

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

BELLO & BRAVO

Rua dos Fanqueiros, 122, 1.º Esq.—LISBOA

Aços rápidos e para ferramentas
Alumínio, em chapas, barras, etc.
Alvaiades de chumbo e zinco
Arames diversos, crú, queimado, galvanizado, co-
breado
Ascensores e monta-cargas
Batelões e rebocadores
Caldeiras e pertences de locomotivas
Carruagens de caminho de ferro para passageiros
Cartuchos «Bachmann» para caça, com tôdas as polvoras
Chapas galvanizadas, lisas ou onduladas
Chumbo em barra e laminado
Cobre em bruto, laminado, tubos, arames, etc.
Creosote para injeção de travessas
Dragas
Engenhos de furar, de coluna, sensitivos, radiais, etc.
Espingardas para caça e revolvers, da «Sté. Ame. Ma-
nufacture Liègeoise d'Armes à Feu»
Estanho
Ferro e aço macio **ITLU**, barras, chapas, etc.
Forjas fixas e portáteis
Fornos especiais para o tratamento térmico do aço por
combustão de carvão, coque, gás e óleos pesados.
Latão em bruto, laminado, tubos, etc.
Limadoras
Lixas para madeiras, ferro, etc.
Locomotivas a vapor, gasolina ou eléctricas
Máquinas-fixas, semi-fixas e locomóveis
Máquinas frigoríficas
Máquinas ferramentais

Máquinas para lavar roupa e instalações completas
de lavandarias
Máquinas de rectificar e afiar
Máquinas de atarrachar
Máquinas de fresar, universais, horisontais e verticais
Máquinas para trabalhar madeira
Máquinas para fabrico de parafusos
Máquinas para todas as industrias
Material eléctrico de qualquer espécie
Materia fixo e circulante
Metal branco e anti-fricção
Oleos para lubrificação
Platina e Niquel
Pedras de esmeril
Pegamóides
Pontes e outras construções metálicas
Rails de aço de qualquer perfil
Tintas em pó e preparadas
Tornos mecânicos
Tornos-revolver semi automaticos
Tornos verticais
Travessas metálicas
Tubos de ferro, pretos e galvanizados e de aço para caldeiras
Ventiladores
Vapores de qualquer tonelagem
Vias férreas portáteis, wagonetes, etc.
Vagões de qualquer tipo e tonelagem
Zarcão
Zinco em lingotes ou laminado

Endereço telegráfico: BEBRA—LISBOA

Telefone: 25141



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.

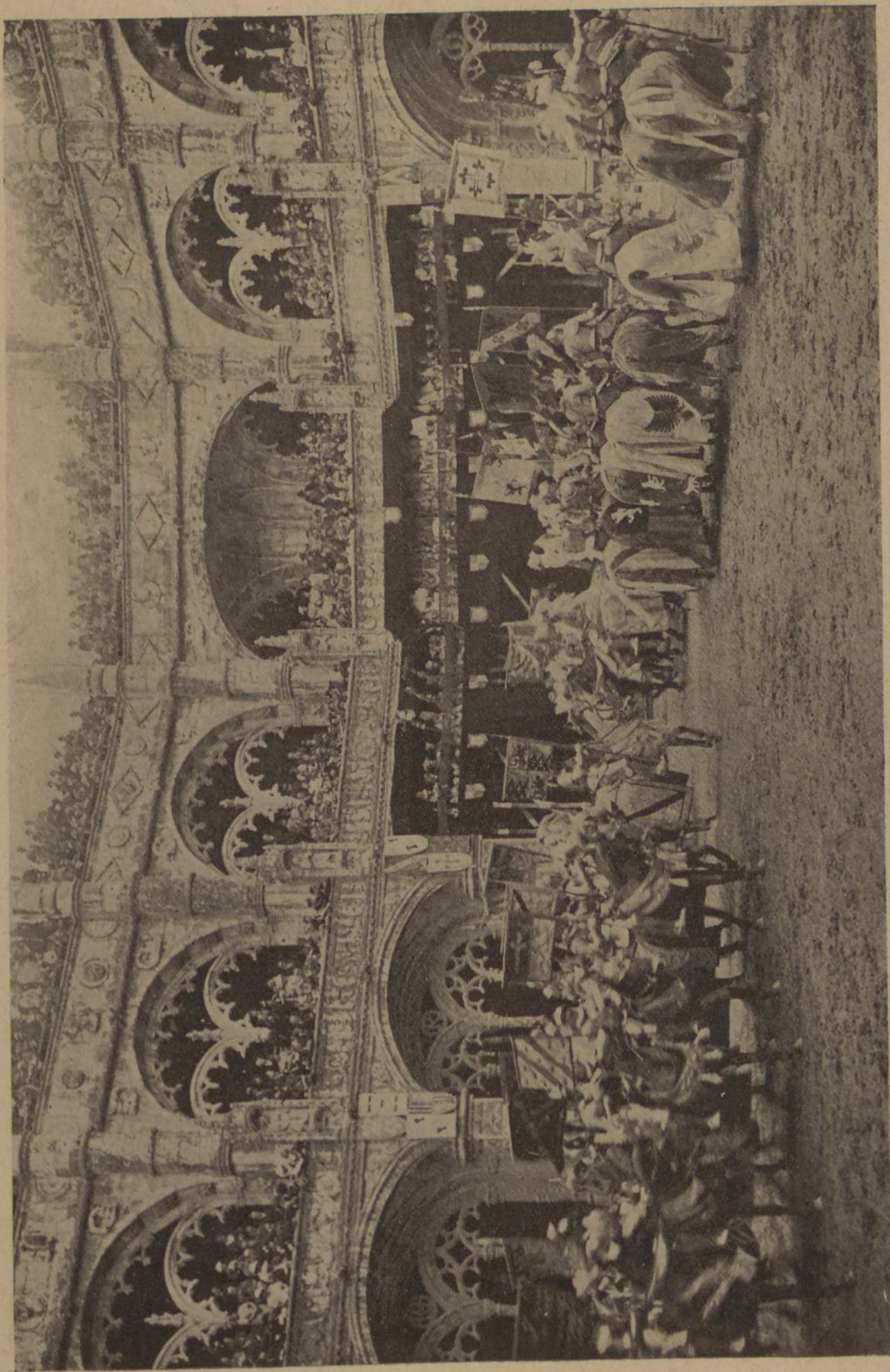
Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,
Automotrices, Camions automobiles &c.

Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules

COMPAGNIE DES FREINS WESTINGHOSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,

Sevran (Seine-et-Oise) France



Um aspecto do torneio medieval que no dia 7 se realizou no maravilhoso ambiente do mosteiro hieronimita de Belém — momento de arte inigualável, que Lisboa ficou devendo a Leitão de Barros

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»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège 1905; — Rio de Janeiro, 1908; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 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 893

S U M Á R I O

Página artística: Festas da Cidade. — Festas, pelo eng. ARMANDO FERREIRA. — Apontamentos para a História dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo eng. civil SOUSA GOMES. — Linhas Estrangeiras. — O banquete de confraternização dos combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, por CARLOS D'ORNELLAS. — Dr. Mario Moutinho. — Gervásio de Lima. — Caminhos de Ferro em Trás-os-Montes, pelo eng. FERNANDO DE SOUSA. — António Sousa Júnior. — Por Cascais. — Curiosidades Ferroviárias. — Festas em Badajoz. — Horários de Comboios. — Ecos e Comentários, por PLÍNIO BANHOS. — Aviação, a morte do mecânico António Lobato, pelo Dr. ALFREDO BROCHADO.

1 9 3 5

ANO XLVII

16 DE JUNHO

NÚMERO 1140

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
Dr. ALFREDO BROCHADO

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. JACINTO CARREIRO
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOPREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
ESPAÑA () ps. ^{as} . . .	35.00
FRANÇA () fr. ^{os} . . .	100
ÁFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

A TABELA

AS FESTAS

Pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA

Lisbôa festiva consegue esquecer as preocupações do momento que passa. Eis um dos grandes e altos, nobres inteligentes objectivos dos governos que entendem — e bem — que os espinhos das resoluções políticas e financeiras, as dificuldades sociais e económicas devem apenas pertencer ao número reduzido dos dirigentes. O povo, a grande massa, deve confiadamente trabalhar e divertir-se.

As festas da cidade de Lisbôa, as primeiras do ciclo de festas anuais de todos os lugares, lugarejos de todos os Santos Padroeiros, acentuaram o seu cunho de realisação de vulto, destinadas a, em breves anos, serem afamadas e atraentes para o turista mais longínquo.

Diversa, e a tocar todos os ramos de actividade, — desporto, artes, exposições, cortejos, evocações, feiras, concursos, — elevada no espírito artístico que presidiu à sua orientação, — a idéa das «Festas da Cidade», e o seu programa realisador em 1935, interessou tôdas as classes, movimentou grandes massas de numerário, e serviu ainda para cartaz vívido do Portugal multicolor, aos olhos da intelectualidade europeia, convidada a testemunhar pelo menos, a forma inteligente como o Município e o governo divertem o povo.

Mais ou menos, todos ganham com estas efervescência de quinze dias. Artes e officios, transportes e comércios varios.

Transportes... caminhos de ferro... e eis-nos a saudar a C. P. que, como de costume estabeleceu tarifas reduzidas para as vindas de forasteiros a Lisboa.

Mas, principalmente queremos registar aqui, no assunto «Festas da Cidade» e «Transportes», a encorporação dos ferro-viários no cortejo do trabalho.

Em letras gordas, no carro das Comunicações secção da Associação Industrial Portuguesa, organizadora do cortejo do trabalho, lá estava ao cimo «C. P.». E, apoz o carro, magna assembleia de ferroviários, bem fardados, bem firmes, conscientes da sua encorporação nessa marcha pacífica atravez a cidade. A «C. P.» e a «Sociedade Estoril» igualmente, com representantes dos vários graus dos seus funcionários, escala hierarquica que os doirados dos «bonets» de pala patentearam ao público.

E' curioso constatar que o público se manifestava com simpatia quando passavam os representantes da C. P. ou da Carris. Os Transportes são serviços públicos; um contacto apertado existe entre os seus elementos e o público; este ou aquele elemento é infalivelmente conhecido; laços de simpatia, laços de familia. E assim a grande familia da C. P. pode ser aplaudida com frequência ao longo do percurso...

Compartilhou o Trabalho das Festas da Cidade.

Compartilharam as forças trabalhadoras desta grande familia ferroviária das festas do público. Ainda bem.

Nunca é de mais esta aproximação entre servidões e povo, povo feito servidor do próprio povo. E o «Cortejo do Trabalho», foi uma oportunidade, uma esplendida oportunidade dêsse contacto festivo e estimulante.

APONTAMENTOS PARA A HISTÓRIA DOS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL

A LINHA DE LESTE E A LINHA DO BARREIRO A SETUBAL

Pelo Engenheiro Civil JOSÉ DE SOUSA GOMES

1863 é uma data notável na história dos caminhos de ferro portugueses. Em 24 de Setembro dêsse ano foi inaugurada em tôda a sua extensão a linha de Lisboa a Badajoz. No mesmo mês, dias antes, tinha sido aberta à circulação pública a linha do Barreiro a Évora. Eram as duas primeiras linhas concluídas; uma delas a de Badajoz, de enormíssima importância nessa época, havia sido a primeira que se pensava construir em Portugal; dezanove anos antes, constituía um sonho! Com efeito em Outubro de 1844, o conde de Tojal, ministro da Fazenda de um dos gabinetes de Costa Cabral, recebia de parente seu residente em Inglaterra uma proposta para a construção de um caminho de ferro entre Lisboa e Pôrto. Mas foi recebida com indiferença esta proposta: não se considerava então lucrativo um caminho de ferro de Lisboa ao Pôrto. As preferências iam para uma linha de Lisboa à fronteira de Espanha. Em vão Benjamim de Oliveira, assim se chamava o parente do conde de Tojal, lembra o exemplo de Inglaterra, ilha sulcada por rios e canais navegáveis, mas na qual, apesar disso, os caminhos de ferro tinham uma evolução cada vez mais prometedora.

Isolada por mar do resto da Europa, a Grã Bretanha aproveita os caminhos de ferro para o seu desenvolvimento interno. Em Portugal, isolado por acidentes orográficos do resto da Espanha, por conseguinte da Europa, porém, o caminho de ferro era saudado como meio que vencendo êsses acidentes, acabaria com o isolamento internacional.

Os estadistas de então preocupavam-se extraordinariamente com uma possível rivalidade

entre os portos de Cadiz e Lisboa, se esta não ficasse muito antes daquela cidade no sul de Espanha, ligada por caminho de ferro a Madrid.

Com o tempo a necessidade de uma linha que se dirigisse ao norte do país impoz-se, é certo. Embora em 1852 se abra concurso só para a construção de um caminho de ferro para a fronteira, no mesmo ano se publicam as instruções para o estudo a fazer da linha de Lisboa ao Pôrto. Porém as preferências para a linha de Badajoz eram manifestas. Badajoz era um ponto absolutamente determinado como obrigatório. Porquê?

A directriz mais curta para Madrid, seria a que acompanhasse constantemente o vale do Tejo. Mas, se nas proximidades de Lisboa êste vale se presta maravilhosamente ao assentamento de um traçado a partir de Abrantes e, ainda mais além da fronteira, sucede precisamente o contrário. Além da fronteira, a construção de um caminho de ferro seria muito onerosa. Só numa segunda fase, como de resto veio a suceder, nisso se poderia pensar. O Governo espanhol, preocupado, e com razão, em prover primeiro aos interesses do seu país não estava disposto a dispendir importantes verbas no vale do Tejo. Ter-se-ia por tanto ir a Badajoz pelo vale do Guadiana entroncar no caminho de ferro que de Madrid descia a Sevilha. É com êste objectivo que se fazem os primeiros estudos de caminhos de ferro em Portugal.

*

Os nomes dos engenheiros que fizeram os primeiros estudos de caminhos de ferro em

Portugal são: Thomaz Rumball, Watier, Francisco de Sousa Brandão e Nunes de Aguiar,

É instrutiva a leitura dos seus relatórios: mostra a complexidade do problema que o engenheiro tem a resolver quando é chamado a estudar um caminho de ferro, sobretudo em país de atrasada economia, como o nosso era então, para mais desprovido de vias de comunicação ordinárias; mostra também a vastidão de conhecimentos, a visão, a iniciativa, e até vocação especial necessárias para resolver problema de tanta importância.

Em Portugal os engenheiros que foram encarregados dos primeiros estudos, vêem-se a braços com sérias dificuldades.

A primeira carta geográfica do país data de 1867, e os trabalhos dos primeiros engenheiros que citamos são muito anteriores a essa data. Rumball em 1855 é encarregado de fazer os reconhecimentos precisos para se pronunciar sobre qual a melhor directriz para a linha do Leste. Diante das inexactidões dos mapas então existentes, este engenheiro estabelece as plantas das directrizes estudadas, obtendo as direcções dos alinhamentos por meio de uma bússola, e as distâncias pelo tempo médio que a cavalo levava a percorrel-as. «A notável inexactidão dos mapas que existem publicados, obrigou-me a adoptar o método que segui; pois que tais mapas são tão defeituosos quanto é difícil serem e nem podem prestar o mais insignificante auxílio; servem unicamente para desviar o infeliz viajante que os adoptar para guia», diz o referido engenheiro no relatório que apresenta à Companhia Central Peninsular.

Para alcançar Badajoz partindo de Lisboa, havia três soluções:

1.^a — Atravessar o Tejo próximo do Carregado, e seguir pelo vale do Sorraia, por Benavente, Coruche, Mora, e passar depois nas proximidades de Extremoz e em Elvas.

2.^a — Atravessar o Tejo em Santarém e seguir por Aviz, Fronteira, proximidades de Extremoz, confundindo-se da aqui em diante esta directriz com a anterior.

3.^a — A directriz actual da linha de Leste.

O engenheiro Rumball é encarregado de se pronunciar sobre qual delas era a melhor.

A sua opinião é a favor da primeira, com exclusão absoluta das outras duas. No seu relatório, feito com uma escrupulosa honestidade, aconselha a Companhia Central Peninsular a que faça estudos definitivos e rigorosos, mas pronuncia-se sem hesitações pela directriz do Vale do Sorraia. Diz nesse relatório:

«É um vale extremamente fértil e bem provido de águas; uma porção dêle, porém, cuja área será de 2 por 68 quilómetros, está ainda inculto, apesar da sua grande fertilidade, e é de uma vegetação tão enérgica que a herva ali nascida chegava em muitos lugares aos ilhais do meu cavalo». E ainda: «Em toda a distância percorrida (entre Salvaterra e Mora) é impossível imaginar terreno mais próprio que este para a construção de um caminho de ferro. Há apenas que atravessar os riachos que temos mencionado». De Mora a Elvas o terreno torna-se um pouco acidentado, mas não impedia a construção de uma linha em condições favoráveis.

Passava-se um pouco afastado de Extremoz, é certo, mas é preciso ter em conta que o Engenheiro Rumball tinha por missão estudar uma linha internacional, *européia*, como lhe chamavam então, linha que permitisse grandes velocidades, a construir, conseqüentemente, com grandes raios e suaves inclinações. Este experimentado engenheiro inglês toma em grande conta não só as facilidades de construção, como a circunstância de fácil transporte de materiais por via fluvial em grande extensão, e a proximidade do pinhal de Cabeças para extração de madeiras.

As directrizes de que o Engenheiro Rumball fizera o reconhecimento foram a seguir objecto dos estudos mais detalhados de Watier, engenheiro que o governo português contratou depois com o Credit Mobilier para dirigir os estudos das directrizes das linhas que despertavam nessa época a atenção.

Atendendo à ocasião em que foi feito, às dificuldades encontradas, ao pouco tempo que dispoz para estudos, à maneira como trata, de um modo geral, o problema, dos Caminhos de Ferro em Portugal, o relatório do engenheiro Watier é um trabalho deveras notável.

Referindo-se à indecisão sobre a directriz a adoptar para a ligação à fronteira diz:

«Achei a opinião dos homens esclarecidos ainda bastante indecisa a respeito da escolha definitiva. Assegura-se que interesses quer individuais, quer municipais, escondidos como de costume sob a aparência do bem geral, contribuem para esta indecisão em certa escala. Devo fazer a todos a justiça que nunca senti pessoalmente a influência de alguns destes interessees individuais, que são algumas vezes tão poderosos».

Para bem compreender as soluções de Watier é preciso que não esqueçamos o desequilíbrio económico e financeiro em que se arrastava o país nessa época. Tinha-mos entretido com guerras civis; diz Oliveira Martins que, então, no reino extenuado e doente, costumado á protecção e á preguiça, não havia os capitais moveis para realizar as obras projectadas. Watier não se ilude, e a questão económica domina por completo o seu ponto de vista.

Os caminhos de ferro em Portugal, diz elle, arrastarão grande despesa e produzirão muito pouco. Existia já uma linha até Santarém; essa linha ia ser prolongada para estabelecer a ligação com o Pôrto. Tanto quanto se aproveitasse essa linha, tudo que fôsse faze-la tronco-comum das linhas do Pôrto e Badajoz, representava uma economia sedutôra. O prolongamento além de Santarém até ao Pôrto, já Watier considerava que seria para sempre a linha mais productiva dos caminhos de ferro portugueses.

Ora, além das três directizes saídas do tronco-comum, e das quais já o Engenheiro Rumball se occupára, havia ainda uma outra solução, que era a seguinte:

Na época do relatório do engenheiro Watier, em 1856, a concessão de uma linha do Barreiro a Vendas Novas, estava já feito. Este caminho de ferro parece ter surgido um

pouco ao acaso. Segundo uma memória do engenheiro Sousa Brandão, publicada na revista de C. P. e Minas de 1878, esta linha férrea foi começada com o pretexto de atravessar as areias desde Aldeia-Galega (Montijo) até Vendas Novas, difíceis de acomodar a uma estrada ordinária; de Vendas Novas partiriam as estradas para o Sul do País.



Configuração que provavelmente apresentaria a rede Sul se tivessem sido adoptados os planos dos Eng^{os} Rumball e Watier

Para a linha ficar mais perto de Lisboa, partiu do Barreiro.

Parecia tratar-se ao princípio de um caminho de ferro americano; mas esta ideia desenvolve-se dando lugar à de uma linha férrea em boas condições prolongada até Évora e Beja. Lembra-se mais o prolonga-la além de Évora até Elvas e Badajoz. Esta linha seria a que melhor serviria o Alentejo, e seria a mais distância para Espanha. Havia é certo o inconveniente de uma baía de 6 quilómetros entre a testa da linha e Lisboa, mas a economia resultante da mais curta distância, talvez desse para

destacar um ramal da linha de Santarém dirigido a Vendas Novas. Esta idéa, a da ligação com Bandajaz, pelo Alentejo, chega a entusiasmar o engenheiro Watier; veremos, no entanto, que em breve a abandona.

Pessoalmente faz o reconhecimento do Barreiro a Badajoz. É interessante a descrição que Watier faz da região de Vendas Novas, sobretudo se a compararmos com a descrição que Rumball fazia do vale fertilíssimo do Sorraia. «Logo depois do Barreiro, a linha estabelece-se num platô e segue a direcção da linha de cumeada que passa mesmo em Vendas Novas. Este platô é por assim dizer plano como uma praia de areia. Com dificuldade se distinguem ligeiras ondulações; nenhuma corrente de água atravessa este deserto onde não há o menor sinal de povoação.

(Conclue no próximo número).

LINHAS ESTRANGEIRAS

ALEMANHA Na tabela dos combóios do "Reich" para o verão de 1935, vão figurar mais algumas linhas servidas por automotoras aerodinâmicas iguais ao "Fliegender Hamburger" (Voador Hamburguês). Serão empregados nas linhas de grande distância dentro da Alemanha. A velocidade máxima calculada é a de 160 quilómetros, por hora.

—Está a construir-se locomotivas aerodinâmicas "Borsig" para combóios rápidos dum novo tipo, as quais devem atingir uma velocidade de 175 quilómetros por hora.

—Um engenheiro de Berlim inventou há pouco tempo uma nova protecção do trânsito nas passagens de nível, a qual é destinada a evitar por completo todos os possíveis desastres em tais pontos.

Consiste a nova protecção numa barreira antecipada ao cruzamento da estrada pela via férrea e a distância conveniente para que qualquer movel, a rasoavel distância, possa ser parado.

BÉLGICA No mês passado, o rei e a rainha dos belgas inauguraram a nova linha eléctrica de Bruxelas a Antuérpia.

O combóio inaugural compunha-se de 5 carruagens e era pilotado, por um dos melhores maquinistas instrutores da Bélgica.

Partiu de Bruxelas às 15,10 o combóio real e chegou a Antuérpia às 16,10 parando em Malines 20 minutos.

No regresso fez o percurso sem paragem, gastando apenas 30 minutos.

Os belgas estão justamente satisfeitos com este melhoramento.

ESPAÑA Já se procederam às experiências oficiais duma automotora no percurso de Madrid a Irun, a qual foi construída na Hungria segundo um modelo recente e se destina às linhas suburbanas da capital.

Este veículo possui 70 lugares e é o primeiro duma série de dois que foram encomendados na mesma fábrica.

Está equipado com um motor de 150 HP., dando 1500 rotações por minuto, tem dois eixos e pesa 17 toneladas.

Além do espaço reservado para passageiros dispõe também dum gabinete de toucador e uma plataforma central.

EST. OS UNIDOS Com o objectivo de que o serviço da automotora *Zéfiro*, inaugurado há poucos meses se realizasse nas condições de velocidade calculadas, foi indispensavel proce-

der-se ao alargamento de algumas curvas que, limitando a rapidez da sua marcha evitavam que esse combóio podesse atingir a média, agora realizada, de 136 quilómetros à hora.

—A "Companhia Union Pacific" acaba de proceder a experiências, no percurso de Nova York a Los Angeles, ou seja na distância de 5.350 quilómetros, com um combóio rápido composto duma carruagem motora equipada com propulsão Diesel e quatro carruagens "sleepings", de construção ultra-leve.

Tal gigantesco trajecto foi efectuado com a velocidade média, de 94 quilómetros à hora não obstante a travessia das Montanhas Rochosas.

FRANÇA A Fábrica Michelin continua estudando outros tipos diferentes de automotoras, montadas sobre pneumáticos.

Estes veículos, todos a motores de explosão são montados com carrocerias de alumínio do mesmo tipo que a casa Millin-Guiet constroee para os seus *autocars*. A união das placas, entre si ou entre os montantes, faz-se por meio de passadores que vêm a unir os rebordos com interposição duma junta plástica, o que garante perfeita impermeabilidade.

—Neste país está actualmente a ser empregadas, por diversas companhias ferroviárias, vários tipos de automotoras, das quais se podem destacar as seguintes:

Automotora "Somma", com a potência de 225 HP. e que alcança 90 quilómetros à hora.

Estas carruagens, que têm 75 lugares, fazem serviço na rede do Estado;

Automotora "Renault", cuja potência é de 250 HP. e atinge a média de 120 quilómetros à hora tem capacidade para 42 lugares e pertence igualmente à rede do Estado, assim como a;

Automotora "Micheline", de 200 HP. que da 105 quilómetros à hora e tem 36 lugares para passageiros;

Automotora "Decauville" pertencente à Companhia do Norte;

Este veículo, equipado com 2 motores de 130 HP. cada, chega a ultrapassar a velocidade de 100 quilómetros à hora. Tem 58 assentos.

Automotora "Bugatti", igualmente ao serviço da rede do Estado. Dispõe de 4 motores de 200 H. P. e desenvolve a velocidade de 160 quilómetros. Tem 48 lugares;

Automotora "Renault", acionada por dois motores de 135 H. P. de potência. Dispõe de 85 lugares e atinge a velocidade de 130 quilómetros.

Ainda nas linhas do Estado presta serviço uma outra automotora construída pela companhia "Acierils do Nord".

Tem capacidade para 52 lugares, desenvolve a velocidade máxima de 127 quilómetros e tem a potência de 300 H. P.



Um aspecto do início do banquete

OS ANTIGOS COMBATENTES

DE

SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

REALIZARAM A SUA ANUNCIADA FESTA EM CASCAIS
COM UMA APOTEOSE DIGNA DO MAIOR ELOGIO POR
PARTE DAS AUTORIDADES E ENTIDADES PARTICULARES

Por CARLOS D'ORNELLAS

Continuando ainda a desenvolvida reportagem que temos feito sobre o banquete dos antigos sapadores, interessante demonstração de disciplina militar e de amizade, vamos neste número terminar, tendo sido necessário cortar alguns discursos que a falta de espaço nos força a fazê-lo, com o pedido de desculpa aos nossos presados assinantes e amigos.

* * *

O Secretário da mesa, levanta-se para anunciar o Dr. Ferreira Deusdado, simpática figura de advogado, que apesar de bastante doente, compareceu neste banquete, sendo constantemente interrompido com vibrantes aplausos, durante o seu

discurso que foi uma linda peça oratória que honra o brilhante escritor:

O Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro é uma unidade original, bizarra, extravagante, excêntrica, que sai fora do ordinário.

Conserva o cunho de origem; não copia nem imita; trabalha ou executa de um modo que lhe é próprio.

Esta originalidade, manifestou-se, logo, quando as duas primeiras companhias partiram de Cascais para a guerra, orgulhosas e contentes, impondo o seu «Guião», bordado pelas mãos das senhoras de Cascais, que ocultava, nas suas dobras, as lágrimas e os beijos, a dor e a esperança, das mães, das mulheres e das noivas dos que partiram.

A bizarraria e extravagância dos S. C. F. manifestou-se ainda na escolha da sua divisa — *Sempre-Fixe*.

De facto, parecia uma profanação ou um sacrilégio que, a par do nobre braço de armas, do heráldico castelo da engenharia, se collocasse a plebeia divisa — *Sempre-Fixe*!

Parecia a revolução a destruir a tradição; quando afinal, aquêle

brazão nobre e altivo e aquela divisa popular não eram mais do que o primeiro traço de união entre todos os que serviam no B. S. C. F.: — a união fraterna entre oficiais e praças; união e amizade que sempre se mantiveram, cada vez mais fortes, na guerra e na paz; união e amizade cimentadas no teatro da Grande Guerra, em Morlancourt, Merville, Strazeél, La Gorgue, Bethune, Lavantie, Aubignhi, Arrás, etc. etc.

O sangue dos seus heróis, sagrou esta união.

Em Portugal, esta solidariedade evidenciou-se, depois, nas grêves do Caminhos de Ferro, na manutenção da ordem interna e na revolução contra a desordem, encontrando-se os S.C. F., sempre unidos, como na hora gloriosa, simultaneamente triste e alegre, em que partiram de Cascais para a França,

Abençoada solidariedade que, decorridos 16 anos, tornou possível este quadro, esta formosíssima tela, na qual se erguem, como que revolvendo as frias lousas do panteão da história, os vultos dos oficiais, sargentos e soldados que, deste mesmo local, partiram para a guerra.

A neve dos invernos branqueou os cabelos de muito: as ingratidões e desenganos cavaram fundas rugas na fronte de outros; alguns, mesmo já atingiram o limite de idade para servirem nas fileiras do exército; mas, em nenhum envelheceu ainda o amor a esta unidade, eu vejo, aqui, os que têm cabelos brancos, os que têm rugas na face e até os que atingiram o limite de idade!

E estou convencido de que, se, porventura, alguns faltaram, foi porque não puderam vir; mas, esses mesmos, estão conosco em espírito, e para eles, especialmente, vai, neste momento, a minha homenagem, a minha saudação e, certamente, uma viva saudade de todos nós.

A originalidade dos S. C. F. manifestou-se em França, trabalhando ao lado dos ingleses, com um aprumo, uma competência técnica e, principalmente, uma independência que, conquistou a estima, a admiração e o respeito de todos os oficiais ingleses, tão ciosos do seu domínio, da sua autoridade.

Em várias emergências difíceis o B. S. C. F. soube mostrar que pertencia a uma nação nobre e independente; e, assim, manifestou, mais uma vez, a sua originalidade, saindo para fora do vulgar, do geral, do ordinário...

Depois do regresso a Portugal, o exotismo e extravagância dos S. C. F. revestiu aspectos que todos conhecem:

A transformação de um recanto sombrio de Campo de Ourique num lindo quartel, num verdadeiro jardim, que serviu e serve de espelho aos outros quartéis da capital.

A fama da disciplina, do aprumo, da preparação militar, da valentia e do patriotismo dos S. C. F. passou então a ecoar por toda a parte, desde as agrestes montanhas trasmontanas às suaves planícies do Algarve, a ponto de, nas paradas militares, quando passavam, garbosos e imponentes, os soldados de Raúl Estêves, se supôr, por vezes, que eram homens da *Ala dos Namorados*!

Camaradas:

Servi, em França, no B. S. C. F., como oficial miliciano, apenas uns meses: — nem sequer tive tempo de ser herói! Mas, a-pesar-de haver pertencido a essa unidade durante pouco tempo, sinto por ela a ternura e o afecto que sentimos pela nossa mãe.

Suponho que outro tanto acontece a todos vós, soldados, cabos, sargentos e oficiais, pois só assim se compreende que, decorridos 16 anos, nos encontremos aqui reunidos.

Esta reunião é mais uma *originalidade* do R. S. C. F., pois não me consta que os combatentes de qualquer outro corpo de tropas hajam conseguido reunir-se, assim, em família, á mesma mesa, praças e oficiais, sem distinção de categorias, desde o mais humilde soldado até ao mais graduado comandante, e gente que andava dispersa por todo o país, nas mais diversas ocupações: — empregados dos caminhos ferro, agricultores, comerciantes, industriais, médicos, engenheiros, sacerdotes, advogados, etc., etc..

Ora, se esta extravagância só foi possível no R. S. C. F., é porque os seus soldados e oficiais saem para fóra do vulgar; e é também porque, sobre a Parada branca e florida do quartel daquela unidade ainda hoje paira o grande espírito, a fulgurante inteligência do glo-

rioso comandante Raúl Estêves, alma, vida, coração e sentimento do B. S. C. F..

Camaradas:

Em plena paz, mas com os ouvidos atentos aos pronúncios de tempestade, que ecoam pelo mundo fóra, termino, certo de que, se amanhã, alguém, tocar a rebate no campanário da Igreja da Nossa Terra, os S. C. F. — velhos e novos — acudirão logo á chamada e gritarão, com toda a força dos seus pulmões: — Pronto! *sempre-fixes*! Em defesa da *Terra Mater*! Por um Portugal maior e melhor!

O sr. David Matos leu o seguinte:

O Grupo de Ferro-Viários da Beira Alta, aqui presentes, que fez parte do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, do Corpo Expedicionário Português, a França, agradece sinceramente comovido o amável convite que recebeu para assistir a esta bela festa de confraternização, à qual se associam com todo o seu entusiasmo e com todo o seu carinho.

Embora humildes, pela nossa pequenina condição de modestos ferroviários, orgulhamo-nos de possuir um coração agradecido a todos os actos de ternura com que nos distinguem.

Poderíamos ser esquecidos, nesta magnífica romagem de saúde, mas a gentileza da Comissão Organizadora quiz que fossemos lembrados, e para isso aqui estamos, presentes à chamada. Obrigados.

Senhores Comandante e Oficiais do nosso querido Batalhão: para V. Ex.^{as} vão as mais altas homenagens do nosso acatamento e da nossa obediência, com o protesto solene e vibrante de que já mais esqueceremos a lição do vosso patriotismo e a inteligência do vosso comando.

Para todos os Senhores Sargentos, Cabos e Soldados do antigo Corpo de Guerra, a inabalável certeza de que vivemos hoje numa hora festiva, pela alegria bem justificada de vermos aqui reunidos grande parte dos nossos irmãos de armas, companheiros do sacrifício, e companheiros da morte que todos soubemos enfrentar, e camaradas da vitória final.

A todos e sem quebra do mais distinto respeito por Suas Excelências Senhores Ilustres Comandante e Oficiais, nós tomamos a liberdade de envolver no mesmo estreito o íntimo abraço de grata homenagem.

Não posso deixar de salientar o aprumo e coragem do ilustre comandante da 3.^a Companhia Ex.^{mo} Sr. Major Joaquim Andrade Abranches para quem vão as minhas efusivas saudações.

Uma ocasião em que não possa precisar a data, mas todo o pessoal da 3.^a Companhia sabe muito bem que debaixo do intenso fogo d'artilharia alemã, a estação de Berguet foi destruída ficando as suas linhas todas interrompidas encontrando-se fóra das agulhas 10 comboios retidos esperando via livre.

Sua Ex.^a à frente da Companhia pegando numa pá e uma picareta conseguiu com o auxílio dos seus soldados dar via livre passado uma hora não receando os perigos em que andávamos envolvidos.

Ilustres camaradas a todos peço que me acompanhem num viva no qual emprego todo o impulso da minha alma.

Viva o nosso comandante do B. S. C. F..

Segue-se o sr. Eng.^o Ferreira David

As múltiplas ocupações da minha vida oficial e privada não me permitiram confiar inteiramente ao cérebro as poucas palavras que aqui desejo proferir, e que tive, portanto, de entregar ao papel, sobretudo num momento a que posso chamar, sem dúvida, solene e até mesmo histórico, — porque o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro também tem a sua história, aliás bastante honrosa, — momento em que este silêncio de mais de 300 combatentes que me escutam, me perturba e me confunde.

Tenho pena, muita pena mesmo, de não ter muito talento para fazer passar nesta ocasião pela vossa mente em quadros de estilo, — porque o assunto é vasto e cheio de peripécias de honra e de nobreza, — o filme gigantesco e inédito, da vida do glorioso B. S. C. F.

Eu sei e muito bem, — porque assim me ensinaram meus avós, —

que em capoeira onde existem tantos galos de raça e categoria, eu, humilde franganote, não teria direito a levantar a voz,

Mas eu encontro-me em circunstâncias de tal modo especiais, que não posso nem devo ficar calado.

Fui filho também desta Família numerosa, da qual saí um dia com saúde em busca de outro futuro, mas honro-me de ter deixado no seu seio, boas e sólidas amizades.

Aqui fui soldado e aqui me fiz homem.

Mais tarde, como oficial, marchei para França com a 3.^a C.^a do B. S. C. F., debaixo do comando do sr. Major Joaquim Abranches, aqui presente, de quem tenho as melhores e as mais gratas recordações de sincera amizade.

Não vou contar — tranquilizai-vos — o que foi a minha vida na guerra, nem eu mesmo queria chegar tão longe, se não fôra dever explicar a quem me não conheça, o motivo pelo qual um oficial engenheiro da nossa Marinha de Guerra — que sou eu — se encontra nesta festa.

É que neste momento eu não poderia calar a saudade que me vai na alma e deixar de a transmitir a todos vós para meu desabafo, agora que a Vossa presença me faz passar pela mente todos os quadros cheios de luz e de cor, da minha vida passada de oficial do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Não creio que algum de vós possa escutar, sem sofrer uma commoção extranha, sem que o coração lhe sacuda o peito com maior entusiasmo, estas palavras que valem uma epopeia, e que eu digo e repito sem enfado: Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

É que estas palavras são como que a evocação de um passado — ai de nós! — já longínquo, a evocação da nossa mocidade, passada nos campos de batalha, sorrindo ao perigo com os olhos postos no altar da Pátria e o coração junto a Deus, — e sorriamos a-pesar-da recordação saúdosa dos entes queridos — irmã, noiva, esposa ou mãe!

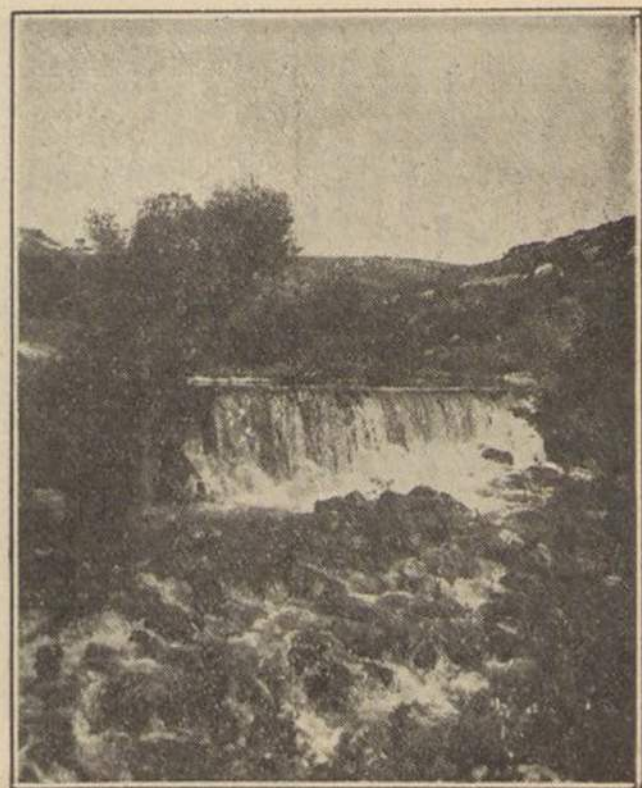
Eu não posso esquecer, e quero recordá-lo para que extranhos o aprendam, o que foi a Fraternidade autêntica que sempre houve nesta grande Família, a lialdade, o sentimento da honra e do dever, e — referindo-me em especial à 3.^a Companhia, a que pertenci, comandada pelo sr. Major Joaquim Abranches, — quero recordar, por dever de gratidão e de justiça, a sua inteligência serena e pronta, os seus conselhos fraternais, a sua amizade sincera, a sua conduta irrepreensível quer como homem, quer como soldado, sempre a nosso lado nas horas amargas e incertas, factos estes que concorrem para eu esquecer os momentos do perigo por que passei, e considere o tempo da Guerra, o período mais feliz da minha vida de rapaz.

Eu creio que V. Ex.^a, sr. Comandante Raul Esteves, e todos os Comandantes de Companhia do B. S. C. F. devem ter sentido bem,

que os seus oficiais, sargentos e praças, os serviram sempre com lialdade, dedicação e vontade — e muitos até com bravura! — mercê do espírito de corporação, de unidade, de camaradagem, de disciplina e de alevantado patriotismo,

que V. Ex.^a, sr. Comandante Raul Esteves, grande figura de militar, soube insuflar nas fileiras Sempre fixos do seu querido Batalhão.

E esse Batalhão bem soube honrar o Seu nome prestigioso e o da Nação Portuguesa, pelos brilhantes serviços prestados em Campanha, de que são claro testemunho as referências honrosas das Ordens dos Corpos do Exército Britânico e a sua gloriosa Comenda do Valôr, Lealdade e Mérito.



Um trecho da Ribeira dos Vinhos
(uma queda de água)

O antigo capelão do Regimento dr. Avelino de Figueiredo, num interessante improvisado, historiou a acção dos capelães do C. E. P., lembrando pitorescos acidentes da Guerra. Terminou por propôr que para a próxima reunião os assistentes contribuam a fim de darem os meios necessários para que todos os antigos combatentes se possam deslocar até junto do seu Batalhão.

Em seguida falou o sr. Major Joaquim

Abranches, que começou por dizer o seguinte:

Meu Ex.^{mo} Comandante
Meus queridos camaradas

Esta bela festa, de confraternização, inédita em Portugal, pois reúne à mesma mesa oficiais, sargentos, cabos e soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro que em França se portou galhardamente, é mais uma manifestação da bela camaradagem que sempre nos uniu a todos, do magnífico «espírito de corpo» do nosso querido Batalhão, constituindo ao mesmo tempo uma lição, um exemplo de união que tão necessário é, para bem de Portugal.

Sejam quais forem os credos políticos e religiosos de todos nós, aqui estamos vindos de todos os cantos de Portugal, alegres por nos tornarmos a vêr e a abraçar, contentes por mais uma vez nos reunirmos em torno da bandeira do nosso Batalhão, felizes por podermos afirmar — hoje como hontem — o nosso firme desejo de em todas as circunstâncias, defendermos sempre o bom nome da nossa querida Pátria.

A todos eu saúdo e abraço: aos presentes, aos que tiveram a felicidade de poder vir, aos ausentes que aqui estão todos em espírito, estou certo, a todos afirmando que jámais esqueceremos as horas trágicas que junto vivemos durante a Guerra, as quais tiveram a virtude de nos irmanar na dôr, de nos unir para sempre.

Criado o nosso Batalhão em 9 de Fevereiro de 1917, iniciava a



A parte central da mesa da Presidência, vendo-se à dir., do comandante Raul Esteves, o eng. Faria Leal, e à esq., o coronel Vaz Coelho e engenheiro Joaquim Abranches



Faerol e capela de Nossa Senhora da Guia



Um aspecto do banquete

sua mobilização em 17 do mesmo mez e terminara-a em 17 de abril. A sua divisa — *Sempre Fixe* — no seu plebeísmo traduzia o estado de espírito de todos nós, o carácter do nosso Batalhão, jámais desmentido durante a Guerra.

O primeiro Grupo de Companhias, as 2.^a e 3.^a, que tive a honra de comandar, embarcou para França em 21 de Março de 1917, estando na frente da batalha no dia 6 de abril; o 2.^o grupo, tendo partido em 26 de maio; ali se encontrava também em 13 de junho.

Desde então começa a sua brilhante acção nos mais variados sectores da frente e nas mais variadas missões.

Construção de linhas férreas e desvios para artilharia circulando nas vias férreas, em Kennback, Marcenit, Candas, Acheux, La Gorgue, Lavantie, Tachincourt, Liencourt, e tantas outras; construção de *gares* como as de Burbure, Vendreux e Yvrenches; destruições de vias férreas, como as que foram preparadas em Theroane e Marovenil; construção e assentamento de *traverssées* como os de La Gorgue; reparação dos estragos feitos nas linhas férreas pelos bombardeamentos sob a acção destes, como os de Lavantie, La Gorgue, Sailly, St. Pool, Tachincourt e tantos outros; construção de trincheiras defensivas como as de Thièvres; exploração ferroviária como a da linha La Gorgue a Bethune, Rouxmesnil e Petit Quévilly; a direcção de trabalhadores civis em Arras; o socorro às populações civis como os prestados em Aubigny no Artois e Mer ville, e tantos outros trabalhos que não é possível citar aqui.

E o que diremos quanto ao valôr, coragem e dedicação sempre revelados e postos em especial destaque nas ofensivas alemãs de março e de Abril de 1918 — o 9 d'Abril — ? todos os anos ao comemorar-se em Portugal a batalha de La Lys, — o 9 d'Abril — temos visto com prazer que pouco a pouco se tem feito justiça aquelas unidades que melhor se comportaram nêsse momento crítico.

Até hoje, porém, tem sido esquecida uma unidade que se portou por forma a merecer uma citação do Comando inglês, e que foi a única unidade portuguesa que então ficou na frente, no sector português, onde se conservou até ao fim do mês de Julho! Refiro-me à 3.^a Companhia do nosso Batalhão, que tive a honra de comandar e a cujos oficiais, sargentos, cabos e soldados, eu mais uma vez presto as minhas homenagens.

Os inúmeros louvores individuais e colectivos, das autoridades militares portuguesas, inglesas e francêsas, das autoridades civis e eclesiásticas francêsas, que constituem o nosso livro de ouro, afirmam unanimemente o valôr do nosso Batalhão, o vosso proprio valôr.

— «Tudo quanto o Batalhão português de Caminhos de Ferro faz, é bem feito» — dizia o general inglês Nash, director geral dos transportes, e por igual forma se pronunciaram todos aqueles com quem servimos.

Terminada a Guerra, chegou o nosso Batalhão a Lisboa no dia 1 de Maio de 1919, — já lá vão 16 anos — e por tal forma se apresentou em Lisboa, que em plena rua foi mandado fazer alto pelo general Abel Hipólito e ali mesmo louvado.

O Batalhão de Caminhos de Ferro que, como diz um louver

publicado em ordens de Exército — «foi a unidade portuguesa que com mais persistência e assiduidade cooperou na Zona de Guerra, onde prestou notáveis e assinalados serviços em circunstâncias bem difíceis e arriscadas» — tinha acabado de desmobilisar em Portugal, quando se declararam greves ferroviárias com carácter revolucionário.

O Estado apela para o Batalho, os seus oficiais, sargentos, cabos e soldados, são chamados. e, mal tendo tido tempo para abraçar os seus entes queridos, todos comparecem à chamada e prestam ao País os mais assinalados serviços.

Este último exemplo mostra por forma bem notória, o belo espírito de corpo do vosso Batalhão.

Sua Ex.^a o sr. general Ferreira Martins no prefácio com que enriqueceu um livro que escrevi sobre os Caminhos de Ferro na Guerra, referindo-se ao Batalhão de Caminhos de Ferro diz: — «esta formosa unidade do Exército Português que dentro dos muitos das suas posses se esforçou ao máximo para bem honrar a Pátria em terra estranha» — deve a sua natural acção — «ao espírito de corpo, que pela benéfica influência que exerce no emoral das tropas, é, sem dúvida, uma das suas condições de êxito.»

Termino bebendo por Portugal, pelo nosso Batalhão, e, senhores oficiais e meus queridos camaradas, pelos sargentos, cabos e soldados que tivemos a honra, de convidar, a excelente matéria prima do nosso querido Batalhão.

O sr. major Leal de Faria brindou pelo Batalhão e pela 1.^a companhia e recordou o nome do tenente Manuel da Costa Alemão Teixeira, para cuja memória pediu um minuto de silêncio, que foi observado.

Segue-se o nosso director Carlos d'Ornelas, em nome da Imprensa:

Aqui estou outra vez, representando a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a mais antiga das Revistas portuguesas, e aqui estou outra vez animado do mesmo sonho, do mesmo desejo de camaradagem, sentado junto daqueles que souberam fazer a Guerra e a sabem, em tempo de paz, recordar com ternura e com saudade. Desta vez foi dilatado o âmbito desta festa, desta reunião de inter-combatentes sentando-se junto do seu chefe querido, o coronel tirocinado Raul Esteves, oficiais, sargentos, cabos e soldados, toda a malta das trincheiras, todos os espectadores do drama, grandioso, belo e terrível, que foi a última guerra, cuja recordação, vive quente, ainda na memória de todos nós, na memória daqueles que nela perderam os seus entes queridos.

Eu fui, como todos os que me escutam, um combatente da última guerra, um dos muitos que tiveram a morte junto de si,



Cascais — Monumento aos Comb

e nêsse instante supremo, souberam recordar com saúde a sua pátria, querida. Eu fui daqueles que tiveram a boa sina de regressar à sua pátria, após a vitória, sem que as balas inimigas o tivessem mutilado; eu fui daqueles, meus senhores, que tiveram a fortuna de regressar à Pátria, isento de feridas espetaculosas ou de mutilações horripáveis.

Por isso, por essa graça divina, as minhas primeiras palavras são para os mutilados, as pobres vítimas da guerra e da paz, vítima do esquecimento e do abandono de todos os que não foram à guerra, de todos os que não viveram as horas difíceis que passamos.

Eternas vítimas da guerra, os mutilados, nossos irmãos de armas e de sacrifícios bem merecem que as minhas primeiras palavras lhes sejam oferecidas.

Esqueço neste momento em que vos falo retaliações políticas ou ódios mal contidos, esqueço tudo para vos pedir, em nome de tanto sangue derramado em França ou em África, nas nossas ou nas alheias terras, que sejamos portugueses unicamente portugueses, e cuidemos todos unidos, desinteressadamente, de Portugal, da nossa terra, cada um dentro da sua esfera de acção, dirigindo ou trabalhando, lutando e vencendo.

Se recordo os mutilados, a quem o Estado muito justamente tem oferecido leis especiais, quero, agora, recordar todos os combatentes, muitos dos quais vivem, desamparados, horas de miséria e de amargura.

Êsses, a maioria dos combatentes, de todos aqueles que fizeram galhardamente a guerra, de todos aqueles que sacrificaram pela causa da justiça, e do direito, ninguém fala, ninguém se recorda, ninguém os chama ou acarinha, ou os protege e ampara nas horas trágicas do abandono e da fome; nas longas horas de miséria e de aflicção.

Estamos numa festa de combatentes presidida pelo grande português Raul Esteves, em volta do qual todos nós devemos cerrar fileiras. É pois, o momento de falar dos combatentes, de falar de todos nós, de todos os que fizeram a guerra, de todos os que souberam dignamente sacrificar-se pela causa da Pátria.

Chamo mais uma vez a atenção dos que nos dirigem para uma obra, a fazer, de amparo e protecção aos combatentes. Chamo mais uma vez a atenção, em quanto é tempo...

Eu sinto, eu adivinho que se azizinha uma nova guerra.

Ainda não apodreceram nos cemitérios as últimas ossadas, ainda não apodreceram nos cemitérios as últimas cruses de madeira, mas já se sente, ao longe, o trabalho nocturno dos altos fornos cozendo o aço para a nova guerra.

Miserável falência a da diplomacia, entretida a assinar tratados de paz.

Sejamos nós os homens da guerra os pioneiros da paz e tentemos, ainda num supremo esforço extinguir o incêndio que promete devorar a Europa inteira. E em nome dos meus camaradas de imprensa mais antigos e mais jornalistas do que eu, os agra-



Outro aspecto de banquete

decimentos sinceros por tôdas as homenagens prestadas à Imprensa que para esta grandiosa festa se limitou sómente a cumprir o seu dever.

Falou depois o sr. coronel Vaz Coelho, que se afirmou orgulhoso por comandar os actuais soldados do Batalhão de Sapadores que, diz o orador, certamente continuarão a obra dos seus antecessores.

Fala o Comandante Raul Esteves:

Camaradas!

Vão passados 18 anos que partimos desta risonha vila de Cascais para os trabalhos da Grande Guerra.

Organizado e mobilizado no quartel da Cidadela, o nosso Batalhão constituiu-se com os elementos que, de diversas proveniências, foram chamadas às suas fileiras para no seu conjunto formarem uma unidade que tão brilhantemente afirmou o seu nome, e tão sólidamente criou o seu espirito de corpo.

Eram, em primeiro lugar, todos aqueles elementos do pessoal da antiga Companhia de Sapadores de Caminhos de Ferro que constituíram a base sobre que se alicerçou a estrutura do novo Batalhão.

Vieram, depois, os graduados, oficiais do activo e milicianos que formaram os quadros onde se iriam amoldar os reforços destinados a constituir as diversas companhias.

Enfim, incorporaram-se nas suas fileiras todos os elementos de reforço exigidos pelo efectivo do Batalhão, e que eram, na sua grande maioria, as praças das brigadas de caminhos de ferro, ferroviários militares que vinham trazer á unidade o valioso concurso das suas aptidões técnicas.

Com todos êstes elementos reunidos se formou o nosso Batalhão, e do trabalho dedicado de todos êles resultou o seu glorioso nome.

Diversas eram as proveniências, como disse, mas em todas havia o mesmo espírito de sincera dedicação, e no peito de todos se albergava uma alma de verdadeiros patriotas por baixo da farda de soldados portugueses que todos nós eramos perante o cumprimento do nosso dever militar.

Dêste modo, fácil era conseguir uma estreita união e uma leal camaradagem entre todos, porque todos eramos guiados pelo mesmo sentimento de dedicação pelo nosso Batalhão, e em todos havia a mesma aspiração de bem servir a nossa Pátria.

Foi assim que nos apresentámos em França, e foi assim que, durante dois anos de Guerra, a nossa unidade se afirmou constantemente como uma corporação que tinha por normas fundamentais: o cumprimento do dever militar e o culto do amor pátrio.

Em todos os serviços que nos foram cometidos, em tôdas as missões que tivemos de desempenhar, em todos os lances em que tivemos de intervir, nunca, por um só momento, se abalou o nosso esforço de trabalhadores dedicados, nem desfaleceu o nosso animo de soldados portugueses.

Desde Messines até Arras, desde Calaio até Rouen, em Merville,



batentes da Guerra Peninsular

em Bethune, em Saint-Pol, nas regiões devastadas da Bélgica e nas desoladas paragens do Somme, por toda a parte o nosso Batalhão se revelou pela dedicação do seu esforço em todos os trabalhos que lhe foram incumbidos, e pela coragem do seu animo em todas as provas a que foi sujeito.

Isoladas, pode dizer-se, das restantes tropas portuguesas, o valor dos seus serviços não deixava de chegar ao Quartel General do Corpo Português pela honrosa via das citações, louvores e condecorações que lhe eram conferidos pelos nossos aliados, e dava-se com ele o caso singular, e bem frisante, de serem vários dos seus oficiais e praças galardoados pelos chefes aliados, antes mesmo de lhe serem concedidas quaisquer distinções pelas autoridades portuguesas.

Com o nobre fito de manter sempre bem alto o nome do seu País, o Batalhão nunca deixou de ocupar a sua posição na zona de 1.^a linha, e foi uma unidade que, durante dois anos de guerra, se conservou ininterruptamente em serviço, sem nunca ser necessário dar-lhe qualquer feriado de repouso na zona da retaguarda.

Esta é uma glória que não devemos esquecer, e que nos cumpre conservar sempre viva no nosso espírito, não com o objectivo de gladiar primazias com qualquer outra unidade, mas com a satisfação de termos cumprido o dever que a nós próprios tínhamos traçado, quando adotámos a nossa divisa de *Sempre Fixes*.

Este nosso procedimento mereceu a justa referência do nosso antigo chefe eo Quartel General dos Exércitos Britânicos, o coronel Lyell, director do serviço de caminhos de ferro, quando, já depois da guerra, assistindo a uma festa no nosso quartel de Lisboa, declarou que o nosso Batalhão era a única unidade do seu serviço, que tinha protestado uma vez por a pretenderem retirar dos serviços de 1.^a linha que tinha a seu cargo.

Tal como fica rapidamente traçado é este o carácter do nosso Batalhão, que reflecte o carácter dos seus componentes, e em cuja alma tão militar e tão portuguesa está um pouco da alma de todos nós.

Mas, não é só um exemplo brilhante de uma unidade essencialmente dedicada ao culto do dever militar que nós encontramos no nosso Batalhão.

O velho Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro constitue também, e acima de tudo a mais flagrante prova do que pode ainda, entre nós, ser realizado com a dedicação, a lealdade e a afeição que une todos os oficiais sargentos e praças.

Em todos nós existe o mesmo espírito de corpo que dá vida ás colectividades, em todos nós se encontra a mesma camaradagem que une dedicadamente aqueles que juntos passaram os mesmos trabalhos, e em todos nós ha-de perdurar sempre a mesma afeição que faz com nos consideremos como membros de uma família creada á sombra da nossa Bandeira, e consagrada ao culto da nossa Pátria.

Num país onde, infelizmente, tantas vezes se procura estabelecer a divisão entre os filhos da mesma terra, nós temos timbrado sempre em manter uma união como a que deve existir entre soldados portugueses que acima de tudo colocam o seu Portugal.

Partimos juntos para essa guerra onde todos nos encontrámos, lado a lado, nas horas de perigo, e nesses dois anos de trabalhos e de luta, aprendemos a conhecemo-nos melhor e a estimarmo-nos reciprocamente no valor do nosso esforço e na correcção do nosso porte.

Eramos então bem mais novos e, quando agora, lanceando a vista, nos encontrámos todos com o alvejar dos cabelos brancos a marcar a longa data do caminho já percorrido, reconhecemos a mudança que a idade vai fazendo naquele Batalhão de moços entusiastas que há 18 anos partiu desta vila.

A mudança operou-se, sem dúvida, na aparência, que já não reveste a aura juvenil daqueles jovens oficiais, animadas de justas e gloriosas aspirações, e daqueles moços soldados, cheios de vida e de travessura, que em 1917 partiam da estação desta vila em combóios engalanados e ao som de canções guerreiras e dos bélicos claugares dos clarins.

Operou-se essa mudança na aparência, digo eu, mas no fundo das nossas almas sempre moças, nós somos ainda os mesmos militares do Batalhão, que nunca perdemos a fé na nossa Bandeira, e que tan-

tas vezes remomeramos juntos as horas passadas no cumprimento da nossa missão.

Estamos aqui todos reunidos no mesmo sentimento de confraternização, e desde o comandante até ao mais modesto dos nossos soldados, todos nos sentimos companheiros da mesma luta pela vida, todos somos camaradas da mesma geração militar da Guerra, e todos nos consideramos portugueses da mesma terra bendita que nos viu nascer.

Esta lial camaradagem que entre nós se afirma e esta sincera afeição que nos tem sempre ligado, resultam bem do nobre estímulo e da dedicada cooperação que produz o serviço militar prestado à Pátria por todos aqueles que alguma vez tiveram a felicidade de envergar a farda de soldado português.

É debaixo dessa farda que melhor pulsam os corações verdadeiramente patriotas, e é no contacto das fileiras da tropa que cada um sente melhor a ligação com os seus camaradas e a solidariedade com os seus chefes.

Só no serviço militar podemos encontrar a verdadeira escola onde todos cumprem os seus deveres, e onde todos respeitam os seus direitos.

Na prestação do serviço militar é que mais perfeitamente se pode avaliar a solidariedade de todos, e mais brilhantemente se podem assinalar as mais nobres qualidades de dedicação, de afecto e de sacrificio.

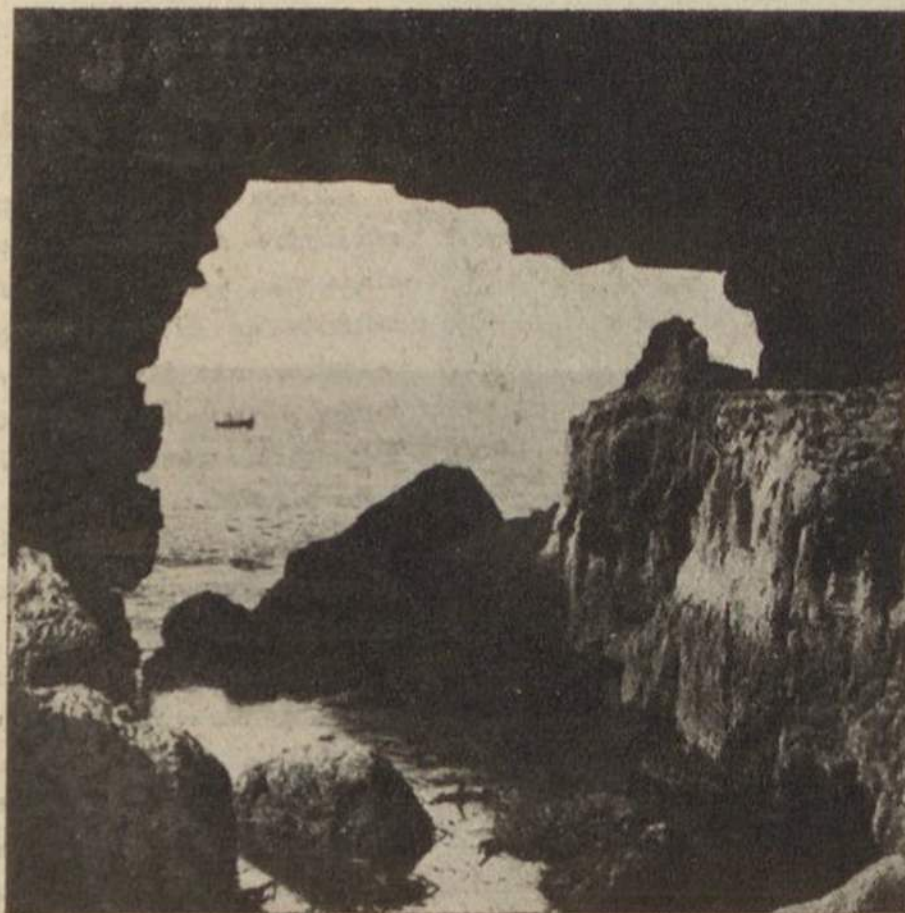
A disciplina é a conjugação de todos os esforços necessários ao fim comum, e desde o chefe mais elevado até ao mais simples subordinado todos lhe devem a mesma obediência.

Nas horas do perigo cada um tem a sua missão, tanto mais grave quanto mais elevado é o seu posto, mas a morte não distingue categorias e todos são iguais perante as suas arremetidas. Também é nesses momentos que melhor se destaca o verdadeiro valor, e as circunstâncias que o fazem assinalar tanto podem concorrer num chefe como num simples soldado.

Assim, é a virtude militar que mais dilatado campo oferece á manifestação das mais nobres qualidades e dos mais elevados sentimentos da alma.

Provações, trabalhos, sacrificios, até a própria vida, tudo exige a Pátria dos seus servidores militares. Em troca, oferece-lhes a suprema satisfação do dever cumprido, e nenhuma mais elevada recompensa póde ambicionar um espírito de verdadeiro militar.

Já se vão alongando para a memória do tempo passado as recordações dos nossos trabalhos e da missão que cumprimos como militares do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, nas honrosas



CASCAIS - Boca do Inferno



João E. Peres

fileiras do exército português, mas podemos contar que esses trabalhos de algum proveito fôram para a nossa querida Pátria.

Para ela fôram todos os nossos esforços na guerra, e ainda depois, na Paz, quando tantas vezes fomos de novo chamados ao cumprimento do nosso dever militar.

Tudo isto representa a quota parte do esforço que nós lhe devemos e que tão dedicadamente lhe temos dado e lhe daremos ainda se fôr necessário. Mas, ainda quando mais não pudessemos dar, nós temos já a suprema consolação de que a essa Pátria legamos um dom creado com o nosso esforço, alimentado com a nossa alma e acarinhado com todo o calor do nosso coração de portugueses e de militares.

Esse dom, essa obra que nós todos criamos, e que ao serviço da Pátria fica consagrado é o Batalhão, hoje Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, essa unidade cujo alto espirito de corpo e cuja tradição de valôr e de patriotismo já não pode morrer, e há-de ser gloriosamente continuada por todos aqueles que sucessivamente vão transmitindo aos seus novos soldados todo o entusiasmo do seu espirito militar, e toda a fé da sua alma portuguesa.

Oficiais, sargentos e soldados!
Camaradas e companheiros!

Aqui vejo reunidos todos os meus companheiros da guerra, todos os que no nosso Batalhão deram as suas provas militares, contribuindo com o seu esforço e com o seu valor para o glorioso nome que lhe creamos.

Todos aqui estão, porque tenho a certeza que os que não puderam comparecer a esta reunião, também em espirito nos acompanham nesté momento, e nós não os podemos esquecer.

Estão aqui presentes algumas centenas de companheiros, e eu vejo nesta assembléia fraternal, representados todos os cargos e tôdas as profissões em que cada um continúa a afirmar o seu comprovado valor e o seu dedicado esforço. Admirável conjunto este em que se reconhece profundamente o laço de camaradagem e de afeição que nos une.

Esse laço de união, essa base imorredoura da nossa constante solidariedade funda-se no nosso passado militar, no sentimento do nosso comprovado patriotismo, e na inabalável fé que todos possuímos nesta Pátria que é de todos nós, e pela qual todos nós lutamos e sofremos.

Então, nesta hora de alegria, volvamos a nossa lembrança para o tempo passado, em que todos fômos os companheiros e camaradas do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, e, com os olhos postos no futuro, com a alma elevada no culto de uma Pátria a que sempre temos dedicado o nosso amor de militares, mostremos que somos ainda e sempre os mesmos soldados de 1917, os mesmos camaradas que, atravez de tudo, nos temos mantido unidos e dedicados.

E, aqueles que nos vêm seguindo à sombra da mesma bandeira, que foi condecorada nas nossas mãos, brademos com todo o entusiasmo da nossa alma de portugueses:

Fixes! Por Portugal!

Viva Portugal.

Uma calorosa e vibrante salva de palmas coroou as últimas palavras do ilustre oficial.

Uma última saudação foi reservada para os mutilados da Guerra, antigos componentes do Batalhão, srs. Manuel António Garrido, cego,

e 1.º cabo Francisco Sertorio dos Santos, atingido, também, pelos efeitos da Guerra.

Foi verdadeiramente comovente ver o combatente Manuel António Garrido, os olhos vazios, encobertos por óculos escuros, abraçar, beijando, o sr. Coronel Raul Esteves. Muitos olhos marejaram-se de lágrimas, quando o sr. Coronel Raul Esteves lembrou o heroísmo dos mutilados da Guerra.

À saída, as «madrinhas de Guerra», abraçando muitos combatentes, deram ao final do banquete uma nota de ternura.

* * *

A organização protocolar do banquete bem como os serviços de imprensa foram entregues ao nosso director Carlos d'Ornellas.

* * *

Nos salões do Palácio Monumental, onde está a séde da Comissão de Propaganda de Cascais, organismo particular que tem prestado relevantes serviços ao turismo da região, realizou-se a exposição de flores que foi muito apreciada.

O juri que apreciou os «stands», constituído pelos srs. Engenheiro agrônomo Castanheira das Neves, pintor Benvindo Ceia e Paulo Pinto, reuniu-se cêrca das 14 horas.

O Chefe do Estado, que chegou cêrca das 17 horas, inaugurou, oficialmente, a exposição, com uma delegação de combatentes do B. S. C. F., acompanhado do seu ajudante tenente Silva Costa e do sr. Ventura Abrantes.

Feita a visita oficial e retirando-se o sr. Presidente da República, a exposição foi franqueada a todos os combatentes e depois ao público, que acorreu a admirar os lindos exemplares cultivados pelos floricultores da região.

* * *

Cêrca das 21,30, foi oferecido aos representantes da Imprensa e á comissão organizadores do banquete do Batalhão de Sapadores um «Porto de Honra», pela Comissão de Iniciativa e Turismo. Brindaram os srs. Ventura Abrantes, presidente da Comissão; major Vilar, comandante do B. S. B., major Garção, tenente Bandeira e Carlos d'Ornellas, que em nome da Imprensa agradeceu.



Pereira Lopes



Ventura Abrantes



Francisco Lopes da Costa

Dr. Mario Moutinho

Por uma das ultimas «Ordens do Exército» sabemos que foi promovido ao posto de coronel-médico o nosso presado amigo Dr. Mario Moutinho, que por êsse motivo foi colocado, como director no Hospital Militar da Estrela.

O Dr. Mario Moutinho é uma figura insinuante do patriota, amigo intimo de Portugal e um dos grandes admiradores do Arquipélago Açoreano, que percorreu demoradamente, investigando as suas belezas e defendendo os seus interesses como se fosse um açoreanofilo.

Da sua admiração pelas Ilhas Adjacentes resultou a publicação do interessante livro *As nossas Ilhas*, impressões de viagem, que vieram a público em Outubro de 1926.

Nesse precioso documento o illustre médico contempla a arte e a nobreza dos Arquipelagos da Madeira e dos Açores, brulando discretamente o temperamento dos povos componentes das diferentes Ilhas e salienta historicamente os feitos gloriosos do povo terceirense que humilde e são é cumpridor dos seus deveres e é duma dedicação patriótica em extremo.

A escolha do illustre clínico para o logar de Director do principal hospital militar de Lisboa, foi acertada, pois que há perto de 30 anos este nosso amigo, dirige com grande proficiência a clínica de oftalmologia do mesmo hospital, ocupava o logar de sub-director, logar que foi ultimamente ocupado pelo dr. Lopes de Almeida.

No decorrer de tantos anos o dr. Mário Moutinho tem sido um amigo incansável dos pobres e basta o carinho com que S. Ex.^a dirigiu os serviços de oftalmologia do C. E. P., no Hospital Português de Ambleteuse, para termos pelo dedicado português uma simpatia e uma adoração impecavel.

Os dados biográficos, que conseguimos obter, do actual director do Hospital Militar Principal de Lisboa, são resumidos no seguinte:

Filho do dr. Arnaldo Moutinho, antigo cirurgião-mór, nasceu a 28 de Maio de 1877 em Angra do Heroísmo (Açores). Tendo sido educado no Colégio Militar, sentou praça como 1.º sargento grad. cadete no Regimento de Cavalaria 4, em 20 de Julho de 1894.

Fez os seus estudos médicos na Faculdade de Medicina de Lisboa, onde defendeu a sua Tese de Doutoramento em Julho de 1902, sobre «Corpos Estranhos em Oftalmologia», com a classificação de Bom. Nesse mesmo ano, ingressou por concurso no Corpo de Médicos Militares, sendo promovido a Alferes por decreto de 6 de Novembro de 1902, Promovido a tenente-médico em 5 de Dezembro de 1903 e colocado no Regimento de Infantaria 1 e transferido para Infantaria 2 em 10 de Dezembro de 1904, ano em que organizou no Hospital Militar da Estrela o serviço da



Dr. Mario Moutinho

clínica oftalmologica, para que foi nomeado director em 3 de Março de 1909.

Como estudante de Medicina, frequentou o curso de Oftalmologia do prof. Gama Pinto, e as clínicas do prof. Higino de Sousa, dr. Lourenço da Fonseca e dr. Xavier da Costa, obtendo em 1905 licença do Ministério da Guerra, para ir ao Estrangeiro aperfeiçoar-se nos estudos de Oftalmologia, e então frequentou as clínicas dos professores Lagrange (em Bordeus), de Lapersonne, de Wecker, Franseau e Sulzer (em Paris), tendo mais tarde visitado vários serviços da sua especialidade na Alemanha, Itália, Suíça, Belgica, Espanha, etc.

Em 1917, fez parte do C. E. P. onde desempenhou durante perto de 2 anos o cargo de chefe dos serviços oftalmológicos.

No seu regresso a Lisboa, retomou o serviço de director da clínica oftalmologica do Hospital Militar da Estrela em 12 de Outubro de 1918 onde se conservou até 15 de Setembro de 1934, em que foi nomeado sub-director do referido hospital.

Promovido a coronel-médico por portaria de 30 de Março de 1935 e nomeado director do Hospital Militar Principal.

É condecorado com as medalhas militares de Bons Serviços em Campanha, comportamento exemplar (medalha de ouro), comemorativas do C. E. P. e da Victória, Comendas de São Bento de Aviz, São Tiago da Espada e de Benemerência.

É membro de várias sociedades scientificas (Sociedade de Ciências Médicas de Lisboa, de Estudos Pedagógicos), da Sociedade Francesa d'Oftalmologia, da Sociedade d'Oftalmologia Hispano-Americana, etc.

Colaborador de vários jornais e revistas scientificas da especialidade, tem publicado vários trabalhos scientificos sobre oftalmologia, e representado o nosso País em vários congressos nacionais e estrangeiros (Holanda, França, Bélgica, Espanha), onde tem apresentado comunicações scientificas.

Gervásio de Lima

O sr. Ministro do Interior propôs a concessão do grau de Cavaleiro da Ordem de Sant-Iago da Espada ao querido amigo e distinto açoreano Gervásio de Lima, bibliotecário da Câmara Municipal de Angra do Heroísmo, pelos relevantes serviços prestados como investigador e vulgarizador da história açoreana.



Escritor Gervásio de Lima

Gervásio de Lima é realmente um erudito investigador e os seus escritos atestam a merecida homenagem que lhe vão prestar.

Natural da Ilha Terceira, onde só encontra amigos, o seu patriotismo e saber levaram-no a publicar obras importantes como *A Pátria Açoreana*, *Figuras do Século XVII*,

A Batalha de 11 de Agosto de 1829, *História de Portugal em mil palavras*, *Esbôço Histórico da Terceira*, *A Batalha da Salga*, *A ilha dos Amores*, com um interessante prefácio do também açoreano distinto Dr. Victorino Nemésio, e outras tantas obras que difícil se torna enumerar.

Daqui, um grande abraço ao Gervásio de Lima.

Visado pela
Comissão de Censura

CAMINHOS DE FERRO

E M

TRAS-OS-MONTES

O que a lei manda

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

Chamou alguém a minha atenção, para a seguinte correspondência, publicada, quando eu estava ausente, no *Diário de Notícias* de 23 de Maio último:

Linha dos Vales do Tâmega e Ave

CABECEIRAS DE BASTO, 14 — Desde Outubro do ano findo que se encontra neste concelho uma brigada dos caminhos de ferro, composta de 11 pessoas sob a direcção do sr. engenheiro Joaquim Pinto de Araujo Lima, e chefe de medição sr. Manuel Augusto Proença.

O antigo traçado do Arco de Baulhe a Ribeira de Pena, e desta a Vila Pouca de Aguiar, pela margem do Tâmega, foi posto de parte para dar lugar à ligação com o, também antigo, do Vale do Ave. Assim, a futura linha do Arco avança para esta vila; daqui para Vieira e Pova de Lanhoso, Taipas e Caniços.

Os estudos para a demarcação da nova linha já se encontram feitos quasi até ao limite deste concelho, para prosseguirem no de Vieira, devendo a brigada daqui atingir a Pova de Lanhoso na mesma altura que ali chegar a que iniciou os seus trabalhos em Caniços.

Oxalá que tal benefício se torne um facto nesta região, de há muito esperado e desejado.

Duas afirmações contém este comunicado: uma, que me é grata, do estudo da linha do Ave, tal qual foi classificada pelo decreto com força de lei de 28 de Março de 1930, do Arco de Baulhe por Cabeceiras de Basto, proximidades de Vieira e Pova de Lanhoso a Caniços, na linha de Guimarães, cruzando nas Taipas a de Guimarães a Braga, concedida à Companhia do Norte e classificada desde 1900.

Outra afirmação é a do abandono — que reputo lamentável e não cabe na alçada de uma comissão de estudos — do prolongamento da linha do Tâmega, do Arco de Baulhe à linha do Corgo, que o referido decreto definiu: *Livração à linha do Corgo nas Pedras Salgadas, ou onde fôr mais conveniente* e à qual atribuiu como pontos intermédios, Cavez e Ribeira de Pena.

Esse troço: do Arco de Baulhe às Pedras Salgadas tem por função principal pôr termo ao isolamento da linha do Corgo e ligá-la com as de via estreita do

Minho, função técnica e económica e também militar de incontestável valor. O sistema é completado pela ligação das linhas do Corgo e do Tua entre Pedras Salgadas, ou melhor Vila Pouca de Aguiar e Mirandela, com passagem por Carrazedo de Montenegro e Valpaços. É possível a derivação de um ramal que sirva os concelhos de Torre de Dona Chama e Vinhais, o qual foi também classificado.

Haveria pois que construir, segundo o plano decretado, 75 quilómetros de Caniços ao Arco de Baulhe, 40 deste ponto às Pedras Salgadas, 67 de Vila Pouca de Mirandela, (extensões grosseiramente aproximadas) total 182 quilómetros, a que se juntaria o troço de 14 quilómetros de Celorico ao Arco.

Segundo ponderei na devida ocasião e foi frizado no relatório do plano da rede, essa ligação de todas as linhas de via estreita ao Norte do Douro: Tua, Corgo e Tâmega, entre si e com as de igual bitola do Minho, facilitaria consideravelmente a exploração a troco e reparação de material circulante e cortaria pelo centro a província de Trás-os-Montes.

O plano decretado previu o complemento dessa obra, realizável em futuras etapas, constituindo pela transversal de Chacim, de Macedo de Cavaleiros a Mogadouro, para ligação das linhas enumeradas com a do Sabor.

O ilustre oficial e engenheiro Raul Esteves proclamou com razão e autoridade, a necessidade dessas ligações sob o ponto de vista militar, no seu notável livro *O problema da defesa nacional*.

Quanto ao troço da linha do Tâmega do Arco às Pedras Salgadas, que foi previsto na margem direita do Tâmega até Cavez e aí passava para a esquerda, ia passar junto de Ribeira de Pena e seguia pela mesma margem do Tâmega e do Avelames, seu afluente, até às Pedras.

Ficaria a linha abrigada pelo cordão de montes que se estende entre o Tâmega e o rio Bessa até Boticas.

Apreensões de ordem militar, que julgo excessivas, levaram a alvitrar outra directriz menos conveniente, que atravessava o Tâmega a juzante de Cavez, subia pelo val da Ribeira de Cerva, passava ao Sul de Ribeira de Pena e mais longe da povoação, subia à cumiada divisória das águas do Tâmega e do Corgo à cota de 900^m para descer a Vila Pouca à cota de 720^m.

Segundo o primeiro traçado, a linha subia gradualmente desde Cavez às Pedras Salgadas, tendo que atingir apenas a cota de 550^m.

A-pesar-da superioridade dessa directriz proposta, o decreto estabeleceu a alternativa, dando por termo à linha do Tâmega *«as Pedras Salgadas ou onde fôr julgado mais conveniente»*, o que visava manifestamente a hipótese da ida a Vila Pouca, resultante de excessivas apreensões defensivas de alguns elementos militares.

Teriam pois que serem reconhecidas as duas directrizes para se fazer cabal confronto das mesmas. A

escolha entre elas de modo algum pode porém significar abandono de ambas e portanto eliminação de um elemento essencial do plano aprovado por um decreto-lei

Demais, o Governo concordando com os pareceres das estações consultivas, não incluíra no plano a linha de Braga a Chaves, paralela, a curta distância e em certa extensão, à do Ave e que, ligando-se com a do Corgo em Chaves, não era prolongada a Bragança. Reconhecendo a alta importância de transversal de Trás-os-Montes, classificou-a pelo Arco de Baule, Pedras Salgadas, Mirandela e Mogadouro, por onde melhor correspondia à sua função.

* * *

Mantenha-se a largueza de vistas do plano decretado em 1930.

Estudem-se, como é preceito do decreto n.º 13.829 de 1927, as linhas classificadas e proceda-se à construção das mais importantes, por etapas sucessivas, não esquecendo que para justificar a construção de uma linha ferrea não é preciso que o tráfego assegure a remuneração completa do capital, como se não assegura às estradas, aos portos, aos edifícios públicos. A sua utilidade social e económica e as repercussões directas e indirectas da sua exploração impõem-se ao estudo reflectido e proclamam a necessidade dessas construções.

Estude-se pois e construa-se quanto antes a linha do Ave; leve-se a linha do Tâmega ao Arco a ligar com ela, mas não se mutile o plano decretado, cuja alteração só pode ser feita nos termos previstos no decreto 13.829 de 1927, que o mandou elaborar e prescreve a forma de o modificar.



ANTÓNIO SOUSA JÚNIOR

Encontra-se em franca convalescença o nosso prezado amigo sr. António José de Sousa Junior, jornalista de grande merecimento e um camarada exemplarissimo, que durante alguns meses esteve retido no leito com doença bastante grave.

Na igreja de Conceição Velha, celebrou missa em acção de graças pelo pronto restabelecimento do nosso distinto colega o Rev. Cónego João Damasceno Fia-deiro.

POR CASCAIS

A Comissão Directora da Comissão de Propaganda de Cascais vem de há muito desenvolvendo uma actividade digna dos maiores louvores, conseguindo, apesar dos seus precários recursos, fazer alguns melhoramentos na formosa Vila, onde há pouco os sapadores do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, obtiveram uma manifestação cheia de carinho e nobreza.

A Comissão de Turismo, que há dias visitamos, além da sua acção notável no desenvolvimento dos seus serviços, tem também adquirido para o seu "bureau" de informações, importantes publicações de todos os géneros, que garante uma assiduidade espantosa a todos os admiradores de publicações periódicas.

Este ano vai proceder, pela lotaria de 29 de corrente, ao sorteio do aluguer de uma casa para habitação, durante a época de verão, estando já a proceder à colocação dos respectivos bilhetes que são vendidos ao preço de 10\$00 cada.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Serviço de Via e Obras

ANUNCIO

Pelo presente se faz público que, pelas 12 horas do dia 1 de Agosto próximo, no Escritório do Serviço de Via e Obras, em Figueira da Foz, se recebem propostas em carta fechada, para o fornecimento de 26.000 travessas normais e 4.000 rectangulares de eucalipto, nas condições do Caderno de Encargos, que se acha patente, todos os dias úteis, naquele Escritório desde as 9 1/2 às 12 1/2 horas, e das 14 às 18 horas.

Figueira da Foz, 24 de Maio de 1935.

O Engenheiro Director
Fernando d'Arruda

P A P E I S

FÁBRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA

Obtiveis em todos os armazens de papel e papelarias

Depósito: G.^{me} GRAHAM JR. & C.^a

R. da Alfandega, 156/158

LISBOA

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

CURIOSIDADES FERROVIÁRIAS

Quando se estabeleceu o emprêgo das primeiras linhas de carros elétricos assentavam-nas ligadas entre si por placas de ferro chamadas *éclisses* e deixavam entre elas um certo espaço livre, destinado a compensar o efeito da dilatação.

De facto, durante o verão, constatava-se nas linhas férreas que as vias aquecidas pelo sol se alongavam e, por tal observação, guardava-se êsse afastamento com o fim de evitar que se manifestassem acidentes.

Porém, pouco depois, renunciou-se ao sistema de pintura então usado e recomeçou-se a soldar os *rails* entre topos, pela simples razão destas vias estarem geralmente enterradas no chão e ao mesmo nível do pavimento, o que lhes determina um menor apreciação.

Pelo contrário, os *rails* dos caminhos de ferro continuam, desde sempre a ser reunidos por *éclisses*. E com juntas de dilatação muito acentuadas porque, às vezes, atinham ao sol a temperatura de 60 graus.

— Em Londres registou-se há pouco tempo, em trabalhos apresentados oficialmente, os resultados obtidos acêrca da observação do desgaste dos *rails* das linhas férreas, assentes nos túneis.

Constatou-se que um *rail* colocado num túnel com um quilómetro de extensão, acusou ao fim de sete anos, um gasto de superfície de perto de 15^{mm} e uma perda de peso de 1,kg38 por metro e por ano.

Êste desgaste de superfície é, aproximadamente, duas vezes mais rápido da que a notada em linhas a céu descoberto.

Os engenheiros dos caminhos de ferro britânicos concluíram, em vista das observações feitas que, para maior segurança das suas vias, era conveniente não deixar ultrapassar os *rails* em serviço sob os túneis, mais de um terço do tempo admitido para as das vias a descoberto.

— Tem-se falado imenso num pretenso túnel sob o Canal da Mancha e não menos dum muito estudado projecto de túnel que passará debaixo das águas do estreito de Gibraltar.

Contudo, a respeito dum que os japoneses vão construir e que, no final dos vistos, será o primeiro a ser construído sob água, nada se tem falado cá no ocidente.

Com efeito o Ministro dos caminhos de ferro do Japão acaba de anunciar que já foi tomada a decisão de se abrir um tunel sob o estreito de Simono Seki para reunir entre si as Ilhas de Hondo (a maior das do arquipélago nipónico) à de Kiou-Siou, mais ao Sul.

Os indispensáveis planos já estão elaborados e as obras precisas para a sua execução deverão começar

no próximo ano de 1936, prevendo-se que estas durarão 4 anos, apenas.

Êste túnel terá 10 quilómetros de extensão e custará o equivalente, na nossa moeda, a 260 milhões de escudos.

Tal maravilhosa obra virá a ser, pela sua excepcional importância, única no mundo.

— É raríssimo não se encontrar no seio da terra, veios de água que pela sua importância venham a prejudicar os trabalhos, tanto os das minas como mesmo o da abertura de túneis.

Alguns anos antes da grande guerra de que os meninos ouvem agora falar com certa emoção, quando se procedia a uma abertura subterrânea no Mont d'Or, em França, para encurtar o caminho entre Frasnè e Vallorbe, no percurso da linha férrea que liga a Suíça a êste país, apareceu subitamente uma tão forte corrente de água que encheu totalmente a parte do túnel já aberta e formou à saída uma magestosa cascata, aliás bastante prejudicial para o prosseguimento dos trabalhos já encetados.

Avaliando-se a quantidade da água saída, escoada por êsse colossal cano viu-se que atingia por dia 10.000 metros cúbicos e que sem aproveitamento se iam lançar por fim no Reno, depois de passarem por outro rio, o Rodano.

Êste exemplo basta para demonstrar a necessidade de estudar-se previamente a geologia da região, para se evitarem alguns banhos forçados ou, o que é ainda pior, as mortes que possam vir a provocar.



Festas em Badajoz com grandiosas corridas de touros

Para a tradicional feira de S. João, Badajoz organisou êste ano as suas festas, com três maravilhosas corridas que são as maiores da temporada.

No próximo domingo, 23, com touros de Infante da Camara, temos em praça Manolito Bienvenida, Domingo Ortega e «El Estudiante»; na segunda-feira, 24, com touros da viúva de Soler, com nova *cruza* do conde de la Corte, temos «Armilita» e Domingo Ortega, «mano-a-mano», e, na segunda-feira 25, finaliza a série de três boas corridas que prometem, uma novilhada para «Niño dal Barrio», «Torerito de Triana» e Ritoré.

De Portugal haverá combóios especiais que partirão no próximo sábado regressando terça-feira, sendo um dos combóios organizado pelo Grupo Touromáquico Sector 1.

O sr. ministro da Guerra ordenou aos Comandantes das regiões que facilitem, quanto possível, às pessoas de menos de 45 anos que queiram assistir às referidas festas, licenças gratuitas sem necessidade de testemunhas ou fotografias, apenas com a apresentação do bilhete de identidade.

A Banda Municipal de Madrid dará dois concertos nas noites de 23 e 24 na Praça de toiros E. N.

CAMINHOS DE FERRO

Novos horários das linhas do Minho e Douro

Desde o dia 25 passam a realizar-se os seguintes combóios nas linhas do Minho e Douro: do Porto para Monção às 7 e 37, 10 horas, 14 e 25, e 17 e 51; para Viana, às 4 e 50, 17 e 5, e 19 e 30; de Bragança para Valença, às 16 e 15. Entre Nine e Viana só se efectua combóio às quintas-feiras. De Monção para o Porto, às 5 e 52, 13 e 50, e 15 e 5; de Viana para o Porto, às 5 e 45, às 9 e 15, às 10 e 11, às 19 e 40, e às 21 e 7; de Valença para Braga, às 12 e 43. Entre Viana e Nine só se efectua combóio às quintas-feiras. Do Porto para Barca de Alva, às 8 horas, 9 e 10, e 10 e 20; da Régua para aquela vila, às 6 e 32; do Porto para a Régua às 8 horas, 8 e 10, e 18 e 1, daquela cidade para Tua, às 14 e 50. De Barca de Alva para o Porto, às 12 e 40, 17 horas, e 17 e 50; da Régua para aquela cidade, às 6 e 48, e 16 e 35; de Tua para o Porto, às 9 e 35; de Barca de Alva para a Régua, às 17 e 30, e 18 e 30. Entre Porto e Braga, às 4 e 50, 7 e 37, 10 horas, 14 e 25, 17 e 5, 17 e 51, e 19 e 30; entre Monção e Braga, às 13 e 50 e 18 e 55.

De Braga para Porto, às 6 e 18, 8 e 35, 9 e 35, 10 e 49, 14 e 57, 16 e 15, 17 e 56, 20 e 57, e 21 e 45. Do Porto para Braga (combóios Tramueis), às 0,38, 7 horas, 10, 17 e 5, 17 e 17, 18 e 18, e 19 e 10, e 19 e 30; de Braga para o Porto, às 5 e 7, 8 e 4, e 8 e 35, 9 e 35, 12 e 38, 14 e 57, 16 e 15, e 20 e 20. Do Porto para Travagem, e daqui para aquela cidade, respectivamente às 12 e 13, e 13 horas.

Entre Viana e Monção, às 8 horas, 12 e 28, e 17 e 52; de Valença para Monção, às 17 e 51; de Monção para Viana, às 8 e 10, 17 e 5, e 18 e 55; entre Valença e Viana, às 12 e 43; entre Monção e Valença, às 13 e 50.

Do Porto para Buarço, às 0,38, 9 e 20, 14 e 50, e 19 e 20; de Marco para aquela cidade, às 6 e 25, 11 e 58, 14 e 15, e 20 e 52. do Porto para Penafiel, às 17 e 24; de Penafiel para aquela cidade, às 5 e 50.

Tramueis entre Lisboa, Queluz e Sintra

A partir do dia 25 os tramueis entre Lisboa, Queluz e Sintra, passam a ter o seguinte horário: Dias úteis, partida de Lisboa Rossio, para Sintra, à 1 hora, 6 e 5, 7 e 20, 9 e 1, 9 e 45, 10 e 8, 11 horas, 12 e 15, 13 e 30, 14 e 30, 15 e 40, 17 e 22, 18 e 12, 18 e 39, 19 e 21, 19 e 36, 19 e 56, 20 e 36, 22 e 3 e 23 e 46; para Queluz, às 6 e 55, 7 e 55, 8 e 32, 17 e 30, 17 e 52,

18 e 19, 18 e 46 e 19 e 42. De Sintra para Lisboa, às 5 e 52, 6 e 52, 7 e 54, 8 e 30, 9 horas, 9 e 22, 10 horas 11 e 5, 12 e 6, 13 e 2, 14 e 30, 15 e 56, 16 e 28, 17 e 26, 18 e 36, 19 e 5, 20 e 10, 20 e 50, 21 e 28, 22 e 35 e 23 e 47.

De Queluz para Lisboa, às 7 e 57, 8 e 30, 9 e 8, 18 e 4, 18 e 34, 19 e 2, 19 e 17 e 20 e 14.

Domingos e dias feriados: de Lisboa para Sintra, à 1 hora, 6 e 5, 7 e 20, 9 e 1, 10 e 8, 11 e 10, 11 e 40, 12 e 15, 13 e 30, 14 e 30, 15 e 40, 17 e 22, 18 e 12, 18 e 39, 19 e 21, 19 e 56, 20 e 36, 21 e 26, 22 e 3, 22 e 45 e 23 e 46. De Lisboa para Queluz, às 6 e 55, 8 e 32, 17 e 30, 18 e 19 e 19 e 43. De Sintra para Lisboa, às 5 e 52, 6 e 52, 7 e 54, 9 horas, 10, 11 e 5, 12 e 6, 13 e 2, 14 e 30, 15 e 56, 16 e 28, 17 e 26, 18 e 37, 19 e 5, 19 e 35, 20 e 10, 20 e 50, 21 e 38, 22 e 35 e 23 e 47. De Queluz para Lisboa, às 7 e 57, 9 e 8, 18 e 34, 19 e 13 e 20 e 14.

Linha da Beira Baixa

Os combóios da linha da Beira Baixa, passam a ter, a partir do dia 25, o seguinte horário: do Porto para a Guarda, às 18 e 10; de Campanhã para Alferrarede, às 19 e 8; de Lisboa Rossio para a Guarda, às 5 e 55 e 8 e 40; do Porto para Alferrarede, às 8 e 35. Da Guarda para Lisboa, às 6 horas e 16 e 30; de Alferrarede para Lisboa, às 6 e 17 e 19 horas.

Feira de S. João e Festas de S. Pedro em Evora

Por motivo da feira de S. João e festas de S. Pedro, que se efectuam em Evora, nos dias 22 e 29, a C. P. organiza um serviço especial de bilhetes, a preços reduzidos, de ida e volta, válidos para a ida de 21 a 29 e, para a volta, até dia 30.

Tramueis entre Lisboa e Azambuja

O novo horario dos tramueis entre Lisboa e Azambuja, a partir do dia 25, é o seguinte: partidas da estação do Rossio, para a Azambuja, às 5 e 55, 12 e 21, 18 e 25, 19 e 27; para Vila Franca, às 0,52, 6 e 45, 10 e 55, e 19 horas; para Sacavem, às 5 e 38, 7 e 14, 8 e 50, 18 e 7 e 23 e 49; para o Carregado, às 9 e 20 e 16 e 36. Há, também, combóios, nos dias úteis do Cais dos Soldados às 7 e 45 e 17 e 38, respectivamente para Braço de Prata e Vila Franca.

Da Azambuja para Lisboa partem combóios às 8 e 11, 15 horas, 20 e 55 e 21 e 59; de Sacavem, às 0,08, 6 e 40, 8 e 7, 9 e 57 e 19 e 52; de Vila Franca, às 6 e 22, 7 e 57, 12 e 38 e 20 e 18; do Carregado, às 10 e 50 e 17 e 21. De Braço de Prata efectuam-se, nos dias úteis combóios para o Cais dos Soldados, às 7 e 12, 9 e 47 e 18 horas e de Vila Franca, às 19 e 10.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

ECOS & COMENTÁRIOS

Por PLÍNIO BANHOS

AS FESTAS DA CIDADE

EM abono da verdade devemos dizer que as festas da cidade que estão a terminar satisfizeram plenamente a todos os portugueses que única e simplesmente vivem do seu trabalho e não tem a preocupação de meter política em todas as coisas, aproveitando todos os momentos para espalharem os seus ódios, como tivemos ocasião de notar.

O Torneio Medieval no claustro dos Jerónimos, constituiu uma deslumbrante evocação da cavalaria de quatrocentos. Perante uma escolhida multidão reviveu o maravilhoso panorama do torneio medieval, espectáculo inédito, cheio de grandeza e galantaria palaciana, onde se viu nobres figuras de fidalgos cruzando suas espadas e esgrimindo pelo amor.

Foi um espectáculo surpreendente que jamais se poderá olvidar e a nota mais imponente dá-nos quando escurece o claustro, aparecendo-nos, na penumbra, a figura do Condestabre, ao som de um coro de vozes, que então uma prece. Este beija a espada nua de Aljubarrota e no sólo é projectada uma cruz luminosa.

Os aplausos são vibrantes e as chamadas a Leitão de Barros não cessam.

O festival de Domingo na Amadora recordou-nos o que há um ano assistimos em memória do pobre Plácido d'Abreu.

Milhares de pessoas assistem a esse espectáculo cheio de emoção e interesse, aplaudindo entusiasticamente os aviadores portugueses e estrangeiros.

Salientaram-se Moreira Cardoso, Dias Leite, Costa Macedo, José Cabral, Filipe Vieira, Magalhães, Humberto Pais, Luiz Rau e os estrangeiros: Morato, Novak, Coterillo, Lasterra, Roa, Tellmann, Edith Clark, paraquedista, Anna Reitsch, Fisher e Oultzschnier, Henri Bournat, paraquedista, Luisa Hoffmann, cabendo as honras da acrobacia a Novak, campeão da Checoslováquia.

O cortejo do Trabalho Nacional que se realizou no dia 10, constituiu uma admirável jornada de disciplina social e cabe a honra de tão interessante iniciativa à Associação Industrial Portuguesa.

Ao contrário do que disseram alguns jornais, que o povo recebeu os componentes do cortejo com entusiásticas aclamações, devemos dizer que não observámos taes aclamações, mas sim uma frieza grande em todas as manifestações, diferentes daquela que há algumas dezenas de anos fizeram, após terem lançado algumas bombas na rua do Carmo, matando parte dos pobres músicos de Castelo de Vide e muitas crianças que iam nesse malfadado cortejo.

Duzentos trabalhadores, entre operários e patrões, foram condecorados pelo Chefe do Estado, demonstrando este exemplo nobre, uma futura comunhão de idéas entre aqueles que trabalham.

Cem mil pessoas assistiram, no dia 11, à noite, no Parque Eduardo VII, ao certame das marchas populares.

As marchas da Ajuda, Santa Clara, São Vicente, Castelo, Graça, Mouraria, Campo de Ourique, Campolide, Alfama, Alcântara, Madragôa, São Miguel, Benfica e Chelas, apareceram, como por encanto, no palco com os seus balões iluminados, marcando as suas dansas.

O juri manifestou-se, não sabemos se bem ou mal.

O que não podemos é deixar de citar aqui o infatigável trabalho de Norberto de Araujo que esgotou por completo as suas forças na extenuante organização das marchas. Só

quem presenciou o que foram os ensaios poderá avaliar o trabalho enorme para conseguir o cortejo das marchas que na Avenida da Liberdade nos deu um aspecto surpreendente de luz e de beleza.

O cortejo da Corte do Mestre de Aviz, foi uma reconstituição histórica e artística da Idade Média, bem apreciada pelos portugueses que encheram as ruas, casas e telhados. Foi um acontecimento que dificilmente se tornará a ver nos nossos dias e encantou estrangeiros, lisboetas e forasteiros, outra glória de Leitão de Barros.

A feira do Terreiro do Paço; as exposições Antoniana e Filatélica; a feira do Livro e o «Bairro Antigo», de Lisboa e a exposição de Aeronáutica, marcaram.

Não temos nada a agradecer à Comissão Executiva da Câmara Municipal de Lisboa, porque nem um único bilhete de convite recebemos, apesar de sabermos que pessoas que nunca pertenceram à Imprensa, tinham convites extensivos a toda a família e não sabemos se até ao gato...

A EXECUÇÃO DE MATUSCHKA

DIZEM os jornais franceses que no dia 28 do corrente se realizou no Tribunal de Relação de Budapeste os debates do processo de Matuschka o célebre autor de diversos descarrilamentos ferroviários.

Este famigerado bandido confessou-se reu de vinte e dois assassinios e catorze tentativas de assassinio pelo que foi condenado à pena de morte em 20 de Novembro último, pelo Tribunal de Budapeste. Matuschka não foi, porém, executado, porque deve ainda cumprir três anos de prisão, na Austria, onde em 1929, foi condenado a seis anos de cadeia. Resultou este caso um importante problema jurídico debatido nos tribunais respectivos. Em virtude da convenção internacional, um criminoso preso num país e julgado noutro, deve ou não cumprir a pena do país que lhe seja mais favorável? Ora, depois de ter feito descarrilar, na noite de 12 para 13 de Setembro, um «rápido», em Batorbagy, Matuschka foi preso, na Austria, onde ao tempo, não havia pena de morte.

MUSEU DE ARTILHARIA

O Museu de Artilharia é uma das principais curiosidades desta velha Lisboa e isto lhe basta para que, sempre que possamos, o mostremos aos olhos dos estrangeiros nossos visitantes.

Assim, no dia 29 do mês findo fomos acompanhar uns amigos, pessoas de certa categoria na nação vizinha e que ali ocupam lugares de destaque, visitando todas as dependências, inclusive a sala, ainda incompleta, dedicada aos combatentes da grande guerra.

Desde a entrada até aos últimos recantos, não faltou a delicadeza entre os funcionários empregados no referido museu, porém no primeiro andar à entrada ou seja na sala da direita um desses funcionários que melhor seria que fôsse um manequim fartou-se de nos mostrar objectos segredando-nos aos ouvidos o motivo respectivo.

Porém ao sair-mos para passar a outra sala, onde está um guarda de nome Brito e outro Antunes, voltámos, tornando a entrar na mesma sala anterior para perguntarmos a significação de certa pintura, ao que nos foi respondido bruscamente: não sei..., seguindo-se uma série de impropérios e grosserias extraordinárias para quem ocupa um lugar daqueles...

Perante os visitantes disfarçamos o mais possível para não dar uma nota desagradável provocada por uma besta humana que ficou fulo por não ter apanhado uma gorgeta.

Chamamos a atenção de quem de direito para meter na ordem esse indisciplinado servo.

aviacão

A MORTE DO MECANICO ANTÓNIO LOBATO

Pelo Dr. ALFREDO BROCHADO

Ao traçarmos há pouco tempo ainda, nesta Gazeta, algumas linhas em homenagem à heroicidade modelar, juvenil e inquieta do 1.º sargento-mecânico Gonçalves Lobato que, juntamente com o tenente Humberto Cruz realizou um dos vôos mais perfeitos da nossa aviação, mal podíamos nós supor que, tão pouco tempo decorrido sobre a corôa de glória que naquele vôo conquistou, havíamos de resumir, condoidos e tristes, em algumas palavras sinceras, o adeus final que esta Gazeta manda, por meu intermédio ao seu querido amigo e nobre servidor da Pátria.

Anda sempre a morte a espreitar de perto aqueles que mais querem à vida, que melhor a representam, que melhor e mais internamente a vivem.

São os que mais alto sobem, aqueles que, como na lenda eterna de Icaro, mais facilmente acabam por ser mortalmente feridos.

Quando na manhã do dia 6 alguém me disse que tinha morrido em Vizeu, num desastre, um aviador português, longe estava eu de supor que fôsse o mecânico Lobato a vítima desse acidente.

O mecânico Lobato!

Desde a sua viagem ao Oriente, o nome da daquele militar soava bem aos ouvidos de todos nós, e foi tal a simpatia que o público lhe dispensou, que bem pode dizer-se que era um dos elementos mais queridos de quantos ilustram e compõem a nossa aviação.



A morte do aviador

Por isso mesmo a sua morte chocou a todos e foi muito sentida.

Apesar de muito novo ainda, graças às suas qualidades, conquistara uma posição de destaque no meio dos seus camaradas, e os muitos louvores que ilustram a sua folha de serviços, são a prova do que aqui fica dito.

Tinha a estima e a amizade de todos os seus superiores que lhe avaliavam

e reconheciam os méritos que muitos distinguíam.

Não o conhecia. Nunca o vi. Mas, como homem e português, doi-me vêr desaparecer tão cedo quem com tanto amor e entusiasmo servia a sua pátria e amava a sua profissão, e, como uma águia fulminada, tomba agora para sempre do céu azul, dêsse céu infinito que o atraía, na ânsia de mais além.



Mecânico António Lobato

Sonho de uma vida desprendida das contingências da terra, bem cedo findou.

Seu nome fica entre os seus camaradas como um exemplo sempre vivo de heroísmo, disciplina, competência e amor à 5.ª arma.

Todos os oficiais da aviação, com quem serviu, encontraram sempre no mecânico Lobato um verdadeiro e leal auxiliar e companheiro, nos grandes empreendimentos em que ele tomara parte.

Por isso mesmo com Plácido de Abreu vai a Cleveland, a França, antes da viagem a Timor.

Em algumas palavras que o coração e um perfeito sentido de justiça ditaram ao tenente Humberto Cruz, e vieram nos jornais, está feito o elogio deste nobre rapaz, de 26 anos, que a aviação chamou e prendeu, e onde, por fim encontrou a morte a 30 metros do solo, quem sobre mares longínquos tinha voado.

Todos os dias os jornais nos trazem destas tristes notícias.

O Cortejo dos que partem é enorme, dir-se-ia não ter fim. Mas cada vez é maior a fé no triunfo da aviação, como meio de combate seguro, como *sport* e como maneira de pôr em comunicação rápida localidades distantes, servidas já por carreiras regulares.

Os alemães para familiarisarem de bem cedo todas as pessoas com a aviação, fazem embarcar nos seus magníficos aparelhos crianças de pouca idade.

Em Portugal ainda estes assuntos estão pouco ao nosso alcance.

É preciso, no entanto, que todos se compenetrem da sua importância actual e se familiarisem com a aviação, a pratiquem, numa palavra, vôem.

É esta a melhor forma de vingar aqueles que, como o mecânico Lobato, morrem ao seu serviço.

Não costumam chorar-se os heróis, nem aqueles que tombam vítimas de um ideal imenso.

Com saudade, porém, nos inclinamos sobre as cinzas mortais de quem tão querido era dos seus camaradas e superiores, e ganhara, pelos seus merecimentos invulgares, a simpatia e a estima da Nação Portuguesa, sobretudo da sua mocidade.



Boîtes de compas de précision

INSTRUMENTOS
DE PRECISÃO

Kern
AARAV

TAQUEÓMETROS

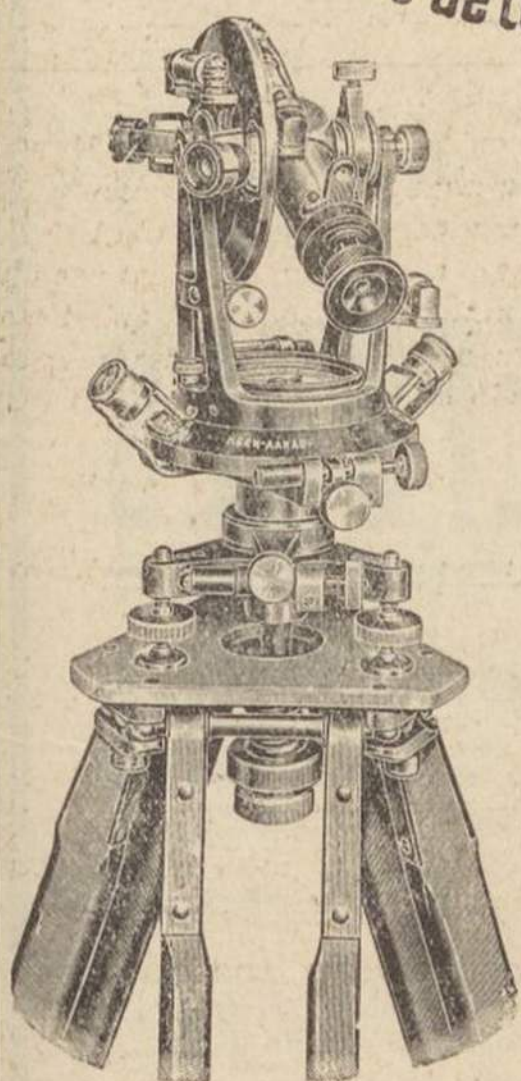
ALIDADES

TEODOLITOS

BINÓCULOS

Vendas a retalho
em tôdas as casas
da especialidade

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



MAYBACH

UNICO AGENTE
CARLOS CUDELL GOETZ,
PR. DA ALEGRIA, 65
L I S B O A
T E L E F O N E : 2 5 8 3 1
T E L E G R A M A S : C A R D E L E T Z

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

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

Lineas Aereas Postales Españolas

Calle Antonio Maura 2 — M A D R I D

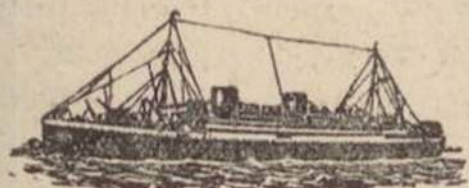
SERVIÇO DIÁRIO (excepto domingos)
entre Madrid-Barcelona e Madrid-Sevilla

PASSAGENS, CORREIO E MERCADORIAS

Madrid-Barcelona ou vice-versa Pesetas 150

Madrid-Sevilla ou vice-versa " 125

Nos bilhetes de ida e volta faz-se um desconto de 10 %



Mala Real Ingleza
(Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambu-
co, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da Amé-
rica do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia

têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paque-
tes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 2 3232-3-4. Para os paquetes da classe
«H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 2 6001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua In-
fante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

AS FESTAS DA CIDADE

E A COOPERAÇÃO DA COMPANHIA DOS TELEFONES

Não há manifestação de actividades nacionais em que a COMPANHIA DOS TELEFONES não tenha de intervir ■ Nas FESTAS DA CIDADE a sua cooperação foi preciosa, em todos os numeros

LINHAS TELEFONICAS para retransmissão na Emissôra dos ensaios das Marchas Populares, e discursos no Instituto Bacteriológico.

LINHAS TELEFONICAS para controle da corrida de automoveis. P. B. X. E LINHAS para á direcção da execução do torneio medieval.

TELEFONES NA LISBOA ANTIGA E FEIRA DO TERREIRO DO PAÇO, para uso dos organizadores.

CAMIONETTE SONORA para organização e direcção das Marchas Populares, cortejo medieval e cortejo do Trabalho.

LINHAS DIRECTAS à Amadora para retransmissão do festival aeronautico e telefones na Exposição.

TELEFONE na comissão da Feira do Livro.

COOPERAÇÃO do pessoal de Linhas no hastear de postes gigantes da Feira do Terreiro do Paço.

PARTICIPAÇÃO no cortejo do Trabalho, com carro e pessoal.

COOPERAÇÃO no Concurso de Montras...

etc., etc..

O TELEFONE é IMPRESCINDIVEL na Vida Moderna

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. —*

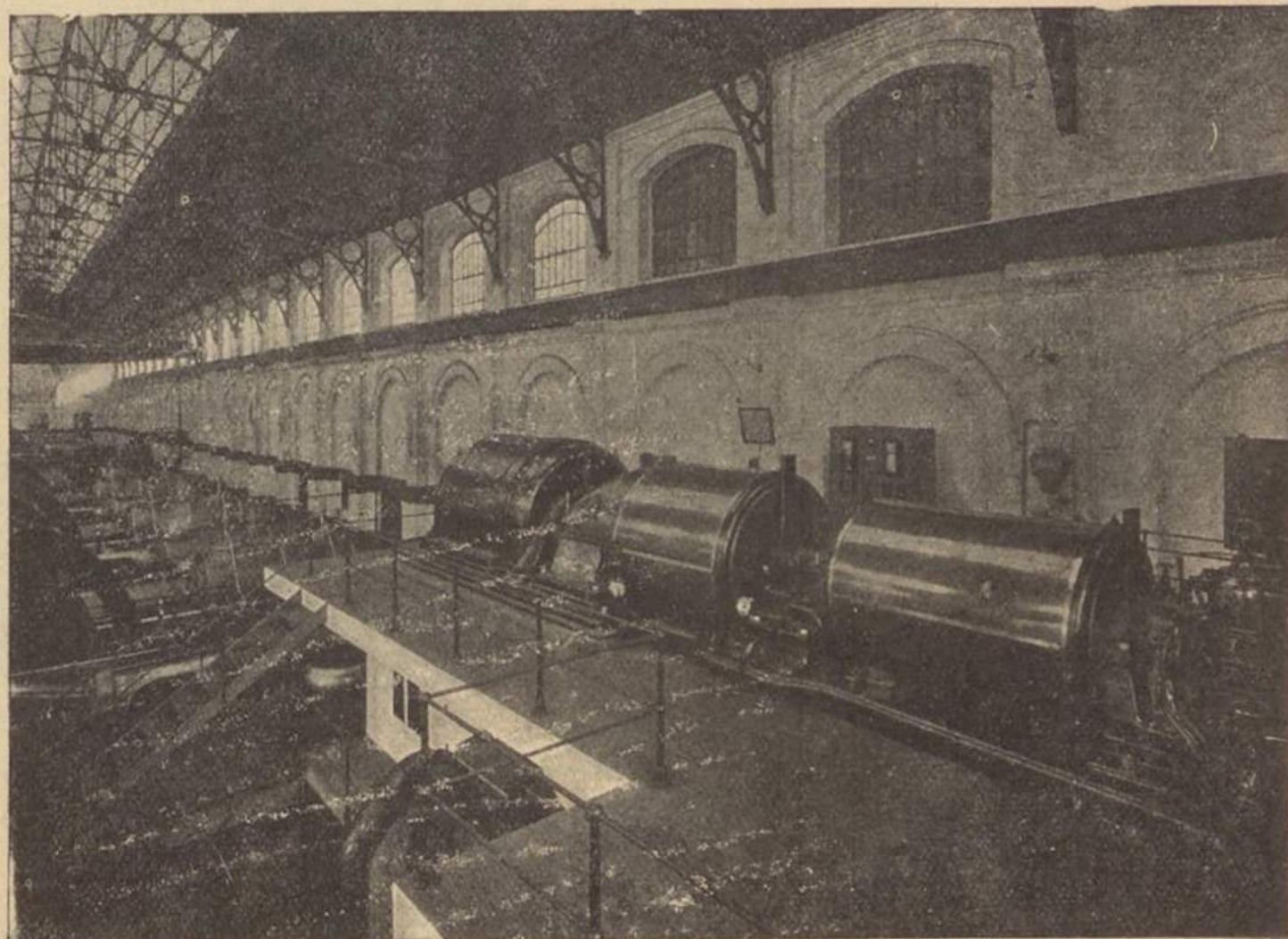
Representante geral:

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



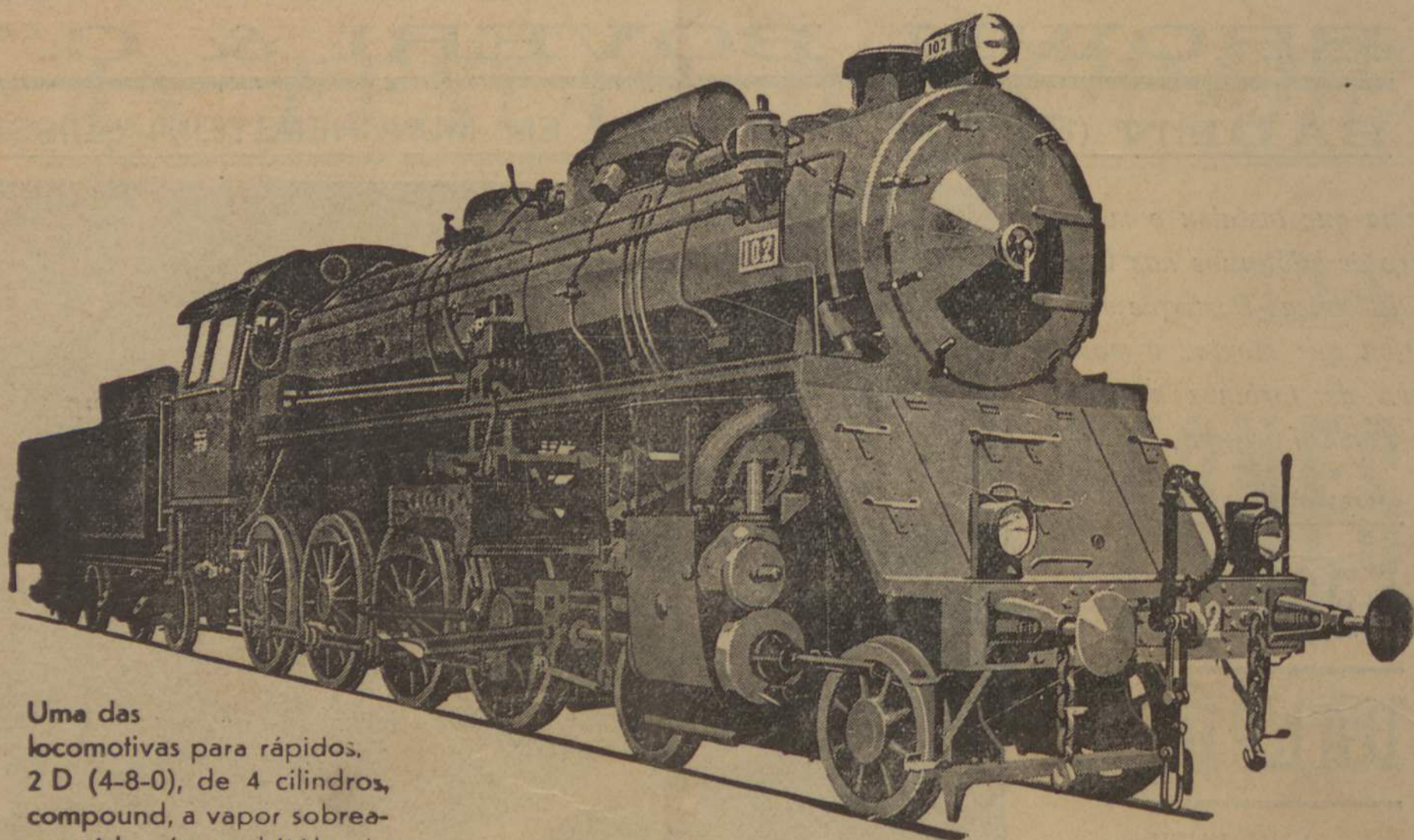
EUROPÊA

COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1922

SEGUROS DE INCÊNDIO
SEGUROS MARITIMOS
SEGUROS DE CAUÇÕES
SEGUROS DE AUTOMOVEIS
SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO
SEGUROS DE ACIDENTES INDIVIDUAIS
SEGUROS DE ROUBOS E DE TUMULTOS
SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL
SEGUROS DE MERCADORIAS E BAGAGENS EM
SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO

SÉDE EM LISBOA -- Rua Nova do Almada, 64, 1.º -- TELEFONE 2 0911



Uma das locomotivas para rápidos, 2 D (4-8-0), de 4 cilindros, compound, a vapor sobreaquecido, (para bitola de 1670 m/m) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses 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 Metropole e Ultramar.



REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS
Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA

HENSCHEL & SOHN A. G.
KASSEL · ALLEMANHA