

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Premiada nas Exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra; Bruxelas, 1897; Porto, 1897; Liège, 1905

Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antwerpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze

Representante em Espanha: Henrique La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 15

S U M A R I O :

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

ANEXO NESTE NUMERO

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

COIMBRA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACÇÃO
Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR
CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO
M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel RAUL ESTEVES
Capitão JAIME GALO
Engenheiro GABRIEL URIGUEN.
Capitão MARIO COSTA
Capitão LUNA D'OLIVEIRA



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

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

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

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

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

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

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

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO
E OFICINAS
RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECÇÃO: T. 576 e 581

CARLOS D'ORNELLAS.



UMA NOVA REVISTA
DE
COMUNICAÇÕES
POR
J. FERNANDO DE SOUZA



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vejâmos agora a doutrina que no artigo indicado se assenta.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

E porque o Governo militar realizou uma obra de justiça e de reparação, vá de vituperá-la, chasqueando ao mesmo tempo do eminentíssimo economista Colson, ignaro pigmeu à vista da elevada competência económica do sr. Cunha Leal.

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



FIGUEIRA DA FÓZ — Um trecho da praia de banhos

HA QUARENTA ANOS

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

Caminho de ferro do Algarve

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

homens com archotes, que se estendiam entre as agulhas.

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

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

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

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

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

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

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

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

O Tempus o mores!

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

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

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

Trefileries et Lamoins du HAVRE
S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE
PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agehtes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

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

Efectivamente tenho seguido com bastante interesse o problema.

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

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

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



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

ENTREVISTA DA QUINZENA

AS LINHAS FÉRREAS ATRAVÉS DAS BEIRAS

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

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

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

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

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

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

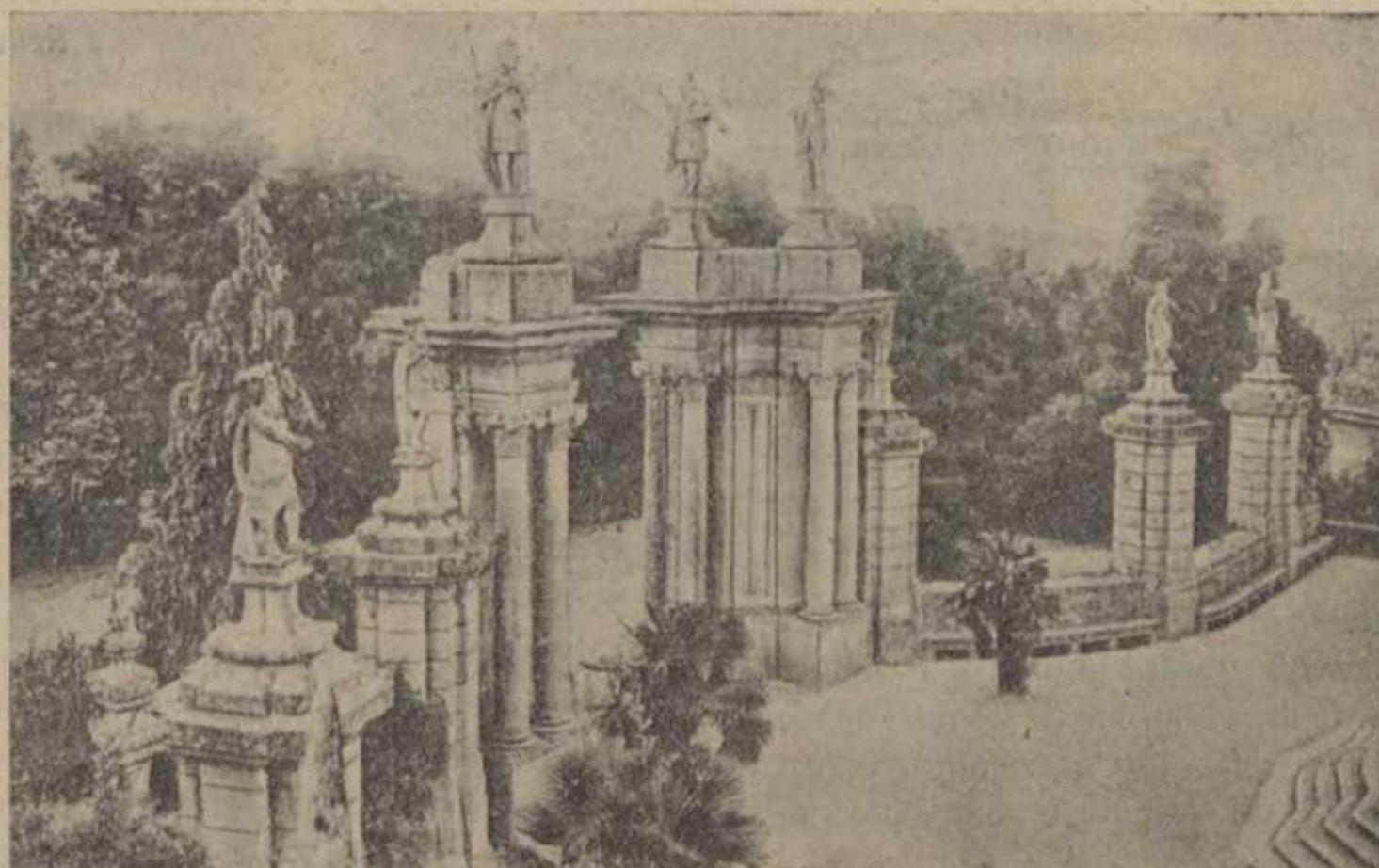
Oxalá se alcance, e, em breve, esse desiderato, desejo-o ardente mente.

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

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

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

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



LAMEGO — Santuário dos Remédios — Largo do Pórtico

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

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

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

A) — Linha Lamarosa-Coimbra

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

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

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

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

Sobre este ramal, nada deveria dizer.

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

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

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

Passemos ás linhas férreas de via reduzida.

a) — Linha do Entroncamento à Guarda

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

Em via estreita, o seu rendimento estratégico seria nulo.

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

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

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

b) — Ramal de Sernache de Bomjardim a Castelo Branco

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

c) — Ramal Goes a Miranda do Corvo

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

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

d) — Ramal de Arganil a Santa Comba Dão

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

e) — Ramal de Gouveia a Viseu passando por Mangualde

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

f) — Linha da Guarda à fronteira (Erjes)

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

g) — Linha da Guarda ao Pocinho

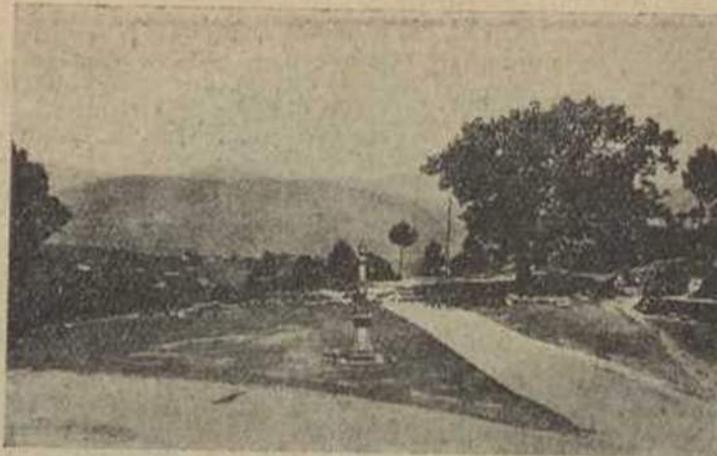
Se atendermos à distancia que a separa da fronteira e à natureza do terreno, preferimos, sem dúvida, o traçado: Celorico ou Vila Franca das Naves-Trancoso-V. Nova de Fozcôa.

h) — Linha de Seropires (Pinhal) a Lamego

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

i) — Linha de Viseu ao Tua

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



LAMEGO — Relógio do Sol

j) — Linha de S. Pedro do Sul à Régua

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

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

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

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

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

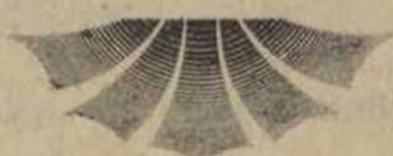
Esse simples raciocínio seria aceitável em absoluto, se assentasse numa base completamente verdadeira.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

N A C O S T A D O S O L

FOI ANTE-HONTEM OFERECIDO
AOS JORNALISTAS DE LISBOA
UM ALMOÇO DE HOMENAGEM

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Portugal importa 1.000.000 de toneladas de carvão por ano! Esas centenas de milhares de libras com que o pagamos, são o produto do nosso melhor labor que enviamos para o estrangeiro. Importação de carvão para reexportarmos productos manufacturados?

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

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

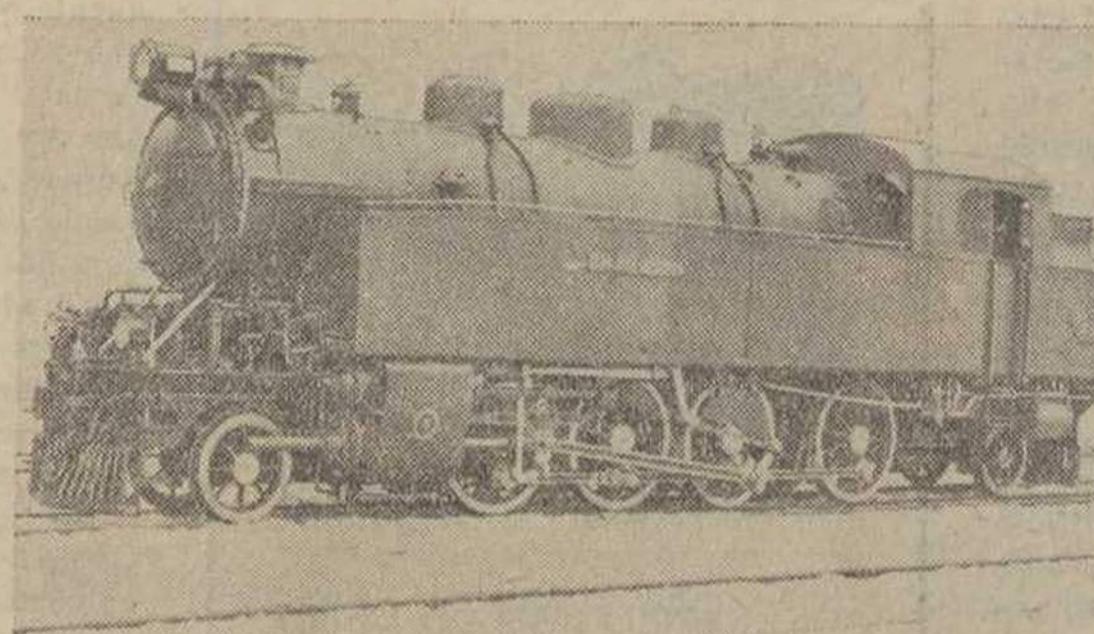
• • •

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

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

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

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



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

O DESENVOLVIMENTO DO COUTO MINEIRO DO LENA

PELO ENG. JOSÉ GUERREIRO DE SOUSA



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

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

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

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

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

É com este tipo de carvão que vai funcionar a central que está sendo montada na Batalha, composta de dois tubos-alternadores Brown e Boveri de 500 kilowats cada, e uma caldeira Babcock & Wilcox com 182,52 de superficie de aquecimento.

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

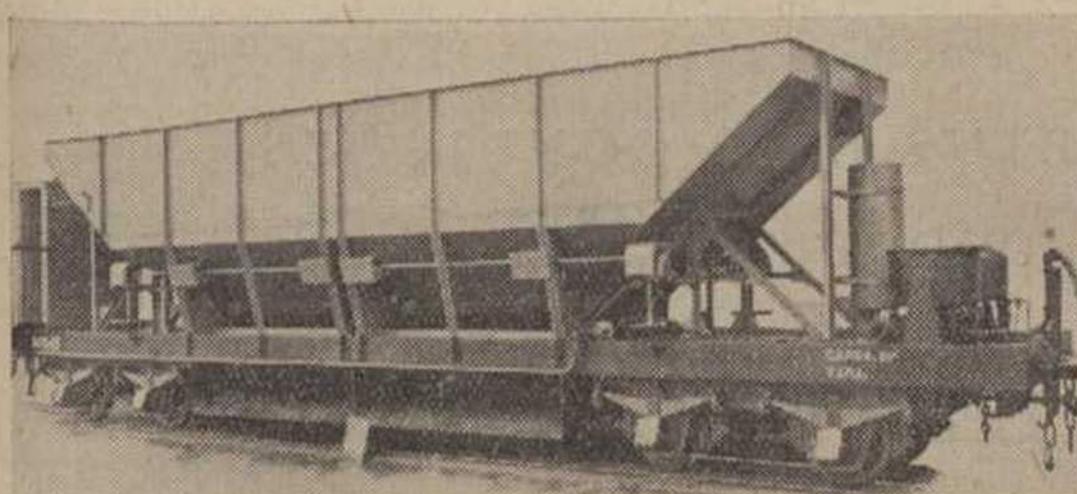
A outra qualidade de carvão é uma lenhite de formação mais antiga aproximando-se bastante da hulha podendo ser utilizada para distilação dos sub-produtos e dando um coque de muita boa qualidade.

A sua analise indica:

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

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

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



Wagon de 50 toneladas sobre bogies com descarga automática pelo fundo

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

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

Uma das principais dificuldades para o desenvolvimento da extração intensiva era a falta de transportes que se faziam em camião até à Batalha e deste ponto á Martingança pelo caminho de ferro existente de via de 0,60 m numa extensão de 14 quil.

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

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

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

Este caminho de ferro de importância máxima para o couto mineiro não é de menos valor económico para a região que atravessa, sendo aberto a exploração do tráfego geral. Com efeito, a importante região atravessada não tem vias de comunicação.

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

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

2 Cilindros.

Vapor sobreaquecido.

600 HP.

Simples expansão.

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

Embasamento total	10.700 >
Timbre da caldeira	13 Atm.
Superficie de grelha	2,7 m.2
Superficie de aquecimento da caixa de fogo em contacto com o fogo .	14,1 >
Superficie de aquecimento dos tubos	110,7 >
Superficie de aquecimento evaportivo	124,8 >
Superficie de sobreaquecimento . .	46,0 >
Superficie de aquecimento t tal . .	170,8 >
Capacidade dos reservatórios de água .	10,5 "
Capacidade do depósito de carvão.	4,5 T.
Peso em vazio.	64,0 "
Peso em serviço	84,0 "
Esfôrço de tração 0,50	9.900 kg.
Esfôrço de tração 0,85	16.850 "
Velocidade máxima	70 k/h
Raio mínimo de curva admissível . .	100 m.2
Comprimento total da locomotiva. . .	13.250 m.

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

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

Carruagens de 3.^a classe, sobre Bogies.

Fourgons.

Wagons abertos de bordas baixas.

Wagons abertos de bordas altas.

Wagons fechados.

Wagons rasos de 30 toneladas, sobre Bogies.

Wagons cisternas de 30 m³, sobre Bogies.

Wagons para o transporte de explosivos, sobre Bogies.

Wagons auto-descarregadores de 30 toneladas, sobre Bogies.

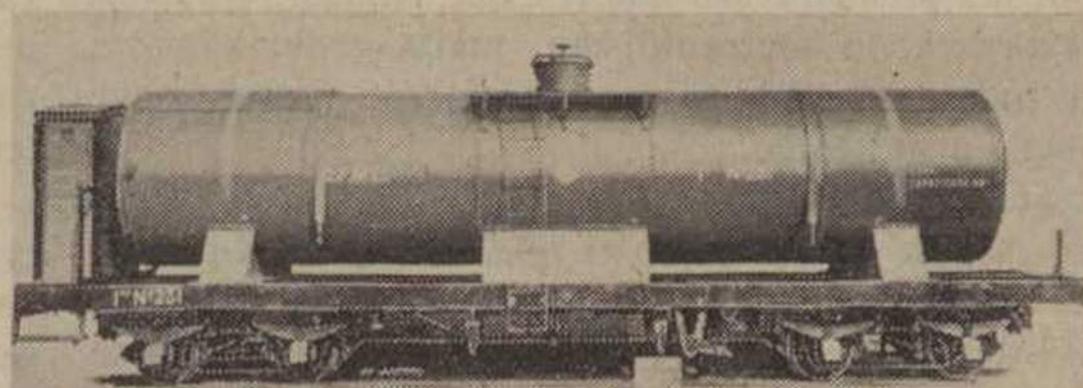
Wagon guindaste.

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

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

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

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



Wagon cisterna de 30 metros cúbicos sobre bogies para o abastecimento de água nesta região onde não abunda

Ó ESCOLAS SAMIAI!

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

UM ALVITRE PARA A MODIFICAÇÃO

:-: :-: DESSAS CONDIÇÕES :-: :-:

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

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

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

Coisas de poetas! — dizem eles.

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

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

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

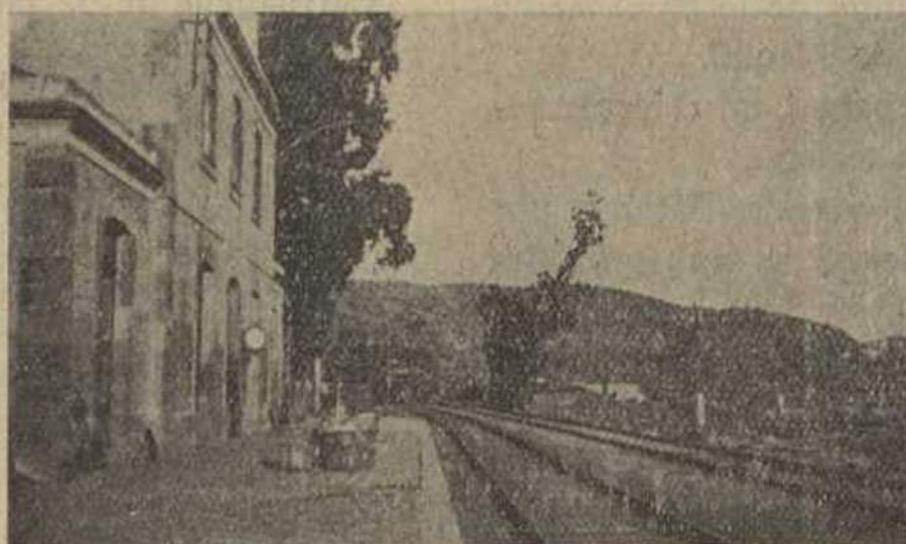
Limito-me, pois, a indicar alguns dos principais beneficos da arborisação, que são a purificação do ar e, consequentemente, a salubrisação das regiões arborisadas, a fixação dos terrenos, a regularisação das chuvas e, sobretudo, para os que deixam dominar o seu criterio especial-

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

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

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

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



A estação de Belver

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

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

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

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

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

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

Está cheia destes tristes paradoxos a historia dos povos.

* * *

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

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

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

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

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

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

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

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

* * *

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

Calado Rodrigues



Pessoal das linhas do Estado aguardando reforma

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



BRAZIL FERRO-CARRIL

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

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

SINDICATO DOS PROFISSIONAIS DA IMPRENSA

Aos jornalistas dignos

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

Porquê?

* * *

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

Illustre Collègue:

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

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

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

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

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

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

Transcrevemo-la na íntegra sem lhe alterar uma

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

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

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

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

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

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

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

* * *

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

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

Continuaremos.

(Do jornal *A Voz*)



INSTITUTO PARA ORFÃOS DOS FERROVIARIOS DO PAÍS

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

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

Viagens e transportes

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

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

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

Alteração à tarifa geral

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

Bilhetes para viagens de recreio nas linhas do Vale do Vouga

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

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

Aditamento à classificação geral de mercadorias

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

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

Bilhete de banhos nas linhas do Vale do Vouga

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

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

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

Viagens a Madrid a preços reduzidos

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

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

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

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

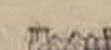
Para uma viagem mais cómoda e rápida, poderão os passageiros aproveitar os comboios rápidos de luxo 161/163 que circulam diariamente entre Lisboa-Madrid com 1.ª e 2.ª classes e lugares camas. As composições destes comboios são directas e não dão lugar a transbordo.

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

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

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

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



NUMEROS ESGOTADOS

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

PELO BRAZIL

UM INVENTO DE GRANDE UTILIDADE

Um engenheiro telefonista da Repartição Geral dos Telegrafos, inventou um isolador de defesa das rôdes telefónicas e telegráficas, contra travessias de linhas de força, para qualquer voltagem.

Sua construção e respectivos acessórios são de metal amarelo, adaptavel a qualquer especie de isolador, mesmo para aqueles em que a base superior é lisa, bastando nesse caso simples modificação na parte interna do aparelho para assim adaptar-se ao isolador em questão.

Compõe-se o citado aparelho:

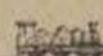
- 1) De uma haste, cujas extremidades são curvas, em forma de gancho (A e B).
- 2) De um dispositivo (ligação A) que é preso ao gancho A por um parafuso, que servirá ao mesmo tempo de eixo, sobre o qual gira em sentido vertical, tomando a direcção do fio.
- 3) De outro dispositivo em forma de garfo (ligação B) solto, seguro ao gancho B por aderência e tensão do fio, o que permite em caso de ruptura do respectivo fio, desprender-se a esfera C e D do gancho respectivo e vir caír juntamente com o fio.
- 4) Uma braçadeira com os respectivos parafusos nas extremidades que se adaptará ao isolador para fixá-lo à haste.

Quanto às vantagens do aparelho, são estas as características:

- 1) No caso de ruptura, já descripto, e tratando-se de um caso de travessia de linha telefonica ou telegráfica, ou mesmo cabos de força, as esferas cairão sobre estas, isolando por completo o trecho, evitando assim prejuízos sérios como sejam: queima das caixas existentes nos respectivos postos, queima do cabo que parte da caixa ao distribuidor e deste ao *relais* e á mesa telefonica.
- 2) Evita a descarga electrica sobre o telefonista, no caso de linha telefónica.

3) Tratando-se de linhas telegráficas, evita a queima de aparelhos e prejuízos relevantes, como sejam as peças de aquisições dispendiosas, e, muitas vezes, insubstituiveis na ocasião.

O citado aparelho servirá tambem e com grande vantagem para as travessias de cabos de alta voltagem, mesmo até 22.000 wolts.



CONGRESSO INTERNACIONAL DO TRAFEGO

Conforme pedido feito pela Companhia da Beira Alta, na ultima Conferencia Internacional de Trafego P. H. F., realizada em Tanger, a Companhia do Norte de Espanha mandou reservar, desde Medina, a partir de 1 do corrente mês, no seu comboio expresso n.º 5, que sai desta estação á 1, h 38, um compartimento de 2.ª classe, afim de ser garantido o seguimento directo dos passageiros de 2.ª classe, procedentes de Portugal, e que utilizam os comboios rápidos n.º 51 C. P. e n.º 3 B. A.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonima—Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde — Calçada do Duque, 20 — LISBOA

Obrigações da linha de Setil a Vendas Novas

Avisam-se os portadores destas Obrigações que está a pagamento o juro de 8 %, relativo ao ano de 1928, na importancia de Esc. 6\$42 por Obrigação, liquido de impostos, contra a apresentação do Coupon n.º 2.

O pagamento efectua-se na séde da Companhia, todos os dias uteis, desde as 11 ás 13 e das 14 1/2 ás 15 1/2 horas.

Lisboa, 9 de Julho de 1929.

O Presidente do Conselho de Administração

Ruy Ennes Ulrich



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anonima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde — Calçada do Duque, 20 — LISBOA

Pagamento de Coupons das Obrigações privilegiadas de 1.º grau relativos ao 1.º semestre de 1929

São avisados os portadores dos Coupons das Obrigações de 1.º grau desta Companhia, relativos ao 1.º semestre de 1929, que o seu pagamento, liquido de impostos, se efectuará a partir do proximo dia 1 de Julho de 1929.

As importâncias líquidas a receber, são:

Coupon n.º 71 das Obrigações de 3 % e 4 %.

	Em França	Em Portugal
Coupon de 3 % - N.º 71 . . .	Frs. 5,52	Frs. 5,81
Coupon de 4 % - N.º 71 . . .	Frs. 7,37	Frs. 7,76

Coupon N.º 68 das Obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa» e N.º 67 das Obrigações de 4 1/2 %.

Coupon de 3 % B. B. - N.º 68	Frs. 6,44
Coupon de 4 1/2 % - N.º 67 { Serie 1 a 8.504 Frs. 9,66 Serie 8.505 a 11.468 Frs. 9,21	

O pagamento dos Coupons das Obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa» e 4 1/2 % de 1.º grau, sómente se efectua em Lisboa, em Escudos, ao cambio do dia, ou em Francos por cheques s/Paris, á escolha do portador; em qualquer dos casos torna-se necessário que os seus portadores os façam acompanhar de uma declaração cuja formula lhes será fornecida na séde da Companhia.

Os pagamentos dos Coupons das Obrigações de 3 % e 4 % de 1.º grau são feitos em França, pelos correspondentes da Companhia, conforme os anuncios publicados naquele paiz; e em Lisboa, em Escudos, ao cambio do dia.

Os pagamentos em Lisboa, fazem-se na séde da Companhia, todos os dias uteis, desde as 11 ás 13 e das 14 1/2 ás 15 1/2 horas.

Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses, 14 de Junho de 1929.

O Presidente do Conselho de Administração

Ruy Ennes Ulrich

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



AÇORES — O campo de S. Francisco em Ponta Delgada