ponto de concentração de todas as actividades do planalto.

Mas o problema local está praticamente resolvido com as estradas e dispensa despesas que as fiannças



da colónia não comportam e a sua economia não reclama.

O problema do caminho de ferro é outro e continua por resolver.

### O CAMINHO A SEGUIR

Continua em aberto a necessidade de uma missão de estudos, missão que vá vêr o que é preciso fazer, se alguma coisa há a fazer.

Quatro são as hipóteses a considerar e que andam no espírito de todos.

1.<sup>a</sup> hipótese: caminhar para sudeste, indo reconhecer as cabeceiras de Cassai e seus afluentes.

2.<sup>a</sup> hipótese: caminhar francamente para leste atravessando a Lunda de um lado a outro.

3.<sup>a</sup> hipótese: caminhar para nordeste seguindo a já velha e bem conhecida linha de penetração comercial Camaxilo, Cuilo, Suxico, Chitato.

4.<sup>a</sup> hipótese: não ir, por ora, para além de Malange, confiando à tracção mecânica a missão de bem servir todos os interesses que se vão criando.

Assim, a Missão poderá ir de Malange ao Mus-solo, Nova Gaia, Alto Chicapa, Dala e Cassai, encaminhando depois para norte até às alturas do Chilunge, com o objectivo de reconhecer a faixa entre os paralelos 9.<sup>o</sup> e 10.<sup>o</sup> caminhando de leste para oeste agora, até alcançar o Cuango donde poderá seguir em direcção à linha de penetração de nordeste, indo até às minas dos diamantes. Merecer-lhe-á especial atenção o que se passa do outro lado da fronteira, investigando se há riquezas a explorar e que possam ter necessidade das nossas vias de comunicação.

Se os nossos interesses aconselharem o prolongamento do caminho de ferro em qualquer das direcções indicadas e se, do outro lado da fronteira, houver, igualmente, interesses importantes a servir, será então oportuno inquirir dos nossos vizinhos se o prolongamento do nosso caminho de ferro os interessa e em que condições.

Aquí há uns 20 ou 30 anos, o prolongamento do caminho de ferro representava para nós principalmente uma necessidade de ordem militar. A Lunda, sempre insubmissa, precisava duma ocupação que, para ser eficaz, havia de dispôr duma grande facilidade de comunicações que só o caminho de ferro podia assegurar. O rápido aperfeiçoamento da tracção automóvel e, depois, o aparecimento da aviação, fez desaparecer a razão da ordem militar.

Agora só o problema económico deve preocupar a Missão de estudos. É preciso não esquecer que ao sul da Lunda corre um caminho de ferro que permite, e que obriga, mesmo, a dar ao problema das comunicações aceleradas na Lunda uma solução diferente da que teria, se tal caminho de ferro não existisse.

Diz-se, e tem-se escrito, que a Lunda é mineralizada. Saber que minérios tem e onde estão é um de-

ver da Missão de Estudos. Há cobre? Há ferro? Há mercúrio? Onde estão e que valor têm os minérios?

Justifica a região diamantífera a construção dum caminho de ferro? Caso afirmativo, com qual das vias férreas existentes se pode ligar? Haverá por outro lado, riqueza agrícola a explorar e que justifiquem o avanço do caminho de ferro?

Quais são elas?

É a Lunda muito povoada, ou pouco povoada? Qual o valôr físico das raças que a povoam? Quais as suas aptidões e as suas tendências?

Vasta e bem vasta é a missão do engenheiro que tenha de reconhecer as vias de comunicação, bem como a dos outros técnicos que o acompanham, como sejam, o engenheiro de minas, o médico, o agrónomo, etc.. Mas neste estudo preliminar que é uma verdadeira investigação das possibilidades do país, não relevam nem se utilizam outros instrumentos de trabalho que não sejam os que estão já consagrados nestes serviços de reconhecimento.

Vê-se do Relatório publicado que o primeiro cuidado do Chefe foi pôr no campo brigadas de topógrafos para levantar, a taqueómetro, as faixas de terreno que percorria. Para quê?

O médico estabeleceu postos de investigação científica das doenças esquisitas que encontrava, montava enfermarias e fazia clinica a todos os pretos e brancos da região. Para quê?

O agrónomo embrenhava-se no estudo das causas da grande crise agrícola. Para quê?

A Brigada montava observatórios meteorológicos. Para quê?

O engenheiro de minas estudava as formações geológicas.

Para quê?

Afinal, depois de tantos trabalhos e canseiras, ficou-se sem se saber se era preciso ou não prolongar o caminho de Ferro de Malange e, caso afirmativo, em que direcção se devia prolongar e até onde se devia prolongar. E essa era, precisa e unicamente, a função da Brigada.

Logo, a Brigada falhou. Foi o Relatório que o poz em evidência e no-lo veio dizer.

Há que recomeçar.

## OBRAS PÚBLICAS

A 3.<sup>a</sup> secção do Conselho Superior de Obras Públicas, na sua última reunião, deve parecer à cerca do processo relativo ao pedido de concessão do aproveitamento hidro-eléctrico das águas das ribeiras de Alforfa e Cortes requerido por João Geirinha.



## DIRECÇÃO GERAL I M P R E N S A

DE

## CAMINHOS DE FERRO

OBRAS QUE VÃO SER CUSTEADAS  
PELO FUNDO DE CAMINHOS DE FERRO

A Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, reunida sob a presidência do sr. engenheiro Sousa Rêgo, aprovou as seguintes obras, a custear pelo mesmo Fundo:

Instalação em Torre da Gadanha de uma báscula de 20 T. calçamento do largo de acesso ao edificio de passageiros, estrada de acesso ao cais coberto da estação de Vendas Novas e estabelecimento de vedações de painéis de cimento armado nas estações de Caminha e de Estombar; calçamento no cais da estação de Vila Meã, instalação nas estações de Louzel e de Ermidas de básculas de 40 T.; calçamento, á portuguesa, do caminho de acesso ao cais da estação de Cuba; construção de um reservatório de 100 m. c., na estação de Tunes; construção duma plataforma para passageiros no apeadeiro de Aguas Santas; assentamento duma báscula de 40 T., na estação de Alcácer do Sal; colocação de divisórias em 13 flutuadores dos desembarcadouros da estação de Lisboa-T. P., e instalação dum telefone e duma campainha de chamada em cada uma das plataformas da estação de Campanhã.

O Conselho aprovou ainda o processo da empreitada para o fornecimento de 23 metros cubicos de brita para alabastro de via, destinado á linha de Fronteira a Cabeço de Vide.

## MODIFICAÇÕES DE TARIFAS

Por portarias de 21 do corrente foram aprovadas as seguintes modificações de tarifas, que tiveram parecer favorável do C. S. C. F.:

Companhia Portuguesa — Tarifa Especial n.º 20/120 — reembolsos — combinada com a Companhia da Beira Alta; Tarifa especial interna n.º 13 de G. V.; aviso ao público substituindo os 2.º e 15.º aditamento à Tarifa Geral; aditamento à Classificação Geral de Mercadorias p. v. modificando o preço de transporte de várias mercadorias.

Companhia Nacional — Concessão especial para transporte de vinhos de pasto; aviso ao público anulando as Tarifas Especiais Internas n.ºs 4 e 5 de G. V. em vigor nas linhas do Vale do Côrço e Sabôr, e substituindo-as respectivamente pelas Tarifas Especiais Internas R. 5, 9 e 7 de G. V.; Tarifa Especial Interna n.º 15 de G. V. para «Viagens de grupos artísticos de

JOÃO RIBEIRO ARROBAS

Coincidindo com o 66.º aniversário natalício do antigo jornalista sr. João Ribeiro Arrobas, director da *Gazeta de Coimbra*, saiu, no pretérito dia 21, do mês findo, esta interessante fôlha.

A João Ribeiro Arrobas, veneranda figura, de vida limpa, que o trabalho e dignidade têm norteado sempre, as nossas mais vivas felicitações e que são extensivas a todos quantos trabalham em a *Gazeta de Coimbra*.

No limiar dos 66 anos João Ribeiro Arrobas lega aos seus filhos a sua rigidez e limpeza de carácter, — que é a sua melhor herança.

## «O SENHOR DOUTOR»

Este brilhante semanário para crianças, apresentou-nos no Natal um número extraordinário que é uma verdadeira maravilha de côr e prosa, numa vontade firme de manter o seu triunfo já conquistado.

Á magnífica colaboração de tudo quanto há de maior nomeada nas letras e na arte de desenhar para a pequenada, alia-se o seu aspecto gráfico, completando êste número de «O Senhor Doutor» e constituindo um lindo e valioso presente para os miudos, tanto mais que o seu preço está ao alcance de todas as bolsas, pois custa, a-pesar-da sua beleza e riqueza, apenas dois escudos e cinquenta centavos.

## «NOVIDADES»

Passou no dia 16 do mês findo o aniversário do nosso presado colega «Novidades» órgão católico português.

Por êsse facto publicou o ilustre órgão um numero especial com magnifica colaboração e distribuiu um budo aos pobres.

Ao nosso presado colega endereçamos as nossas felicitações pela festiva data.

teatro e de circo, musicais, corais e tauromáquicos e respectivas bagagens»; aviso ao público substituindo os Avisos E. 1498 da companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e A. 306 da Companhia Nacional para o transporte de sal comum da Figueira da Foz, para as linhas de Santa Comba Dão a Viseu; e tarifa Especial Interna n.º 16 de G. V. para «Compartimentos alugados e salões».

Companhia do Norte de Portugal — Aviso ao público estabelecendo preços especiais para o transporte de «Madeira de Pinho nacional por descascar para a estação de Pôrto-Boavista».



## ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

### A PARCA CEIFANDO

A morte, essa traiçoeira e ingrata morte ceifou de momento duas figuras cujo valor incontestável se encontra descrito nas páginas principais da imprensa portuguesa, essa imprensa que em dados momentos deixa transparecer nas suas colunas o ataque feroz e por vezes odioso, aqueles a quem, no momento oportuno presta homenagem sentida, arrancando pedaços de prosa como quem arranca pedaços d'alma e fazendo sentir publicamente a máguia e a tristeza quando se perde alguém.

Chaby, o homem que encarava essas selectas e distintas «plateias» não o podesse fazer numa simples e modesta «plateia a'aldeia que ao vêr a figura máxima da cena portuguesa de hoje se levantou como uma mola numa ovação sincera, sentimental e louca, que Chaby compreendeu o que ela representava naquele momento, naquele pequeno teatro da provincia, a ovação da aldeia em que as mulheres de alegria choravam, as creanças serenas davam palmas e os homens, mesmo os que não choravam, aplaudiam delirantemente aquele que não resistiu a tão simples, modesta e sentida manifestação.

Morreu o Chaby!

E morreu Campos Monteiro com 47 anos de idade e 40 de vida literaria que lhe grangeou numerosas amizades.

No campo das letras o Dr. Campos Monteiro conquistou o logar de primeira fila, fazendo-se um poligrafo dos mais distintos, brilhando em todos os generos literários — novela, romance, contos, teatro e jornalismo.

Foi político, escrevendo severas crónicas de ataque aos seus inimigos e defeza á sua casa.

Amigo sincero ao ponto do sacrificio o brilhante escritor morre com uma corôa de gloria conquistada através de muitos sacrificios.

Aos dois portugueses a lembrança eterna de quem por vezes passou momentos belos e nunca mais esquecidos.

### «DEIXO DE CONTA DA [COMPANHIA O CADAVER...»

NA Secção «A Sério e a Brincar» dum dos ultimos numeros da Revista *Caminhos de Hierro* lêmos o seguinte conto que, por ser interessante, fazemos a sua traducção, com a devida venia.

-- Sr. Chefe da Estação, peço-lhe que me entregue o livro de reclamações, para deixar de conta da Companhia a expedição n.º 4.232, referente a um féretro, que não é o que me despacharam com o cadáver da minha tia, pois não corresponde nem ás suas iniciais nem ao seu tamanho.

— Mas, senhor consignatário compreende que a Companhia não pode aceitar essa recusa, porque o cadáver não lhe serviria para nada, nem poderia vendê-lo em hasta pública, nem deita-lo fora. Suplico-lhe, portanto, que o retire para não me comprometer, e além disso á dois dias que está no armazem e os empregados que são muito supersticiosos não querem entrar nele.

— De nenhuma maneira. Ou me dão o cadáver da minha tia ou exijo os correspondentes prejuizos como indemnisação, pois enquanto não se enterrar no *pantheon* de familia, deixo de receber a herança sua a meu favôr.

— Creio que o melhor seria abrir o caixão e levantar-se

o auto de reconhecimento da finada, e no caso de não sêr sua tia poderia então o Senhor fazer a recusa.

— Perfeitamente; aceito a proposta ainda que para mim sejam uns momentos muito tristes e emocionantes.

Este era o dialogo que se travava numa pequena estação ferrea espanhola.

Após largas buscas, encontrou-se um carpinteiro para abrir a caixa mortuaria; mas, as duas testemunhas necessarias para o caso foi impossivel arranjà-las, vendo-se obrigados a servirem-se do sacristão e do coveiro da povoação.

Arrancada a fechadura do caixão, foi levantada a tampa e appareceu um cadáver, muito sério, de um coronel, de largos bigodes, devidamente uniformisado.

— Este não é a minha tia!, exclamou o reclamante, e escreveu efectivamente no livro a recusa do cadáver do pobre ex-coronel.

E aqui ficou o infeliz Chefe da Estação com aquele deposito, sem sabêr o que devia fazer dele. Esperando a natural decomposição, ia varia vezes todos os dias observar o caixão, para vêr se deitava mau cheiro, sem dar conta que o morto estava embalsamado.

Aquella estação havia perdido a sua natural alegria; os empregados andavam taciturnos; o bondoso Chefe levava dias sem provar comida, e sem dormir, e para cumulo, encontrou uma manhã seus filhos pequenos em cima do caixão, brincando com ele aos comboios.

Na povoação já se tinham urdido funebres mentiras sobre a metamorfose de um morto, e os parentes do falecido militar não apareciam por nenhum sitio e era evidente que nalguma estação de junção dos dois transportes, funebres, haviam sofrido uma lamentavel troca.

O Armazem de grande velocidade parecia um grande *pantheon*. Sobre duas grandes caixas de mercadorias estava colocado o caixão, rodeado de alguns trastes velhos.

E aqui começa a tragédia. Fosse por obra de alguma brincadeira ou que o caixão resvalasse, o caso é que caiu ao chão, abriu-se e ficou o cadáver de pé, encostado a uma das grandes caixas.

O Chefe, que foi observar, como de costume, e ao vêr o cadáver de pé, começou assustado a dar gritos dizendo que havia ressuscitado o morto, e poz em sobressalto todos os empregados e a povoação inteira.

Desde aquele horrivel susto, o pobre infeliz Chefe, não teve mais um momento de saude e terminou os seus dias no hospital.

### CONGRESSOS

HA jornalistas no nosso paiz que anseiam pelos Congressos como o gato pelo bofe. Pudêra, não! É comer e passear até fartar!...

Mas isto faz parte do programa,

O que não está certo é o plúmítico fazer-se acompanhar da esposa, filhos, creada e do cãesinho, como aconteceu, agora, no I Congresso Regional Ferroviario. Um verdadeiro escandalo.

Desta maneira sucede que o organisador do Congresso X contando com 60 congressistas, encomenda 70 almoços; mas como por artes magicas, apparecem 90 pessoas á mēsa: Senhoras, meninos e meninas!

Decididamente esta coisa de comer está desde que o mundo é mundo inveterado nos nossos hábitos...

### MULHERES DE FUMO...

O numero de mulheres que fumam, mesmo portuguesas, é hoje enorme. Quando antigamente se dizia que uma mulher fumava, formava-se dela, immediatamente, o conceito de



deshonesta, pois considerava-se o fumo irmão gémeo da deshonra.

Agora, não. O fumar vai-se generalizando, sendo rara a senhora da *alta* que não fuma o seu cigarro aromático.

Todavia ha um homem que não está por taes ajustes: é Hitler, o famoso chefe *nazi*.

Este grande *boche* mandou afixar em todos os lugares publicos berrantes cartazes onde se lê: «Mulheres alemãs não fumam.»

Bravo! Marque la duas á preta seu Hittler — *hittleraria-mente* falando!

## NOVO ENGENHO DE GUERRA

TUDO pensa na destruição. Agora foi construido pela Real Força Aerea Britanica um barco voador capaz de destruir submarinos. Será armado com um canhão de fogo rápido que disparará projecteis de 1 1/2 libras. Essas balas perfurarão as delgadas chapas dos submarinos, se o apaharem á superficie. O avião foi completado na fábrica da Blackburn Airplan Compani, em Brough. Tem 97 pés de largura dum extremo ao outro da aza, 70 pés de comprimento e 26 de altura. Chama-se Blackburn Perth.

O canhão, especialmente feito para este aparelho, é montado numa torre rotativa á frente. Pode disparar 100 balas por minuto.

Diz-se que as experiencias que foram feitas mostram que, quando cinco balas são disparadas em sucessão rápida, a concussão retarda a marcha do aparelho cêrca de 10 milhas por hora.

A forma como isto foi feito é um segredo da força aerea. Como se verifica o Pacto *que é logo* é fielmente cumprido á risca!

## AMOR E DINHEIRO...

ESTAS loiras albionezas são doidinhas pelos *flirt's*, a despeito do frio que está fazendo pelas paragens britanicas.

Ha dias, mais de trez mil pessoas assistiram, em Maldstone ao casamento de *miss* Marjovil Clementson *mister* Bernard Thorpe. A noiva simbolisava aos olhos da multidão o sacrificio da fortuna ás exigencias de um coração enamorado.

Em 1930, a noiva herdou dum antigo amigo de sua familia uma soma no valor de dez mil contos, com a expressa condição de não se casar. Porém nessa época, já era a prometida do marido de hoje, e não se importou com a herança, mantendo a sua palavra.

O casamento efectuou-se com grande aparato, regosijando-se com ele todas as almas sentimentaes.

Vão, porém, ter agora uma desilusão quando souberem que a clausula do testamento prohibindo á *miss* o casamento não tem valor algum juridico e que a rapariga conservará não só o marido escolhido — que felizardo! — como a riqueza que lhe deixaram.

Amor e dinheiro... dinheiro e amor! ..

## A SUBLEVAÇÃO DE BRAGANÇA

NO meio dum silencio impressionante foram lidas e bem recebidas, no Paiz, as sentenças que condenaram os assassinos do tenente Evangelista, criminosa aventura que se deu em Bragança.

O malogrado official morreu no seu posto, pelo que foram impostas pesadas sanções aos criminosos.

O instigador da revolta 1.º sargento Manuel Duarte Sacaveno foi condenado em 8 anos de reclusão e o celerado cabo Ernesto Rodolfo Mascarenhas que assassinou o infeliz tenente Evangelista em 8 anos de prisão maior celular, seguidos de 20 de degrêdo, com 2 anos de prisão no lugar de degrêdo, na alternativa da pena fixa de 28 anos de degrêdo, com 10 anos e prisão no lugar de degrêdo.

Todos os outros reus em penas maiores.

O libelo é de crime de insubordinação, com coligações; de homicidio voluntario; cumplicidade e violencias praticadas contra superiores.

## QUE BARBARIDADE!

SEGUNDO as agencias telegraficas uma joven nadadora alemã, morreu, em Cosque, depois de se ter conservado na agua 97 horas.

Ruth Litzig, de 19 anos apênas, tentava bater o *record* de 100 horas.

Como fizesse muito frio, ao fim das 79 horas quiz abandonar a tentativa, no que foi contrariada pelo seu *menager*, e pela propria mãe, ambos interessados na empresa que tinham financiado.

A prova continuou com musica e fogo de artificio até que a joven nadadora foi retirada, da agua, sem sentidos, vindo a falecer menos de meia hora depois.

Mais uma grade barbaridade alemã!

## A MULHER NA RUSSIA

A mulher na Russia, em pleno seculo XX colabora activamente na vida politica e social.

A mulher do *Novo Mundo* alista-se na regção de Moscou como *soldado* e como *policia*.

É vel-as pelas principaes arterias da cidade, envergando vistosos fardamentos, com mascaras e tudo.

Ha carinhas bem lindas, servindo de agentes de policia de transito nas ruas mais movimentadas na capital da Republica Federalista.

E os homens obedecem-lhes cegamente sem que se atropélem uns aos outros.

## MEIOS DE TRANSPORTES NOVOS E VELHOS

A Camara Municipal de Lisboa leva a efeito nos principios de Janeiro o cortejo de viaturas, a exemplo, do que ha tempos, se fez em Paris.

Vai ser dado nm panorama — o mais completo possivel — da evolução dos meios de transporte desde o seculo XVI aos nossos dias.

O cortejo revestir-se-ha de grande brilhantismo e ultrapassará, até pela quantidade de vehiculos, o certame da velha França.

Assim, a solenidade da Renascença e do Seiscentismo, a elegancia frivola do seculo XVIII a variedade do século passado que desagua, com os automóveis, na conquista das velocidades, desfilarão, nesse dia, pelas avenidas de Lisboa, como um mostruário inexcédível da história e do passado: — palanquins, cadeirinhas, liteiras, estufas, e carrinhos de arruar, traquitanas, seges e tipoias, carros de caça e coches régios, carruagens de embaixadores e churriões de familia, malaspostas, *milords*, *tibbburys*, aranhas — depois os velocipedes e os automóveis, por fim, com a constante variedade dos seus tipos, desde o modelo incipiente que fazia as delicias do final do *século das luzes* até ao mais recente exemplar da marca em voga.

Muitos particulares têm contribuido com entusiasmo para a idéa lançada pela Camara.

Bem hajam aqueles que se inscrevem!

E só assim se torna possivel pôr na rua com indumentária e arreios próprios, mais duma centena de carros, que os lisboetas vão admirar dentro de poucas semanas. Cumpre, desde já salientar, a adesão do Museu Nacional dos Coches, do Automovel Clube, e de várias individualidades, a quem a Comissão Administrativa da Camara Municipal se acha muito grata.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* dá, incondicionalmente, a sua adesão a tão magnifica ideia, partida da Camara Municipal de Lisboa.



# VICISSITUDES

DA

## LINHA DE SINTRA

O caminho de ferro de Lisboa a Sintra tem uma história acidentada e mal conhecida nalguns dos seus pormenores.

É no livro de Pimentel, *Apontamentos para a história dos caminhos de ferro portugueses*,

raios de curvas 300<sup>m</sup>. A largura da via 1<sup>m</sup>,44 entre os bordos dos carris, que teriam o peso mínimo de 34 quilos. A via seria dupla com entrevia de 1<sup>m</sup>,80.

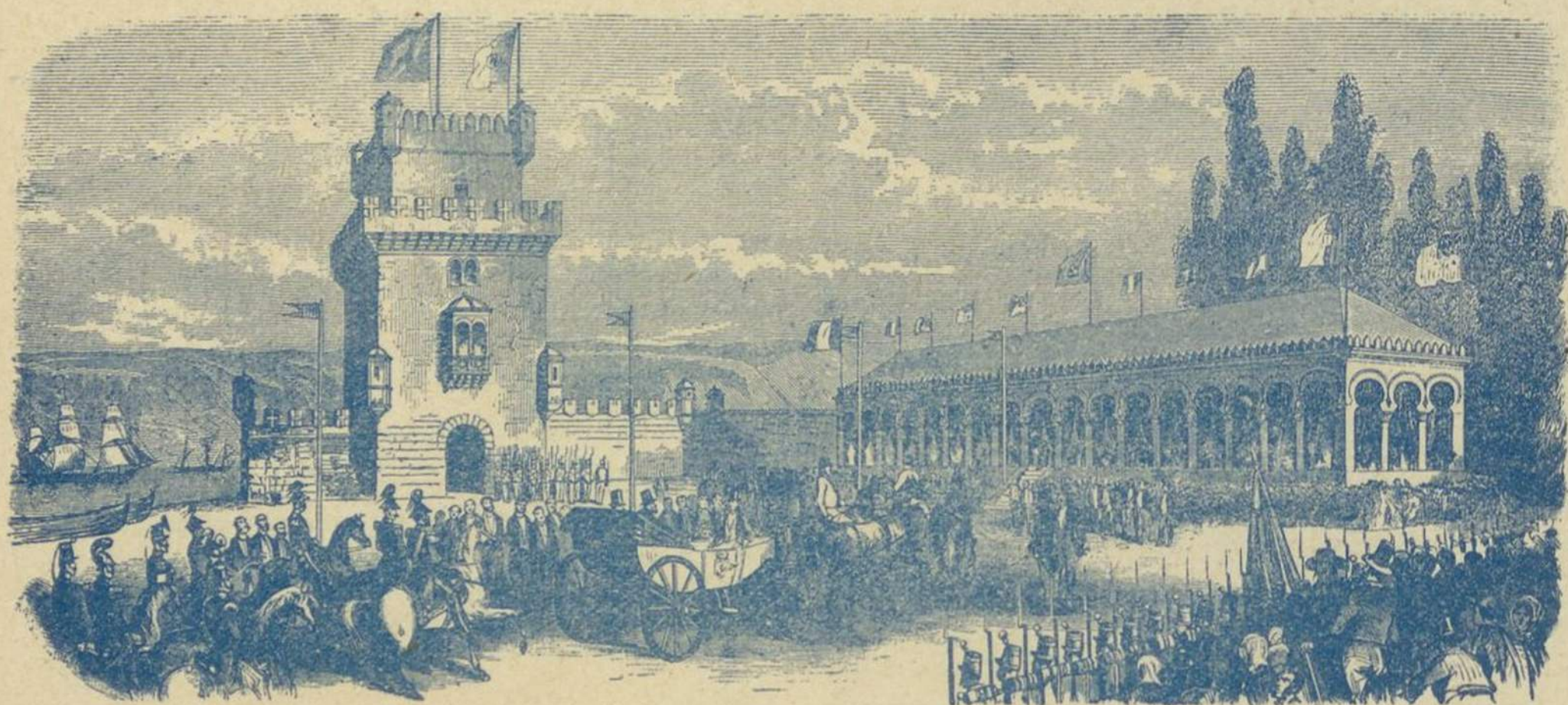
O nível dos carris ficaria um metro acima das mais altas águas do Tejo, sendo o atêrro montado por muros de alvenaria e enxilharia.

O Governo concedia:

1.º — Cessão perpétua de direitos do Estado sôbre terrenos conquistados ao Tejo pelos trabalhos que se executassem, compreendidos entre o muro do caes e o extremo das propriedades confinantes com o rio.

2.º — Concessão, por 99 anos, da exploração da linha.

Previo-se o resgate pelo Estado. Permitia-se a construção de ramaes para Cascaes e Colares.



A inauguração da construção da linha de Sintra em 1855

que se encontram referências à lei de 26 de julho de 1855, pela qual foi aprovado o contrato de 30 de Setembro de 1854 entre o Governo e o Conde de Claranges Lucotte, para a construção dos trabalhos seguintes:

1.º — Um muro do cais e aterros na margem direita do Tejo entre o forte de S. Paulo e Belem.

2.º — Uma doca com capacidade para navios de todas as portes e em número proporcional às necessidades do nosso comércio, compreendendo um dique de querenar.

3.º — Um caminho de ferro, compreendendo todos os trabalhos e material para o seu regular funcionamento e exploração e todas as oficinas e serviços acessórios que sejam necessários, devendo a sua origem ser nas proximidades do forte de S. Paulo em Lisboa, e o seu términus em Sintra, próximo tanto quanto possível do palácio real, seguindo pela margem do Tejo até Algés e dêste ponto pelo vale desta denominação para Sintra.

Os limites dos declives eram de 10<sup>mm</sup> e os dos

Como se vê, a linha era marginal em parte da sua extensão.

O concessionário, segundo o projecto apresentado, localizava a estação da partida no caes do Sodré,

Os trabalhos foram inaugurados em 1855 com a presença do Rei Regente e dos Príncipes D. Pedro e D. Luiz.

Reproduzimos uma curiosa gravura da *Illustration* dêsse tempo, representando o pavilhão que se construiu para aquele acto junto da torre de Belem.

Julgamos que a êsses trabalhos pertencia o começo do túnel que se vê acima da linha de Cascaes entre a Cruz Quebrada e Caxias.

Em 1860 *Lucotte* apresentou novo projecto para o caes do Sodré em vista das dificuldades que se levantaram.

O Conselho de Obras Públicas, em consulta de 4 de maio de 1860, ponderou a necessidade, ampliação do Arsenal de Marinha e da regularização



da margem de acôrdo com o projecto de caminho de ferro, que ainda não estava aprovado, devendo o caes ser subordinado ao plano do porto.

Surgiram também dificuldades com a Câmara por causa do atêrro da Boa Vista.

Foi por isso rescindido o contrato Lucotte em 27 de março de 1861.

Adolfo Loureiro cita uma planta datada de 1873 e apresentada pelo Conde Claranges de Lacotté, Hermano Moser e Maia Cardoso com o caminho de ferro marginal e uma estação junto da Torre de Belem; uma grande avenida de 55<sup>m</sup> de largura na rua 24 de julho, cruzando-se com duas, que iam ao entreposto e à doca de flutuação colocada em frente de Santos.

Em frente da praça de Belem ficava uma bacia eliptica para banhos e escola de natção e um bairro para banhistas em frente da torre de Belem. Haveria um bairro operário à beira do Tejo entre a doca de Alcântara e a de Santos e outro, o grande bairro D. Fernando entre a Cordoaria e o Largo de Belem.

\* \* \*

Mais tarde, em 1882, é concluída a linha de Alcântara a Torres Vedras com um ramal para Sintra, depois de ter falhado o famoso caminho de ferro *Larmanjat* sobre estrada e concedido em 1869 de Lisboa a Leiria em 1871 de Lisboa a Sintra e entre Belem e Cascais.

Com a concessão da linha urbana em 1887, ficou assente, e ainda mal, a directriz da linha de Sintra: Lisboa-Rossio, Campolide, Sintra e a do ramal de Cascaes com a faculdade de construção de um ramal da Caxias ao Cacem,

Pena foi que se não construísse êsse curto trôço que libertaria do túnel o movimento de Sintra e da linha de Oeste e facilitaria as relações entre Sintra e Cascaes e faria incluir mais tarde a linha de Sintra na electrificação com uma estação comum à do ramal de Cascaes no Caes do Sodré. Eram 7 quilómetros de construção sem grandes dificuldades.



## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, tendo pedido em 17 de Abril de 1928 a concessão da linha férrea de via larga destinada a ligar Viseu com Gouveia por Mangualde, para o que fez o depósito legal, faz público que mantem o referido pedido de concessão.

Conscia dos direitos que possui em face do seu contrato de concessão, aguarda serenamente a resolução desta pretensão.

## O EMPREGO DE AUTOMOTORAS NO NOSSO PAÍS

Uma comissão constituída pelos engenheiros srs. Henrique Kopke, Jaime Ferreira, Jorge Malheiro, Rogério Vasco Ramalho visitará especialmente em França, Suíça, Alemanha, Suécia e Holanda as mais importantes oficinas, para estudar a possibilidade do emprêgo de automotoras no nosso País.

A mesma comissão procurará colher junto das empresas ferroviárias daqueles países os resultados práticos obtidos da sua exploração.



## ASSOCIAÇÃO CULTURAL DO PESSOAL DA C. P.

Mais uma iniciativa, a todos os títulos, interessante para quem vive dos Caminhos de Ferro. Trata-se da fundação do Grémio Ferroviário, ideia excelente do sr. Felix Perneco, presidente da Comissão Organizadora.

*Démarches* foram realizadas junto das entidades superiores e cujo apoio dado pelos dirigentes da C. P. mais elevação deu à sobredita ideia. Nela se congloba a cedência do terreno na Calçada do Carmo e construção do edificio para sede.

Na sessão inaugural o maestro Serra e Moura historiou a fundação da banda dos empregados da C. P., fazendo a apologia da musica. Mais disse — «que o Grémio Ferroviário, vindo ao encontro da sua ideia, só tem que contar com o seu apoio».

Foi aprovada uma moção, que aplaude e felicita os trabalhos da comissão organizadora, director geral e Conselho de Administração da C. P.

Ficaram constituídas a comissão instaladora para prosseguir com os trabalhos, dela fazendo parte os membros da comissão organizadora e os srs. Silvano Costa e Delfim Lemos, e a comissão para redacção dos estatutos composta pelos srs. Felix Perneco, Alfredo Julio dos Santos e Alberto Viana.

O sr. Felix Perneco felicitou, extusiásticamente, a Imprensa.

As adesões, quer de sócios da nova associação cultural, quer de componentes da banda, podem ser dirigidas ao secretário da comissão organizadora. sr. José Frederico dos Santos Aguiar, chefe de secção dos Serviços Gerais da Exploração, Santa Apolónia, Lisboa.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» formula os seus votos pelas prosperidades do novo organismo cultural e ao qual já fez a devida referência.



# HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Janeiro de 1894

## Ascensor Municipio-Bibliotheca

O logar de honra do numero com que inauguramos o nosso setimo anno é occupado pelo notavel trabalho do infatigavel engenheiro portuguez o sr. Raul Mesnier, com a descripção do novo projecto do seu ascensor, da Praça do Municipio ao Largo da Bibliotheca Publica.

Já aqui demos, em Junho de 1891, a descripção do primitivo projecto d'esta obra, então planeada pelo sr. Mesnier em bases differentes das actuaes. O ascensor funcçionaria em duas torres elevadas na praça do Municipio, em sitio que nada absolutamente estorvava o transito publico, constituindo assim aquella construcção um verdadeiro embellesamento local.

A Camara Municipal, porém, na authorga da respectiva concessão manifestou o desejo de que se procurasse obter local particular d'onde se levantasse a a construcção, reservando-se por, no caso de impedimentos de qualquer ordem superior, e em vista da grande utilidade publica que resultaria do ascensor, annuir á sua construcção no largo do Municipio.

Em harmonia com este «desideratum», o sr. Mesnier tratou de estudar outras bases para a realisação do seu intento e o projecto do ascensor teve que ser modificado, devendo fazer-se a construcção particular dentro de uma propriedade, no referido largo. E esse novo estudo que hoje damos, e de que no proximo numero distribuiremos as gravuras correspondentes.

Como por elle se vê a construcção ainda lucrou em elegancia e condições de estabilidade e melhor funcção, podendo sem risco assegurar-se que a empresa é esperada pelo mais brihante futuro, visto a vantagem que terá em servir-se d'este ascensor a enorme massa de população que transita a toda a hora entre o Chiado e a baixa da cidade, especialmente na sua parte commercial, marítima, financeira e burocratica.

## Descripção do systema do ascensor Municipio-Bibliotheca

Duas torres verticaes de ferro elevar-se-hão do nivel da Praça do Municipio, vencendo, entre os planos de entrada e sahida dos passageiros, uma altura de 30 metros, differença aproximada de nivel entre a Praça do Municipio e Largo da Bibliotheca.

Cada torre tem, interiormente, um espaço livre quadrangular de 3<sup>m</sup>,5 de lado, no qual funcçãoa a caixa destinada ao transporte de passageiros.

Os eixos das torres estão distanciados 8<sup>m</sup>,30; e as faces das mesmas torres fronteiras ficam a 4<sup>m</sup>,580 uma da outra, deixando livre um rectangulo com esta extensão e 3<sup>m</sup>,72 de largura.

Estas dimensões contam-se entre os planos verticaes tangentes aos contraventamentos das torres.

No rectangulo disponivel entre as duas torres estão dispostos dois grupos motores respectivamente compostos de uma pequena machina a gaz, vertical, da força de 4 cavallos actuando uma bomba tambem da força de 4 cavallos.

Um grupo está geralmente funcçãoando, ficando o outro de reserva prompto a continuar o serviço do seu conjugado, quando alguma reparação se torne necessaria.

As bases das duas torres estão fundamentadas em um solido massiço de «beton», tendo 2<sup>m</sup>,500 de profundidade, 4<sup>m</sup>,500 de largura e 12<sup>m</sup>,800 de comprimento.

A parte d'este massiço comprehendida entre as duas torres fórma um reservatorio de 1<sup>m</sup> de profundidade por 3<sup>m</sup> × 2<sup>m</sup> de superficie, podendo conter, sem transbordar, 4 metros cubicos d'agua. A parte superior d'este reservatorio fica coberto com um sobrado solidamente estabelecido sobre vigas de ferro, encaixadas no «beton», ou ligadas á estrutura metallica das torres.

Sobre este sobrado installam-se os grupos de machinas de gaz e bomba, elevando a agua do reservatorio inferior a 35<sup>m</sup> de altura, para os dois reservatorios situados, cada um, na parte superior de cada torre, e communicando entre si por meio de um tubo.

Cada bomba deve poder elevar 2:500 litros d'agua á altura de 35<sup>m</sup> em 5 minutos.

Entre a parte superior das torres e o largo da Bibliotheca, existe o predio n.º 32, com uma fachada para o referido largo e a outra para a calçada de S. Francisco. É pelo interior d'esta casa ao nivel do 5.º andar, lado da calçada de S. Francisco, e rez do chão, lado do largo da Bibliotheca, que se fará a comunicação entre a parte superior das torres e o largo da Bibliotheca.

Para esse fim lança-se uma ponte metallica de 26<sup>m</sup> de comprimento, 3<sup>m</sup>,5 de altura e 3<sup>m</sup>,3 de largo, a qual assenta de um lado sobre fortes vigas de ferro, ligadas ás torres; e do outro lado, sobre um pilar metallico que se eleva verticalmente na calçada de S. Francisco, em face da casa n.º 15, donde fica afastado de toda a largura do passeio lateral.

Este pilar eleva-se no intervallo das janellas, afim de não obstruir a vista.

A extremidade da ponte metallica fica afastada 20<sup>mm</sup> da casa, (apenas o espaço necessario para o jogo das dilatações). Toda a construcção metallica não toca no predio, e portanto este nada soffrerá com a installação do ascensor, para cujo serviço bastará retirar a varanda do 5.º andar, estabelecendo-se assim a comunicação definitiva com o largo da Bibliotheca.

A parte superior do pilar metallico articula-se como charneira com a base da ponte; da mesma sorte a base do pilar articula-se n'uma chapa de ferro solidamente cravada sobre um maçisso de «beton» construido na calçada de S. Francisco.

A extremidade da ponte, do lado das torres, articula-se tambem como charneira, sobre um systema de gonzo invariavelmente fixos sobre vigas de ferro, destinadas a receber esta extremidade da ponte. As tres linhas de articulação são paralelas entre si, e por consequencia a dilatação, não alterando estas relações entre as peças, póde effectuar-se sem resistencia anorma nem empeno das mesmas peças.

As reacções, em vista da pequena dilatação da ponte, podem ser consideradas actuando sensivelmente segundo o eixo do systema de apoio. O local, obrigando o eixo longitudinal das torres a fazer um angulo com o eixo da calçada de S. Francisco, o eixo de articulação da ponte fórma com o eixo da torre um angulo de 78.º; no que não ha inconveniente, visto ser paralelo aos outros dois de articulação.

A ponte metallica fórma uma caixa rectangular, cujo interior póde ser habitado. A altura da ponte metallica é justamente igual á de um andar da casa da rua de S. Francisco, de fórma a que o sobrado da ponte, dando accesso para o 5.º andar, possa servir de cobertura á galeria formada pela ponte.

A parte que forma o sobrado do interior da ponte fica perfeitamente de nivel com o sobrado do 4.º andar, e portanto bastará tirar uma varanda d'este andar para abrir uma comunicação com o interior da ponte, e aproveitar assim um espaço de 26<sup>m</sup> de comprimento e 2<sup>m</sup>,7 de largo, obtendo-se uma galeria com esplendida vista sobre a cidade baixa e sobre o porto de Lisboa.

Estabelecendo um escada de serviço entre o interior da ponte e a galeria, ou fazendo a correspondencia pelo 4.º andar da casa, o que será mais commodo, certamente, que este embellesamento lhe augmentará o valor.



Para resistir á variação das temperaturas, basiará revestir as superficies interiores de pranchas de madeira de pequena espessura, ou de outra substancia má conductora do calor. São conhecidas as importantes applicações do aço e do ferro á construcção de casas para habitação, inteiramente metallicas, para todos os climas, as quaes não deixam nada a desejar ás habitações ordinarias.

As vigas da ponte, tendo uma altura exaggerada em relação aos esforços relativos ao serviço corrente do ascensor, a habitação do seu interior e o excesso de peso dos revestimentos não influirá nunca no coefficiente de segurança pratica imposta pelos regulamentos.

Além da hypothese de utilizar o interior da ponte como habitação ou prolongamento do 4.º andar da casa, seria este muito applicavel para atelier photographico, escriptorio de agencias, restaurants, exposição d'objectos d'arte etc.

Na parte superior da torre, e ao nivel da ponte, os passageiros passam para uma plataforma de 1.º5 de largura formando um terraço d'onde com um golpe de vista descobre um immenso horisonte que se alonga sobre a cidade baixa, o rio, o campo e o oceano.

### Systema motor — Caixas para transporte de passageiros — Mechanismo de suspensão e de segurança — Funcionamento.

O systema motor consiste no emprego da agua como contrapeso, para equilibrio entre a differença do peso das caixas com a carga e mais as resistencias passivas, e o excesso de peso necessario para as pôr em movimento.

Uma das vantagens d'este systema está na sua extrema simplicidade. Cada caixa tem na parte superior um reservatorio de folha de ferro podendo comportar 2:500 litros d'agua, maximo este sufficiente para o maior serviço de qualquer das caixas. Com effeito, cada uma pôde conter 30 pessoas que ao peso de 70 kilog. representam 2:100 kilog., e juntando a este peso 400 kilog. para vencimento das resistências passivas (o que é excessivo) prefaz o total de 2:500 kilog. ou litros, garantindo o maximo de exploração.

Notando que a experiencia tem sempre mostrado que na generalidade o numero dos passageiros que descem será  $\frac{1}{3}$  do dos que sobem, pôde ter-se a certeza de que o caso maximo que se estabeleceu nunca se apresentará. Por este systema não se dispende, em principio, senão a agua correspondente ao esforço necessario proporcionalmente ao trafico, e portanto a despesa com os motores varia tambem em relação directa com o trabalho effectuado.

A escolha do systema de pequenos motores a gaz verticaes, actuando nas bombas para elevar a agua do tanque inferior para os reservatorios collocados no alto das torres, é o que conduz aos resultados mais simples e mais economicos. Effectivamente não se carece de um engenheiro machinista

para pôr em movimento um pequeno motor a gaz; e uma bomba ordinaria é facillima de dirigir. Escolhendo um pessoal para o ascensor composto de individuos que tenham uma intelligencia média, todos elles poderão pôr o motor em serviço.

Para as reparações que serão necessarias algumas vezes, poderá fazer-se um contracto annual com um estabelecimento mechanico da localidade, o qual fornecerá as reparações que forem exigidas.

A segurança é completa, visto que a agua é independente do ascensor, e não intervem senão como accessorio momentaneo de serviço. Qualquer especie de negligencia ácerca dos motores não tem pois influencia alguma sobre a segurança dos passageiros.

### Suspensão das caixas

As caixas pôdem ser suspensas em dependencia uma da outra por meio de cabos ou de cadeias Galle.

No nosso estudo escolhemos as cadeias Galle e respectivas rodas, em consequencia da vantagem que apresen'am de não exigir senão pequenos diametros e grandes forças, enquanto que, empregando cabos da mesma força das cadeias, seria necessario empregar tambores de muito maior diametro. As cadeias que escolhemos são estabelecidas para um esforço, em serviço pratico, de 5:000 kilos; maximo da tensão produzida por uma caixa com carregamento completo; mas como duas cadeias estão em acção, para cada caixa, a segurança é dupla da julgada sufficiente. Para fazer comprehender claramente o methodo de suspensão, reportemo-nos a *croquis* n.º 1.

Consideramos sómente a caixa *A*; tudo o que dissermos d'esta, applica-se á caixa *A'*. Dois supportes fixos na caixa *A*, sustentam duas pequenas roldanas Galle *b* e *c*; sobre estas roldanas passa a cadeia sem fim *a, b, c, d, e, c', a', b' c' d' f', f, a*. Duas peças de junção com parafuso *a, d* permitem em pequenas amplitudes regular o comprimento da cadeia. No cimo da torre a cadeia passa sobre as roldanas *e, e', f, f'*.

Solidas esperas *m, m'* estão fixadas á caixa, e atravessadas pela cadeia, a abertura de passagem sendo de dimensões ligeiramente superiores ao calibre da cadeia.

Entre as esperas e a pouca distancia, a cadeia está munida de dois solidos encontros de ferro *n, n'*, entre os quaes e as esperas se interpõem duas fortes molas.

Por esta disposição os dois ramos de cada supportam o peso da caixa, e a fractura de um ramo não accarreta perigo algum, ficando o outro ramo funcionando até que aquelle seja reparado.

Notemoa que este accidente, com uma pequena vigilancia, nunca deve produzir-se, porque a inspecção da cadeia é sempre facil, e deve ser feita regularmente pelos empregados encarregados de vigilancia de todo o material.

(Continua).

Raul Mesnier de Ponsard.

## NA FOZ DO DÃO

### ESTÁ EM CONSTRUÇÃO UMA PONTE SOBRE O MONDEGO

Está em construção uma grande ponte de beton armado sobre o rio Mondego, junto da povoação da Foz do Dão, que o Ministério das Obras Públicas e Comunicações, pela Junta Autónoma de Estradas, mandou construir para realizar a velha aspiração de ligar Coimbra a Viseu por uma das mais aprazíveis estradas, acompanhando em grande extensão as marges do Mondego.

A obra foi arrematada por 1.078:000\$00 pela firma Moniz da Maia, L da.

É a mais importante obra desta natureza até hoje levada a effeito em Portugal, dadas as proporções dum grandioso arco com o vão de 60 metros, que ontem ficou concluído, ficando assim realizada a parte mais difficil da obra, que deve ficar completamente pronta no próximo verão.

O acto do fechamento do arco foi festivamente assinalado por manifestações de regosijo da parte dos habitantes daquela região, sendo içada a bandeira nacional, queimados muitos foguetes, vitoriada a Pátria e a República e elogiada a obra do Governo e da Ditadura, que tem proporcionado à Junta Autónoma das Estradas os meios de levar a cabo a sua missão.



# BIBLIOGRAFIA

## OS MEUS LIVROS

Pelo Dr. ARMELIM JÚNIOR

Terminei o meu anterior artigo, prometendo, para o presente, falar da personalidade e da produção literária do ilustre Director da «Colónia Penal Agrícola», de Sintra.

É o que passo a fazer.

Para mim, a meu ver e critério pessoal — que firme e intransigentemente não abdicó senão em face do que se me antolha e demonstra ser a exclusiva verdade e justiça — dois dos maiores e incomparáveis merecimentos de Tude Martins de Sousa, são:

— A nobreza com que, espontaneamente, com adorável simplicidade e modestia, longe, bem longe, de ocultar e renegar a sua humilde origem e os seus progenitores, é o primeiro a lembrá-los, carinhosamente, o que, para logo, acentua e define um *carácter*.

— O facto de tudo quanto é e quanto vale, e vale muito, a si, exclusivamente, o deve: aos seus peculiares merecimentos, às suas superiores faculdades intellectuais e morais, ao seu intenso amor do trabalho, à sua aplicação pertinaz e constante, à sua própria força anto-didáctica.

Assim é que, por Ele próprio é que soube que foram seus pais, um humilde trabalhador rural, sr. Luís Martins, e sua legítima mulher, senhora Maria de Sousa, cujos apelidos não renegou, como tantos tolos e indignos, e até sem nenhuma valia, que eu tenho conhecido!...

Muito pobres, sem meios para mandarem instruir o seu dilecto Filho, instuíram-no e educaram-no, porém, nos são princípios da probidade, da honestidade e da honra — único e verdadeiro património dos pobres — proficuamente evangelizados pela prática e exemplo das virtudes cristãs, que é, ainda e sempre, a melhor, mais bela e útil lição.

Felizmente, que sua digna Mãe fôra, em solteira, serventia e devotada amiga de uma nobre e bondosa Senhora — D. Maria Amália da Silveira Magessi, dilecta sobrinha do general António Tavares Magessi, um dos mais valentes e dedicados partidários do Sr. D. Miguel I, — a qual apreciava tanto as boas qualidades da sua serviçal e amiga, que, ao sair esta de sua casa, para casar com Luís Martins, lhe fez solena promessa de que seria a desvelada protectora do seu primeiro filho. Dando à luz uma filha, que pouco tempo viveu, aquela boa e gentil Dama renovou a sua generosa promessa para o segundo filho que houvesse.

Nasceu esse segundo filho em 27 de Janeiro de 1874, foi baptizado sob o nome de *Tude*, e foi quem beneficiou com aquela promessa nobre e religiosamente cumprida.

D. Maria Amália vivia, alternadamente e às temporadas, ora na Amieira, do actual concelho de Nisa, onde o neófito nascera, ora na linda vila de Castelo de Vide, onde, definitivamente, se fixou em 1884, ficando este em sua companhia, sob a sua guarda e protecção.

Em Maio desse ano fez, em Portalegre, exame de instrução primária, e, em Outubro, entrou no Seminário desta Diocese, onde permaneceu até 1889, e tirou quasi todos os preparatórios; mas sem vocação para a vida eclesiástica, e — espírito culto e consciência, íntegra preferindo ser um bom chefe de família que um mau padre, — saiu do Seminário; e, em Outubro desse mesmo ano, de 1889, entrou na «Escola de Agricultura», de Coimbra, graças à protecção e deligências desse grande coração, alto e culto espírito, sábio lente de Direito e preclaro filho de Castelo de Vide, o Dr. José Frederico Laranjo, que conseguiu matriculá-lo nessa Escola, quando já estavam a funcionar as aulas.

Concluiu, com distinção, em 1893, o curso de Regente Agrícola; e, em Outubro de 1895, foi nomeado Economo para a «Colónia Agrícola Correccional de Vila Fernando», tendo colaborado intensamente nos trabalhos para a sua instalação, e que começou a funcionar no seguinte mês de Outubro. Ai se conservou até Agosto de 1904, em que — aberto concurso para preenchimento de vagas no quadro de Regentes Florestais da Direcção Geral da Agricultura — a ele concorreu, e, de entre treze concorrentes, foi ele o primeiro classificado.

Nomeado e colocado na Serra do Gerez, para ali partiu em Setembro seguinte; e ali se conservou até 1915, em que, convidado pelo Ministro da Justiça de então — ilustre Lente da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, meu condiscipulo nessa Faculdade, e sempre leal e presadíssimo amigo, Dr. Guilherme Alves Moreira, que foi depois um dos nossos mais sábios civilistas — para instalar e dirigir a «Colónia Penal Agrícola», de Sintra, a primeira, entre nós, instituída para os adultos correccionais de 16 a 60 anos de idade, e destinada a imprimir uma feição inteiramente nova ao nosso regime prisional e penal. Aceitou o difficil mas honrosíssimo encargo; foi nomeado em Abril, tomou posse em 1 de Maio e abriu a Colónia em 21 de Agosto, onde continua a ser o seu prestigioso Director.

Há já desoito anos completos.

\* \* \*

A sua estada e estudos na Serra do Gerez, determinaram-o a elaborar e publicar uma série de notáveis e interessantes trabalhos científicos e literários; a saber:

— «Regimen Pastoral dos Povos da Serra do Gerez—1907» — e 1908, dois folhetos, separatas da *Portugalia*.

— «Serra do Gerez—Estudos, aspectos, paisagens—1909».

— «Mata do Gerez — Subsidios para uma monografia florestal — 1926».

— «Gerez — Notas etnográficas, arqueológicas e históricas — 1927».

A sua permanência e detidos estudos na «Colonia Penal Agrícola», de Sintra, propelleram-o a compor e dar à luz os seguintes não menos notáveis e interessantes trabalhos; a saber:

— Quatro *Relatorios* (1920, 1922, 1927 e 1932) notabilissimos, por descreverem a instalação da Colonia, seu funcionamento e seus diversos serviços, desde o seu início até 1929, e ponderosas observações filosóficas, criminológicas e presidiais, e preciosos alvitres práticos, promanantes da sua larga e profunda prática e experiências psicológicas e pedagógicas.

— «O Trabalho dos presos na agricultura — 1925».

— «Tatuagens — 1928».

Estas duas obras são *separatas* do «Boletim do Instituto de Criminologia».

— «Colonias Penais Agricolas — 1929».

É também *separata* do mesmo *Boletim*, e constitue a conferência que o sr. Tude de Sousa realizou na «Sociedade de Propaganda de Portugal» em 4-VII-1929.

\* \* \*

Não se ficou, porém, por aí.

O seu intenso amor e elevado culto pela Árvore inspiraram-lhe as seguintes valiosíssimas produções literárias:

— «A Arvore — Leituras florestais para crianças — 1912».

Livro aprovado pelo Governo para prémio nas Escolas Primárias.

— «A Tradição, o valor e o culto da árvore — 1912».

— «A Serra, as pastagens e os gados — 1914».

Estas duas obras são as duas palestras públicas de propaganda florestal; e a última foi publicação oficial da «Direcção Geral da Agricultura».

— «A Arvore na Escola Primaria — 1916».

É a conferência pedagógica realizada na «Faculdade de



# CONCURSOS

Dia 17 de Janeiro de 1954

E. N. n.º 8-1.ª = troço entre Vizeu (Largo Alves Martins) e Mangualde (cruzamento com a E. N. 45-2.ª), reparação da faixa de rolagem a macadam por semi-penetração betuminosa e revestimento superficial, calçada a paralelepípedos etc.

Base de licitação. . . . . 367.078\$43

O caderno de encargos etc., encontra-se exposto na sede da J. A. E. e na 16.ª secção em Vizeu.

Construção do empedrado da variante da E. N. n.º 12-1.ª em Alhandra.

Base de licitação. . . . . 367.078\$48

O caderno de encargos encontra-se exposto na sede da J. A. E.

Construção do empedrado do lanço da ponte sobre o rio d'Ouro ao Regueiro do Monte, do ramal da E. N. n.º 14-2.ª, para Venda Nova.

Base de licitação. . . . . 276.479\$82

O caderno de encargos encontra-se exposto na sede da J. A. E. e na 11.ª secção em Braga.

Estes concursos realizam-se às 15, 15 1/2 e 16 horas, respectivamente.

Dia 24 de Janeiro de 1954

Reparação e betuminização da E. P. n.º 112-2.ª e seu ramal para Sagres e Cabo de S. Vicente.

Base de licitação. . . . . 2.603.780\$90

Ciências», de Lisboa, a convite do Ministério de Instrução Pública.

— «Arvores Florestais — sua cultura, exploração e aplicações — 1917».

— «Os Pinhais — como se conservam e aumentam — 1914».

\* \* \*

Publicou ainda quatro notáveis e interessantíssimos trabalhos:

— «Da Terra Alta — Aspectos agrícolas, pecuarios e sociais da Provincia de Traz-os-Montes — 1916».

— «Algumas vilas, igrejas e castelos do antigo Priorado do Crato — 1930».

— «Jusqu'à quel âge doit s'étendre la compétence des tribuns aux des mineurs?»

É o relatório desta tese, apresentada na 16.ª reunião da Associação Internacional para a protecção da infância, realizada em Lisboa, de 25 a 29 de Outubro de 1931.

— «A Misericórdia de Amieira — Do antigo Priorado do Crato — A sua antiguidade; a sua campainha; o seu compromisso — 1932».

Que poderosa, fecunda e utilíssima actividade cerebral a dêste distinto homem de ciência, que, com a ocupação e trabalho de Economista de «Colónia Correccional de Vila Fernando», e com o enorme encargo e tremenda responsabilidade da dupla Direcção pedagógica e administrativa da tão importante e modelar «Colónia Penal Agrícola», de Sintra, ainda tem tido paciência e tempo para tal e tão rica produção literária.

O caderno de encargos etc., encontra-se patente na sede da J. A. E. e na 10.ª secção em Faro

Construção de terraplenagens e obras d'arte da E. N. n.º 13-1.ª, lanço entre a Ponte das enguias e Samora Correia.

Base de licitação. . . . . 939.959\$35

O caderno de encargos etc., encontra-se exposto na sede da J. A. E. e na 5.ª secção em Santarém.

Revestimentos betuminosos da E. N. n.º 8-1.ª troço dentro da vila de Vendas Novas.

Base de licitação. . . . . 128.609\$60

O caderno de encargos etc. encontra-se patente na sede, da J. A. E. e na 8.ª secção em Extremoz.

Estes concursos realizam-se às 15, 15 1/2 e 16 horas, respectivamente.

Resultados dos concursos efectuados na J. A. E. em 20 de Dezembro findo.

E. N. 13-1.ª troço entre Salvaterra de Magos e o quilómetro 18 (Bemfica do Ribatejo)

Base de licitação. . . . . 2.335.105\$44

Concorrente:

Soc. de Pavimentos Aperfeiçoados L.da 2.265.000\$00

E. N. n.º 3-1.ª = troço entre Viana do Castelo, quilómetro 0,010 e o quilómetro 18,840,5

Base de licitação. . . . . 680.114\$03

Concorrentes:

Martins Ferreira & C.ª . . . . . 594.450\$00

Francisco Azevedo Campos. . . . . 620.000\$00

Mesquita L.da . . . . . 636.990\$00

Benard Guedes, L.da . . . . . 639.000\$00

Francisco Ivo . . . . . 645.890\$00

E. N. 1-1.ª = troço entre Pêso de Melgaço e a Ponte de S. Gregório.

Base de licitação. . . . . 442.592\$30

Concorrentes:

Mesquita L.da . . . . . 442.000\$00

Construção da variante ás pontes da Pavoiara, Vale do Mú e Sobralinho entre os quilómetros 240.077,90 e 241.600 da linha de caminhos de ferro do Sul.

Base de licitação. . . . . 1.239.798\$16

Concorrentes:

Francisco José Morgadinho. . . . . 874.500\$00

Ant.º Veiga & Manuel Martins de Oliveira . . . . . 898.703\$00

Amadeu Gaudencio. . . . . 978.780\$00

Manuel Xavier Ramalho Rosa . . . . . 987.000\$00

Manuel Martins de Carvalho. . . . . 990.000\$00

Eduardo Martins Seromenho . . . . . 939.000\$00

Raul Vidal . . . . . 999.850\$00

Bénard Guedes, L.da . . . . . 1.092.400\$00

Vergílio Preto . . . . . 1.230.000\$00



# O FOLE METÁLICO

Tradução da Revista

«Ferrocarilles e Tranvias»

Por CUSTÓDIO DAS NEVES

A característica do fole metálico consiste em que está composto de segmentos de secção quasi rectangular que formam o quadro de junção. Estes segmentos metálicos constituem o fole total, fixando à frente do veículo um dos segmentos extremos e fazendo deslizar os restantes um sobre o outro como os anéis dum telescópio.

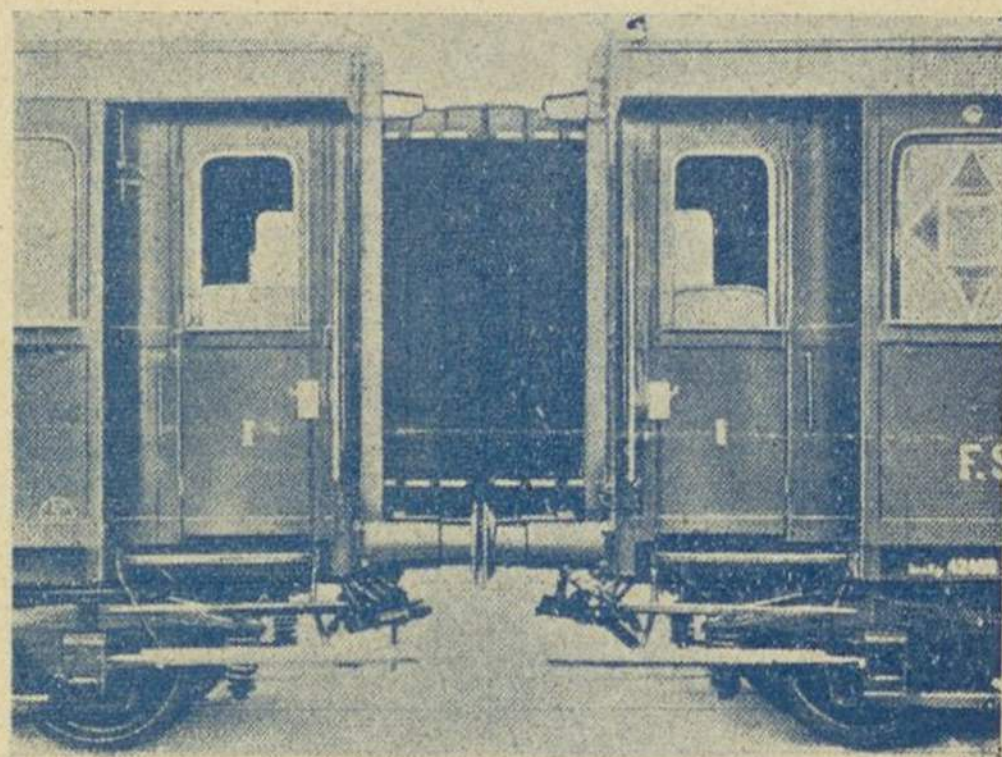
O fole metálico está destinado a substituir os actuais foles de tela ou couro, e também pode ir unido com estes, visto que o quadro que serve para a junção das outras duas metades e o aparelho de fechar são os mesmos. Esta junção mixta pode efectuar-se com os foles das carruagens ferroviárias estrangeiras, assim como com os das carruagens-camas que levam, como é sabido, dois tipos de foles: o tipo alemão e o tipo internacional.

Devido à estrutura resistente do fole metálico, o aparelho de suspensão que existe nos diferentes tipos e que são indispensáveis para os foles actuais de tela e couro, podem suprimir-se sem dificuldade alguma.

A abertura do fole metálico está limitada por um ou dois aparelhos de mola fixados à frente do veículo. Estes aparelhos de regulação têm por objecto manter extendidos constantemente os segmentos moveis do fole, de tal modo, que tanto nas curvas como nas rampas, e apesar das oscilações que se produzem durante a marcha nos aparelhos de tracção e de choque, o deslizamento entre os segmentos do fole fica limitado aos dois primeiros segmentos próximos à entrada do veículo.

A manobra para a ligação das duas metades do fole metálico efectua-se com a mesma facilidade de que com os foles actuais. Os dois angulos inferiores do fole arredondaram-se com um raio de 200 milímetros, de modo que fica livre a alavanca do freio de mão, caso este exista, o que permite a manobra de de limpêsa do freio Westinghouse, incluindo mesmo quando o combóio está formado.

A forma arredondada dos angulos inferiores impede em absoluto que os foles possam ser golpeados



Aspecto exterior do fole metálico

pelos embates dos veículos, o que sucede a meúdo com os foles ordinários. Com o fole metálico suprimem-se as correntes de segurança.

As vantagens do fole metálico sobre os foles de tela ou couro são várias. A principal é de ordem económica, ainda que o custo de fabricação do fole metálico seja ligeiramente maior que o dos foles de tela, mas a diferença de preço está compensada por uma maior duração e pelas despesas de conservação que resultam inferiores. A maior duração deve-se à construção inteiramente metálica de tôdas as peças que o compõem, assim como a sua solidez. Com efeito, as peças são tôdas metálicas, as lâminas para os segmentos podem ser de ferro galvanizado, de duralumínio ou de latas.

No que se refere à sua estrutura, os segmentos são de construção muito simples e robusta, e compõem-se somente de uma lâmina dobrada e reforçada lateralmente nos angulos.

O primeiro segmento fixa-se sólidamente à entrada do veículo e sustem os outros três segmentos moveis.

Dada a especial construção do fole metálico, é muito fácil desmontá-lo no caso de reparações.

A limpêsa do fole, tanto no interior como no exterior, faz-se melhor e mais depressa que nos foles correntes.

As deteriorações que se produzem na parte superior dos foles actuais, com as chispas largadas pela locomotora, eliminam-se completamente com o fole metálico. Também representa um aspecto de maior segurança.

Fundição Tipográfica Portuguesa, Limitada

Rua Duque de Loulé, 92-a - PORTO

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



# SINAIS DE TRAFEGO

## COMANDADOS PELOS

### PRÓPRIOS VEÍCULOS

Segundo foi publicado em diversos jornais, a Câmara Municipal de Lisboa, despachou ultimamente na Alfândega, diversas instalações de sinalização automática, accionadas pelos próprios veículos, para colocação nos principais cruzamentos desta cidade.

Para que os nossos leitores tenham uma idéa mais completa desta nova modalidade de sinalização e quanto ela pode facilitar o trânsito da nossa cidade, a seguir publicamos, em tradução, o que sobre estas instalações, informa, num dos últimos números a revista «E. T. L.».

«Recentemente foi posto em Berlim-Charlottenburgo a primeira instalação alemã de sinais de tráfego comandados pelos próprios veículos, conseguindo-se dêste modo dar um maior desenvolvimento do tráfego, nos centros de maior movimento. Acelera-se notavelmente a marcha do tráfego aumentando ao mesmo tempo a segurança. O comando efectua-se por meio de travessas cobertas com uma placa de borracha situadas ao nível do piso da calçada e a uns 30 metros do cruzamento (figs. 1 e 2) para cujo accionamento é sufficiente uma pressão de 45 quilos aproximadamente. As travessas de contacto estão unidas à instalação de ligação e alimentação do farol de sinais.

Os sinais funcionam conforme o seguinte principio: Em caso de tráfego livre numa direcção determinada, carrega-se gradualmente um condensador até que a sua tensão alcance a luz de uma lâmpada combinada em paralelo. O circuito de descarga desta última fecha-se por um pelé, que a mantém nesta posição quando um veículo passa sobre o contacto na direcção que antes tinha sinal

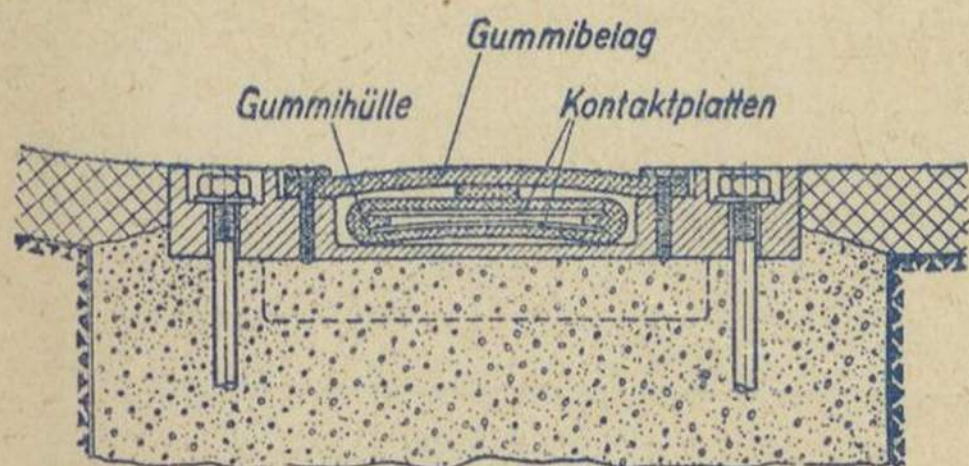


Fig. 1—Seção de uma das travessas de contacto.—Kontaktplatten (placas de contacto, Gummibelag (coberta de borracha)

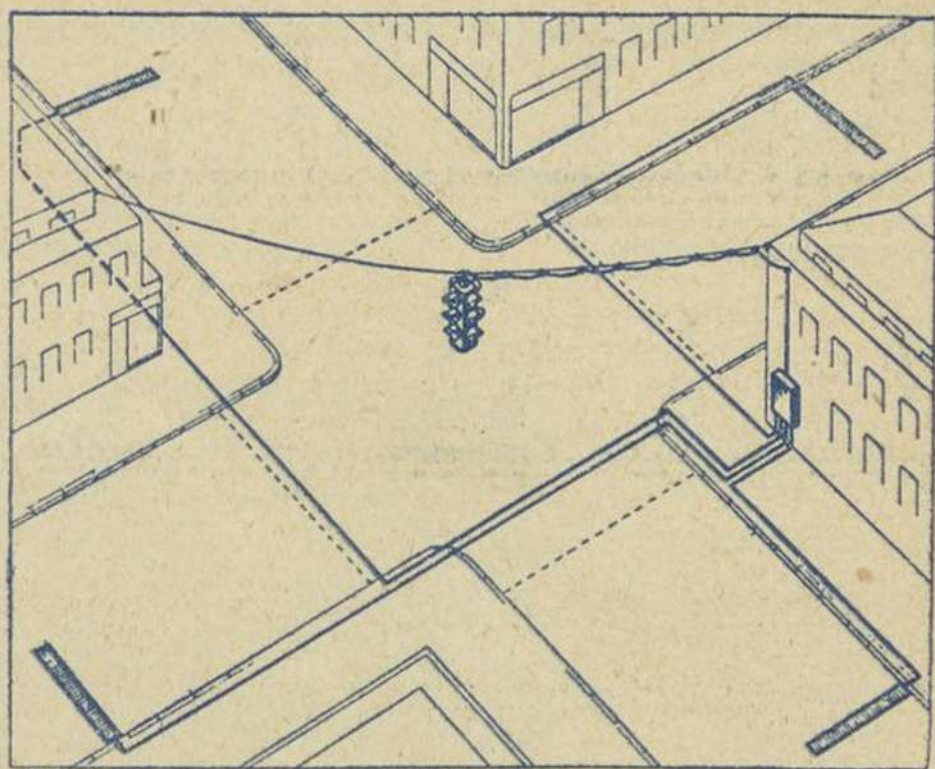


Fig. 2 - Disposição das quatro travessas de contacto num cruzamento

encarnado. A corrente de descarga dirige a comutação dos sinais por intermédio de relés.

Cada fecho de contacto da calçada na direcção de passagem livre produz uma descarga determinada do condensador sobre uma resistência, cuja descarga depende da duração da pressão exercida sobre o contacto, isto é, da velocidade do veículo que o produz.

Por conseguinte, o tráfego pode continuar num determinado sentido até um tempo, limite regulável de antemão. Nos casos de tráfego lento ou intermitente, os veículos da direcção do cruzamento recebem o sinal verde, com tal rapidez, que praticamente não necessitam parar antes do ponto do cruzamento.

A grande vantagem dêste sistema de regulação do tráfego reside em que nunca se obriga a parar inutilmente os veículos. Os carros eléctricos utilizam como emissor de impulsão um contacto colocado na linha aérea.

Outras inovações referem-se à redução de consumo do motor de comutação, à possibilidade de empregar luz viva antes que permaneça o sinal em questão, etc. Também é possível o comando à mão.

## Retribuindo as Boas Festas

Tiveram a gentileza de nos enviarem os seus cartões de Bôas Festas e Feliz Ano os nossos prezados amigos srs. dr. Raúl Cesar Ferreira, engenheiro e agente oficial de marcas e patentes; Patronato da Infância; Dunkel & Antunes, L.<sup>da</sup>; «Terras de Portugal»; Ivo de Monforte, etc., etc.

A todos os nossos prezados leitores e anunciantes, retribuimos, com desvanecimento, os nossos cumprimentos muito sinceros.

Ano novo — vida nova!



## LINHAS ESTRANGEIRAS

**ALEMANHA** Ao grande programa de trabalhos extraordinários e obras públicas que o Governo da Alemanha decidiu levar a cabo para combater a crise do desemprego, a administração dos caminhos de ferro terá, como corresponde à empresa mais importante do país, uma participação considerável.

Em primeiro lugar, os caminhos de ferro dedicarão uma soma de 50 milhões de marcos ao financiamento da nova rede de grandes estradas para automóveis, cuja construção será começada em breve, segundo os planos traçados pelo próprio chanceler. Outra das construções de grande vulto, cuja realização começará imediatamente, é o viaducto entre a costa da Pomerânia e a ilha de Rügen.

A construção deste viaducto é de suma importância para o tráfego internacional, porque pela ilha de Rügen — a mais extensa das ilhas próximas à costa alemã — passa a linha férrea da Suécia até Sassnitz, ponto em que os comboios são embarcados no *ferry-boat* até Trelleborg. O novo viaducto permitirá suprimir o *ferry-boat* entre Stralsund e Rügen, e realizar com ele uma importante economia de tempo na viagem.

Dentro das obras extraordinárias que os caminhos de ferro alemães se dispõem levar a cabo, figura, também, a construção de um túnel para enlaçar as grandes estações de Berlim, principalmente as de Anhalt e Potsdam, terminus das linhas procedentes do sul da Alemanha, Suíça, Áustria e Itália, com a estação de Stettin, terminus das linhas da Scandinávia. O projecto de construção de uma estação central para unificar todas as estações berlinenses, foi abandonado por causa do seu custo excessivo, fora de toda a relação razoável com a sua utilidade, visto que as estatísticas demonstram que é muito pequena a proporção de passageiros em trânsito que passa por Berlim sem deter-se.

**SUÉCIA** O parlamento adoptou projectos para a electrificação, antes do fim do ano de 1936, de 2:700 quilómetros de linhas ferroviárias, ou seja 40 por cento da rede de caminhos de ferro do Estado. Pelas linhas em questão passa 80 por cento do tráfego total. Uma vez terminadas as obras, a Suécia ocupará o segundo lugar, depois da Suíça, pela extensão das linhas electrificadas.

Como indicação das vantagens da electrificação basta mencionar que na linha Hiruna-Lulca-Swarton, que foi construída principalmente para o transporte do mineral de ferro, o peso dos comboios, sem loco-

motoras, passou de 1300 a 1900 toneladas, e a velocidade aumentou em 52 por cento, e a capacidade da linha em 50 por cento. Na linha de Stokolmo a Göttemburg o tráfego de passageiros aumentou 34 por cento depois da electrificação, e o tráfego de mercadorias 18 por cento.

**FRANÇA** Recentemente as companhias francesas da Alsácia-Lorêna, Este, Estado, Meio-Dia, Norte, Paris-Orleans, P. L. M. e Cintura de Paris, puzeram em vigor — com resultado até agora altamente favorável, pelo acolhimento que tem tido — um novo sistema de tarifação, denominado a tarifa wagon-quilómetro, independente da natureza da mercadoria a transportar.

Consiste este sistema em que as citadas Companhias cedem por aluguer os seus wagons fechados e plataformas por períodos de três meses, renováveis, para que os arrendatários (que devem figurar como remetentes ou consignatários) possam efectuar o transporte animais, carruagens e mercadorias de todas as classes (salvo algumas excepções), pagando ao caminho de ferro um aluguer mensal de 300 francos nos veículos de dois ou três eixos, cuja superfície de piso não exceda 20 metros quadrados; 400 francos quando essa superfície exceda os 20 metros e 500 francos quando se trate de um wagon de bogies.

Também, em conceito de portes (compreendidas as despesas de estação, impostos e aumento de 370 por cento), receberá o caminho de ferro 3, 4 e 5 francos por wagon e quilómetro respectivamente a cada um dos três tipos de veículos anteriormente assinalados, com um mínimo de percepção por despacho, tudo incluído, de 180, 240 e 300 francos por wagon, quando vá carregado, e 30, 40 e 50 francos quando vazio.

Excepto para o gado, o peso do carregamento por wagon não deve exceder de 8:000; 12:000 e 15:000 quilos nos três casos citados, nem afastar-se, em nenhum caso, do limite de carga em grande velocidade.

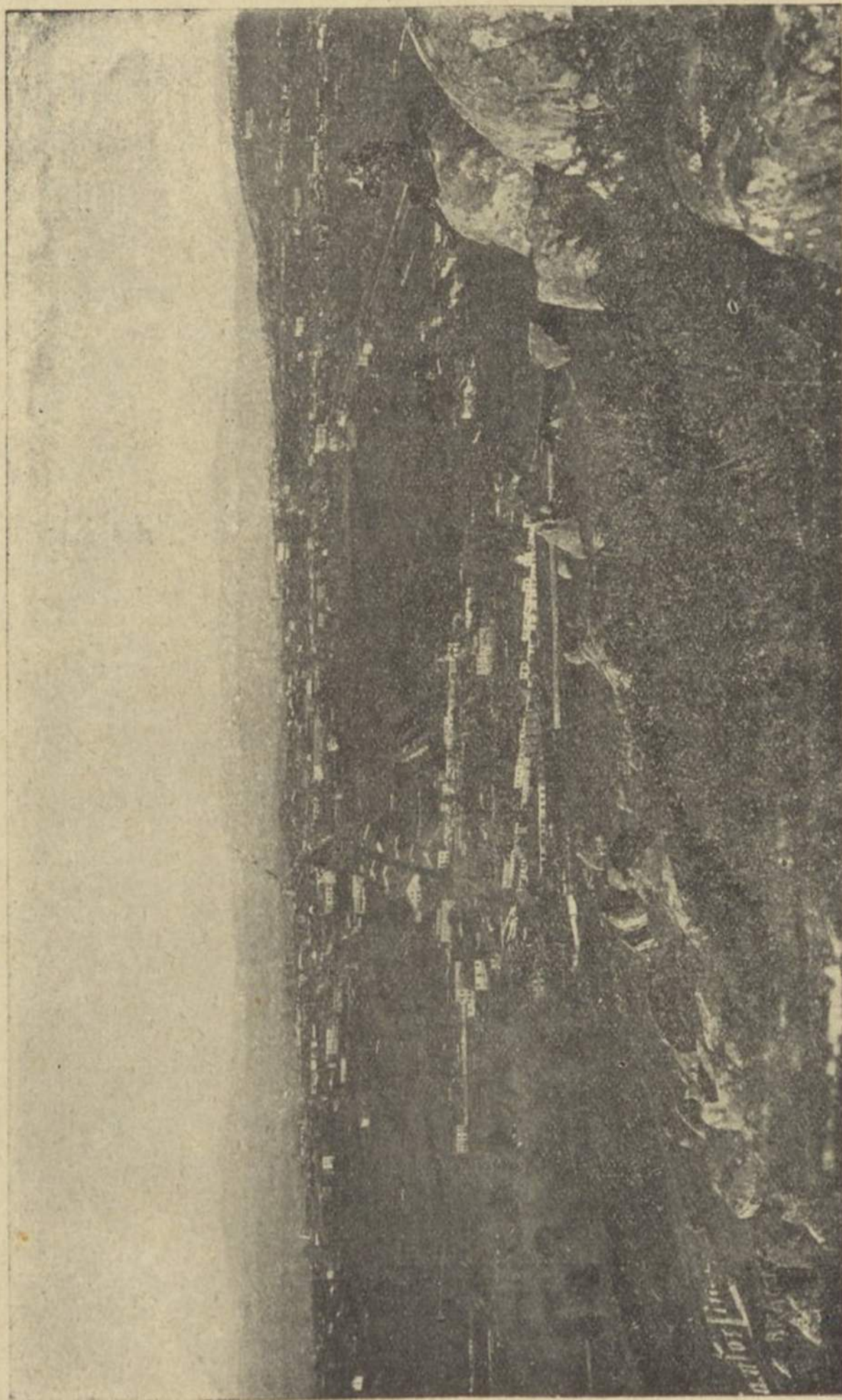
Como o êxito deste sistema está na rapidez de transporte, marcou-se para as expedições um prazo máximo de 24 horas por cada 250 quilómetros ou fracção, aumentando-se somente os prazos correspondentes à "expedição" e à "entrega" de uma remessa ordinária por tarifa geral.

Como poderia suceder que o valor do carregamento excedesse 100:000 francos, neste caso, o remetente é obrigado a declará-lo e a pagar 0,25 francos por cada fracção de 1:000 francos de excesso.

A tarifa em questão contém várias outras condições sem maior importância (condutores do gado, detenção do material vazio, estacionamento, desinfectação, etc.)

**Visado pela  
Comissão de Censura**





*B R A G A — Vista geral*