

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

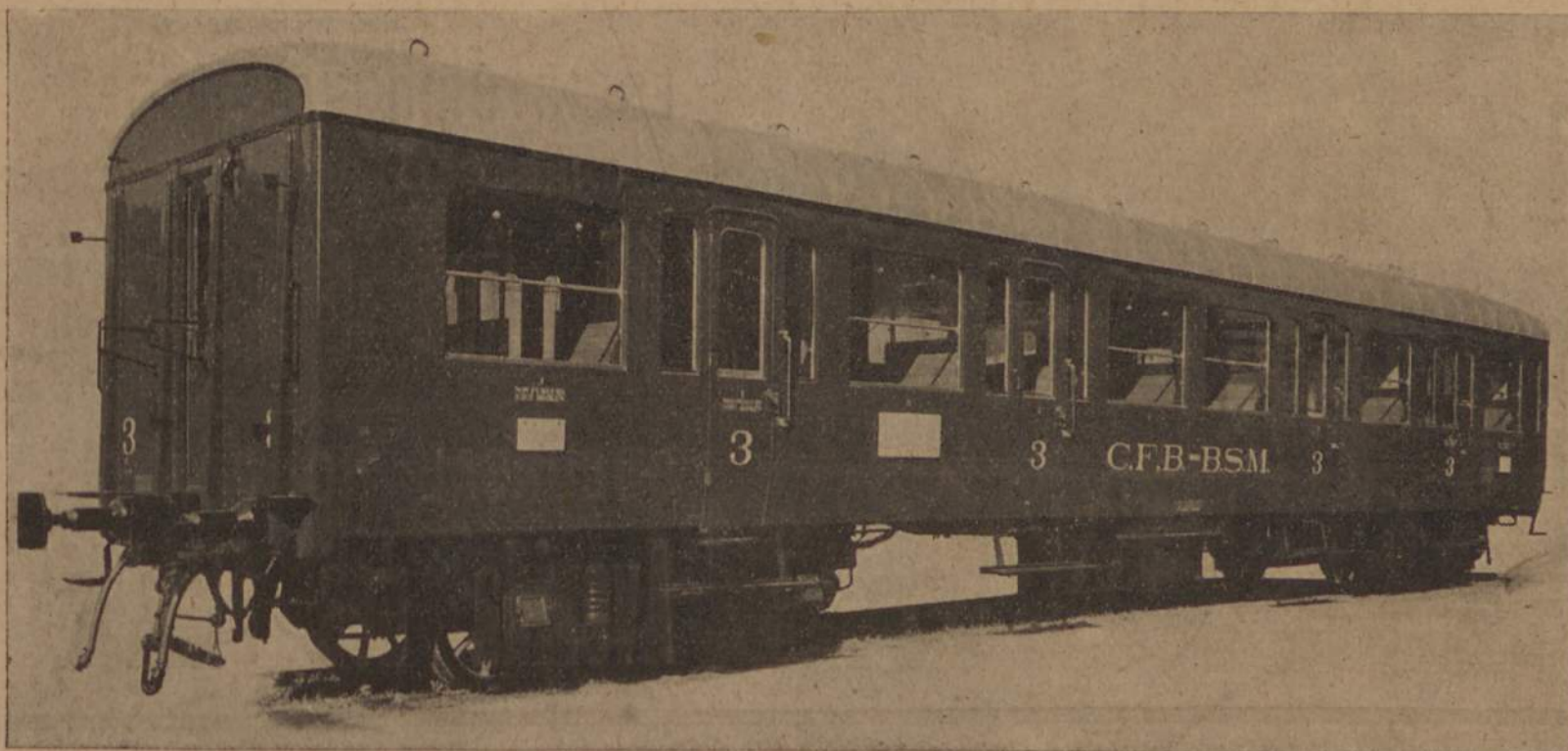
FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
 Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro
 5, Rua da Horta Sêca, 7

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINAN-
 ÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO
 e AVIAÇÃO / OBRAS PUBLICAS / AGRICULTURA /
 MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO
 E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
 Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
 Telefone: P B X 2 0158



**SOCIÉTÉ ANGLO-FRANCO-BELGE DE
 MATÉRIEL DE CHEMINS DE FER (STÉ. AME.)**

LA CROYÈRE--BELGIQUE

Endereço Telegráfico: LOCOMORAM. LACROYÈRE—Códigos: A. B. C. 5TH.-LIEBER-INT. LUGAGNE-BENTLEY'S

Carruagens de todas as classes e categorias para Caminhos de Ferro e
 Tramways / Automotoras a vapor ou com motor Diesel, ou motor Diesel
 eléctrico / Locomotivas a vapor, eléctricas, a óleos pesados ou a gasolina /
 Wagons normais e especiais / Fourgons / Tenders / Aparelhos de via /
 Trabalhos de caldeireiro e grande forja / Pontes coloniais
 desmontáveis sistema **P. ALGRAIN**

REPRESENTANTES PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

BELLO & BRAVO

RUA DOS FANQUEIROS, 122, 1.º-ESQ. — LISBOA



R. G. DUN & C.^o

DE NEW YORK

★ Agência internacional ★
★ de informações comerciais ★

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

PORTUGAL

Restaurante do Entroncamento

Sob a direcção de

FRANCISCO MÉRA

Ótimo serviço de mesa.

ALMOÇOS E JANTARES

por encomenda

ENTRONCAMENTO

(ESTAÇÃO)

PORTUGAL

VISITAE

Caldas da Rainha

e o seu melhor hotel:

HOTEL CENTRAL

PORTUGAL

Nova Pensão «Camões»

Praça Luiz de Camões, 22

Telefone 2 2943 **LISBOA**

Director — **Joaquim Busto Romero**
Gerente

Quartos com o maior conforto.
Casas de banho. Esmerado serviço de mesa. Menús especiais.

Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,
Automotrices, Camions automobiles &c.

Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,

Sevran (Seine-et-Oise) France

CIDADES DE PORTUGAL



GUARDA — Atrio da Câmara Municipal

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

PREMI DA NASEXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908; — MEDALHAS DE BRONZE: Autuerpia, 1894; — S. Luiz, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

Página artística: Cidades de Portugal, Guarda, Átrio da Câmara Municipal. — Pontes e mais pontes, por CARLOS D'ORNELLAS. — Homenagem ao Director Geral dos Caminhos de Ferro, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — L. de Mendonça e Costa. — Aviação, pelo Dr. ALFREDO BROCHADO e Tenente HUMBERTO CRUZ. — Gazeta dos Caminhos de Ferro. — Interêsse regional e nacional, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — O comando automático dos combóios na Suíça, por ALPHASIGMA. — Crónica ferroviária, por ALEXANDRE SETTAS. — Os «ratos cinzentos» no 9 de Abril, por CARLOS D'ORNELLAS. — Ecos & Comentários, por PLÍNIO BANHOS. — À Tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — Homenagem ao trabalho, por COELHO DE ALMEIDA. — Os nossos mortos. — Bibliografia. — Ressurgimento da Marinha de Guerra Portuguesa. — Linhas estrangeiras.

1 9 3 5

ANO XLVII

1 DE ABRIL

NÚMERO 1135

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

ALEXANDRE FILIPE SETTAS

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª 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

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Advogado PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

PONTES E MAIS PONTES

EM Novembro do ano passado transcrevemos nas colunas desta «Revista» um curioso artigo a propósito da Ponte sobre o Zambeze. O artigo em questão veio também transcrito na imprensa diária, chegando alguns jornais a afirmar ser esta ponte a maior do mundo, pois tinha a extensão de duas milhas que são iguais a 3.704 metros.

Notamos, depois da publicação dessa notícia o erro crasso cometido e, no nosso número de Dezembro rectificamos devidamente esse erro, afirmando, sem receio, que existia o Ferrocarril do Ultramar que mede onze quilómetros, ou sejam onze mil metros. Esta ponte liga Kings a Little Duk.

Aparece agora outra ponte maior do mundo que já nos faz lembrar a *máquina de maior potência e o «récord» de velocidade* que aparece diariamente, isto sem falar nas automotoras velozes que de minuto a minuto batem «récords».

E o crédito que os jornais dão a essas notícias que «ingenuamente» fornecem as grandes agências, é pasmoso.

Damos aos nossos leitores as extensões de algumas pontes, do nosso conhecimento e pedimos sempre para pôr em dúvida as notícias que se propalam sobre a «maior ponte do mundo».

As maiores até hoje são:

Tay Bridge (Escócia)	3.208 metros
Upper Stone.	3.064 metros
Godvari.	2.772 metros
Forth Bridge (Escócia)	2.520 metros
Rio Salado (Argentina).	2.043 metros
Rio Dulce (Argentina)	1.788 metros
Hardinge (India).	1.641 metros
Vitória Jubileu (Montreal).	1.623 metros
Moerdijk (Holanda)	1.432 metros
Pôrto de Sydner	1.257 metros
Pôrto de Montreal	1.185 metros
Queenborough (E. ^{os} Unidos)	1.134 metros
Brooklyn (Estados Unidos)	1.052 metros
Quebec (Canadá).	979 metros
Manhattan (E. ^{os} Unidos)	890 metros
Ohio (Estados Unidos).	452 metros

CARLOS D'ORNELLAS

HOMENAGEM AO DIRECTOR GERAL DOS CAMINHOS DE FERRO

O SR. MINISTRO DAS OBRAS PÚBLICAS FEZ A IMPOSIÇÃO DAS INSÍGNIAS
DO GRANDE OFICIALATO DE CRISTO
AO SR. ENGENHEIRO ÁLVARO DE SOUSA RÊGO

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

FOI na verdade emocionante a homenagem que em 25 de março último prestou o pessoal da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro ao ilustre engenheiro Álvaro de Sousa Rêgo, que vai deixar o lugar de director geral por sêr atingido pelo limite de idade.

Quizeram os seus subordinados testemunhar-lhe respeitosa e grata estima na hora em que vai deixar de sêr o seu chefe solícito e prestigioso.

Presidiu a essa manifestação o Sr. Ministro das Obras Públicas engenheiro Duarte Pacheco, para tornar assim mais frisante a consagração pública do alto funcionário, a cuja leal e proficiente cooperação e singulares méritos quis prestar pública homenagem.

Procedeu nobremente o ilustre Ministro, glorificando um leal e servidor do Estado, que naquele lugar, que tanto honrou, soube continuar as tradições da pleiade prestigiosa de engenheiros, que na fiscalização dos Caminhos de Ferro, mostraram quanto valia o seu saber, e como era acrisolado o seu zêlo e integérrimo o seu carácter.

Sousa Rêgo, depois de desempenhar várias comissões de serviço e de ter estado alguns anos na Repartição de Caminhos de Ferro, manteve-se muito tempo à testa da Divisão de Via e Obras na Direcção de Fiscalização, até que em 1927 ascendeu ao fastígio dessa hierarquia, ocupando o lugar de director geral, que exerceu até hoje.

Nessa qualidade presidiu ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro e à Comissão Administrativa do Fundo especial, e fazia parte do Conselho Superior de Obras Públicas, funções que desempenhou com superior critério e senso prático.

A Gazeta dos [Caminhos] de Ferro não pode

deixar de se associar a êsse acto de glorificação de um ilustre ferroviário, que, no fastígio de organização oficial destinada a assegurar o bom funcionamento e as melhorias da nossa rede de caminhos de ferro, teve sempre o nítido conceito da sua alta função.

Zelou os interesses do Estado e assegurou o cumprimento da lei com a maior correcção e integridade, sem deixar de vêr nas empresas ferroviárias, encarregadas de serviços públicos, uteis e prestimosas cooperadoras do Estado, com jus à sua protecção e auxílio para resolução das dificuldades ocorrentes e melhoria de serviços.

Quem irá substituir o Sr. Sousa Rêgo nessa espinhosa missão?

Estamos certos de que o Governo saberá escolher quem saiba sêr fiel às tradições honrosas do lugar e dê garantias, pela sua folha de

serviços, de sêr o digno continuador da obra até hoje realizada na Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

O Ministro das Obras Públicas, depois de aludir à dificuldade dessa escolha, anunciou discretamente que procurará forma de poder o Sr. Sousa Rêgo continuar a pôr ao serviço do Estado a sua actividade, como em tempos fez o Sr. Manoel Francisco de Vargas e Adolfo Loureiro.

Da missão, que foi confiada a êsse ilustre engenheiro resultou, a obra monumental *Os nossos portos do continente*.

Seja como fôr, a sessão solene celebrada em honra do engenheiro Sousa Rêgo constituiu justa e consoladora consagração de uma honrosa carreira oficial e fez avultar a importância do cargo por êle tão digna e zelosamente desempenhada. A essa homenagem se associa calorosamente a Gazeta dos Caminhos de Ferro.



Engenheiro Álvaro de Sousa Rêgo

* * *

Da comissão organizadora faziam parte os srs. engenheiros Rodrigo Severiano do Vale Monteiro que não compareceu por falta de saúde, Hermínio Soares da Costa e Sousa, Júlio José dos Santos, Diogo Neff Sobral, Mário Grilo, José Chêdas Bogarim, Luiz Costa, Joaquim Camilo Alvares, João Lima de Brito Mendes, dr. Carlos da Silva Oliveira e architecto Bravo.

Os engenheiros, chefes de secção e inspectores, em serviço naquele organismo compraram as insígnias do grande officialato da Ordem de Cristo, com que o sr. Sousa Rêgo foi recentemente agraciado pelo Govêrno; e o restante pessoal por iniciativa de uma comissão, composta dos srs. Marques de Almeida, Cesar de Lemos, Pinto Serra, Dr. Mário de Sousa, Ferreira Lima e Costa Santos, ofereceu-lhe um retrato em esmalte e uma pasta.

A cerimonia realizou-se no lindo salão nobre do antigo palácio dos Condes de Penafiel, com a assistência de engenheiros e de empregados, não só de Lisboa, mas de toda a rede ferroviária.

Pelas 16 horas chegou à sala do Conselho do edifício de S. Mamede, ao Caldas, o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que presidiu à cerimónia, ladeado pelos srs. engenheiros Sousa Rêgo, Fernando de Sousa, Carlos Alves, Hermínio da Costa e Sousa e Jales, e srs. Luiz Gama e José Maria Alvares.

No vasto salão do Palacio estavam presentes os srs. eng.^{os} Moraes Sarmento, Exaltação da Cunha Costa Macedo, Carlos Cruz, Espregueira Mendes, Luiz Cabral Malhado Júnior, Xavier da Fonseca, Ernesto Rocha, Nogueira Soares, Feio Terenas, Araujo Franqueira, Araujo Lima, Flávio Borges, Cornelio Fogaça Guimarães, Alcino Carneiro, Costa Leile (Lumbralles), Pedro Ferreira Júnior, Pedro Bandeira, Carlos Paes, Jaime Ferreira, Luiz Gama, José Maria Alvares, Eng.^o Campos Henriques, Dr. Álvaro Lapa, Eng.^o Fernando de Sousa, Drs. Silva Araujo, Pinto Serra e César de Lemos, Eng.^o Diogo Sobral, Capitão Salvador de Almeida.

Em nome da Comissão Promotora da homenagem e do pessoal da D. G. dos C. F. usou da palavra, em primeiro lugar, o sr. engenheiro Hermínio da Costa e Souza, que pronunciou o discurso que se segue:

Ex.^{mo} Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações
Senhor Director Geral de Caminhos de Ferro
Meus Senhores:

Entenderam os funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro ser sua obrigação reünirem-se para prestar merecida homenagem às elevadas qualidades do sr. engenheiro Álvaro de Sousa Rêgo que, dentro de breves dias, deve deixar, por imposição legal, o elevado cargo de Director Geral de Caminhos de Ferro que exerceu, com muita proficiência, durante mais de oito anos.

Devidamente autorizados por V. Ex.^a, Senhor Ministro, aqui

nos encontramos com esse fim, e, se a autorização que para tal nos foi concedida nos encheu de satisfação por representar uma justa manifestação de apreço, por parte de V. Ex.^a, às eminentes qualidades do nosso Director Geral, maior é ainda pelo brilho que a presença de V. Ex.^a vem prestar a este acto.

Por um e outro facto manifestamos a V. Ex.^a a expressão do nosso profundo reconhecimento.

Senhor Ministro: Meus Senhores:

Não é vulgar uma manifestação desta natureza.

O mais alto funcionário da nossa Direcção Geral, atingido pelo limite de idade, vai abandonar a sua chefia.

Em volta dêle congregam-se todos os seus subordinados.

Todos sentem profundamente a sua saída, e, por esse motivo, lamentam não ser possível obter, dentro das leis em vigor, a continuidade da sua acção como Director Geral de Caminhos de Ferro, estando, porém, certos de que a sua comprovada capacidade permitirá ainda que os seus serviços sejam utilizados, com evidente proveito para a Nação.

Tendo consagrado exclusivamente a sua actividade ao serviço do Estado, como engenheiro, durante 42 anos, desempenhando sempre exemplarmente as missões que lhe foram confiadas, exerceu a Direcção Geral de Caminhos de Ferro no período mais difficil da nossa história ferroviária.

A agitação da vida dos caminhos de ferro nacionais, desde 1926, com os múltiplos e complicados problemas que surgiram, derivados por um lado do contrato de arrendamento da exploração das linhas do Estado e por outro da evolução sofrida pelos sistemas de transporte em todo o Mundo, a crise económica, e tantíssimas outras importantes questões, encontraram sempre de parte do Senhor Director Geral de Caminhos de Ferro, engenheiro Sousa Rêgo, um interesse cuidadoso no seu estudo e um espírito ponderado na sua apreciação.

Presidindo a duas comissões importantíssimas, o Conselho Superior de Caminhos de Ferro e a Comissão Administrativa do Fundo Especial soube sempre, pelo seu apurmo moral e intelectual, conquistar a simpatia de todos aquêles que, despindo as paixões que enfraquecem a humanidade, compreendem a dificuldade com que hoje se dirigem e orientam serviços da importância do que lhe tem estado confiado.

Impulsionando, pelo seu elevado exemplo, os funcionários seus subordinados, dotado de uma tenacidade e de uma energia invulgares, conseguiu os resultados que estão bem patentes no desenvolvimento notável dado a todos os serviços da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Mas ainda em muitas outras questões em que as suas elevadas funções o fizeram intervir, fê-lo sempre com uma prudência e ao mesmo tempo uma firmeza, das quais o País colheu os melhores e mais proficuos resultados.

Pertinaz e decisiva foi a sua acção na mais conveniente localização do trôço da linha de Cascais, entre Cais do Sodré e Alcântara, contra todos os obstáculos que então se levantaram, e não foram poucos, permitindo o alinhamento da Avenida 24 de Julho, que hoje se presencia com prazer.

Os arquivos da Direcção Geral de Caminhos de Ferro encerram preciosos documentos em que se acha claramente demonstrado o cuidado com que este organismo, sob a superior direcção d'este ilustre engenheiro, defendeu tenazmente os interesses do Estado no caso das garantias de juro, no dos transportes de materiais e realizar pelas emprêsas para obras a custear pelo Fundo Especial, no da protecção ao trabalho nacional, e em tantos outros, procurando dar um grande impulso aos trabalhos de estudos e construção de novas linhas e aos melhoramentos a efectuar nas linhas do Estado.

Sob os altos auspícios de V. Ex.^a, Senhor Ministro, assegurado plenamente do veemente desejo manifestado de fazer progredir os trabalhos de caminhos de ferro, dentro da maior economia e do máximo aproveitamento dos recursos disponiveis, atingiram estes trabalhos nos últimos três anos um desenvolvimento nunca excedido no nosso país!

V. Ex.^a encontrou sempre neste ilustre engenheiro um devotado colaborador que inspirado nos elevados exemplos dados pelo Ministro



Engenheiro Carlos Pinto Machado

das Obras Públicas e Comunicações procurou obter o maior rendimento de todos os serviços que lhe têm estado confiados.

De uma correcção e de um aprumo inexcedíveis que não excluiu nunca uma disciplina bem orientada, conseguiu uma amizade sincera de todos os seus subordinados que reconheceram no seu Director Geral as qualidades de Chefe necessárias para o desempenho de tão elevado cargo.

Para lhe significarmos a saúde que sentimos por o vermos deixar a chefia do nosso serviço, nos permitimos oferecer a Sua Excelência as insígnias de grande oficial da Ordem de Cristo, distinção com que o Governo da República, sob propostas do Senhor Ministro das Obras Públicas e Comunicações, proposta que muito nos desvaneceu e profundamente lhe agradecemos, houve por bem agraciar o Ex.^{mo} Sr. Eng.^o Álvaro de Sousa Rêgo.

E de V. Ex.^a, Senhor Ministro, solicitamos mais um favôr: que seja V. Ex.^a a entregar-lhe essa recordação da nossa sincera amizade, bem como uma modesta lembrança que lhe é oferecida pelo pessoal administrativo.

O Ministro das Obras Públicas disse:

— Quiz o sr. general Carmona anuir à minha proposta no sentido de ser condecorado o sr. engenheiro Álvaro de Sousa Rêgo. Considero que tal condecoração é o justo prémio dos altos serviços prestados ao país durante os largos anos da sua carreira, em que soube criar em todos os funcionários a maior simpatia e a mais sincera dedicação. Isto é a prova exuberante das excepcionais qualidades do sr. Álvaro de Sousa Rêgo. Como ministro das Obras Públicas, tenho tido ocasião de as apreciar. O sr. Sousa Rêgo é da maior dedicação pelo serviço público e da maior ternura para com o pessoal que trabalhava com ele.

Trata-se duma homenagem merecidíssima, e sei que é para ele um desgosto e para mim uma dificuldade a substituição do distinto engenheiro.

— O desgosto não pude saná-lo, porque a lei é implacável e — voltando-se para o homenageado — V. Ex.^a tem 70 anos de idade. E a dificuldade procurarei resolvê-la substituindo V. Ex.^a o melhor que puder. E quero acrescentar que, fóra deste cargo, procurarei aproveitar, logo que isso seja possível, as excepcionais qualidades de V. Ex.^a.

Homens com o aprumo, a competência e a inteligência do home-

nageado não se encontram a cada passo, pelo que não deixará de aproveitar os seus serviços fóra do campo da burocracia.

Declarou que o homenageado deixa em todos uma grande saúde e por isso deve constituir para ele a melhor consolação:

— Ao impôr-lhe estas insígnias, agradeço a V. Ex.^a os serviços prestados ao país.

No meio de uma demorada e quente salva de palmas o ministro colocou as insígnias do Grande Oficialato de Cristo ao sr. eng.^o Sousa Rêgo.

Este bastante comovido, agradeceu ao orador, à comissão de homenagem e ao pessoal da D. G. de C. de F. a significativa homenagem que lhe foi prestada e proferiu o discurso que segue:

A iniciativa desta manifestação que imerecidamente me é tributada, abrilhantada pela presença de Vossa Excelência, as suas palavras cheias de benevolência e generosidade, com numerosa assistência de tantos companheiros de trabalho, dos mais categorizados colaboradores, e ainda de amigos meus, estas dádivas valiosíssimas — prendas e mensagens — tudo me confunde sobremaneira, me sensibiliza e emocioná.

Meus senhores:

Um Ministro de invulgares qualidades de acção, inteligente e investigador, péssimamente impressionado com o descrédito fácil e levianamente propalado, a propósito de tudo e de todos que honestamente produzem, por aqueles a quem o trabalho permite sobejas folgas, quis inquirir e investigar, como era seu direito e dever, sobre o rendimento útil deste seu departamento.

Longos foram para mim os poucos meses necessários a que a sua acção se desenvolvesse em pesquisas diversas e pormenorizadas, requisitadas umas, oferecidas outras espontaneamente, com extensa documentação escrita e realizada em obras que eram o nosso orgulho, pela perfeição e economia operadas.

Assim verificou o Ministro directamente que bem diversa era a actuação destes serviços da versão maldosa que o impressionára, e num impulso de consciente justiça passou a aplaudir e a louvar o que lhe fôra dado conhecer pessoalmente e — quis ir mais longe — premiando quantos me acompanhavam com o seu esforço e zelo pelo serviço propondo-me para uma condecoração honrosa que, generosamente, me foi conferida.

Vêm hoje os meus subordinados consagrá-la com interesse, e dedicação igual aquela com que me têm fortalecido para os embates que ao cumprimento do dever se opõem, oferecendo-me ricas insígnias.

Poderei nunca as usar, ou raras vezes, mas permanentemente as trarei no peito, com gratidão incessante, até ao fim da vida, por sentir assim comigo quantos me têm dado a sua dedicação e saber, numa singular e leal camaradagem.

Mais de 40 anos de serviço público, quasi 10 neste cargo, no período mais difícil e penoso da sua actuação, que se afirma com grandes melhoramentos na rede do Estado e fecunda actividade na construção de novas linhas.

Mercê de oportunas e acertadas providências governativas, baseadas no novo estudo, efectivaram-se, desde 1927, além de muitas obras justificadamente urgentes, importantes renovações de via, extensas balastragens; a construção das estações do Terreiro do Paço e do Pinhal Novo, no Sul e Sueste; a de Rio Tinto, no Minho, e a ampliação de muitas outras; a 2.^a via de Campanhã a Ermezinde e do Barreiro a Pinhal Novo; a sinalização eléctrica entre S. Bento e Campanhã; a substituição de várias pontes entre as quais Mouratos, Quinta Nova, Pala, Quebradas, etc., as duas primeiras já concluídas, enfileirando entre as de maior categoria.

Obras realizadas, sob fiscalização técnica e administrativa, conduzidas criteriosa e economicamente.

A avultadíssima economia obtida orça por 30 % do grande empréstimo dos 100.000 contos que lhe fôra consignado, mas difícil tarefa, levada a cabo na comunhão de esforços e de lutas, resultantes de cuidada e intensa acção final, mantida com firmeza, mas que sempre me empenhei por orientar sem agravos, nem preterição de direi-

tos, de faculdades e de atenções, aos fiscalizados legitimamente devidos, pelos contratos de concessão, pela probidade das suas intenções pela sua elevada categoria técnica, administrativa e social, ocupando posições conquistadas por selecções, que importa reconhecer e respeitar, sem dano dos preceitos legais a que se deve obediência.

— Todavia, com o maior desvanecimento afirmo que os principais objectivos fôram atingidos na defesa dos nossos pontos de vista, metódica e conscientemente defendidas, constantes da copiosa documentação, com assinalada vantagem para os interesses confiados à nossa guarda, de que a exploração grandemente participa também.

— Paralelamente foi dado notável incremento ao estado e construção de novas linhas férreas, mais 53 quilómetros já entregues à exploração, e cerca de 100 a inaugurar dentro de 1 a 2 anos, com bellos edifícios, que vão educando e desenvolvendo o gôsto regional, com obras de arte, algumas verdadeiras obras primas, a enriquecer o património nacional, como as pontes da Régua, do Varosa, do Leça, etc..

E muito especial menção, merece ainda, a inteligente, rápida e criteriosa construção dos N. O. G. no Barreiro, confiada a uma Comissão de distintos engenheiros novos, como: Francisco Mendia, da C. P., elemento valiosissimo, por mérito próprio, e pela ligação com a labuta oficial que profissionalmente dirige, e tem sabido manter em laboração constante perante a transformação forçada das instalações actuais, sem qualquer perturbação.

Obra colossal no nosso meio ferroviário que, por acto nobre de esclarecida e oportuna decisão do Ilustre Ministro, Eng.º Duarte Pacheco — se ergue de uns montes de pilhas de materiais, há anos sepultados improduttivamente e com dispendiosa conservação.

Aquêlê valioso capital dispendido indevidamente, por excessivo para oficinas do Sul e Sueste, só agora encontrara interessante aplicação para a sua enorme capacidade produtiva, pelo arrendamento da exploração da rede do Estado, que tornou possível generalisá-las às demais linhas exploradas pela C. P., e até às de outras empresas, numa bem orientada cooperação nacionalista.

Exprimem estas palavras, meus senhores, um periodo de rara produção em caminhos de ferro, pela quantidade e qualidade dos trabalhos executados, com marcada economia de milhares de contos, nos muitos milhares escrupulosamente dispendidos, correspondendo-lhe uma conjugação de esforços de carreiras, de desgostos (porque não dizê-lo?) que neste momento me dão fôrça e valôr para bem alto erguer o mérito, a competência e dedicação de que deram provas inofismáveis os meus colaboradores, cimentando-se entre nós uma amizade que perdurará para sempre no meu coração agradecido.

Além dos trabalhos inumerados, outros de gabinete estão em preparação, entre os quais alguns há, cuja iniciativa não pode deixar de pertencer ao Estado, como o do estudo de novas linhas; o de mais convencida distribuição de oficinas, ou de agrupamentos officiais, para seu melhor rendimento útil; o da unificação de tipos de material tractor e circulante; o da criação e implantação, imperiosamente necessária, da indústria de fundição de aço, que tão benêficamente influirá na economia nacional, permitindo a construção com tôdas as modernas características, de material tractor e circulante que baste às necessidades do país, e até daquele que, em momento de perigo, convenha à defesa da Pátria. Grandes problemas complementares, inerentes à Fiscalisação, que muito faz mistér manter com pessoal sufficiente, e diplomado, capaz de continuar a dar-lhe eficiência e prestígio, em íntima cooperação com as Empresas, porque para elas tão vantajosa é, como útil para o Estado, a quem incumbe velar pela sua propriedade e melhorias, bem como cuidar activamente dos processos de exploração dum serviço público de tão assinalado valôr económico, instrumento poderoso de fomento e trabalho, que a todos sobreleva.

Demanda, porém, incessantemente progresso, que tem de se lhe assegurar para vencer a crise que o tem assoberbado, reconquistando o logar primacial que lhe compete e que só será adquirido para conjugação de esforços ordenados e conscientes.

— E, para terminar, não ficaria bem com a minha consciência, se neste momento, para mim solenissimo, esquecesse aquelas que por diversos motivos se afastaram destes serviços, a quem presto merecida homenagem, e muito especialmente a dois colegas, amigos dos mais dilectos, pelo seu character, inteligência e saber — um que perdi para sempre — Carlos Pinto Machado —, outro de cuja colaboração e

L. de Mendonça e Costa

Faz hoje doze anos que a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» tarjou de luto pesado pela morte do seu fundador e director L. de Mendonça e Costa, figura a todos os títulos respeitavel, que desapareceu do nosso convívio em 19 de Março de 1923, pelas 21 horas.

Dotado de uma grande bondade, êsse espirito culto que vimos desaparecer, cada vez mais nos deixa sentir a sua falta, falta que também a Nação Portuguesa sentiu porque Ela lhe deve um punhado de obras, reconhecidas como de grande mérito por intermédio da Comissão Administrativa do Município de Lisboa que por nossa exclusiva iniciativa lhe prestou uma homenagem digna dum funcionario que bem vincadamente foi português.

Mendonça e Costa, como funcionário da C. P. foi um espirito infatigável de trabalhador, chegando ao fim da sua vida profissional com a mesma vivacidade e fidelidade de memória que a todos admirava.

Recordamos hoje, e sempre, o chefe desta casa, o amigo inseparável que jámais nós esqueceremos.

convívio me vi privado há longos meses — Frederico Cambournac — batido pelo infortúnio de uma pertinaz doença, que o retem no leito em cruciante sofrimento, e que Deus alivie para alegria nossa, e bem do país, que soube sempre servir com brilho e dignidade.

Bem sentida é esta invocação, do fundo de alma saída, como sentida é a consagração da minha maior estima e gratidão.

A todos quantos até final me acompanharam, e com a sua amizade me honram, promovendo no termo da minha modestissima carreira, tão tocante e amiga manifestação, que considero o melhor prémio de tantas horas amargas, a sobrepôr-se ao desânimo de quem vê esgotar-se a missão que de todo o enlevava.

Refiro-me, porém, de consciência limpa, seguro do dever cumprido, embora benevolmente exaltado pelo affecto generoso dos que, seguindo-me de perto, quizeram por esta maneira encantadora testemunhar-me a sua solidariedade.

Mil vezes obrigado.

* * *

Foram recebidos telegramas dos srs. Visconde da Trindade; engenheiros Severiano Monteiro, Antonio Ermida, Frederico Cambournac, Bernardo Espregueira, Cancela d'Abreu, Manoel Belo, Flávio Paes, presidente da Associação dos Engenheiros do Porto e Estevam Torres, antigo presidente do Conselho Superior de Obras Públicas; Jaime Afreixo, Drs. Mota Veiga, Lobo Alves, David Ribeiro e Artur de Freitas.

Depois da sessão, a apresentar cumprimentos estiveram com o sr. Director Geral os srs. Dr. Fezas Vital, capitão Mário de Oliveira Costa e Machado Pinto, Director Geral da Assistência.

aviacão

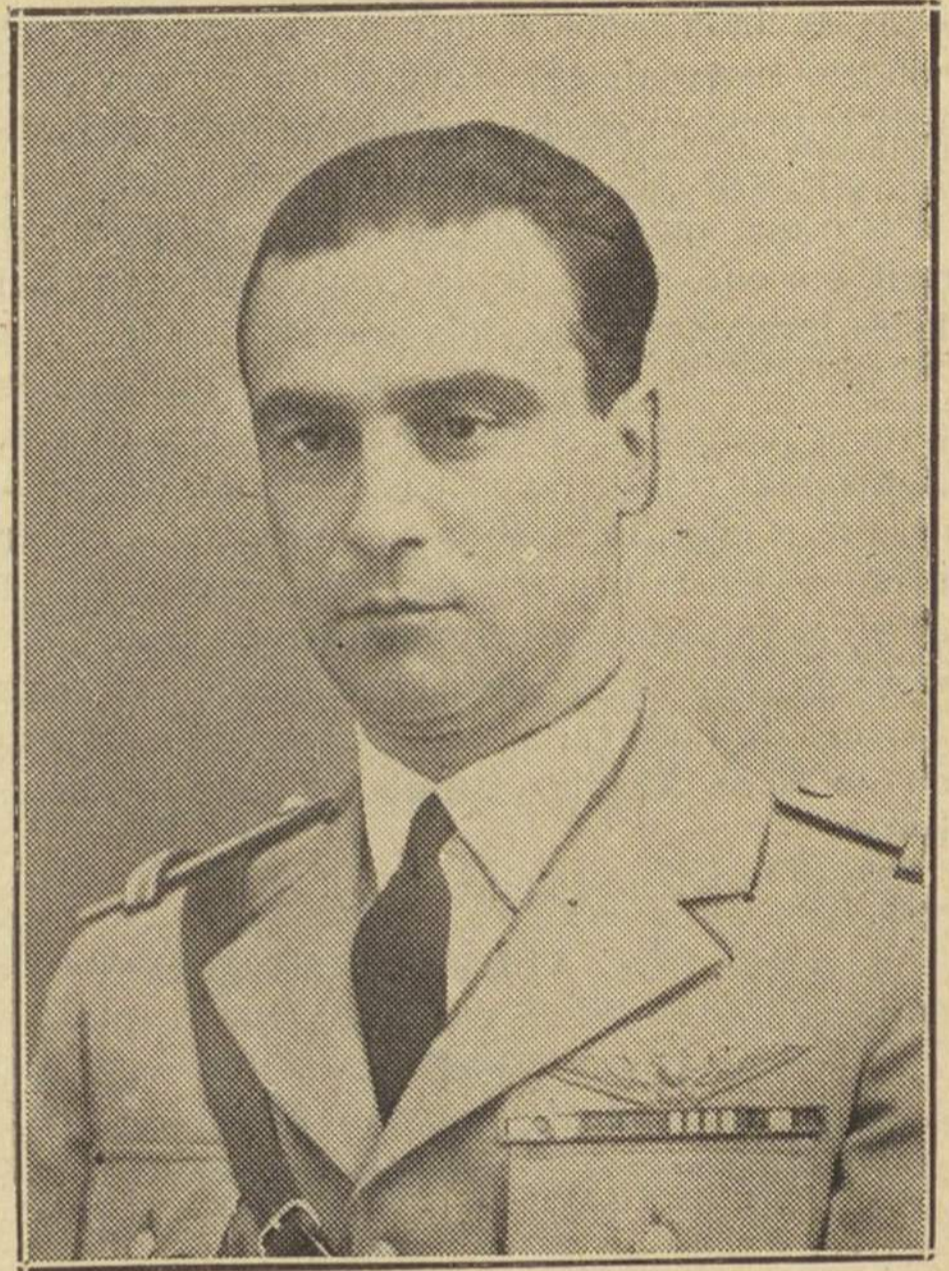
A VIAGEM DE CARLOS BLECK E COSTA MACEDO, DE LISBOA AO RIO DE JANEIRO

Fiel aos princípios que norteiam e sempre guiaram esta «Gazeta», não podemos ficar indiferentes ante um tão grandioso empreendimento de repercussão internacional, como é o vôo transoceânico de Carlos Bleck e Costa Macedo, tentando ligar em poucas horas o coração de Portugal ao seu coração irmão que, do lado de lá do Atlântico, palpita no peito dos brasileiros.

Com interesse temos seguido passo a passo as *démarches* realizadas para o levar a efeito, e não é o acidente de Sintra, no momento da largada, que fará esmorecer na nossa alma lusiada a esperança no breve triunfo.

Só quem não tem seguido com interesse a vida da aviação, que tão rápidos progressos fez em nossos dias, pode extranhar o acontecido.

Ainda há pouco tempo Codos e Rossi, os dois



TENENTE COSTA MACEDO

azes franceses de tão grande nome, ao tentarem ligar directamente, num vôo sem escala a França com o Brasil, foram atraíoados pelo material do seu avião, tal como aconteceu agora aos nossos dois aviadores.

No entanto, numa entrevista concedida por Rossi no aerodromo de Istres, momentos antes de partir, aquele aviador confessava:

«Nunca como agora nós nos preparamos tão cuidadosamente, não obstante as dificuldades de toda a ordem».

E o resultado não foi o desejado.

Para os peitos fortes como os de Macedo e Bleck, acostumados a lutar com os elementos, são muitas vezes as contrariedades outros tantos estímulos que mais afincadamente os fazem voltar ao ponto de partida, para de novo empreenderem o que o seu pensamento lhes comanda, e não descansam até que o sonho que acalentaram se transforme em via de realidade.

Não lhes faltando recursos materiais, estando já o avião em vias de reparação, certos estamos de que em breve Portugal terá a grande alegria de vêr dois filhos seus abalançarem-se no caminho do Oceano para realisarem um grande feito.

Dêste modo se vai criando o interesse pela aviação, por forma que o país, nela confiando, também nela vá começando a vêr um dos elementos de maior eficácia para o seu renome mundial.

Para tal fim se conseguir, é preciso que os Go-



CARLOS EDUARDO BLECK

vêrnos se interessem a sério por estas realizações e ajudem materialmente aquêles que ao serviço da Pátria tudo põem desde a calma das horas passadas junto dos seus, até ao risco da própria vida.

Foi o que agora aconteceu com o vôo Portugal-Brazil, em que, por parte do Governo tôdas as facilidades foram dadas aos dois grandes aviadores.

Confiantes no génio empreendedor que os caracteriza, e pelo que já realizaram a dentro da aviação, onde são considerados dois elementos de grande destaque e valor, esperamos que em poucos mêzes, quando o vião estiver *remis en état*, entre as palmas e os vivas entusiásticos da multidão, em Sintra, êles levantarão vôo audaz, para ligar, em poucas horas, o coração de Portugal ao seu coração irmão que do lado de lá do Atlântico palpita no peito dos brasileiros.

Têmos tôda a confiança.

Dr. ALFREDO BROCHADO

AKYAB-BANGKOK

O capitão Hall, o comandante da Policia de Akyab, conhecedor da Birmania onde há muitos anos presta serviço, conhecedor das opiniões dos pilotos que por ali passam, dava-me de conselho que para ir para Rangoon e Bangkok eu deveria procurar a costa. A floresta Virgem que necessário era sobrevoar pretendendo seguir a linha recta, era extremamente perigosa pela impossibilidade de socorros no caso de pane.

Deveria eu fazer Akyab-Bassein e daí cortar para Rangoon e depois seguir a costa até Tavoy onde cortaria para Bangkok.

A manhã estava bôa. Sobre a costa havia algumas nuvens mas para a cordilheira, o ar estava limpo.

Descolei e já no ar resolvi seguir a linha recta. É na verdade assombrosa tôda a cordilheira, alta e acidentada. É como carapinha de negro o enovelado verde das suas florestas. Não se vê uma nesga de terreno. Eu já conhecia as florestas Virgens da Costa do Marfim e do Golfo da Guiné mas nunca julguei existir um tão fechado arvoredado.

Segui a grande altura numa atmosfera limpa que me deixava vêr a grandeza dessas matas sem fim. Passei sobre Rangoon, a Veneza do Oriente e tomei rumo a Maulmein do outro lado do Golfo de Martaban e dahi direto a Bangkok. As florestas que então atravesssei neste trajecto ultrapassam em brutal aspecto as anteriores da Birmania. As nuvens aglomeravam-se de tal maneira e com tal aparência que bem pareciam os vapores duma gigantesca caldeira. São horas que não esquecem. Eu consultava demoradamente o motor, quási continuamente, possuindo

como estava da noção que tudo ali acabaria se o motor se julgasse desobrigado de nos arrastar até Bangkok. Quando saímos dêsse pesadêlo que paradoxalmente estava por debaixo de nós entramos numa região plana, extensa, muito alagada onde as povoações se sucedem com frequência. As casas quási tôdas são erguidas sobre estacaria que elevam os pisos únicos acima do nível de água cêrca de 2 metros. Chegámos ao aerodromo de Bangkok, uns 26 Km. ao Norte da cidade. Eu tinha a indicação das suas dimensões — 1200-1800 — Grande na Verdade. Eu volteava sobre êle e não havia fórma de compreender qual queria o melhor sítio para aterrar. O terreno pareceu-me irregular. Havia junto dos Hangares um espaço em cimento. Propunha-me aterrar aí quando o Lobato me informou: «Meu tenente, não aterre ali porque aquelas faichas são só para descolagem. O avião ali nunca mais pára». Era de confiar e atendível a informação. Depois dalgumas voltas mais, escolhi terreno e aterrei.

Chegam junto de nós alguns oficiais Siamezes que, surpreendidos, nos perguntam: «Porque aterram aqui tendo ali as faixas cimentadas?» Dei-lhes uma explicação qualquer para lhes desembaraçar a curiosidade. Estive para lhes dizer: Que têm os senhores com a minha vida? Quem corre por gosto não cansa! Enfim rolando com o avião, com dificuldade, para o bom caminho, ia-me rindo com o Lobato da nossa ingenuidade aeronautica. Ficámos alojados no aérodromo e não fômos a Bangkok. Para lá ir não tínhamos estrada e para utilizar o combóio perdíamos muito tempo, muito necessário para nosso descanço. Teríamos de ir antes de jantar e voltar na madrugada seguinte. Resolvi ficar. Há noite, ao jantar, vimos em maior quantidade, uns adornos vivos, de parede, já nossos conhecidos, — os Toukê. Do tamanho e feitio dos nossos sardões mas de côr escura êles andam pelas paredes fazendo a higiênica destruição dos mosquitos e demais bicharia. É quási um animal sagrado. Ninguém lhe faz mal pelo bem que êles fazem a tôda a gente. Têm êstes animais uma particularidade interessante. De quando em quando cantam — Tou Kê — Tou Kê — Tou Kê. Se o fazem 7 vezes é sinal de sorte. Eu ás vezes punha-me a fazer a contagem mas sempre ouvia 4 e mais vulgarmente 5 vezes. Uma ocasião ouvi 7 e já rejubilava quando o bicharôco se lembra de cantar 1 vez mais. 8 vezes — o Marôto estragou a sua própria obra. Momentos antes de jantar encontrei na casa de jantar dois sujeitos que soube de seguida serem inglezes. Cumprimentaram-nos e um dêles ofereceu-me cigarros. Aceitei. Ir ês fumadores devidamente equipados em frente dum fósforo. Eu não gosto, tenho azar em fazer parte dum grupo de três fumadores cujos cigarros sejam acêsos com o mesmo fósforo mas não me foi possível ali evitar essa minha calistisse. Fiquei aborrecido e contrariado. Conteí mesmo ao Lobato essa

facécia desagradável. Fômo-nos deitar cedo como sempre mas tivemos, já na cama, de ouvir uns trechos da monotona música do Siam que no andar de baixo alguns soldados executavam. Não me deixavam dormir. Eu pensava na história dos cigarros. Muito gostava eu de não ter esta calistisse. No dia seguinte depois de receber uma comunicação de de que não poderíamos aterrar em Alor-Star por estar o aérodromo alagado fizemos os preparativos de marcha para Singapura.

Tenente HUMBERTO CRUZ

TENENTE-CORONEL BRITO PAIS

Está definitivamente resolvido que a transladação dos restos mortais do saudoso aviador António Brito Pais, se deve realizar no dia 6 do corrente.

O cadaver sairá do cemitério do Alto de S. João às 7 horas da manhã desse dia, organisando-se em seguida um cortejo que em automóvel fará o percurso até Colos, por Cacilhas, Setúbal, Alcacer, Ferreira, Aljustrel, Messejana, etc..

Nêste cortejo devem incorporar-se muitos oficiais aviadores e amigos do saudoso aviador Brito Pais.

* * *

A propósito do monumento que em Vila Nova de Milfontes vai erigir-se a Brito Pais recortamos

do «Diário do Alentejo» a seguinte local que com a devida vénia publicamos:

«No dia 7 de Abril será aberta uma subscrição pública para o monumento a erigir em Vila Nova de Milfontes, comemorativo do grandioso feito.

O referido padrão será construído no largo de Brito Pais e terá as seguintes características:

Ficará voltado para o Oriente.

Será composto de uma coluna de mármore do Alentejo, que medirá cinco metros e meio de altura, sendo o pedestal constituído por blocos de granito da região.

A coluna será encimada por uma esfera armilar em bronze, onde poisa uma águia, do mesmo metal, medindo um metro de altura, tendo as azas uma envergadura de cerca de três metros.

Na coluna serão colocadas duas anilhas em bronze, uma em cima e outra em baixo, e entre elas e em toda a altura da coluna serão inscritas tôdas as etapas percorridas pelo «Pátria» com a descrição dos quilómetros e horas de viagem.

É para êste monumento, simples mas significativo, que os alentejanos vão concorrer, demonstrando assim a sua admiração pelo infeliz e arrojado aviador, que tão bem soube honrar o nome da sua terra.

Tratando-se duma obra patriótica e regional, seria interessante que o material empregado no monumento fôsse todo alentejano e oferecido pelas diversas empresas que exploram as pedreiras alentejanas e o bronze pelas empresas metalúrgicas, onde os respectivos trabalhos deveriam ser executados.»

JUSTA RECOMPENSA

O Governo da República Francesa agraciou com a medalha de honra em bronze, os ferroviários da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, Manoel dos Santos Vargas, Conservador e José Augusto Pessôa, encarregado da Secção de Tornos, que há 52 e 48 anos respectivamente vêm prestando serviço nas Oficinas Gerais daquêles Caminhos de Ferro, em Figueira da Foz.

As condecorações foram entregues àqueles ferroviários, no dia 19 do mês findo em Figueira, pelo Inspector Geral da Companhia, Eng.º sr. Joaquim Abranches, na presença dos srs. engenheiro Director da Exploração e engenheiro do Material e Tracção, tendo na mesma ocasião aquele funcionário superior da referida Companhia pôsto em destaque os serviços prestados e a dedicação dos seus subordinados que acabam de ser condecorados, congratulando-se pela distinção que aos mesmos foi dada pelo Governo Francês.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O SEU 47.º ANIVERSÁRIO

Pela passagem do nosso 47.º aniversário alguns jornais tiveram a gentileza de nos fazer referências que muito nos sensibilizaram.

Entre êstes jornais lembramos *O Século*, *Diário de Lisboa*, *Fradique*, *Diário de Coimbra*, *A Voz*, *Diário do Alentejo*, *Diário da Manhã* e *A Verdade*.

A todos os nossos agradecimento.

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.

INTERÊSSE

REGIONAL E NACIONAL

A TRANSVERSAL DE TRÁS-OS-MONTES

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

ENCONTREI, há dias, um amigo, engenheiro na fôrça da vida, inteligente e activo, mas um tanto esturrado, que me interpelou por causa da linha férrea transversal de Trás-os-Montes, que propuz e tenho preconizado para bem servir a provincia e ligar, entre si e com as linhas de via estreita do Minho, as quatro dessa bitola que afluem à linha do Douro e alimentam o seu tráfego.

— Como insiste V. pela construção de uma linha extensa e cara, de minguido tráfego, incapaz de prover aos seus encargos? Pois não bastam, para a suprir, os transportes por automóveis? Nos tempos que vão correndo constroem-se e melhoram-se estradas. Caminhos de ferro novos, ninguém pensa em construir. Bem basta a exiguidade de receitas dos que existem.

— Pensou V. bem na dupla função que a essa linha é atribuída?

A provincia de Trás-os-Montes constitui um vasto quadrilátero de 80 a 100 quilómetros de largura de Norte a Sul e 120 de comprimento de Leste a Oeste, com o Douro por base, que a limita não só ao Sul como a Leste.

Sensivelmente paralelos a esse trôço fronteiro do Douro, correm o Sabôr, o Tua, o Côrgo e o Tâmega, com as nascentes em Espanha.

A cada um desses rios corresponde uma linha férrea afluente, que segue o vale respectivo, salvo a do Sabôr a qual sobe ao planalto entre esse rio e o Tua e nêle se deve prolongar até Vimioso.

Tôdas favorecem as relações regionais com o Pôrto. A acidentação do terreno impôs a via estreita económica, de exploração mais onerosa, mas de construção muito menos dispendiosa.

Foi preconizada há muito a sua construção. Em 1887 Emídio Navarro mandou estudar os respectivos ante-projectos.

Nêsse tempo havia a miragem das numerosas ligações internacionais e, por isso, estudaram-se

de via larga as linhas do Pocinho e do Tâmega, ambas as quais seguiriam para Espanha.

O decreto de 15 de Fevereiro de 1900 classificou-as tôdas de via estreita e assim foram construídas, no todo ou em parte. Satisfazem, melhor ou pior, o objectivo de pôr a provincia em relações com o Pôrto, seu empório comercial e com as outras linhas férreas.

Não servem porém as relações internas da provincia. Além disso, o seu isolamento obriga-as a ter dotações privativas de material circulante, que não podem ser ocasionalmente reforçadas, e a multiplicar as oficinas de reparação, ou a trazer o material, que demande grandes reparações, a oficinas da via larga em Campanhã.

Foi o hábil engenheiro Calainho, meu companheiro em parte de uma viagem de estudo em Trás-os-Montes para delineamento da rede ferroviária, quem me sugeriu a proposta de ligação transversal das linhas de via estreita, até então limitada, nos planos apresentados às do Côrgo e do Tâmega, nas alturas de Vidago. A transposição das cumeadas, que dividem as várias bacias hidrográficas, tornaria acidentada a linha e difícil a construção.

O estudo na carta e o reconhecimento de terreno mostraram a exequibilidade da linha. A do Tâmega, chegada ao Arco de Baulhe, iria, por um lado, para a bacia do Ave ligar-se com a de Guimarães, e, pelo outro, pelo vale do Avelames, às Pedras Salgadas ligar-se com a do Côrgo e assegurar a continuidade da rede de via estreita a Oeste dessa linha.

Aproveitando o trôço de Pedras Salgadas a Vila Pouca e indo dessa povoação por Carrazedo a Valpassos, em traçado acidentado e sinuoso, atingir-se-ia o coração da provincia em zona fértil, que, pelo Vale do Tua, oferece caminho para Torre de Dona Chama e Vinhais. De Valpassos é fácil e suave a descida para Mirandela. Assim teríamos ligadas às outras linhas a Oeste as do Tâmega, do Côrgo e do Tua.

Completava-a a linha acidentada e de exíguo tráfego de Macedo de Cavaleiros a Mogadouro para incorporar no sistema a quarta linha, do Sabôr.

Este último trôço não foi classificado, o que não exclui classificação futura. Mesmo limitada a Mirandela, basta vêr a carta da provincia, para avaliar a utilidade e importância dessa ligação transversal.

Veio há pouco o distinto official e engenheiro Raul Esteves encarecer o valôr, sob o ponto de vista militar, de uma rede de via estreita ao Norte do Douro cuja continuidade e unidade de exploração seja assim assegurada.

Porque se não hão de construir os trôços que a constituem, a saber (com grosseira aproximação):

Caniços ao Arco de Baulhe.	75
Arco de Baulhe às Pedras Salgadas	40
Vila Pouca a Mirandela.	67
Celorico ao Arco de Baulhe	14
	196

São cerca de 200 quilómetros cuja construção ocuparia muitos braços durante meia dúzia de anos e custaria 70.000 a 80.000 contos, a que correspondia encargo anual inferior a 5.000 contos.

Bem empregado sacrifício para unificar as linhas de via estreita, facilitar a sua exploração e reparação do material, vivificar a larga faixa transmontana nas suas relações internas e com o Minho!

Acaso suprem o automovel e o caminhão a função técnica, económica e militar dessa linha unificadora?

— Ha outra solução mais económica — observa o meu interlocutor. Porque se não ha de assentar na linha do Douro terceiro carril entre a Livração e o Pocinho para assegurar a ligação das quatro linhas de via estreita? Com alguns milhares de contos ter-se-á assim facultado a passagem do material de umas para as outras e a sua concentração numa só oficina.

— E o serviço próprio da linha do Douro? Não sofre profunda perturbação e incalculáveis embaraços por essa acumulação com o que lhe é privativo, para mais com estações acanhadas, de estreita plataforma, que não podem ser ampliadas sem enorme dispendio?

Pois o Governo considerou, há muito, estôrvo, que urge eliminar, o trôço comum de 2 quilómetros das linhas do Minho e de Guimarães entre a Trofa e Louzado, a ponto de impôr á Companhia do Norte a construção da linha independente com uma ponte sôbre o Ave, e vão introduzir essas sujeições em 116 quilómetros da linha do Douro, que tanto medeiam entre a Livração e o Pocinho?

Onde se instalam as oficinas comuns?

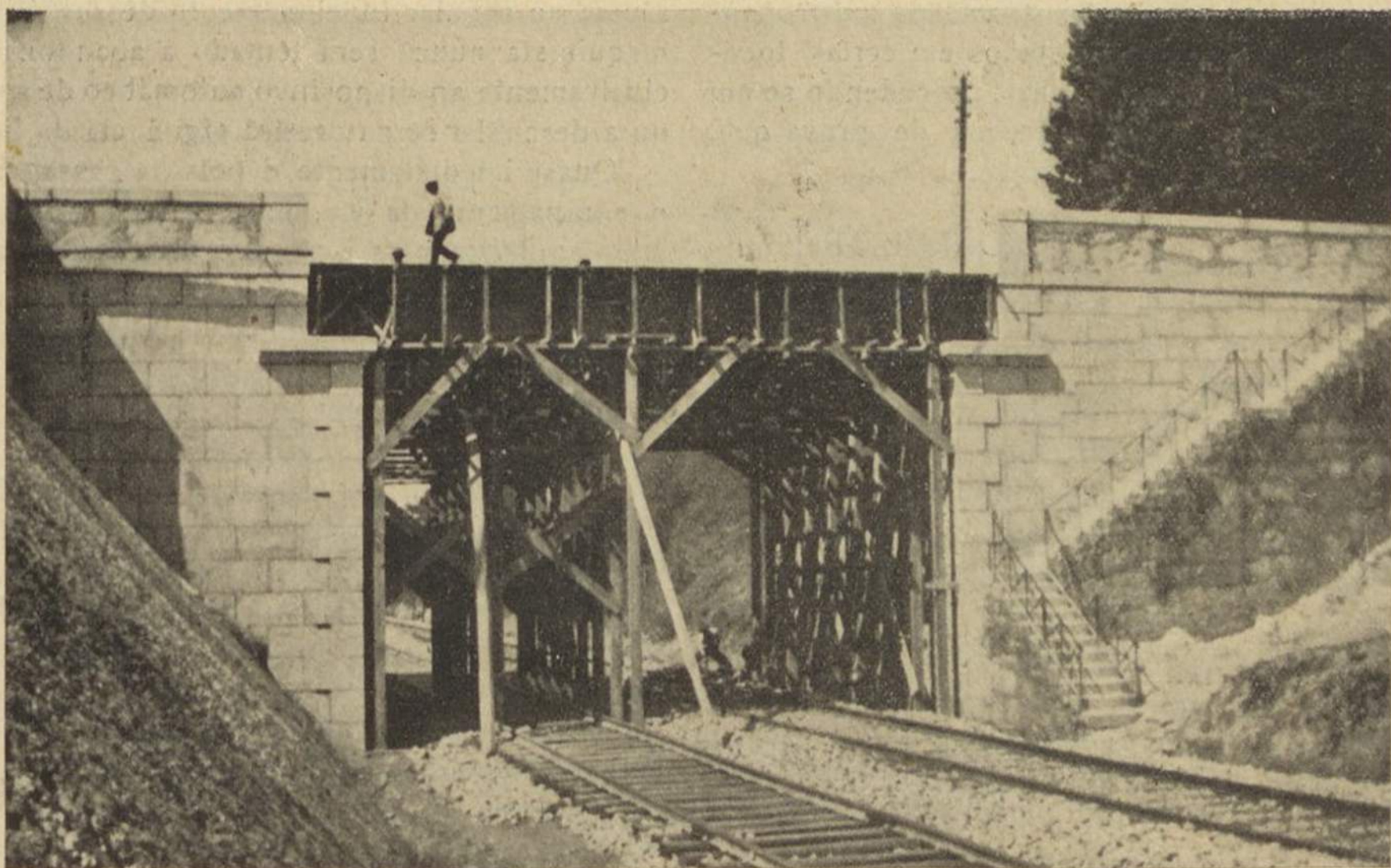
Acaso a continuidade da linha, tão valiosa sob vários pontos de vista, fica assegurada por essa duplicação de funções da linha do Douro?

Submeta-se êsse alvitre ao estudo das estações consultivas competentes: Conselhos Superiores de Obras Públicas, dos Caminhos de Ferro e Comissão Militar respectiva, e ver-se-á como é apreciado e condenado.

O nosso interlocutor, vencido, não porém convencido, encolheu os ombros e pôs termo á conversa. O mesmo farei ao artigo que a relata.

Insistamos pela transversal.

Trata-se de um plano fecundo e de grande alcance. Estude-se a valer. Elaborem-se os projectos das linhas já classificadas, como prescreve a lei, para saber o dispêndio provável com a sua construção. Com êsses elementos estude-se atentamente o problema e chegar-se-á à conclusão de que a transversal de Trás-os-Montes é elemento necessário da rêde ferroviária ao Norte do Douro e será definitivamente posto de parte o peregrino alvitre do terceiro carril da linha do Douro.



LINHA DE CIRCUNVALAÇÃO DO PORTO — Passagem da Palmilheira (em construção)

O COMANDO AUTOMATICO DOS COMBÓIOS NA SUÍÇA

P o r A L P H A S I G M A

SEGUNDO «The Railway Gazette» desde há muitos anos que os caminhos de ferro federais suíços estudam as vantagens do sistema inductivo de sinais, pelo que inúmeras experiências se têm realizado com o fim de alcançar uma decisão definitiva e também o de comparar o custo dos diferentes equipamentos.

Para melhor vantagem desses estudos, missões especiais foram ao estrangeiro para examinar o funcionamento dos aparelhos empregados e dar depois conta dos resultados obtidos.

Desses estudos chegaram as autoridades em assuntos de caminhos de ferro à conclusão de que o sistema inductivo dos aparelhos fabricados pela firma suíça Signum S. A., de Wallisellen, em colaboração com os peritos técnicos junto dos caminhos de ferro federais era o que mais vantagens oferecia e o que, por esses factores, melhor convinha às suas necessidades.

Há, aproximadamente, ano e meio, um certo número de equipagens Signum foram instalados perto dos sinais de estações intermédias, na linha de Berna a Toune e por essa razão aparelhos correspondentes foram igualmente montados em certas locomotivas destinadas a essas linhas, procedendo se em seguida aos convenientes ensaios de prova que, por sinal, deram inteira satisfação.

DECISÃO DE «STANDARDISAR» O COMANDO DOS COMBÓIOS ————— SIGNUM —————

Numa reunião do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Federais, que teve lugar em 1 de Dezembro de 1933 foi decidido por unanimidade introduzir o comando automático dos combóios Signum aos sinais já adoptados — os sinais a distância —, em todas as linhas electrificadas da rede, à excepção dalguns ramos de somenos importância, e, em todas as automotoras e locomotivas eléctricas.

Os créditos necessários foram logo votados e os trabalhos de equipamento demoraram cerca de 4 meses.

Nos termos das condições impostas pelo Departamento Federal dos Caminhos de Ferro, será pre-

ciso que o aparelho de comando dos combóios, colocado a uma distância prescrita do sinal de paragem, produza um efeito de travagem rápido e provoque simultaneamente um silvo de alarme.

Se o maquinista observa a tempo o sinal de paragem, seja directamente, seja por ter visto o sinal a distância aferente, ele poderá, premindo um botão de vigilância, anular a acção do aparelho de travagem automático e parar o combóio pelos seus meios ordinários.

Desta forma todas as travagens e silvos inúteis são eliminados e, além disso o maquinista é posto à prova de atenção aos sinais de paragem, pelo facto de tomar as disposições em consequência.

Se, por outro lado, o mecânico se descuida de premir o botão de vigilância, a fita de papel do indicador-registador de velocidade Hasler, com o qual todas as locomotivas eléctricas dos caminhos de ferro federais suíços estão munidas, é automaticamente perfurado ao passar pelo aparelho e, por isso, regista logo a omissão.

Em virtude de tais medidas rigorosas, indispensáveis ao regular funcionamento desses serviços, o maquinista nunca será tentado a abandonar-se exclusivamente ao dispositivo automático de segurança ou a descuidar-se na precisa vigilância da linha.

Quási imediatamente depois da passagem sobre o equipamento da via, uma corneta soa na cabine do maquinista para o advertir da entrada em acção de dispositivo de travagem automática, afim de que possa, apoiando-se no botão, impedir a travagem rápida, o funcionamento do apito de alarme e parar, então, o combóio pelos meios habituais.

Se, por um qualquer motivo, tal como uma súbita indisposição do maquinista este ficar impossibilitado de premir o botão, o aparelho automático de paragem entrará imediatamente em função e depois da emissão do sinal acústico o combóio parará logo de seguida, por um apêto simultâneo de todos os seus travões.

Como é essencial que o maquinista possa, a todos os momentos, e em qualquer ocasião, reconhecer o ponto da linha onde está colocado o equipamento da via, afim de saber quando é preciso premir o botão, se o sinal fôr de paragem, o aparelho está colocado próximo do sinal de advertência, e

este está situado a uma distância tal do sinal de paragem que o comboio é automaticamente parado pelo apêto, a fundo, dos travões neste ponto.

BREVE DISCRIPÇÃO DO SISTEMA

O sistema Signum é uma combinação da acção magnética com a acção eléctrica; funciona como sucintamente se indica:

Quatro eléctro-ímans servem para acionar o *relais* que corta a corrente do aparelho «homem morto».

O primeiro eléctro-imam está suspenso entre as rodas da locomotiva ou automotora. É um imam excitador, que está magnetizado de maneira permanente pela corrente contínua da bateria de acumuladores do grupo de iluminação.

Um segundo eléctro-imam está fixado no eixo da via. O seu núcleo em ferro é sucessivamente magnetizado e desmagnetizado durante a passagem do imam



Figura 1—Eléctro-imam da via ao sinal a distância, mostrando o contacto acionado pelo disco de sinalização.

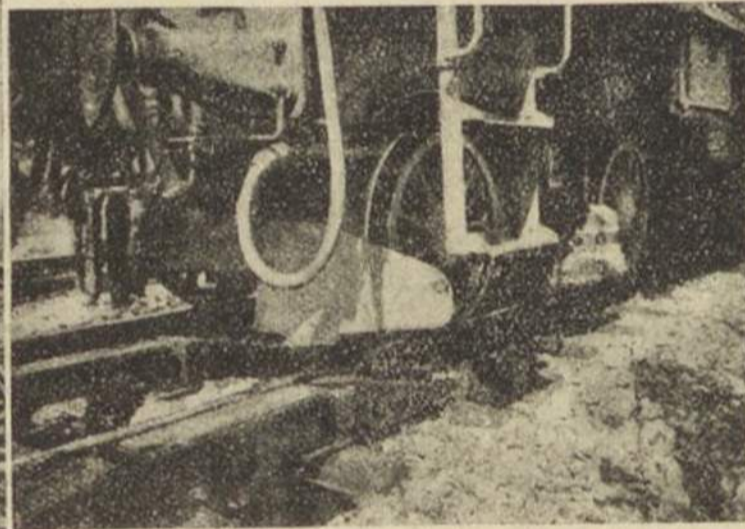


Figura 2 Locomotiva aproximando-se dos eléctro-ímans da via.

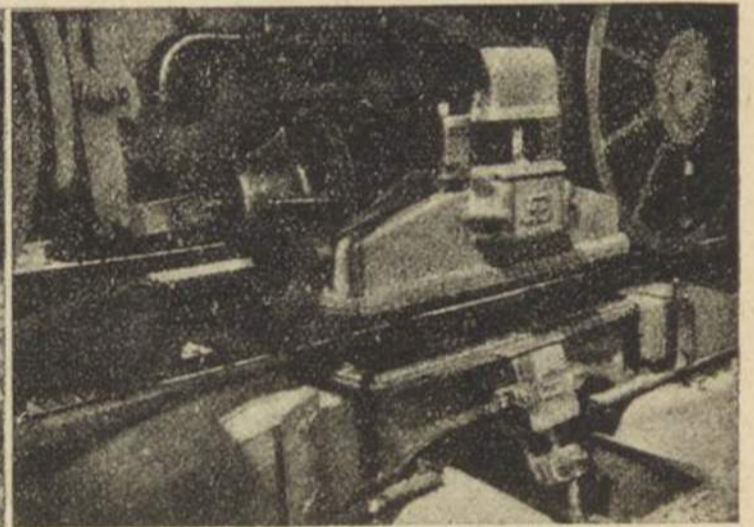


Figura 3—Eléctro-imam da locomotiva passando sobre um eléctro-imam da via.

excitador da locomotiva, o que produz uma impulsão no seu enrolamento.

Esta impulsão passa no enrolamento dum terceiro eléctro-imam fixado às travessas, no exterior e sobre o lado esquerdo da via (à esquerda, no sentido da marcha do comboio) e magnetiza-lhe o núcleo.

Um quarto eléctro-imam, que é o imam receptor, está fixado do lado esquerdo da locomotiva, à mesma distância de eixo da via que o imam descrito em terceiro lugar.

O seu núcleo é magnetizado e desmagnetizado quando passa sob o terceiro que está colocado na via.

Produz-se então uma nova impulsão de corrente que aciona o *relais* intercalado no circuito do dispositivo «homem morto».

A interrupção deste circuito põe o aparelho em acção. Ao mesmo tempo, a impulsão da corrente do imam carrega o perfurador na fita de papel do registador de velocidades.

O botão de vigilância permite ao maquinista in-

terromper a ligação entre o imam receptor e o *relais* de comando do comboio e impede assim o seu funcionamento e conseqüentemente a perfuração do papel do aparelho registador.

Afim de que o comando automático não funcione, quando o sinal é de «via livre», o enrolamento do eléctro-imam colocado entre os *raíles* é posto em curto-circuito por um contacto colocado sobre o sinal de distância, de sorte que a corrente não alcança o enrolamento do eléctro imam colocado no lado esquerdo da via, quando o sinal está apagado.

Este sinal não se magnetiza portanto e em vista disso não age sobre o imam da locomotiva.

O contacto do sinal a distância fica desligado quando o sinal é de passagem livre.

SALVAGUARDA AUTOMÁTICA DA SEGURANÇA EM CASO DE AUSÊNCIA DE CORRENTE

Se o condutor eléctrico servindo o contacto do sinal a distância se quebrar ou se o contacto não

funcionar bem, o dispositivo age tal como se o sinal comandasse a paragem.

O mesmo princípio é aplicado ao equipamento da locomotiva de maneira que o comando automático do comboio entre em acção quando um fio se quebra acidentalmente, o que produz uma interrupção no circuito.

O mesmo sucede para o dispositivo «homem morto» que funciona automaticamente desde que o circuito fique interrompido por qualquer motivo, tal como: pedal abandonado pelo mecânico, ou funcionamento do aparelho de comando automático do comboio, corte dum fio, ou alteração de regular funcionamento da bateria de acumuladores.

A figura 1 mostra os dois eléctro-ímans da via, perto do sinal a distância; as figuras 2 e 3 reproduzem os eléctro-ímans colocados na via e na locomotiva no momento da sobreposição dos mesmos.

A distância entre o eléctro-imam da locomotiva e aquele da via é de 80 m/m, quando a máquina está em repouso e é a distância mínima prevista para o caso em que se utilizam.

CRÓNICA

FERROVIÁRIA

A propósito da velocidade dos combóios

Por ALEXANDRE SETTAS

É curioso notar-se o esforço de cada um dos diversos países que andam empenhados em obter para os caminhos de ferro nacionais o índice mais elevado das velocidades registados até agora pelos seus combóios, quer estes sejam dos de clássico acionamento a vapor, ou de qualquer outro meio de mais moderna propulsão.

E tanta propaganda desenvolvem a este respeito que, dada a continuidade de informações quasi simultâneas, a opinião pública, desordenadamente informada, divide-se e vacila, muito naturalmente, em admitir com convicção a última distância alcançada num mínimo de tempo dispêndido por qualquer unidade ferroviária.

Desta forma, bem ou mal conduzida, desenvolvem a este respeito tais réclamos que, a-pesar-da activa propaganda empregada não conseguem por semelhantes meios fixar convictamente a atenção dispersa do público, sobre o, de facto, mais veloz dos combóios, pois nessas várias e espalhafatosas provas de maior ou de menor garantia com que *a priori* pretendem haver conquistado a homologação dos *records* anteriormente conhecidos, há muito de fantasia e pouco de realidade.

Mesmo, entre os *records* apresentados alguns há que foram conseguidos à custa de expedientes tão vários e desleais que, se não deixam plenamente a certeza da sua realidade, conseguem pelo contrário amalgamar as opiniões entre os partidários dos vários lados interessados na conquista destes *records*, originando e mantendo a mais perfeita confusão no espírito de quem pretender distinguir, entre as nações competidoras, as velocidades máximas comprovadas por demonstrações públicas e garantidas com atestados de conveniente idoneidade.

De resto quando tais provas se realizam em vias absolutamente livres, como ainda há bem pouco tempo sucedeu em Inglaterra, deixam de ter um interesse prático e apenas cabem com justesa nos *faits* desportivos de qualquer país.

Mas, mesmo que assim não fôsse tal como é, a nosso vêr, de resultados tão improfíquos que

apenas se limitam ao ciclo restrito do interesse próprio da especialidade técnica estão bem longe de eclodir numa solução prestável para o benefício geral dos povos.

Portanto, já que é tão discutido este assunto, seja-nos permitido apresentar também alguns elementos subsidiários do estado actual em que a velocidade dos combóios é registada pelas estatísticas, extratando dum jornal francês o que segue e apresentamos com o máximo cuidado informativo servido por imparcial observação:

«Até ao presente ver-se à que ainda não foi cabalmente batido o *record* do «Voador Hamburgo», o qual está por esse facto à cabeça da lista, pois percorre os 286,8 Km. que o separam de Berlim a Hamburgo, rolando à média de 124,7 K/H, muito embora possa atingir, como já o fez para demonstração, a velocidade extraordinária de 190 quilómetros à hora.

Em segundo lugar vem o «Cheltenham Flyer» que percorre 114,8 quilómetros à hora no trajecto Svindon-Londres (124,4 Km.).

O terceiro plano pertence ao «Sud-Express» da P.-O. e Midi que cobre a distância de Paris-Orsay e Bordeus em 5 horas e 55 minutos. Este combóio atinge o seu máximo de velocidade no trôço de Poitiers-Angoulême (113 Km.) que percorre numa hora apenas.

Depois do «Sud-Express» estão todos os da série dos rápidos franceses, cujas velocidades médias oscilam entre 100 e 109 quilómetros, à hora, notadamente nos trôços de Paris-Saint-Quentin, Paris-Ruão, Paris-Nancy, Mulhouse-Strasbourg e Dijon-Lião.

Neste grupo figuram, igualmente, combóios alemães (2) e 1 inglês.

O combóio americano mais rápido (101 K/H.) (?) não figura senão no vigésimo plano. É verdade que na distância muito curta de Chicago a Milwaukee, um combóio americano electrificado, já por nós anotado, realiza uma média superior a 120 quilómetros à hora».

Já depois de composto este artigo tivemos conhecimento de que um combóio, em Inglaterra, alcançou a média de 178 quilómetros à hora.

Trata-se duma locomotiva, a vapor, da rede L. N. E. R., atrelada a poucas carruagens e conduzida por dois velhos empregados ferroviários, de mais de sessenta anos de idade, a qual na linha de New-Castle-Londres bateu os *records* mundiais da velocidade; as 12 1/2 milhas (20 quilómetros, aproximadamente) que separam Carby de Tallington (Lincolnshire) foram percorridos à média de 162 K H. embora, por instantes, tivesse atingido a incrível velocidade de 178 quilómetros à hora.

Esta *performance*, deveras admirável, terá contudo, o seu valor diminuído quando ficar relegada para um plano inferior.

No entanto, como tudo tem natural limite, veremos se o seu triunfo se manterá por muito ou pouco tempo.

RECORDANDO O PASSADO

OS "RATOS CINZENTOS,"

NO

9 DE ABRIL

Por CARLOS D'ORNELLAS

N^O momento em que a Europa passava horas terríveis de ansiedade e de emoção, o sector português, alinhado com os campos ensanguentados da Flandres, preparava-se para receber um ataque dos alemães inimigos, anunciado com abundância de metralhas e com a devida antecedência. Durante alguns dias já muitos portugueses se haviam sumido em nome da liberdade ultrajada, enquanto aldeias completas e até cidades inteiras desapareciam em holocausto à civilização, e os homens, que se tratavam por irmãos, degladiavam-se como feras e, numa luta encarniçada, cada qual empregava os mais variados processos para se livrar do inimigo.

O céu coberto por uma fumaçada da metralha tornara-se cinzento e os soldados portugueses, cheios de fome e de amargura, aguardavam ao parapeito o embate do inimigo.

Debaixo dum bombardeamento às nossas posições de artilharia, em rajadas violentas e enervantes o inimigo avançava para destruir aqueles abrigos desertos dos *ratos cinzentos* que conversavam baixinho, não se recordando já da família que em Portugal haviam deixado, não se recordando já das romarias da aldeia e dos projectos do futuro e não se recordando já do frio intenso que a metralha retalhava com curtas vagas de calor.

Um *Very light*, subiu e recurtou aquelas nuvens abafadas.

Fez-se um silêncio...

Uma poeira de fogo rompe em todo o sector durante horas seguidas sobre as posições da nossa artilharia e morteiros.

A infantaria, essa gloriosa infantaria prepara-se para segurar o fogo por descargas, aguentando galhardamente a linha de segurança do sector português, atacado valentemente por rajadas incessantes que são seguidas de rebentamentos surdos, com assobios estridentes dos estilhaços que se vão cravar na carne dos portugueses.

O resto das árvores da terra de ninguém desaparecem como por encanto, arrancadas pelos possantes obuzes que as faz saltar e cair no sólo, desamparadas, enquanto que na retaguarda as casas postas a arder pelas granadas incendiárias desaparecem como o fumo.

Abrem-se fendas de grandes dimensões como que a enterrar até os vivos e alguns corpos portugueses caem para sempre como se não houvesse perdão para os que nenhum mal fizeram...

Pedaços de carne, braços, pernas, corpos, são metidos em panos de tenda ou macas e transportados para um local onde já existem outros farrapos de portugueses. Noutras macas seguem os homens dos olhos queimados, ossos esmagados e os loucos que dificilmente se transportam.

Vem o dia sem sol, e o nevoeiro espesso oculta o avanço inimigo.

Indiscritível o momento. Parece um inferno onde a morte busca espreguiçar-se.

O ataque é geral.

No reduto *Chater-House* uma força comandada pelo alferes Santos Rasa aguarda o inimigo que se não faz esperar.

— Inimigo à vista, gritam os soldados.



ECOS & COMENTÁRIOS

Por PLÍNIO BANHOS

TURISMO NA GUARDA

A propósito do pequeno artigo que neste mesmo local publicamos em 1 de Fevereiro, intitulado «O Turismo na Guarda», recebeu a Gazeta dos Caminhos de Ferro uma extensa carta da Associação Commercial e Industrial da Guarda, e outra do proprietário do antigo Hotel Santos, esta última por tal sinal significadamente correcta.

As observações que se fizeram na secção «Ecos & Comentários» ao contrário do que se quiz supôr — não indicam má vontade contra a cidade da Guarda ou contra as suas forças activas e produtoras ou contra quem quer que seja.

São um reflexo de uma impressão colhida por quem, estremecendo as terras de Portugal no campo do turismo, lamenta que elas nem sempre ofereçam aspectos agradáveis a quem os visite! Nesta «Revista» e noutros jornais nos temos referido à Guarda e a outras cidades em termos de não justificarem a injustiça que nos é feita, e muito menos agravos anónimos, que devolvemos à procedência.

No que escrevemos há um fundo essencial de verdade, e a Guarda não deve maguar-se quando um jornalista bem intencionado faz qualquer reparo às suas insuficiências, ainda que a forma de escrever, na lufa-

-lufa de um jornal, possa parecer desprimorosa, sem haver a intenção de o ser.

Pode a Associação Commercial e Industrial ficar certa de que mais vale aos interesses sagrados da Guarda as observações, só aparentemente ásperas, que visem levá-la a melhorar as suas condições e a valorizar as suas belezas do que o elogio descabido, irrefletido e fácil com que se compram simpatias mas se ilude a verdade e occultam as realidades. E não é com insultos a quem escreve que se afirma a razão de quem a supõe ter, embora reconheçamos que é nobre a desafronta, mas quando aprumada.

TRANSCRIÇÕES

NO último número desta *Revista* transcrevemos uma local que indicavamos sêr da autoria do sr. Coronel Augusto Taveira e por lapso não mencionámos o nome do jornal onde veio essa transcrição,

A *Répública*, a quem pedimos desculpa do lapso, sabe bem que nós somos incapazes de gestos de má educação, e, aproveita a oportunidade para nos classificar de indelicados.

Com esta explicação acho que ficamos bem conceituados no brilhante órgão da tarde e podemos também garantir — que a delicadeza é um geito que nos ficou de pequenos.

O HOMEM DA ÁGUA

CÁ appareceu de novo o homem da água a manifestar-se e mimosiar-nos com o papelinho branco pelo qual nos cobrou a insignificante quantia de 49\$00, mais 24\$00 que o mês transacto.

Como de nada servem os nossos protestos vamo-nos limitando a fazer o reclamo da grande Companhia das Águas, salientando sempre os possuidores do milagroso papelinho (acionista) que nos últimos mezes conseguiu, por artes de berliques e berloques elevar a água ao preço do oiro.

Não levamos nada pelo réclame e continuamos sempre às ordens do senhor director e dos acionistas da Companhia das Aguas de Lisboa, a quem tanto deve o povo português que tem a sorte de ser despelado sem que qualquer recurso lhe valha.

Daqui ninguém sai. Fiquemos todos, diz o comandante...

Mas as munições esgotaram-se e nada mais havia a fazer senão retirar.

Impossível comunicações, tudo cortado, comandos desorganizados pela barragem e portanto impossível transmitir ordens.

Oito divisões alemãs contra 7.500 homens do C. E. P. que suportaram o choque máximo.

Na ofensiva de 12 de março do mesmo ano, os ingleses perderam sob a pressão alemã, na frente La Fere-Vernelles, 60 quilómetros de frente, por outros tantos de profundidade. No 9 de Abril os 7.500 portugueses do C. E. P. suportando a maior violência que dar se pode, perderam terreno — cuja área nem sequer chegou a 15 quilómetros.

Nada mais se podia fazer. Os homens de Portugal marcaram, pela sua coragem individual e afirmação segura das qualidades duma raça imortal, deixando-se, militarmente morrer bem.

A TABELA

OS CAMINHOS DE FERRO

E O 9 DE ABRIL

Mais um ano passa sobre esta data histórica na vida heroica contemporânea de Portugal.

Um ano mais afastando o eco dos horrores, diluindo as impressões trágicas de então, fazendo desaparecer mais alguns dos que foram testemunhas da grande prova de bravura...

A medida que se afasta no tempo eterno, a grande luta que ensanguentou o mundo, mais parece que se esqueceu as horas de promessas a favor da paz duradoura, de fraternidade universal, de desarmamento dos homens e dos espíritos. As lições da sangreira esquecem; as gerações renovam-se e os antigos combatentes são cada vez mais pequena minoria nas massas cerradas de gente nova, cheia de egoísmos, ódios soprados, veleidades de conquista...

* * *

O 9 de Abril...

Queríamos comemora-lo dando aos leitores um resumo do que foi a acção dos caminhos de ferro na grande guerra. Mas falta-nos o tempo e a competência para pesquisar nas obras que se têm publicado, para entrevistar alguns dos chefes ainda vivos, e para reunir todos os elementos dispersos da cooperação da engenharia dos caminhos de ferro na luta de então.

Tôdas as regras estudadas — tal como sucedeu com quasi todos os ensinamentos tacticos e guerreiros de antes da conflagração — foram postas de parte e subordinou-se ao improvisado, criou-se à mercê das necessidades urgentes a tactica e a tecnica nova de adaptação à guerra.

Mas seria interessante saber até que ponto as linhas férreas deram o seu apoio na deslocação de tropas, quer perpendicularmente à frente da batalha, quer paralelamente. Até a quantos quilómetros das *linhas* o transporte de tropas se fazia em caminhos de ferro! Quais as destruições mais tristemente célebres! Quais as implantações de novas linhas de campanha que dessem satisfação aos comandos! Foram os caminhos de ferro totalmente despresados pelos combóios de camions com tropas? E os sapadores de caminhos de ferro das tropas portuguesas, na sua especialidade técnica, que fôlha de serviços prestou?

Da história do 9 de Abril, das páginas de resistência desesperada da pequena falange portuguesa, há já uma vasta bibliografia.

Que ela seja completada com pequenos estudos especializados, entre os quais o que diria respeito aos caminhos de ferro, é o que desejamos, — e que esses e outros trabalhos sirvam para sossegar os espíritos turbulentos pondo em frente dos olhos, os horrores e a miséria das lutas entre homens.

A R M A N D O F E R R E I R A C O E L H O D E A L M E I D A

Homenagem ao Trabalho

A condecoração, pelo Governo Francês, de dois ferroviários da Companhia da Beira Alta

A notícia já foi tornada pública.

O Governo Francês distinguiu com a medalha de honra dois operários da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, cuja vida é um exemplo dignificante de trabalho probo, rectidão, carácter e espírito de disciplina.

São eles, Manuel dos Santos Vargas, conservador, e José Augusto Pessoa, encarregado da secção de fornos, ambos das Oficinas Gerais da mesma Companhia, que nela prestam serviço, respectivamente há 52 e 48 anos.

Pelo Inspector Geral da referida Companhia, Engenheiro Senhor Joaquim Abranches, que assim quiz testemunhar o seu aprêço pessoal, bem como o da Companhia, que tão dignamente representa, foram entregues as condecorações aos homenageados, cujo acto teve lugar nas mesmas Oficinas nesta cidade, na presença do Engenheiro Director da Exploração, Sr. Fernando de Arruda e Engenheiro Chefe do Serviço de Material e Tracção Sr. José Vaz, e de todos os operários. O Sr. Inspector Geral afirmou a sua viva satisfação por colaborar naquele acto destinado a galardoar o mérito na pessoa de dois dos mais obscuros e leais servidores da Companhia.

Terminou por incitar todo o pessoal a pôr os olhos na linha de conduta daqueles dois homens, que assim servindo o organismo que há algumas dezenas de anos lhes utilizam os serviços, têm honrado o seu nome e o dos seus, afirmando assim o esplêndido testemunho de hombridade e civismo.

A circunstância de altos poderes dirigentes se ter associado a este acto, reveste-se dum alto significado.

Exprime o desejo superior de que sirva a todo o pessoal o exemplo dos que cumprem ao mesmo tempo que reflecte a protecção que orienta o espírito administrativo da Companhia da Beira Alta, por quem as distinções conferidas a dois dos seus mais antigos operários, constitue padrão de glória duma classe e legítimo título de orgulho da mesma Companhia, que ainda há poucos anos, viu vinte dos seus mais antigos empregados, entre os quais alguns funcionários superiores, distinguidos e agraciados pelo Governo Português.

Pôrto-VAMAR

Vinhos AUTÊNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Estrada de Bemfica, 749—LISBOA-Norte

Enderêço telegráfico: VAMAR—Lisboa

Telefone: Bemfica 336

Os nossos mortos BIBLIOGRAFIA

CORONEL JAIME RAMALHO

Na sua residência, rua Felipe Folque, 17, 4.º esq., faleceu, o nosso bom amigo, sr. coronel de Infantaria Jaime de Campos Ramalho, herói das campanhas de África. O coronel Jaime Ramalho nasceu em Lamego, a 14 de Maio de 1873, e sentou praça, como voluntário, em 1890. Frequentou a Escola do Exército e foi promovido a alféres em 1897.

Era larga a sua folha de serviços nas colónias. Entrou na célebre campanha de Angoche, para ocupação do distrito de Moçambique; comandou a 5.ª companhia de landins na campanha contra os sublevados em Timôr, de 1912 a 1913, e foi ferido em combate.

Durante a Grande Guerra prestou serviço na província de Angola, e foi, depois, assumir o comando das tropas do Baixo Cunene, na mesma colónia.

Ainda no começo da sua carreira militar escreveu um livro «Marchas e combates de noite», tão importante que lhe valeu o colar da ordem de S. Tiago. Era, além dessa, condecorado com a Torre e Espada, comendas de Aviz e de Cristo, e outras medalhas por serviços distintos no Ultramar.

Colaborou em muitos jornais e revistas, especialmente na Ilha da Madeira, terra que considerava como pátria adoptiva.

Era casado com a sr.ª D. Adelina de Campos Ramalho; pai das sr.ªs D. Gabriela e D. Judite de Campos Ramalho; irmão do sr. Campos Ramalho, inspector de Finanças; e tio do sr. José Ramalho de Freitas, comissário-chefe da Empresa Insulana de Navegação.

Pezames à família enlutada.



«O DESEMPREGO E A COLOCAÇÃO NO REGIME CORPORATIVO», por *Ruy de Lordello*.

O autor deste livro é um dos poucos jornalistas e publicistas portugueses a quem os problemas da vida corporativa devem alguns estudos e um esforço sincero para a criação de uma mentalidade nova, capaz de animar as realizações dos conceitos políticos, económicos e sociais que estão na base do novo direito público do nosso país.

Pode estranhar-se sem razão que em presença de uma transformação social tão profunda como a que, com ou sem preparação consciente do espírito público, está a ser levada a efeito, sejam escassos ou quasi nulos os escritos de doutrinação ou análise do corporativismo.

Conhecemos Ruy de Lordello a pugnar por esta doutrina ou sistema social há bons doze anos. E queremos recordar o artigo que o distinto escritor nacionalista escreveu para esta Revista e nela foi publicado no n.º 901, de 1 de Julho de 1925. Não podemos também deixar de recordar a sua brilhante colaboração na revista «Cadernos Corporativos», cuja efémera existência se deve exclusivamente à indiferença das nossas classes chamadas cultas.

O autor examina o problema do desemprego no plano superior das suas soluções orgânicas, dentro do que pertence realizar nos organismos corporativos e em especial, aos Sindicatos Nacionais.

O direito substantivo dos institutos corporativos contém o necessário para que sejam eles próprios a atacar com decisão o problema. A solução propriamente estadual, contém-se no desenvolvimento que pode ser dado às obras públicas (e tem-no sido feito) e na orientação superior e coordenação dos serviços de colocação e das instituições de previdência e assistência referentes a este crucial fenómeno económico.

É, porém, às organizações corporativas que compete a acção principal destinada a encontrar soluções para um problema tão grave que não pode ser considerado somente no aspecto provisório de formar trabalho ou meios de subsistência à multidão angustiada dos desempregados. Nessa questão ligam-se as funções específicas das agências de colocação, órgãos sindicais, e do problema da instrução e da reeducação profissional.

Com muita lucidez e competência são estes problemas tratados no livro a que fazemos referência, não desmerecendo os créditos que já tinha firmados o seu autor, a quem agradecemos a amabilidade da sua oferta.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

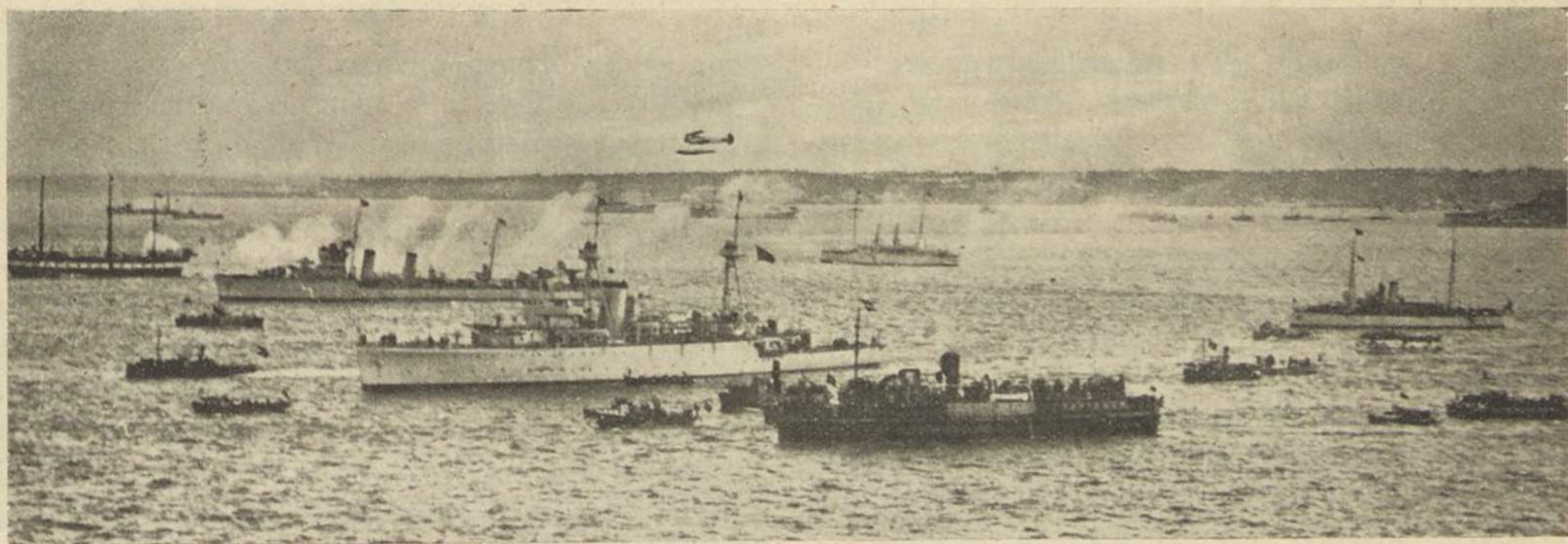
Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



A entrada dos novos vasos de guerra no Tejo

Ressurgimento da Marinha de Guerra Portuguesa

DUAS NOVAS UNIDADES: O AVISO «AFONSO DE ALBUQUERQUE»

E O SUBMARINO «ESPADARTE»

Só uma péssima apreciação dos factos que presentemente constatamos, acêrca do nosso ressurgimento nacional, poderá determinar uma apática indiferença daqueles que, não têm na merecida consideração o valor, a isenção moral e as intenções dos que trabalham pelo engrandecimento de Portugal.

Subordinados rigorosamente a um programa anunciado têm aparecido com regularidade algumas unidades que aumentam dia a dia a nossa marinha de guerra portuguesa.

Portugal, país de nobres tradições, embora sujeito ainda às vicissitudes duma época felizmente já passada, ressurgirá agora vigorizado para novas glórias.

E assim, como os jornais noticiaram, as duas mais recentes unidades da nossa Armada entraram triunfalmente no Tejo, no pretérito dia 7.

Milhares de pessoas convergiram nêsse dia para os pontos altos da cidade ou para aqueles, na parte baixa e ao longo do rio, de onde a marcha das novas unidades de guerra podia ser seguida.

Fretaram-se barcos que apareceram, no Tejo, coalhados de gente; as janelas dos pontos altos encheram-se e em tôdas as fábricas, oficinas e estabelecimentos, instalados nas margens, direita e esquerda do Tejo, se viam grupos de operários e de suas famílias, para presenciarem a entrada dos novos vasos de guerra.

Não obstante a passagem dos novos navios de guerra, em frente do Terreiro do Paço, estar anunciado para as 17 e 30, já aquela praça tinha centenas

de pessoas, que disputavam os melhores lugares, junto ao rio. O formigueiro nunca mais parou. As ruas da Baixa viam-se movimentadas, como nos dias festivos. Milhares e milhares de pessoas desciam as ruas que vão dar á praça do Comércio, dificultando, por vezes o trânsito de automoveis e «eléctricos».

Às 16 e 30, a vasta praça pombalina estava apinhada. Nas janelas que circundam a vasta praça viam-se hasteadas bandeiras nacionais. À frente da estatua, próximo do cais, fôra armado, com mastros, em cujos topos flutuavam, também, bandeiras, um estrado, onde havia de tocar a banda da Marinha. Uma força de 100 guardas da P. S. P., sob o comando do sr. capitão Rogerio Cardoso, mantinha o serviço de ordem no local.

Entretanto, aquela banda começava o seu concerto e quatro hidro-aviões, sobrevoavam o rio e a cidade. A todo o momento, chegava mais gente. Os carros eléctricos vinham apinhados e muitos automoveis levavam, a todo o momento, aqueles que, noutro meio de condução, não tinham conseguido atingir o local. As janelas dos ministérios estavam repletas. Nos telhados viam-se muitas pessoas, de binoculo assestado. Os predios da colina, que se estende até o Castelo de S. Jorge, ofereciam um aspecto curioso. Pelas janelas e pelos telhados havia gente empoleirada. Nos muros do castelo, a multidão constituia um friso interessante, visto cá de baixo, do Terreiro do Paço.

Junto à estação do Sul e Sueste, um «fogueteiro» lançou ao ar, em dado momento, uma girandola de

morteiros. A multidão agitou-se. Era o sinal de que se aproximavam os dois novos barcos de guerra.

No Cais das Colunas, viam-se entre as muitas pessoas que, ali, acorreram, os componentes das comissões concelhias da U. N., dirigentes dos Sindicatos Nacionais etc.

A banda da marinha continuava a fazer ouvir e, ao mesmo tempo, estralejavam foguetes.

Era o momento da chegada dos dois novos barcos de guerra.

Quando os dois navios fundearam, no Arsenal da Marinha, preparava-se a partida para bordo do "Afonso de Albuquerque", do sr. ministro da Marinha e de outras individualidades da Armada.

Antes, às 17 horas, os navios de guerra surtos no Tejo, tinham embandeirado. À passagem do "Afonso de Albuquerque" e do "Espadarte", içaram, no mastro de prôa, as bandeiras o sinal "Bemvindo sejam".

Às 18 horas, na doca do Arsenal embarcavam num "gasolina", os srs. ministros da Marinha e da Guerra, acompanhados dos srs. vice-almirante Sarmiento Saavedra, comandante geral da Armada, contra almirante Muzanti, chefe do Estado Maior Naval, e António da Câmara, inspector de Marinha e capitão de mar e guerra, Rocha e Cunha, chefe do E. M. da Armada. Noutro "gasolina" seguia o sr. almirante Santos Fradique, director geral da Marinha.

Difícilmente, devido à agitação do rio, a vedeta que conduzia aqueles membros do Governo, conseguiu encostar ao "Afonso de Albuquerque".

Era já noite. Só então, a multidão que se comprimia no Terreiro do Paço começou a debandar. Dentro do Arsenal da Marinha, continuava, no entanto, muita gente, que esperava, ainda a oportunidade de visitar o novo navio.

O sr. ministro da Marinha foi recebido a bordo com tôdas as honras.

O sr. comandante Almeida Henriques, que o

aguardava ao portaló, com a restante officialidade convidou, então, os srs. comandante Mesquita Guimarães e ministro da Guerra, a subirem à câmara do navio, destinada ao almirante, quando um official dessa patente ali estiver embarcado.

Foi-lhes, então, servido um cálice do "Pôrto". A bordo encontravam-se, também, além de altas individualidades da Armada, os srs. Stilwell, representante da casa construtora do Aviso, em Lisboa, e Robin Rowell, director d'esses estabelecimentos que, no sabbado chegou a Lisboa, para assistir à entrada do barco no Tejo.

Na presença da officialidade, o sr. comandante Almeida Henriques deu, em breves palavras, as boas-vindas ao sr. ministro da Marinha, cuja visita agradeceu, assim como a do sr. ministro da Guerra.

Falou, depois, o sr. ministro da Marinha. Começou por manifestar a sua satisfação por vêr encorporadas na nossa marinha de guerra, mais duas unidades de valor.

Traçou um rápido elogio do sr. comandante Almeida Henriques e acrescentou que os officiais da nossa Armada, seguindo as suas tradições saberão honrar a profissão que abraçaram.

A partida do aviso e do submersível, de Gravesend, no Tamisa, fez-se no dia 3, às 11 e 30, e, até Cascais, a viagem realizou-se, à marcha horária de doze milhas. Foi naquele porto que o "Afonso de Albuquerque" recebeu o avião, que faz parte do seu armamento, e a urna que continha os restos mortais do segundo tenente Manso Lefebvre. Antes, os dois barcos estiveram, no porto militar de Holehaven, a meter munições, com excepção das quarenta minas, pertencentes ao "Afonso de Albuquerque", que já estão em Lisboa e foram adquiridas em Itália.

E assim se vai cumprindo o nosso programa naval, que dentro em breve tempo ficará concluído.

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

L I S B O A

Sêde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

LINHAS ESTRANGEIRAS

DINAMARCA Uma das mais recentes electrificações efectuadas em caminhos de ferro foi a das linhas dos arredores de Copenhague, numa extensão total de 47 quilómetros, dos quais 12 quilómetros são em via dupla.

A idéa de electrificar o trôço que vai da capital dinamarquesa a Frederiksberg, passando por Hellerup, Klampenborg, Holte e Vanlose, surgiu nos fins do ano de 1928 e logo se procedeu ao estudo detalhado do assunto até que, iniciando-se as gestações necessárias o parlamento votou o crédito preciso para o início das trabalhos.

O sistema de corrente empregado é o de contínua de 1500 vóltios. A energia é fornecida pela Central Municipal de Copenhague e ainda por uma outra instalação particular, situada perto de Lingby que a envia em alterna a 30.000 vóltios para a estação principal de Enghave que, por sua vez, a transforma a 10.000 vóltios e passa a outras sub-estações onde, transformada novamente e passada por rectificadores de mercúrio se muda em corrente contínua para a linha aérea de contacto que com a f. e. m. de 1.500 vóltios a reduz ainda para a voltagem conveniente.

ESPAÑA Conta-se que no próximo mês de Maio começará um novo serviço de combóios automotores nos trajectos de Madrid a Cuenca, Toledo e Guadalajara.

Os combóios da primeira destas linhas são de 4 eixos, com motores Diesel, de 410 H. P. e terão a capacidade de 80 assentos.

A sua velocidade será de 100 quilómetros em horizontal e 75 quilómetros em rampa e o consumo de combustível não ultrapassará 12 gramas por tonelada-quilómetro.

Estas automotoras podem ainda rebocar carruagens ligeiras com capacidade para 100 passageiros.

Nas outras restantes linhas empregam-se automotoras do mesmo sistema mas apenas com a força de 210 H. P. e com a capacidade máxima de 70 lugares. Estas circularão sem reboque e à velocidade de 90 quilómetros em horizontal e 45 sobre rampa. As velocidades indicadas alcançam-se em 160 segundos.

Desta forma o tempo das viagens ficará quasi reduzido a metade daquele que se consumia nos antigos combóios.

GRÉCIA Em virtude da anormal situação em que este país se encontra pelas revoltas lá desencadeadas, comunicaram de Atenas que a aviação governamental tem bombardeado em vários pontos a principal linha férrea do Estado,

principalmente entre Seres e Dramia, na Macedónia Oriental.

Vários troços da linha ficaram completamente destruídos o que determinou, conseqüentemente a interrupção do movimento das forças rebeldes que estavam utilizando a referida linha, para o seu transporte de forças e munições.

IRLANDA Geralmente, as vias férreas de *rail* único, são suspensas, como a dalguns funiculares. Porém, na Irlanda existe um combóio monoraile que é extraordinariamente fora do vulgar, visto que o único utilizável está assente no solo a uma altura de 1^m,50.

A locomotiva utilizada nessa linha é estranhamente dupla, isto é, possui duas chaminés, duas fornalhas e tem dois comandos solidários, pelo que pode indistintamente ser manobrada de qualquer dos lados.

No raile central, é onde correm as rodas assentes de maneira que os seus eixos se apoiam na parte lateral das carruagens.

Como estas linhas são articuláveis constituem só por si uma sólida barreira nas passagens de nível, pelo que mais esta vantagem económica se lhe deve juntar às outras, se de facto as tiver.

ITÁLIA Segundo informações, dadas de Roma, no próximo ano ficarão concluídos os trabalhos para que logo possam entrar em serviço os novos combóios eléctricos da linha Milão-Roma-Nápoles, que foram especialmente construídos para poderem alcançar grandes velocidades o que permitirá cobrir-se a distância de Roma-Milão em quatro horas e meia.

As composições desses combóios constam de 4 veículos, com todas as dependências dum combóio ordinário e estão calculadas para uma velocidade máxima de 160 quilómetros à hora.

A sua capacidade é de 94 lugares, distribuídos por duas classes e, presentemente, estão a ser construídos nas oficinas de Breda mais seis destes combóios rápidos.

Por outro lado, os Caminhos de Ferro do Estado irão pôr em serviço, durante todo o próximo inverno, uma automotora FIAT que se destina igualmente aos serviços rápidos das suas linhas.

— Neste país que actualmente já conta um elevado número de automotoras, movidas a essência, vai no princípio deste ano ser posta em circulação certa quantidade de combóios eléctricos que, segundo informações alcançarão a bonita média de 160 quilómetros à hora.

JAPÃO A exploração dos caminhos de ferro japoneses, cuja rede é de 21,098 quilómetros, teve no último exercício findo, (Março de 1934) um benefício de 160 milhões de yenes o que equivale, em relação ao capital empregado, ao lucro de 62,2% por cento.

Sociedade Anónima
BROWN, BOVERI & C.^{IE}
BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

*A firma que instalou o maior
 número de kilowatts nas Cen-
 trais Eléctricas Portuguesas—
 A firma que montou o maior
 número de turbinas a vapor
 :—: em Portugal. :—:*

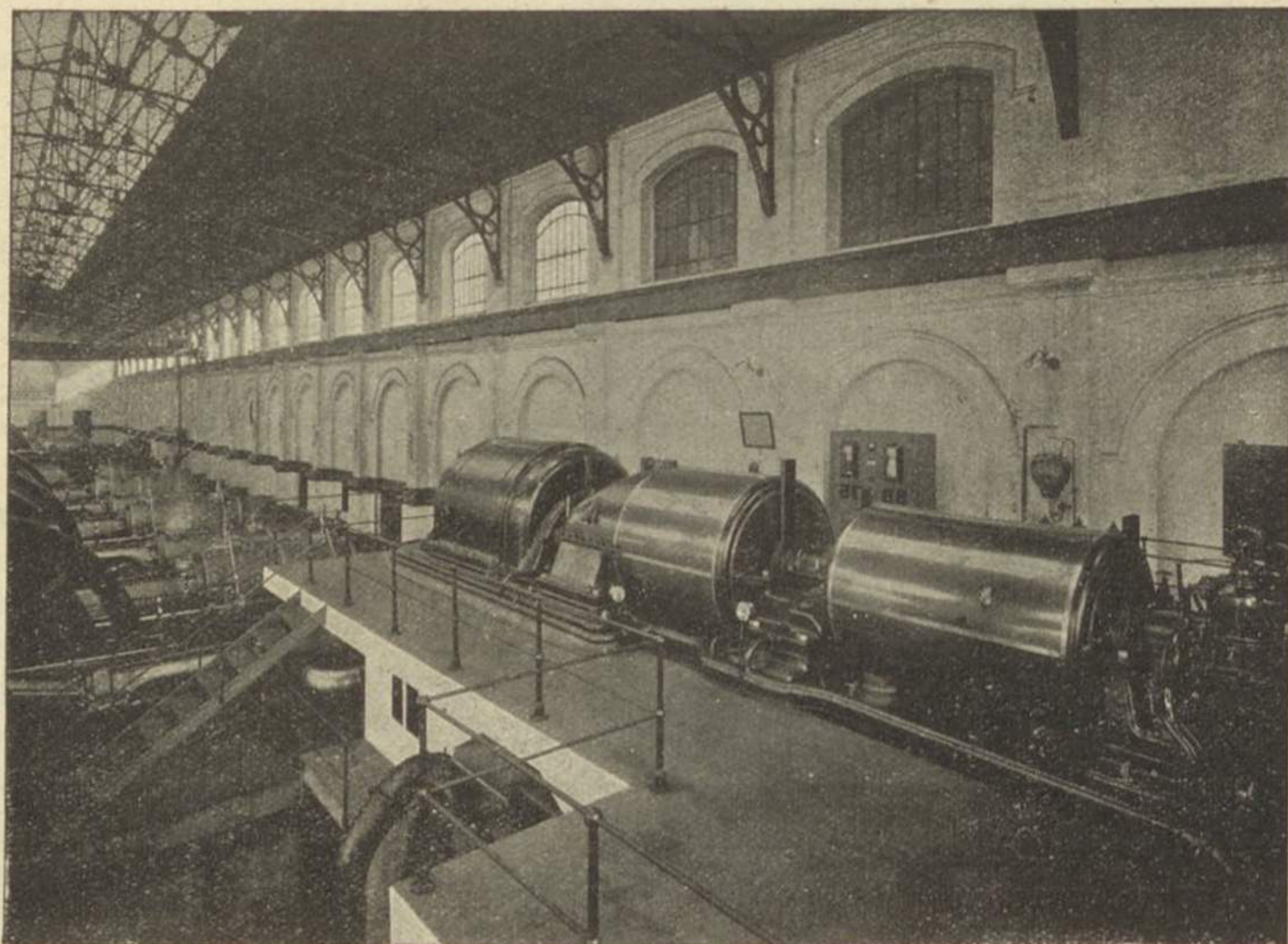
Representante geral:

EDOUARD
DALPHIN

ENGENHEIRO-
 DELEGADO

Escritório técnico: R. Passos Manoel, 191-2.º

p o r t o



O turbo grupo a vapor de 5.000 kilowatts da Central de Massarelos da Companhia Carris de Ferro do Porto



Kern
 AARAU
 SUISSE
Boîtes de compas de précision

INSTRUMENTOS
 DE PRECISÃO

Kern
 AARAU

TAQUEÓMETROS

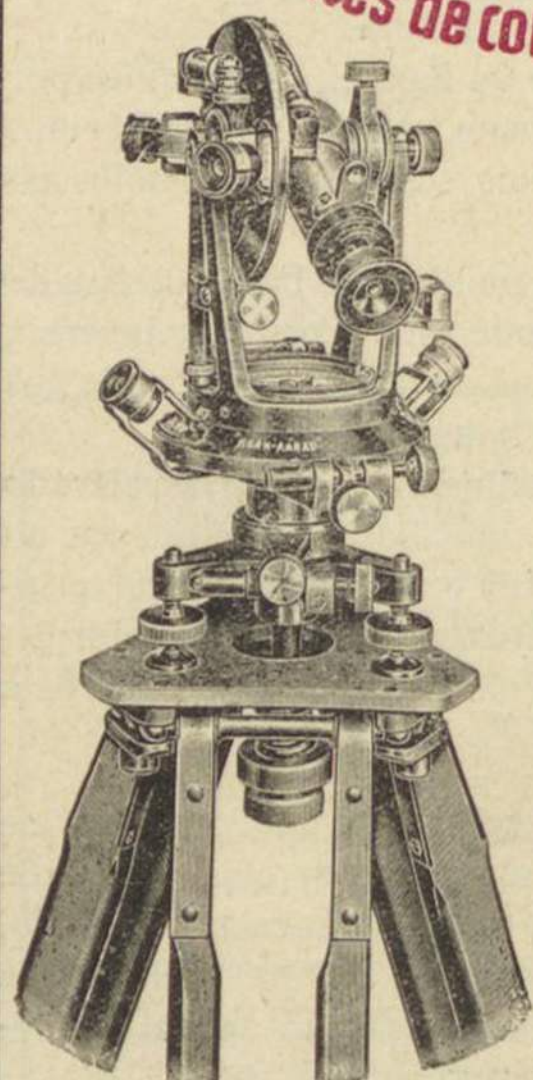
ALIDADES

TEODOLITOS

BINÓCULOS

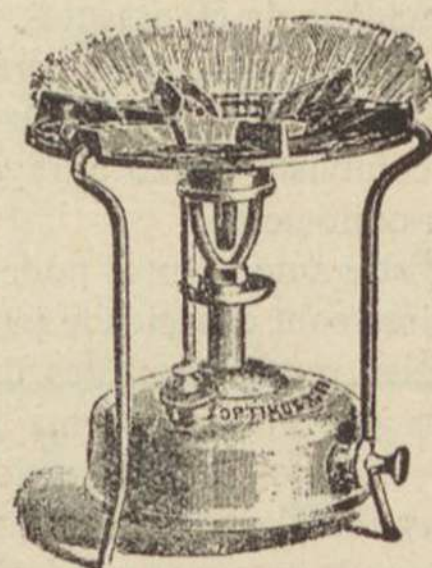
Vendas a retalho
 em tôdas as casas
 da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA
 Rua dos Fanqueiros, 15, 2.º



“A Nova Loja dos Candieiros”

Vende ao preço da
 tabela: Fogões, es-
 quentadores, lan-
 ternas e todos os
 artigos da VACUUM



Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal
 técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando res-
 ponsabilidade em todos os concertos que lhe sejam con-
 fiados. Preços da tabela e acabamento garantido.

R. HORTA SÊCA, 9

Tel. 22942

L U S A L I T E

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de agua, gaz e vários produtos quimicos, industriais e agricolas para protecção de redes subterraneas eléctricas e telefonicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}

RUA DO ALECRIM, 10 — LISBOA — Telefones 23948 e 28941

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. (ouro) 13.500.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. (ouro) 44.165.070\$00

S É D E E M L I S B O A

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800

Policlínica da Rua do Ouro

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º Telef. 26519

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões
ÀS 5 HORAS

Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral, operações
ÀS 5 HORAS

Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinarias
ÀS 10 HORAS

Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sífilis
ÀS 6 HORAS

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia
ÀS 3 HORAS

Dr. Mario de Mattos — Doenças dos olhos
ÀS 2 HORAS

Dr. Mendes Bello — Estomago, figado e intestinos
ÀS 4 HORAS

Dr. Filipe Manso — Doenças das creanças
ÀS 12 HORAS

Dr. Casimiro Affonso — Doenças das senhoras e operações
ÀS 2 HORAS

Dr. Francisco Calheiros — Garganta, nariz e ouvidos
ÀS 3 1/2 HORAS

Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese
ÀS 12 HORAS

Dr. Aleu Saldanha — Raio X
ÀS 4 HORAS

ANÁLISES CLÍNICAS

Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

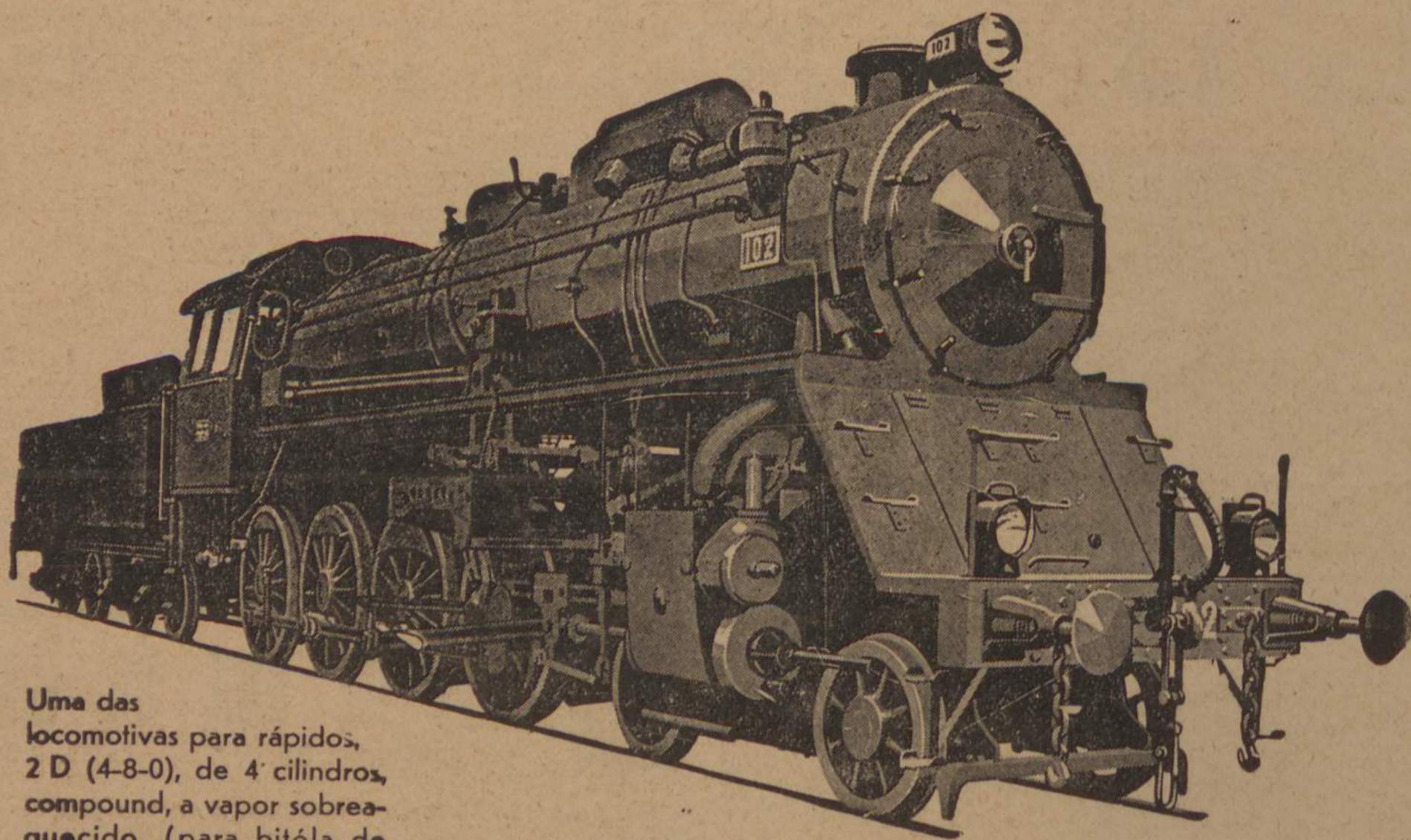
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZÉM

DOCA DE ALCANTARA



Uma das
locomotivas para rápidos,
2 D (4-8-0), de 4 cilindros,
compound, a vapor sobrea-
quecido, (para bitola de
1670 m/m) da Companhia
dos Caminhos de Ferro Por-
tuguêses da
BEIRA ALTA,
fornecidas em 1930 por
HENSCHEL & SOHN A. G.

Há já mais de meio seculo

que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas
em Portugal e suas Colonias, onde as mesmas se tem
qualificado.

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguesas da Metro-
pole e Ultramar.



REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA