

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 Níquel
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 22943 LISBOA

Director — Joaquim Busto Romero
Gerente

Quartos com o maior conforto.
Casas de banho. Esmerado ser-
viço de mesa. Menús especiais.

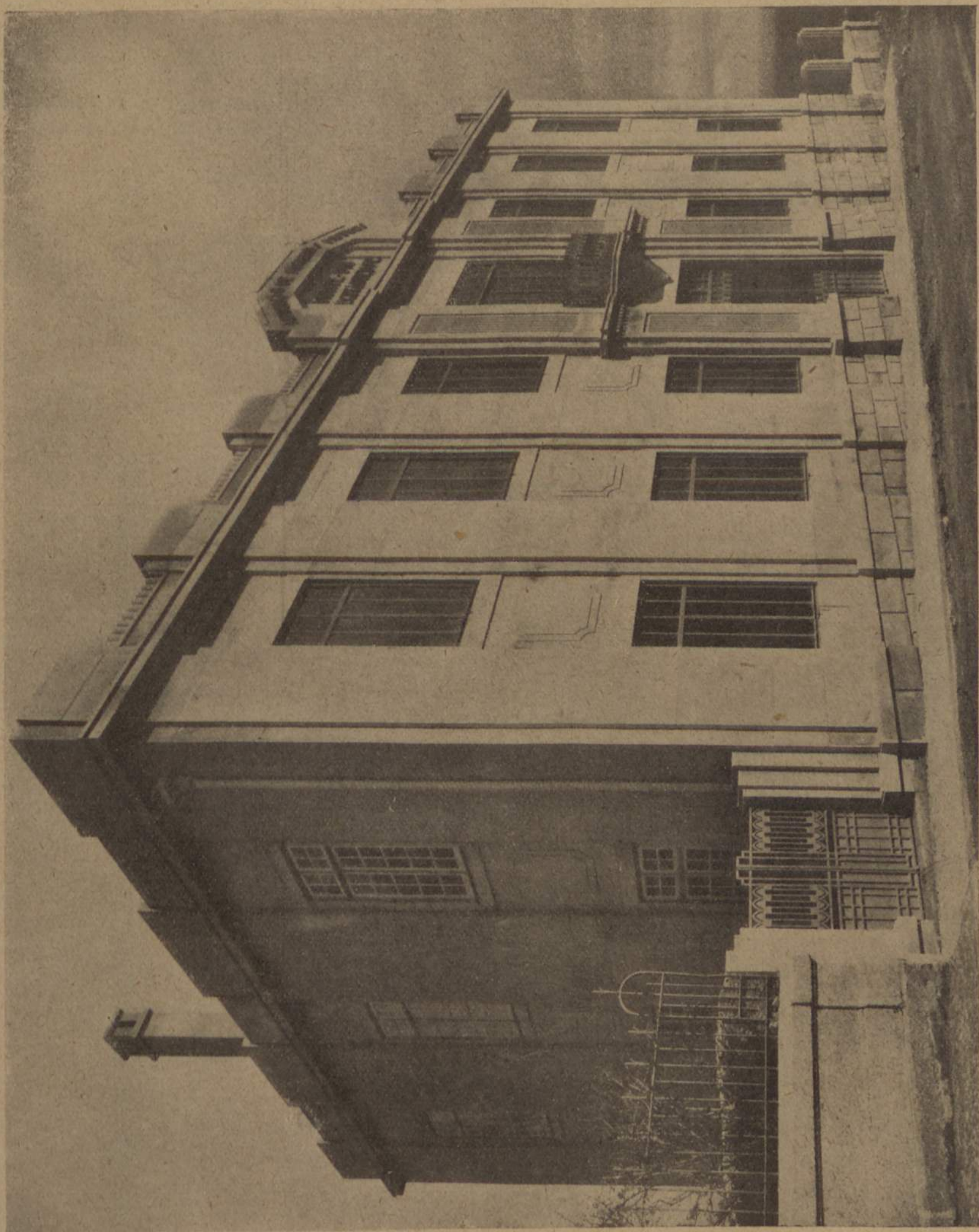
Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,
Automotrices, Camions automobiles &c.

Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules

COMPAGNIE DES FREINS WESTINGHOSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,

Sevran (Seine-et-Oise) France



GUARDA – Edifício do Monte-Pio

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

GUARDA — Edifício do Monte-Pio. — Á Tabela, pelo
Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — Carril, Estrada e
Água, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA. —
Melhoramentos Ferroviários no Barreiro, por SILVA
PAIS. — Parte Oficial. — Linhas estrangeiras. — Ecos
& Comentários, por PLÍNIO BANHOS. — Viagens
e transportes. — Recordações da Guerra, a Bandeira do
4. — Automotoras. — Festas do Barreiro. — Violências
e abusos duma autoridade. — António Guedes. —
A representação gráfica dos transportes, por DECOU-
VILLE. — Bibliografia. — O que todos devem saber. —
Ha quarenta anos. — Companhia dos Caminhos de
Ferro da Beira Alta. — Grupo Tauromáquico Sector 1.

1 9 3 5

ANO XLVII

16 DE JULHO

NÚMERO 1142

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
ESPAÑHA (>) ps. ^{as} . . .	35.00
FRANÇA (>) fr. ^{os} . . .	100
ÁFRICA (>) . . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.ºTelefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

À TABELA

À UNHA!

TEMOS em frente um papelinho que «os Camionistas do Porto e Lisboa» andam a distribuir e onde desabáfam suas máguas contra a concessão feita pela «C. P.» a um grupo de despachantes e que, pelos modos, põe em perigo a existência dos transportes actuais.

Pela leitura do documento junto fica-se sabendo que: a camionagem foi um serviço para o país fazendo a preços inferiores aos dos Caminhos de Ferro os transportes de mercadorias entre Lisboa e Porto. Que: a «C. P.» fez concessões a determinadas firmas que permitem estas fazer propostas ao público — preço inferior aos habituais das «camionetes».

E como o grupo concessionário, parece, se chama «transportes Relâmpagos», os camionistas escrevem esta prosa verdadeiramente literária, comicieira e comovedora; «é com uma Luz (dos Relâmpagos) tão fraquinha que a «C. P.» conta para em Portugal apagar a luz tão brilhante dos faroes das «camionetes», que durante a noite conduzem as mercadorias ao seu destino, enchendo de claridade e progressos as estradas de todo o mundo.» Toma!

Com aquela imparcialidade que sempre mantivemos e julgando apenas o assunto pelo lado do público pagante apraz-nos comentar:

Os camionistas atacaram os Caminhos de ferro, pondo preços mais baratos; agora surge o contra ataque: os caminhos de ferro conseguem fazer concorrência dando ainda mais barato ao público.

Quem ganha é o público. Concorrência desleal? Tão desleal como a dos camionistas ao caminho de ferro, como a dos aeroplanos às camionetes e caminhos de ferro. Vida que marcha, luta incessante pela vida.

E' ficticia essa concorrência, porque a «C. P.» como se diz no papelinho, apenas deseja acabar com as carreiras de camionetes para voltar a dar transportes a demorar 8 e 10 dias entre Porto e Lisboa, e a preços á sua vontade.

Não se volta para traz com a facilidade com que os camionistas julgam ou fingem julgar. O que há a fazer é lutar, concorrer, anular as tramas, se elas existem, dos grandes exploradores do povo (como isto já sôa mal) e continuar a fazer o «benifício da nação».

Foi aqui, na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que muitas vezes apontámos ás Companhias Ferro-Viárias o caminho a trilhar, quando de mãos nas cabeças (perdê-se a imagem) as administrações nos mostravam o pânico das suas explorações deficitárias em face da concorrência: concorrerem elas, estabelecerem serviços combinados. Agora, que, parece, se lançaram nêsse caminho não temos senão de aplaudir a luta — luta sinónimo de vida — luta com que beneficiará ao fim, o público, Estamos certos.

Eng.º A R M A N D O F E R R E I R A

CARRIL, ESTRADA E ÁGUA

Pelo Eng. J. FERNANDO DE SOUSA

O grave problema da situação administrativa e financeira de caminhos de ferro impõe-se, por tãda a parte, é atenção dos técnicos e dos homens do governo.

As repercursões da crise económica geral, que aflige mais ou menos todos os países, e os efeitos da concorrência de outros meios de transporte, especialmente do automóvel, tem afectado de tal modo as receitas dos caminhos de ferro que em muitos casos só os sacrifícios do Tesouro público lhes permitem continuar funcionando.

Assim deriva do presente estado de coisas, em quási tãda a parte, o inquietador dilema: ou o caminho de ferro sossobra pela falta de recursos para manter exploração desafogada e correspondente às legítimas exigências do público, ou o Estado assume pesados encargos, auxiliando-o.

São por isso bem vîndos os estudos de especialistas de alta competência, que sabem caracterisar com rigôr o problema posto e trazem para êle elementos de solução.

Pertence a êste número o distintíssimo engenheiro *Mr. Raul Dautry*, prestigioso director da rêde dos Caminhos de Ferro do Estado em França, que em conferências, em congressos e em artigos de revista se tem ocupado brilhantemente do assunto.

Ainda ultimamente publicou a *Revue des deux mondes* de 15 de abril e 1 de maio um estudo seu, sobremodo interessante que julgo útil resumir, sentindo, não poder a *Gazeta* reproduzi-lo na integra.

Começa o ilustre engenheiro por observar com ironia cortez que "o problema dos transportes interiores não pertence ao número dos que apaixonam a opinião pública."

O reconhecimento do nosso país ou pelo menos a sua atenção nunca receou sôbre os homens, as instituições e os capitais que procuram, sôbre a água, a estrada ou o carril, assegura, a sua vida quotidiana.

Roçam por vezes pela marinha mercante no dia do lançamento de algum paquete monstro, porque as suas dimensões dão ao coração do Francês médio um estremecimento de ufania e os cumprimentos das suas canalisações eléctricas, que poderia dar volta à terra, lhe impressionam a imaginação.

Só se entrega porém verdadeiramente às coisas e aos homens do ar, que oferecem à alma humana o atractivo da mocidade e o excitante do perigo. Com mais efficacia que a da música marcial, a narrativa de um belo *raid* infunde o heroismo nos corações dos cidadãos. A aviação é a grande esperança e a grande inquietação.

Mas o caminho de ferro, o caminhão, a barcaça: quem se importa com êles?

Do caminho de ferro sabe cada um que as caruagens andam sempre "*sujas e mal aquecidas*", os empregados são sempre "*desabridos*", as tarifas "*proibitivas*", a administração sempre "*burocrática e rotineira*". Essas noções fazem parte, ao parecer, dos dados imediatos da consciência francesa.

Se vem uma tarde de festa, em que o tráfego de uma estação passa de 2.000 passageiros no serviço normal a 40.000, manifesta-se contra o pessoal, que faz quanto pode para servir a mais injusta ingratidão colectiva. Se ocorre a êsse meio de locomoção, o mais seguro de todos, um acidente — nem os homens, nem as máquinas — que inventam são infalíveis — só então o caminho de ferro é posto em foco; os aviões de reportagem fotográfica voam no céu, enquanto na estrada vizinha se estende a fila de carros de turismo.

A estrada não tem tão má fama. Os esforços que em poucos anos a habilitaram a desempenhar função para que não fôra planeada nem construída e os progressos realizados pelos constructores de automóveis não podem de modo algum passar despercebidos. Para alcançar porém verdadeira popularidade, a estrada deve aguardar as noites em que as colisões especiais nos contam a gloria e os sofrimentos dos "*gigantes do pedal, que assaltam os pincaros nevados, o heroismo*" dos participantes no último *Rallye* internacional. Em seguida a opinião adormece de novo e quando, sob a tormenta, uma grande firma automóvel, a braços com dificuldades financeiras, fecha as portas das oficinas, não quer lembrar-se dos incitamentos irreflectidos que deu ao seu animador quando aumentava — auxiliado aliás pelos confrades — o *déficit* do carril e o dos seus compradores a crédito da vespera, nem

de que durante quinze anos esse chefe de empresa teve o mérito de fazer viver mais de 60.000 famílias.

Quanto á barçaça, que deslisa entre as margens orladas de tranquilos choupos, quasi só vejo, aparte um feliz cançonetista, a respeitável corporação dos pescadores á linha que se interesse pela sua actividade e por vezes sem benevolência, aliás. É preciso que ao gelar ou trasbordar o Sena um jornal anuncie que vai faltar o carvão em Paris para que a opinião sobresaltada pergunte a si mesma se a indústria da bargagem tem por acaso mais importância que uma corrida de estreitos barquinhos ou uma taça de natação.

Temos que nos conformar: a água não é espectacular; a estrada é pouco *jornalística*; o carril só no drama se torna *fotogénico*.

* * *

Se o ar sobrepuja o carril, a estrada e a água na curiosidade pública, frizemos tudo o que os separa na respectiva importância económica.

Um dá logar anualmente a alguns milhões de encomendas de material, a 56 milhões de receitas comerciais a par de 150 de subvenções do Tesouro, a 52.000 passageiros que representam 26 milhões de passageiros-quilómetros, a 1.734 toneladas de mercadorias (um comboio nosso!) e um tráfego postal de 1.300.000 toneladas-quilométricas, com um pessoal de 1.000 unidades (uma grande estação!) que recebe 26 milhões de salários.

Eis a aviação comercial.

O outro dá logar a 6 biliões de aquisições anuais, a 23 biliões de receitas, a 50 biliões de passageiros-quilómetros, a 45 biliões de toneladas-quilométricas e emprêgo directo e indirectamente mais de 1.500.000 unidades de pessoal.

É o carril, a estrada e a água.

A aproximação desses números e a sua escala justificam-me talvez de ter pensado que entre os franceses que tão numerosos e atentos se inclinam sobre o bêrço da aviação comercial, alguns haverá a que não seja indiferente a sorte dos três velhos servidores do país, cuja ruína seria a sua.

É propósito mostrar sucessivamente a importância dos transportes interiores, a gravidade da crise que os atinge e finalmente os remédios que o Governo procura aplicar-lhes.

Esforçar-me-ei por pensar, não como homem do carril, mas como membro dessa corporação dos transportes, que se está constituindo, alheio a qualquer espirito de partido.

Traduzi na integra a impressionante introdução do artigo.

Resumirei agora as sucessivas explanações do assunto.

A ÁGUA

Depois de frisar a importância dos transportes aquáticos, relembra o articulista que há hoje em França 5.250 quilómetros de linhas de água artificiais e 7.000 de vias navegáveis.

Nas vias representam mais de 10 biliões de francos de capital de estabelecimento, a que se deve juntar 1.500 milhões, valor de 12.104 barcos ordinários, que podem carregar 4 milhões de toneladas, 2.101 automotoras, que comportam 46.000 toneladas, 230 barcos-cisternas não automotores, que podem receber 106.000 toneladas, 630 rebocadores e sirgadores, cavalos e tractores eléctricos: capital total 12 biliões.

O pessoal abrange 19.000 homens, 11.000 mulheres e 13.000 crianças, 5.000 operários dos estaleiros de construção de barcos, 2.000 empregados vários, o que tudo soma acima de 60.000 pessoas que vivem dos transportes aquáticos.

Essas vias e material puderam transportar em 1931 mais de 52 milhões de toneladas (e 50.963.000 em 1933) com 540 milhões de receita e pagamento de 30 milhões de impostos.

Apezar da tonelagem de 7.600 milhões de toneladas-quilómetros, essa importante indústria sofre hoje grave crise. Fecharam muitos estaleiros.

O tráfego diminue, os barcos teem escassa circulação; os rendimentos baixam.

Os caminhos de feso derivam dos rios e canais tráfego de vulto.

A ESTRADA

O capital immobilizado nas estradas soma 55 biliões. Quanto ao material do transporte, só a automóveis e respectivas indústrias representou 85 biliões, sem contar a metarlugia do automóvel e o capital das empresas de construção e conservação de estradas e de seguros.

De 1.900.000 automóveis em circulação, 1.400.000 transportam passageiros e 500.000 mercadorias.

Pode-se comportar em 450.000 o número de pessoas empregadas na construção, conservação e transporte por automóvel, ou por outra 1.500.000 pessoas que dêle vivem.

Num ano o automóvel transporta 25 biliões de passageiros — quilómetros (tanto como o caminho de ferro) e 6.500 milhões de toneladas-quilómetros ($\frac{1}{6}$ do que transporta o caminho de ferro).

Apesar disso poucas empresas prosperam e muitas abandonaram o campo.

Os taxis colectivos suburbanos, recentemente introduzidos, dão lugar diariamente em Paris ao transporte de 200.000 pessoas, com diminuição de mais de 100 milhões da receita da *Société des transports au commun* e da rêde do Estado.

O CARRIL

Tem a França 66.742 quilómetros de caminhos de ferro, 42.135 das quais pertencem às grandes rês. Há 8.450 estações, 36.000 carruagens com 2 milhões de logares, 515.000 vagões, que representam 9 milhões de tonelagem útil, 20.000 locomotivas somando 22 milhões de cavalos.

O capital immobilizado soma 67 biliões, dos quais as acções representam 1.462 milhões, as obrigações 53 biliões e o capital subministrado pelo Estado 12.300 milhões.

Os agentes são 429.000, a que se juntam 415.000 operários e empregados, que para os caminhos de ferro trabalham nas indústrias anexas: total 844.000 trabalhadores, ou mais de 2.500.000 pessoas que vivem do caminho de ferro.

Transportam-se por ano 665 milhões de passageiros e 25 biliões de passageiros-quilómetros e 220 milhões de toneladas de mercadorias ou 32 biliões de toneladas-quilométricas.

As características do transporte-ferroviário são:

1.º — **A regularidade** — Eis exemplos da rede do Estado.

Arrabalde eléctrico — 656 combóios diários e na linha dos Inválidos 190, com o atraso médio de 3 segundos em 1934.

Arrabalde a vapor — 196 combóios diários com o atraso médio de 49 segundos.

A percentagem de atrasos dos expressos iguais ou superiores a 15 minutos foi de 2,7 % em 1934 e a dos combóios de recovagens de 1,6 %.

2.º — **Segurança** — Em 100 milhões de passageiros-quilómetros houve menos de 1 morto e 2 feridos.

As indemnizações por perdas, avarias e atrasos de mercadorias foram 0,7 % das receitas respectivas.

3.º — **Potência** — A rede do Estado, que em dias ordinários de inverno põe em acção 2.133 carruagens, tinha em dias de afluência no verão 5.267 e nas horas de maior afluência transporta 1.000 passageiros por minuto de ou para a estação de São Lazaro.

4.º — **Rapidez**.

5.º — **Economia** — 1 tonelada de carvão paga por 217 quilómetros até Paris 34^{fr},35; 1 de minério de ferro por 420 quilómetros 27^{fr},75; 1 quilo de carne por 416 quilómetros 0,36; 1 quilo de uvas por 690 quilómetros 0,45.

As receitas em 1933 foram 11,5 biliões contra 15,504 biliões de despesa, que compreende 3,408 de encargos do capital e 2.100 de impostos, ficando 11.996 para despesas de exploração.

Assim o *déficit* foi subindo de 1.165 milhões em 1930 (ano em que começou) até 4 biliões em 1933 e 3.650 milhões em 1934.

* * *

Que recebe o Estado dos Caminhos de ferro?

De impostos sobre tráfego, títulos, propriedades, etc.: 1.600 milhões.

Economias em serviços públicos (transportes militares, correios e outros): 902 milhões.

Encargos diversos em substituição do Estado (famílias numerosas, mutilados e reformados trabalhadores): 160 milhões.

Somam as três verbas 2.660 milhões.

Se tivermos em conta o aumento de matéria colectável, direitos de alfândega, etc. o benefício dessas repercussões do caminho de ferro é superior a 1 bilião.

O *déficit* total para a Comunidade é de alguns centos de milhões em troca do serviço de uma rede de 67.000 quilómetros, cujo capital recebe a sua remuneração.

Esse encargo representa 0,06 francos por unidade e quilómetro de tráfego.

Isto depois de consideráveis despesas, posteriores à guerra, de renovação de linhas e material, que acrescentara, nas grandes rês dos caminhos de ferro, 14.437 milhões ao capital obrigações de 1913 a 1925.

A aviação comercial gasta 201 milhões, para 56 de receitas. Custa pois quasi 150 milhões à comunidade ou 4 fr. por francês, e 6 fr. por unidade de tráfego quando o caminho de ferro custa 20 fr. por cabeça e 0,02 fr. por unidade quilométrica de tráfego.

O *déficit* é devido à inflação dos meios de transporte.

Já se reduziram 82.000 unidades do pessoal. O que falta é coberto por empréstimos, agravando a situação do Tesouro.

A indústria privada do material circulante foi reduzida a $\frac{1}{5}$ na sua actividade, os efectivos do pessoal reduzidos a $\frac{2}{7}$, o que impõe a margem de 100 milhões pelo desemprego.

Assim fica resumido o primeiro dos dois magistrais artigos de *Mr. Dautry*, e exposta a angustiosa situação ferroviária.

Noutro artigo veremos os remedios propostos na sequência do estudo do eminente engenheiro.



ENG.º FERNANDO DE SOUZA



Segundo comunicação do ilustre ministro de Italia em Lisboa, sabemos que acaba de ser condecorado pelo rei de Italia, com a Ordem da Corôa de Italia o nosso querido amigo Engenheiro Fernando de Souza.

As nossas sinceras felicitações ao ilustre jornalista e nosso presado Director.

MELHORAMENTOS FERROVIÁRIOS

NO

BARREIRO

**Devem ficar concluídas brevemente as
importantes obras da estação do Barreiro**

Por SILVA PAIS

Trata-se da construção da Avenida dos Caminhos de Ferro que principiando em frente do edifício das Oficinas Gerais, termina junto à Estação Barreiro-Mar, ponto de desembarque obrigatório para todos os passageiros que se dirijam em caminho de ferro para o sul do país.

É um importante melhoramento que constituia *há muitas dezenas de anos* uma verdadeira aspiração desta terra que finalmente, o vê efectuado, sendo desnecessário apontar os seus incontestáveis benefícios.

No Barreiro já foi feita a construção da Muralha Marginal e das Novas Oficinas dos Caminhos de Ferro, grandes melhoramentos que altamente beneficiam aquela localidade e região.

A aludida avenida, com passeios dos dois lados, facha de rolagem com 6,5 m. construída em cubos de granito da região de Leiria (Monte Redondo), é uma encantadora artéria com 420 metros de comprimento, correndo metade da sua extensão à beira-mar.

Foi magnífica a impressão que colhemos ao visitar estas obras: tudo num perímetro de algumas centenas de metros foi modificado — grandes armazens e escritórios demolidos, aterros e desaterros para a construção da avenida, alteamento da muralha que lhe fica paralela, com a construção duma linda balaustrada em cimento armado caprichosamente rendilhada; novo traçado de vias, obedecendo ao estudo da via-dupla Barreiro-Pinhal Novo; construção de plataformas para desembarque de passageiros e mercadorias; grande modificação na gare dos Caminhos de Ferro com abertura de vãos e forramento a azulejo branco na parte oriental, onde vão ser colocados dois artísticos painéis alegóricos às províncias do Alentejo e Algarve, etc.

Quanto ao velho apeadeiro do Barreiro-A, dentro de poucos dias terá desaparecido, começando a pres-

tar serviço, em sua substituição a Estação Barreiro-Terra, em virtude da via-dupla passar pela rectaguarda do Depósito de Máquinas (Rotunda). Com o desaparecimento do decrépito barracão, irmanado com a arruinada casa do guarda da passagem de nível, efectua-se uma verdadeira obra de seneamento estético da Rua Miguel Bombarda, por ventura uma das mais formosas do Barreiro.

Todas estas importantes obras são pagas pelo Fundo Especial dos Caminhos de Ferro e debaixo da administração da C. P.

Directamente subordinado ao sr. engenheiro Constantino de Carvalho, Sub-Chefe da Divisão de Via e Obras, todos os trabalhos de construção civil são dirigidos pelo sr. engenheiro Borges de Almeida que tem sob as suas ordens os contramestres srs. António de Miranda, Gonçalo Joaquim Rodrigues e António Sousa Ferreira.

A conclusão dos importantes trabalhos a que nos acabamos de referir, nos quais se têm empregado centenas de trabalhadores estava marcada para 30 de Junho findo; porém a demora no fornecimento de alguns materiais ocasionou o seu atraso, pelo que só este mês devem ser dados por terminados, possivelmente no fim do corrente mês.



Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta Despachos Centrais

A Companhia da Beira Alta acaba de estabelecer um Despacho Central na vila de Almeida, ligado por carreiras de camionetes, com a sua estação fronteiriça de Vilar Formoso.

A abertura do Despacho Central foi recebida com enorme satisfação, pois tão grande melhoramento representa enormes facilidades para o comércio e público em geral, que assim pode receber e expedir, directamente, as suas mercadorias.

Além do Despacho Central de Almeida, a Companhia da B. A. mantém mais os seguintes:

— Tábua, Côja, Vila Nova de Oliveirinha e Portela de Cerdeira, ligados com a estação de Santa Comba Dão.

— Oliveira do Hospital e Lagares da Beira, ligados com a estação de Oliveirinha.

— Ceia, ligado com a estação de Nelas.

— Mangualde-Vila e Castendo, ligados com a estação de Mangualde.

— Vila Nova de Tazem, com a estação de Contenças.

— Gouveia, com a estação do mesmo nome.

— Fornos d'Algodres, ligado com a estação do mesmo nome.

— Celorico da Beira, ligado com a estação do mesmo nome.

— Ponte do Abade e Trancoso, ligados com as estações de Celorico da Beira e Vila Franca das Naves.

— Guarda, ligado com a estação do mesmo nome.

Todos os Despachos Centrais fazem serviço directo interno e combinado de passageiros, bagagens, pequenos volumes ao abrigo da Tarifa, 8/108 e mercadorias em grande e pequena velocidade.

PARTE OFICIAL

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Atendendo ao que foi proposto pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro chefe da Divisão de Construção, Rodrigo Severiano do Vale Monteiro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com a Sociedade de Construções Metálicas, Limitada, para a execução da empreitada para a construção de um pósto de transformação e sala de compressores; demolição de um pequeno edifício onde actualmente se encontram instaladas a escola de maquinistas caixa privativa do pessoal e o pósto médico; modificação do interior do edifício dos escritórios centrais; construção do lavatório D e de um alpendre entre as fachadas leste do edifício dos escritórios centrais e oeste das novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 9 de Abril de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Decreto n.º 25:367

Com fundamento no disposto no artigo 2.º do decreto n.º 24:914, de 10 de Janeiro de 1935, e mediante proposta aprovada pelo Ministro das Finanças, nos termos do mesmo artigo;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º É aberto no Ministério das Finanças, a favor do das Obras Públicas e Comunicações, um crédito especial de 148.027\$, a inscrever no orçamento do segundo dos referidos Ministérios actualmente em vigor, pela seguinte forma:

CAPÍTULO 4.º

Artigo 62.º, alínea e) — Para pagamento do material de dragagem adquirido por conta das reparações alemãs 118.027\$00

CAPÍTULO 11.º

Artigo 122.º — Liquidação dos débitos dos Caminhos de Ferro do Estado, incluindo o pagamento da 9.ª anuidade das reparações alemãs 30.000\$00

CAPÍTULO 4.º

Art. 2.º No referido orçamento são eliminadas as quantias abaixo indicadas nas seguintes dotações:

Artigo 62.º, alínea c) — Aquisição de barcos, bate-lhões e material de dragagem. 118.027\$00

CAPÍTULO 11.º

Artigo 121.º — Remunerações certas ao pessoal fora do serviço. 30.000\$00

Este crédito foi registado na Direcção Geral de Contabilidade Pública e a minuta do presente decreto foi examinada e visada pelo Tribunal de Contas, como preceitua o § único do artigo 36.º do decreto n.º 18.381, de 24 de Maio de 1930.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 18 de Maio de 1935. — **ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA** — *António de Oliveira Salazar* — *Henrique Linhares de Lima* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *Abílio Augusto Valdez de Passos e Sousa* — *Anibal de Mesquita Guimarães* — *Duarte Pacheco* — *Armando Rodrigues Monteiro* — *Eusébio Tamagnini de Matos Encarnação* — *Sebastião Garcia Ramires* — *Rafael da Silva Neves Duque*.

Decreto-lei n.º 25:379

Considerando que o decreto n.º 21:802, de 19 de Setembro de 1932, extinguindo a Comissão Liquidatária dos Caminhos de Ferro os serviços e as atribuições a que àquela Comissão estavam affectos;

Considerando que o decreto-lei n.º 22:903, de 29 de Julho de 1933, esclarecendo que a esta Direcção Geral competia efectuar quaisquer liquidações e pagamentos emergentes da exploração das antigas linhas dos Caminhos de Ferro do Estado que tenham sido autorizados por despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, foi insuficientemente explícito;

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. Compete à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sob o despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, efectuar liquidações e pagamentos emergentes de obras de construção ou de reparação das antigas linhas dos Caminhos de Ferro do Estado, anteriores ao seu arrendamento à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; da exploração das mesmas; de indemnizações por falta de cumprimento dos respectivos, contratos de construção e reparação, assim como quaisquer liquidações e pagamentos relacionados com estes contractos.

§ único. O Ministro das Obras Públicas e Comunicações aprovará as liquidações e ordenará os pagamentos.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 20 de Maio de 1935. — **ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA** — *António de Oliveira Salazar* — *Henrique Linhares de Lima* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *Abílio Augusto Valdez de Passos e Sousa* — *Anibal de Mesquita Guimarães* — *Duarte Pacheco* — *Armando Rodrigues Monteiro* — *Eusébio Tamagnini de Matos Encarnação* — *Sebastião Garcia Ramires* — *Rafael da Silva Neves Duque*.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

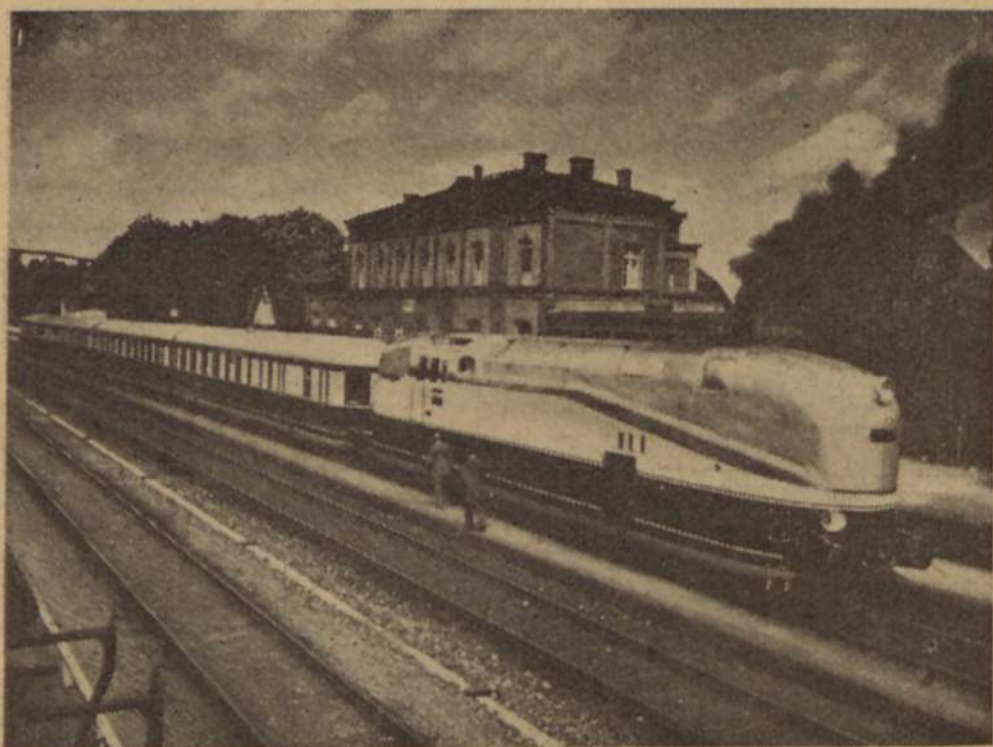
Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

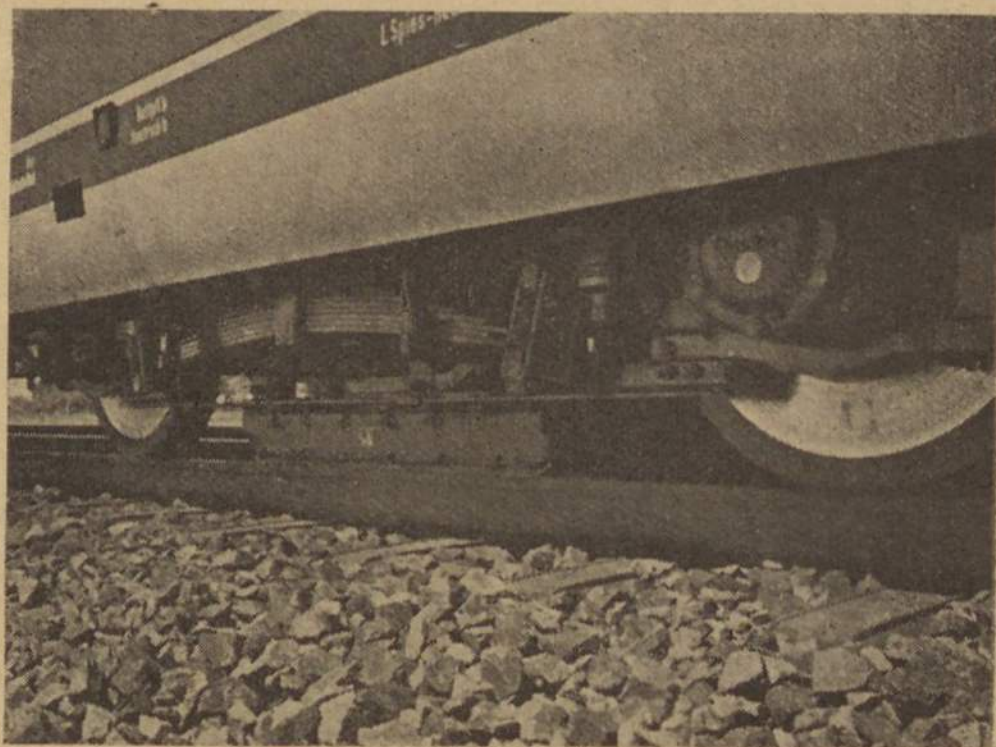
LINHAS ESTRANGEIRAS

ALEMANHA Dos ensaios feitos durante os últimos anos no novo e grande canal de ar do instituto de pesquisas em Goettingen, resultou, que uma perfeita carrosseria em forma das linhas das correntes de ar em veículos, que fazem menos do que 100 quilómetros por hora, não traz vantagens especiais. Por esta razão assentaram-se, já há vários anos, nas locomotivas para os combóios expressos, actualmente em uso e que nas linhas apropriadas só desenvolvem uma velocidade de mais ou menos 100 quilómetros por hora, somente dois contraventos de flandres ao lado da caldeira e estes ofereceram já uma suficiente diminuição da resistência do ar. Uma verdadeira forma de linhas das correntes de ar recebeu primeiramente o combóio eléctrico com motores construídos pelo engenheiro Krukenberg, que corre entre Berlim e Hamburgo com uma média de 125 quilómetros por hora.

Entretanto não descansaram os construtores das locomotivas a vapor e apresentaram por sua parte projectos de puras locomotivas a vapor, que possuem uma velocidade ainda maior. As fábricas de Berlim receberam então pelo Caminho de Ferro do Reich uma encomenda para três novas locomotivas, das quais a primeira agora foi entregue. A máquina tem um comprimento total de 26 metros e um peso de serviço de 127.000 quilos. A máquina na frente e por detrás está apoiada por um suporte móvel de dois eixos, no centro por três eixos motrizes com rodas motrizes de um diâmetro de 2,3^m. A impulsão é feita por uma máquina a vapor de 3 cilindros, que trabalha com uma pressão de 20 at. Ela produz uma capacidade de 2.800 cavalos, a qual permite puxar um combóio expresso de 250.000 quilos com uma velocidade horária máxima de 175 quilómetros.



A nova aerodinâmica que faz a velocidade de 175 quilómetros por hora



O novo travão «entre as rodas» electromagnético não sobre as rodas mas sim sobre as vias férreas

Os ensaios com modelos no canal de ar provaram que a coberta, minuciosamente experimentada e que só termina poucos centímetros por cima do bordo superior dos trilhos, com esta velocidade economiza redondamente 500 cavalos de capacidade ou ca. de 20 % em carvão. A carrosseria possui um grande número de tampas e portas, ficando assim todas as peças mais importantes da máquina a qualquer hora facilmente acessíveis. Também o tender para carvão e água ficou protegido em forma das linhas das correntes de ar e está ligado ao primeiro carro do combóio por intermédio de foles, diminuindo-se assim também aqui a resistência do ar. Em uma máquina parecida do Caminho de Ferro Central de Nova York encontra-se uma carrosseria, que só nas extremidades da máquina é puxada até, em baixo, ficando as rodas motrizes no dentro livres.

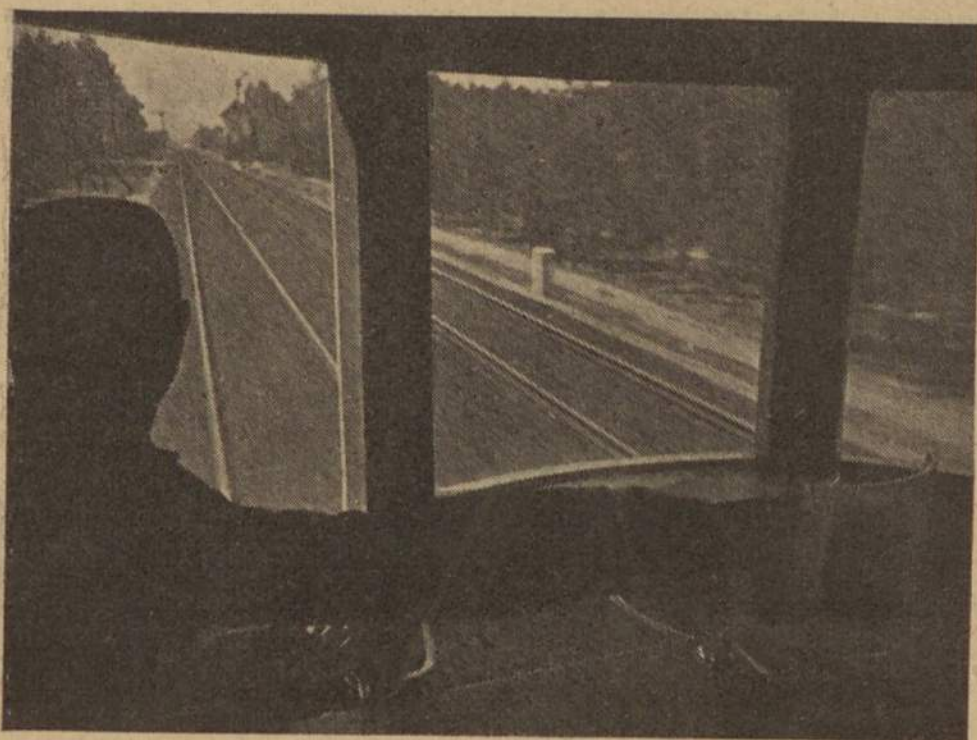
Devida às muito variadas experiências conseguiu-se um funcionamento dos freios da locomotiva de tal maneira, que ela na velocidade máxima de 175 quilómetros horários pode ser parada dentro das distâncias dos sinais preliminares, que nas respectivas linhas ficam em uma distância de 1.000 metros. Isto é uma extraordinária capacidade dos freios, até então em serviço ainda não conseguida e que consideravelmente contribue para a segurança do comboio.

Em comparação com as altas velocidades dos carros motrizes ficou a locomotiva a vapor como rápida força motriz nos últimos tempos mais nos fundos, porém sem razão. Isto foi principalmente já por isso um erro, que a sua capacidade de transportação geralmente é muito maior do que a dos carros motrizes, que sempre andam sosinhos, enquanto a locomotiva conduz um comboio inteiro com um carro-restaurante e outro de bagagem. Com a nova locomotiva a vapor documentou o Caminho de Ferro do Reich, que ela felizmente não está atacada pela psychose dos carros motrizes, que por exemplo tanto domina nos Estados Unidos da América. Injustamente fala-sefóra da Alemanha sempre só do mesmo sensacionalmente rápido carro motriz entre Hamburgo e Berlim,

do chamado *Hamburguez voador*. Dos comboios expressos, que fóra do mesmo ainda regularmente transitam nesta linha, quási não se fala. E apesar disso tem a Alemanha tais comboios expressos para grandes distâncias não só no serviço da linha de Berlim e bem também em várias outras linhas. E em tôdas elas consegue-se já ha bastante tempo altas velocidades médias. A nova locomotiva expressa sobrepujará agora até ainda o *Hamburguez voador* e assim o carro motriz mais veloz e isto não só em velocidade absoluta, porém também na capacidade de transportação.

Até então foi o *Cheltenham Flyer* inglez o mais rápido combóio a vapor no mundo.

Ele foi formado de uma locomotiva, um carro de



A confortável cabine do combóio que oferece a vantagem da melhor visão na paisagem

bagagem, um carro-restaurant e seis carros comuns para combóios expressos. O peso total conduzido, incluindo-se os viajantes e a bagagem, elevou-se para 265.000 quilos. Ele ofereceu lugar para 332 passageiros e alcançou em uma linha de redondamente 100 quilómetros uma velocidade média de 133 quilómetros por hora e uma velocidade máxima de 135 quilómetros horários. Os tempos regulares de horário podia-se até várias vezes com os respectivos ensaios ainda baixar por alguns minutos.

Agora, porém, passará a nova locomotiva alemã para a frente. A sua velocidade média em serviço, com um peso quási igual, fica em ca. de 20 quilómetros/hora mais elevada e a sua velocidade máxima até em 45 quilómetros/hora. E apesar disso transportará

o combóio, puxado por esta locomotiva, o mesmo número de passageiros que o *Cheltenham Flyer*.

— Acha-se em experiência nas linhas férreas do Estado, na Alemanha, a primeira das duas locomotivas encomendadas á fabrica *Borsig*, para o reboque de carruagens de alta velocidade.

Essa locomotiva, que tem perfil aerodinâmico, possui as seguintes características técnicas: Tipo: 4-6-4 — notação White. Diâmetro das rodas motoras; 2^m, 28. Comprimento total, inclusivé o *tender*: 26,00.

O seu peso com *tender*, em ordem de marcha é de 212 toneladas.

Peso aderente: 54,5 toneladas.

Relação do peso aderente para o peso total 0,26.

Pressão na caldeira: 284 libras por polegada quadrada (20 quilos por centímetro quadrado).

Superfície de aquecimento 256,3 metros quadrados.

Superfície de superaquecimento 151,5 metros quadrados.

Area da grelha: 4,7 metros quadrados.

Potência: 2.500 a 3.000 cavalos-vapor, podendo a locomotiva rebocar, no trecho em que deverá trafegar, carruagens de passageiros de 250 a 300 toneladas, a 173 quilómetros á hora.

Frenagem: com excepção do *truck* de guia, tôdas as rodas da locomotiva sofrem a pressão de duas sapatas de freio.

A alimentação da fornalha é automática, sendo o carvão conduzido do *tender* á boca da fornalha e esta aberta por dispositivos acionados a ar comprimido. Isso habilita a tripulação da locomotiva a observar com mais atenção a via e os sinais.

Sendo o perfil da locomotiva inteira aerodinâmico, a observação das peças do movimento é facilitada por aberturas laterais cobertas por chapas moveis.

BRASIL

O Brasil está organizando para outubro próximo um Congresso de Engenharia e Legislação Ferroviária, em comemoração do centenário da primeira lei fomentadora do estabelecimento de caminhos de ferro no Brasil, sancionada pelo Padre Diogo Feijó, como regente do Império em 31 de Outubro de 1935.

Conjuntamente com o referido Congresso realizar-se-ha uma Exposição de material ferroviário — trabalhos realizados — organização de serviços, de tudo que se relacione ou interessa nos caminhos de ferro.

Pôrto-VAMAR

Vinhos AUTÊNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

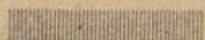
Estrada de Bemfica, 749—LISBOA-Norte

Enderêço telegráfico: VAMAR—Lisboa

Telefone: Bemfica 336

ECOS & COMENTÁRIOS

Por PLÍNIO BANHOS



VENDA DE JORNAIS NOS COMBÓIOS

TEMOS notado que dia para dia se vai descurando o serviço de vigilância para com os vendedores de jornais que nas gares de Lisboa se apresentam com uma indumentária indecente dando por vezes o aspecto de pedintes, com a barba crescida, camisola negra de sugidade, que deixa transparecer a sugidade no pescoço o que representa uma vergonha para os passageiros que viajam diariamente nas linhas portuguesas.

Mas, ainda há mais:

Num combóio de luxo aparece-nos um dêsses cavalheiros que ostenta no bonet o nome de um jornal diário a vender jornais e jogo da loteria, e, nas horas vagas apresenta-nos uma coleção de postais indecentes, postais que até nos parece ser proibida actualmente a sua circulação.

Mas, ainda há mais:

No actual combóio 202 vem uma carruagem de 3.ª classe com ligação para a primeira e um dos vendedores de jornais que diariamente nos parece fazer esse trajecto, aproveitando a ausência do revisor vem vender jogo e encomodar os passageiros que viajam em primeira classe aborrecendo-os constantemente.

Ora em tempos ouvimos falar que os vendedores de jornais iam usar um uniforme barato, mas decente, sendo certo que nessa altura apareceu dentro da gare do Rocio uma vendedora de jornais vestida de ganga usual nos operários portugueses, mas de uma aparência excelente que satisfaz os mais exigentes passageiros.

Necessário se torna pois que seja regulamentado o vestuário dos vendedores de periódicos.

POPULAÇÃO DE ARRAS

PELO decreto número 16.449, de 30 de Janeiro de 1929 o governo português acaba de conceder, nos termos do regulamento das Ordens Portuguesas e sob proposta do Ministério da Guerra, o grau de cavaleiro da Ordem Militar da Torre e Espada a Arras, cidade francesa onde jazem bastantes dos nossos mortos portugueses.

A concessão desta distinção é justificada pela muita consideração e simpatia da população daquela grande região pelas tropas portuguesas que durante a Grande Guerra exerceram ali a sua acção e pelo carinho que realmente aquela gente tem pelos nossos mortos que combateram na última guerra ao lado da França.

INDEPENDÊNCIA JORNALÍSTICA

TESTEMUNHO curiosíssimo do que é, em muitos casos, tal virtude da imprensa periódica, encontra-se no *Moniteur*, depois da saída de Napoleão da ilha de Elba; pois aí, de número para número, e de dia para dia, aparece graduada a marcha do imperador até Paris, com as cambiantes que a sua

aproximação foi produzindo no modo de ver no jornal. Eil-as:

« O antropofago safu do seu covil... »

« O ogre da Corsega acaba de desembarcar no golfo Juan... »

« O tigre chegou a Gap... »

« O monstro dormiu em Grenoble. »

« O tirano atravessou Lion... »

« O usurpador foi visto a 60 legoas da capital... »

« Bonaparte avança precipitadamente, mas nunca entrará em Paris... »

« Napoleão estará amanhã á vista das nossas trincheiras... »

« Sua majestade imperial fez hontem a sua entrada no palácio das Telharias no meio dos seus fieis súbditos. »

CAMINHO DE FERRO VENDIDO

EM Belgrado acaba de ser preso um cavalheiro que com grande facilidade conseguiu vender ali um caminho de ferro.

O caso passou-se em 1928.

O famigerado gatuno, freqüentando um meio grande de comércio conseguiu impingir a determinado «consortium» estrangeiro um caminho de ferro, propriedade do governo, por quatro milhões, passando-se depois para a América do Norte, onde fez grandes negociatas e pretendeu fazer outros no mesmo género da dos milhões. Não conseguiu porém estabelecer cartório em virtude dos Americanos, com tôlas as suas excentricidades estando de olho bem aberto para não serem comidos.

Ainda tentou negociar com alguns terrenos petrolíferos que não lhe pertenciam, mas, sendo apanhado foi preso e expulso dos Estados Unidos.

Claro que veio de novo para a sua terra, e, uma vez ali, ao saberem que se tratava do célebre vendedor do Caminho de Ferro de Belgrado prenderam-no e lá está para prestar contas à justiça dos seus feitos «heroicos».

OS HOMENS DA MODA

EM geral a origem das modas nasce de pequenos descuidos que os desenfreados pela elegância aproveitam para se salientarem como manequins nas montras vistosas dos estabelecimentos de luxo.

Uma vez o saudoso Marquês de Soveral, o diplomata ilustre que em Lisboa tinha foros de elegância, passava de tarde pela linda vila de Sintra, onde passava uma grande parte do seu tempo, distribuindo chapeladas para a direita e esquerda, a exemplo do que fazia em Lisboa o dr. Machado.

Todos o conheciam, e a elegância reflectida no simpático Marquês que ostentava um monoculo atrevido, deixava a perder de vista os rapazes que nele copiavam os últimos modelos.

Uma vez, apertando o calor, o Marquês de Soveral tirou o chapéu de côco cinzento claro e pousou-o em determinado banco de pedra colocando em cima da aba um par de luvas de pelica, clara de boa qualidade. Por simples distração colocou o chapéu na cabeça e, esquecendo-se das luvas andou o resto da tarde com elas colocadas na aba do côco até que, naturalmente, deu com o descuido.

Causou sensação em Sintra o chapéu de côco do Marquês com as luvas na aba, durante o grande percurso, e, não foi necessário mais nada; no dia seguinte todos os pinocas (não sei se naquele tempo se chamavam pinocas os homens elegantes) passavam em Sintra com as luvas subrepostas na aba do chapéu de côco.

Aproveitamos a ocasião também para dizer-mos aos nossos leitores donde vem a origem da dobra nas calças:

Eduardo VII, rei de Inglaterra, concorreu poucos dias antes de ter falecido ao Derby de Epsom.

Debaixo de um tempo tremendo onde a chuva não faltou

com grande abundância o Rei atravessou terminado campo lamacento e para não sujar as calças o que era natural, fez uma dobra nos extremos inferiores das mesmas e atravessou devagar, chegando ao seu destino sem sujar as calças.

Pois foi quanto bastou para que os alfaiates de Londres desatassem a fazer as calças com a mesma dobra e os elegantes modelos apareceram logo pelas ruas de Bond Street mostrando a nova enovação.

Quasi todas as modas têm um início disparatado.

COISAS DA POLÍTICA

HÁ casos que embora pareçam extraordinários e inacreditáveis podem muito bem ser autênticos, porque temos lido muita coisa no género da nota que vamos contar.

As fases políticas porque atravessam os homens, uns por inteligência e por serem videirinhos outros por inteligência e honestidade (o que há pouco) e outros ainda por estupidez, simplesmente para ocupar determinado cargo que lhe dá certo tom de elegância e de vaidade, atiram-nos com casos curiosos como o que vamos contar:

Dos velhos tempos e dos últimos anos de monarquia o velho Mourão foi nomeado para determinado cargo no Ultramar.

Veio a República e, como bom patriota aderiu imediatamente e nunca por interesse, (?) está bem de ver, a exemplo do que fizeram alguns fidalgos, engenheiros, advogados, médicos, etc., etc..

Depois veio a situação actual e logo o mestre Mourão achou por bem e por conveniência imediata aderir, o que fez sem qualquer escrupulo.

Ora, o bom do amigo continuou sempre ocupando o célebre lugar oficial e a sua independência em questões protocolares era absoluta. Parece mesmo que durante o seu alto cargo só escreveu dois officios às entidades superiores.

Mas o homensinho, vivendo nos confins da África faz recentemente um officio, e, ao chegar a final do mesmo não sabia com terminar. Lembrou-se de *Deus Guarde a V. Ex.^a, de Saúde e Fraternidade e A Bem da Nação*.

Não sabia qual devia finalizar o officio e, acabou, por concluir, depois de grande meditação que o officio tinha que finalizar assim: *Deus Guarde a V. Ex.^a com saúde e fraternidade a bem da Nação*.

E concluiu.

ISTO É O MÁXIMO

DIA a dia aumentam os aldrabões que de centenas atingiram os milhares. Pois os jornais de Madrid publicam, a proposito de uma vulgar charlotada numa praça de touros de Lisboa, umas curiosas noticias transmitidas por correspondentes (?) ou amigos que ainda conseguem trabalhar na imprensa de Lisboa.

Vejam o que diz *Informaciones*, de Madrid:

«LISBOA, 5. — Com uma enchente completa, realizou-se na praça do Campo Pequeno o beneficio do Corpo de Bombeiros, com touros de Andrade, que foram picados à espanhola.

Os *rejoneadores* Simão da Veiga e Teixeira estiveram *lucidissimos*. Marcial Lalanda, único espada, alcançou um dos maiores êxitos da sua vida toureira e, sem dúvida, o maior que toureiro algum obteve nessa praça. Bandarilhou os quatro touros com a sua conhecida facilidade fez com que o entusiasmo não cessasse nos *tercios de quites*, com variadissimo, vistoso e alegre reportório, em pé e de joelhos. Com a *muleta*, prodigalizou o toureiro ao natural em quatro assombrosas *faenas*, nas quais esteve sempre meido entre os cornos, adornando-se como só elle sabe fazer, não cessando as ovações nem um só momento; matando, esteve certeiro. E, ao finalizar a corrida, centenaes de entusiastas se lançaram à arena, tomando em ombros o jovem *maestro*, a quem depois duma volta pela praça, passearam pelas ruas, seguido de numeroso público, que não cessava de aplaudi-lo.

Agora, *Ahora*, também de Madrid:

«LISBOA, 5. — Com uma enchente completa, realizou-se na Praça do Campo Pequeno a corrida a beneficio do Corpo de Bombeiros, assistindo os ministros do Interior e do Comércio e o *alcalde*. Em primeiro lugar, actuaram os *rejoneadores* Simão da Veiga e Teixeira, que foram ovacionados repetidamente. Marcial Lalanda matou quatro touros e obteve um triunfo completo. Com capote e *muleta*, actuou soberbamente, sendo constantemente aclamado. Bandarilhou os quatro touros superiormente, com grande arte e estilo, e simulou muito bem a morte. O público aclamou-o e sacou-o em ombros. Os touros, que foram picados à espanhola, pertenciam à ganadaria de Andrade e deram bom jogo.

Isto é que se chama mentir descaradamente.

Quem serão os informadores tauromáquicos que conseguem ser o cumulo dos aldrabões?

VIAGENS E TRANSPORTES

Meleças até Torres Vedras

As estações e apeadeiros desde Lisboa-Rossio até Sintra vendem bilhetes directos simples para as estações e apeadeiros além de Cacem até Torres Vedras, ou inversamente, aos preços resultantes da ligação, em Cacem, da Tarifa n.º 3 (§ 1.º) com a Tarifa Geral ou com a Tarifa n.º 11 (§ 6.º).

Êstes bilhetes serão vendidos, apenas, para os combóios n.ºs 1307/1304/201 e n.ºs 202/1316/1314/1315, sujeitando-se os seus portadores a transbordo na estação de Cacem.

Aos passageiros que embarquem nos apeadeiros em que não haja venda de bilhetes as cobranças fazem-se em trânsito.

São applicáveis aos portadores destes bilhetes as disposições do 1.º e 2.º Aditamentos à Tarifa n.º 11

de G. V. no que respeita aos volumes portáteis a que os mesmos Aditamentos se referem.

Em tudo o mais ficam êstes bilhetes sujeitos às condições da Tarifa Especial Interna n.º 3 de G. V..

Serviço combinado com a Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (Linhas do Vale do Vouga)

Até aviso em contrário consideram-se em suspenso as restrições de serviço combinado entre esta Companhia e a Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (Linhas do Vale do Vouga) annunciadas no Aviso ao Público A, n.º 453 de 29 de Junho próximo passado.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

RECORDAÇÕES DA GUERRA-A Bandeira do 4

No dia 13 de Julho realizou-se no palácio de Belém uma cerimónia que em parte só foi sentida por aqueles que foram à guerra e dela tiraram o proveito de viver na sombra do esquecimento.

O Governo do Reich quiz devolver ao nosso país a bandeira do regimento de Infantaria 4 encontrada nos campos de batalha do Lyz, durante aquela medonha ofensiva alemã do 9 de Abril que encontrou pela frente os soldados de Portugal que guarneciam a frente do extenso sector que nos foi distribuído.

Há 19 anos que a bandeira do 4, foi levantada do chão, quando orvalhada, chorava os seus defensores que tão bem, e com tanta honra e galhardia a pretenderam salvar.

O Batalhão de Infantaria 4 pertencia à quinta brigada do C. E. P. que em 9 de Abril, guarnecia o sector de Ferme du Bois, comandado então pelo tenente-coronel Sande e Lemos.

Esse batalhão, que sempre se distinguira no "front", apoiava o sector, em companhias escolonadas: duas na frente e duas na rectaguarda. Estas últimas tomavam posições na rua "des Chavattes", onde estava instalado o posto de comando do 4.

A manhã começara com um violento bombardeamento da artilharia alemã. A metralha fizera estragos e produziu pesadas perdas nos efectivos das forças portuguesas. Durante horas, quasi todo o dia, as peças vomitaram fogo, e acabaram por arrasar a já quasi desmantelada povoação, que desde 27 de Março começou a ser destruída.

Quando, se verificou o avanço da infantaria alemã, da posição, em que se amontoavam os mortos, pouco restava. No dia seguinte, os soldados inimigos, ao entrarem em Ferme du Bois, encontraram nas ruínas do posto de comando a bandeira do batalhão.

A bandeira portuguesa estava rodeada por "caçanhos" que denodamente a defenderam.

Não foi portanto arrancada às mãos dos portugueses e assim, o barão von Hoyningen-Huene, ministro da Alemanha, acompanhado do comandante Wever, adido naval daquele país, veio por ordem da Alemanha ao Palácio de Belém fazer entrega da bandeira de Infantaria de Tavira, a cidade martirizada pelo terramoto de 1755.

Uma vez ali, a cerimónia rápida tem lugar perante o chefe do Estado que se encontrava acompanhado do sr. dr. Armindo Monteiro, ministro dos Negocios Estrangeiros; coronel Passos e Sousa, ministro da Guerra; general Amílcar Mota, chefe da casa militar; comandante Jaime Atias, secretário geral da Presidência; Luiz Barreto da Cruz, director do Protocolo; tenente-coronel Esmeraldo de Carvalhais e capitão Santana, do protocolo militar; e dr. Pinto Ferreira. Também ali se encontravam os srs. coronel Mário

Oom do Vale, comandante do regimento de infantaria 4, e capitão Vitorino Corvo e tenente Moura Deniz, oficiais daquela unidade, os quais vieram propositadamente de Tavira, para assistir á cerimonia.

O ministro e o adido naval da Alemanha foram introduzidos na sala pelo sr. Luiz Barreto da Cruz.

Após os cumprimentos, o barão von Hoyningen-pronunciou o seguinte discurso:

"Sr. Presidente: Por ordem do Governo do Reich, tenho a honra de depor nas mãos de v. ex.^a a bandeira do Regimento de Infantaria n.º 4 do Exército Português. Foi encontrada no dia 11 de Abril de 1918, depois da batalha de La Lys, entre soldados mortos. O ministro da Guerra considerava um dever de soldado e de fidalguia restituí-la ao país à qual pertenciam os bravos guerreiros que selaram com o seu sangue a sua fidelidade ao símbolo da sua Pátria!"

O Chefe do Estado, em resposta, disse:

"Sr. ministro: Sinto-me feliz ao receber das mãos de v. ex.^a a bandeira com que o Regimento de Infantaria n.º 4 partiu de Portugal para cumprir na Flandres o seu dever militar. Foi encontrada no campo de batalha, mas, por motivos ligados com a organização das nossas unidades na frente de combate, não teve a glória de tremular sobre êle.

Contudo, a lembrança que v. ex.^a evoca e que me comove transformou-a em símbolo sagrado: a seu lado tombaram para sempre, honrosamente, soldados portugueses; derramado em defesa da Pátria o sangue que sobre esta bandeira caiu, deu-lhe uma nobreza que ainda lhe faltava.

Compreendendo o valor moral que a sua posse podia ter para nós, quis o Governo do Reich, fidalgamente, que ela nos fôsse restituída. Essa decisão, sr. ministro, a todos os portugueses foi grata.

Em seguida, o barão de Huene, a quem previamente o comandante Wever dera a bandeira, entregou-a ao Chefe do Estado que por sua vez entregou-a ao sr. ministro da Guerra.

O sr. coronel Passos e Sousa, usando da palavra, disse que era com o maior prazer que recebia o estandarte, acto que tinha alto significado de cortesia internacional e que provava as boas relações existentes entre o nosso País e a Alemanha.

—Ao mesmo tempo—proseguiu—vejo nesta cerimónia uma indicação do prestígio que Portugal actualmente goza.

Depois do barão von Hoyningen-Huene e o adido naval da Alemanha se retirarem o sr. ministro da Guerra entregou a bandeira ao sr. coronel Mário Oom do Vale, que acompanhado dos srs. capitão Vitorino Corvo e tenente Moura Deniz a conduziu ao Museu Militar, onde ficou depositada.

AUTOMOTORAS

O VOADOR "YANKEE,"

A MAIS RÁPIDA AUTOMOTORA AMERICANA

A primeira viagem efectuada pela automotora, foi de Mechaniville até Boston, no mês de Fevereiro. É destinada a fazer um percurso de 1.176 quilómetros, numa velocidade comercial de 92 quilómetros por hora.

As suas características são as seguintes:

Comprimento total	60,724 m.
Número de lugares	140
Potência	600 HP
Pêso total em ordem de marcha	96,8 T.

Compõe-se de três carruagens articuladas entre si, sobre quatro "bogies". Nos dois "bogies" intermédios assentam as respectivas articulações.

Os compartimentos são distribuídos como se segue:

Primeira carruagem:—Posto de comando, sala das máquinas, bagagens, aquecimento, cantina e um compartimento com 28 lugares para passageiros.

Segunda carruagem:—Dois compartimentos para passageiros com 24 e 36 lugares, respectivamente.

Terceira carruagem:—Um compartimento com 32 lugares para passageiros e ainda um salão com 20 lugares especialmente destinado para a observação do panorama.

Estas carruagens que são inteiramente metálicas, têm um dispositivo, que automaticamente regula a temperatura conforme as condições exteriores. Nas mesmas foi cuidadosamente observado, o inexcelsível conforto aliado a uma decoração sóbria.



FESTAS NO BARREIRO

Segundo anunciam os jornais realizaram-se no Barreiro umas festas promovidas por um club desportivo, tendo sido distribuídos por essa organização e pela Câmara Municipal inumeros convites, extensivos até ao distribuidor desta revista.

Nesta redacção não foi recebido qualquer convite para que a velha "Gazeta dos Caminhos de Ferro" se fizesse representar, o que antigamente sempre se fazia.

Maneiras de ver... e, não se pode ser simpático para toda a gente, nem mesmo para o presidente da Câmara, que talvez ignore que a nossa revista existe.

VIOLENCIAS E ABUSOS DUMA AUTORIDADE

A QUESTÃO DAS FARINHAS NO BARREIRO

FOI RESOLVIDA PELO SR.
MINISTRO DAS FINANÇAS

Da presidência do Conselho recebemos a seguinte «nota officiosa»

No *Diário de Notícias* de 14 do corrente foi publicada a seguinte notícia:

«A questão das farinhas no Barreiro»

«BARREIRO, 13.—Vários Industriais de padaria deste concelho declararam que se recusavam, de hoje em diante, a pagar o imposto indirecto sobre as farinhas, alegando que o mesmo é ilegal. A Câmara Municipal, que há mais de 60 anos cobra essa taxa, resolveu esta tarde apreender toda a farinha descaminhada ao referido imposto. Em virtude dessa deliberação foram já apreendidas 56 sacas a diversos industriais, que, por tal facto, foram autuados nos termos regulamentares.

«Outros industriais, porém, não se tornaram solidários com os seus colegas e continuam a pagar o imposto, dando-se até a circunstancia de terem aumentado consideravelmente as suas encomendas de farinha. O administrador deste concelho, sr. tenente Bento da Silva Fernandes, tomou as providências necessárias, para que o pão não falte em todo o concelho».

Não se conhece ainda na presidência do Conselho, o que há de exacto na parte referente à apreensão de sacas de farinha e consequentes providências da autoridade administrativa. Sabe-se, porém, por queixa dos interessados, o seguinte:

a) A Câmara Municipal do Barreiro cobra um imposto de consumo sobre as farinhas, imposto que é ilegal; b) Os contribuintes não levaram em devido tempo recurso da deliberação municipal, pelo que estão hoje impedidos de a fazer anular contenciosamente; c) Este facto não é suficiente para legitimar à face do direito uma deliberação camarária nem tornar legal um imposto que o não é; d) Levado o caso ao conhecimento do ministro das Finanças e reconhecido não poder ser exigido imposto de consumo sobre as farinhas, aconselhou-se aos interessados a recusa ao pagamento do imposto, como única forma de nos tribunais competentes se defenderem não contra a deliberação camarária mas contra a aplicação individual do referido imposto de consumo; e) As sentenças que seriam proferidas deveriam naturalmente, levar a Câmara a reconsiderar e a extinguir o imposto ilegal; f) Como não há nem para o Estado nem para as câmaras regimes arbitrários de força mas, sim, regimes de pura legalidade, o Governo vê-se obrigado;

1.º A fazer restituir o imposto cobrado depois de declaração da sua ilegalidade pelo Ministério das Finanças; 2.º A fazer cessar o imposto ilegalmente lançado pela Câmara do Barreiro».



ANTONIO GUEDES

De hoje em diante dá-nos o prazer da sua colaboração o nosso presado amigo o sr. Antonio Guedes, funcionário da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, escritor de mérito e jornalista de grande merecimento.

A REPRESENTAÇÃO GRÁFICA DOS TRANSPORTES

O transporte de mercadorias ou pessoas, pode realizar-se, por terra, por água e ainda pelo ar. Cada transporte tem diferentes características, tais como, capacidade, frequência, elasticidade, rapidez e segurança, às quais vamos dar representação geométrica.

Os transportes classificam-se por:

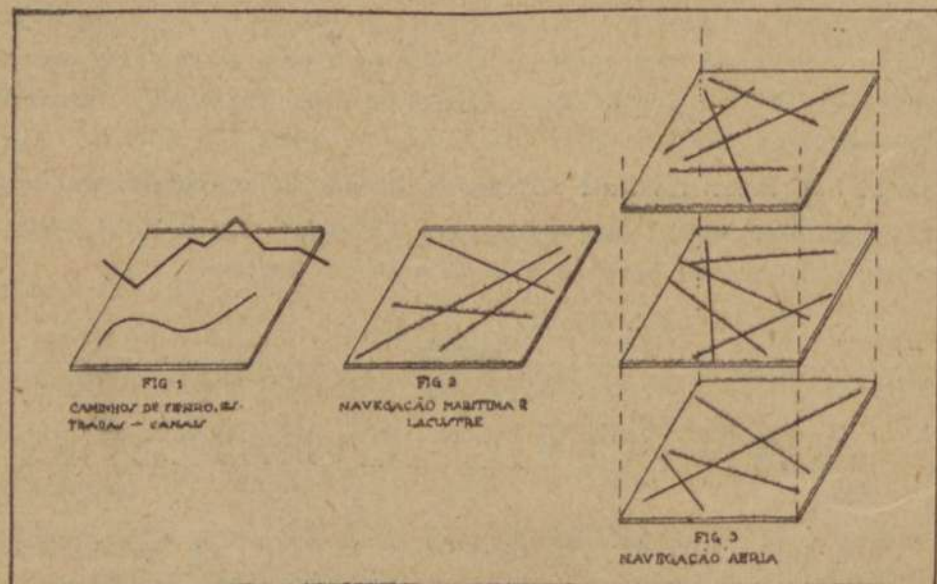
Via artificial — Numa direcção	{	Plana — Por canais
		Não plana — Caminhos de ferro e estradas
Via natural —	{	Num plano — Navegação marítima e lacustre
		Em vários planos { Navegação aérea { Mais pesados Menos pesados

O meio de transporte que aproveita uma via natural, terá desde logo, economia nas despesas de estabelecimento. Estão nesta categoria as navegações, marítima e aérea, não se considerando a via fluvial, por esta necessitar de grandes obras de dragagens, molhes e ainda de comportas, quando haja quedas de água naturais ou artificiais, para aproveitamento hidroeléctrico.

As vias artificiais nem sempre constituem uma linha recta, as quais serão planas ou inclinadas segundo se adaptem ou não a um plano de nível.

O caminho de ferro e a estrada, têm mudanças de trainel, pelo que poderemos representa-las (fig. 1) por uma linha quebrada, não adaptável ao plano. Pelo contrário, os canais são linhas sinuosas, mas sempre sobre um plano de nível.

A estrada e o canal, por sua índole particular,

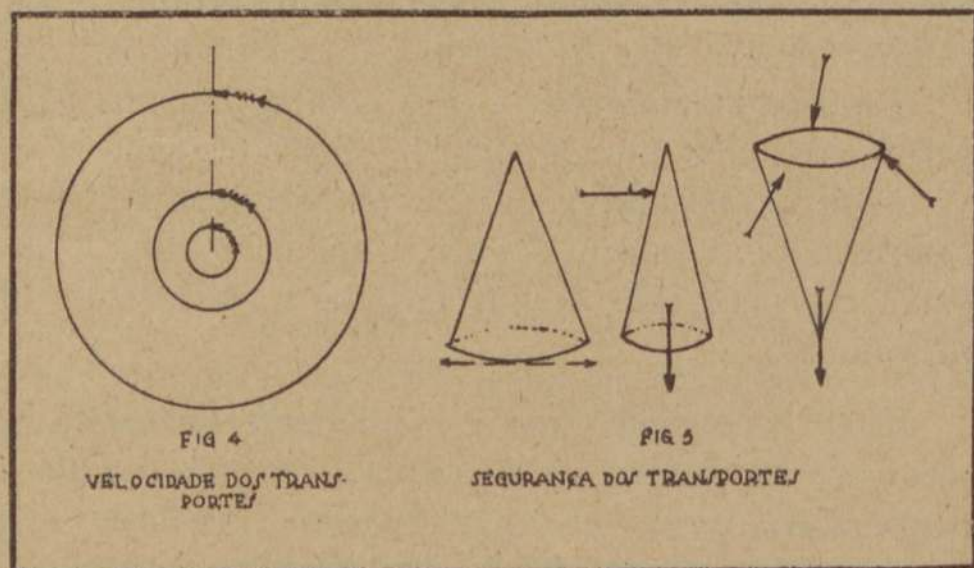


Tanto o mar, como os lagos constituem superfícies planas, em que a navegação, se realiza sobre linhas, em infinitas direcções, donde se conclue que os transportes por via marítima ou lacustre se podem representar, por um plano de nível, sulcado de linhas em vários sentidos, (fig. 2).

Considerando agora, os transportes aéreos, observamos, que estes efectuem-se em linhas de infinitas direcções, sobre planos inumeros, isto é, que cada plano pode ser sulcado por linhas em múltiplos sentidos.

Representemos uma série de planos paralelos ou oblíquos (fig. 3) sobre os quais se traçam diversas linhas.

Como a sobreposição de planos origina um sólido de três dimensões, obteremos o cubo.



Pelo que deixamos exposto, fácil é verificar, que se representa por uma linha, o caminho de ferro, a estrada e os canais; por um plano os transportes marítimos e lacustres e por um poliedro a navegação aérea. Não oferece dúvida, que o ambiente onde actuam todos estes transportes, aumenta em campo de acção desde a linha ao volume e portanto o ar, como meio de transporte é o que oferece maior amplitude para a circulação, tendo ainda a vantagem de ser uma via natural.

A velocidade pode representar-se por três circunferências concêntricas (fig. 4) que giram com um raio comum, ou seja, que no mesmo tempo as flechas fazem caminhos distintos, correspondendo a de maior raio, ao aeroplano; a de menor, ao barco e a média ao comboio e ao automóvel.

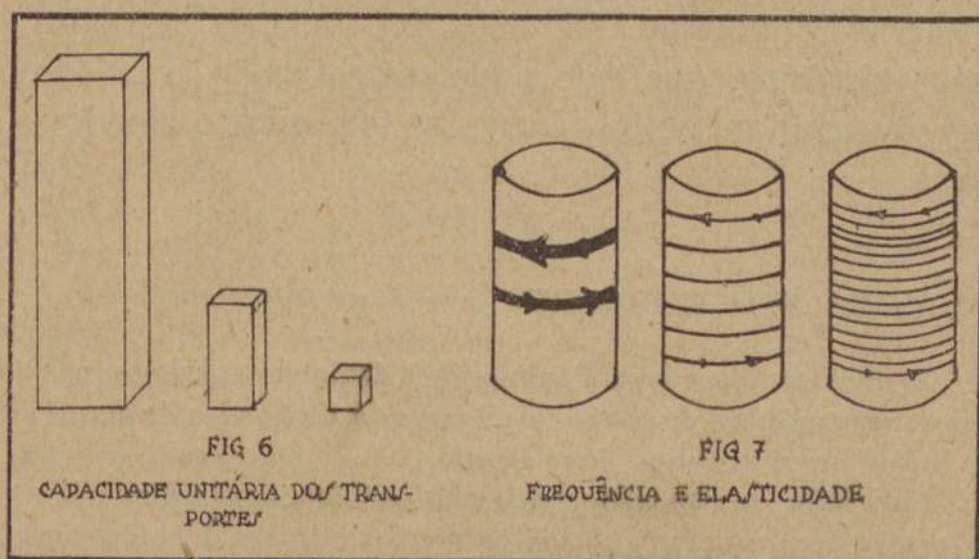
A segurança do transporte será representada por cones (fig. 5).

O primeiro da esquerda representa as vias terrestres, pelo que tem uma base sólida de apoio

admitem dois sentidos de direcção, em toda a sua extensão, ao passo que o caminho de ferro, necessita uma via para cada sentido, salvo quando tenha desvios.

onde a acção da gravidade tem uma influência mínima, comprometendo apenas a sua segurança, a rotura do caminho, que é indicada por uma linha, na sua base, marcando direcções opostas. O cone central equivale à segurança da via aquática, de base sustentadora menos ampla, porque a gravidade indicada pela flecha vertical, tem influência nela, por ser a resultante dos naufrágios, — cuja segurança também está influenciada pelas ondas, que tendem a derrubar o veículo de transporte e se indica por uma flecha que empurra o costado. Quando se tenha de representar a navegação lacustre, onde a acção das ondas, é mínima, dispensa-se a flecha.

A segurança da via aérea, está representada



por um cone invertido, isto é, de equilíbrio, instável, porque êste se perderá no momento em que cessar outras forças e cuja resultante seria a gravidade, indicada por uma flecha mais grossa.

Aumenta-se por conseguinte, a segurança dos transportes terrestres, reforçando os caminhos; nos aquáticos, melhorando a flutuação e aumentando o deslocamento, finalmente, nos aérios, com a auto descensão, como os para quedas e auto giros. Êste caso, bem entendido, para os mais pesados que o ar, visto que nos menos pesados — dirigíveis — a influência da gravidade é menor, mas sucede o contrário com agentes exteriores.

Referindo-nos à capacidade de transporte, vamos representa-la por três prismas, (fig. 6) corres-

pondendo o maior ao barco, pelo número de passageiros ou de toneladas de mercadorias que pode transportar. O do centro, ao combóio e o mais pequeno ao automóvel e aos veículos aérios.

Se em cilindros (fig. 7) sulcarmos por linhas normais as suas geratrizes, teremos a representação gráfica da frequência ou elasticidade dos transportes.

O primeiro cilindro está envolvido uma vês em cada sentido, portanto com pouca frequência, devida à escassa velocidade do transporte aquático.

O cilindro central, equivalente a uma frequência média, é do caminho de ferro e do dirigível e o cilindro da direita a alta frequência do aeroplano e do automóvel. Desta maneira os dois primeiros, têm mais capacidade unitária, mas menos elasticidade e o último por consequência tem menos capacidade e mais frequência. Verifica-se pois que o automóvel e o aeroplano destinam-se ao transporte individual ou seja a independência do transporte pessoal.

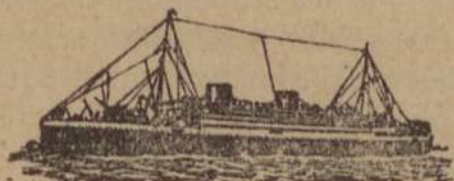
Nos outros meios de transporte, abstraindo a velocidade, a capacidade, frequência e segurança, terá de considerar-se o custo de tracção as instalações fixas e a curiosidade.

Insere-se a seguir um quadro das últimas características dos três meios de transporte: ar, terra e água.

Veículo	Nação	Peso Ton.	Potência HP	Velocidade Kilm.	Passageiros
Avião <i>Maximo Gorki</i>	Rússia	41	7.000	260	100
Automotora <i>Céfiro</i>	Est. Unidos	90	600	192	120
Vapor <i>Normandie</i>	França	79.000	160.000	58	1.200

Os números do presente quadro indicam-nos as diferentes características, bastante diferentes dos transportes, fazendo-nos compreender, comercialmente considerados, o fim bem distinto que deve cumprir a cada um dêles.

DECOUVILLE.



Mala Real Ingleza

(Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América 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 paquetes da classe «A» **James Rawes & Co.** Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» **E. Pinto Basto & Ca. Lda.** Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: **Tait & Co.** Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

BIBLIOGRAFIA

SUBSIDIOS PARA A HISTORIA DE TIMOR,
pelo Capitão A. Faria de Moraes.

Nunca é demais que os portugueses se ocupem de assuntos que se prendam com as colónias, quer pelo que respeita à sua administração, quer no que se refere à sua historia.

É pelo estudo da nossa actuação e exploração coloniais que nós marcâmos, com mais evidência, perante o mundo, os direitos que nos assistem, direitos sagrados, imprescritiveis, que ninguém, de boa fé e de são critério, ousará contestar.

Causa de facto assombro como um povo de tão minguados recursos conseguiu conquistar, povoar e colonisar regiões tão vastas e tão distantes da mãe pátria, e espalhadas pelos quatro cantos do mundo.

Se por tôdas as formas ao nosso alcance não patientarmos ao mundo esta verdade, a uossa verdade de povo colonizador, mesmo antes que os outros, seguindo-nos os passos, se abalassem a empreendimentos semelhantes, o mundo pode esquecer-se de que fomos nós os pioneiros das descobertas das terras longínquas, e de que temos direitos históricos sobre todos os territórios que hoje mantemos em nosso poder.

Livros, portanto, como *Subsídios para a história de Timor*, são sempre bem recebidos, não só pelos peritos nesta matéria; que são todos aquêles que se interessam por assuntos de história e de colonização, como por todos os verdadeiros patriotas e curiosos de novos conhecimentos.

É um livro útil.

O seu autor investigou nos arquivos da India portuguesa o que se prendia com a ocupação da Ilha de Timor pelos portugueses, e com a actividade aí desenvolvida e em todo o Oriente pela Ordem dos dominicanos.

Faz assim o estudo dos habitantes das Ilhas de Solôr e Timôr e do estabelecimento dos portugueses nas mesmas Ilhas.

Passa em seguida a descrever-nos a acção dos seus primeiros governadores, e neste desenvolvido estudo chega até meados do século XVIII.

Em páginas, onde perpassa um intenso amor pátrio, prantea-nos tôda uma época distante da nossa vida colonial, cheio de cobiças, de lutas, de grandes e de sofrimentos de tôda a ordem.

Difícil ioi, por vezes, mantermos ali, tão longe, a nossa soberania e conservá-la, intacta e indestrutível, através dos tempos.

As comunicações com Timor eram difíceis, e poucos os recursos de que então dispunhamos para ali

fazermos sentir e impôr os nossos direitos de nação civilisadora.

E apesar disso, não houve obstáculo que não ultrapassassemos, revolta que não fôsse sufocada, mau governo que não fôsse resgatado por outro melhor.

Fica o volume por alturas do governo de Pedro Barreto da Gama e Castro que chegou a Timor em 25 de março de 1731, o que quer dizer não ser a história completa da mencionada colónia.

Certamente o sr. Capitão Faria de Moraes, que a estes assuntos dedica tanto cuidado e saber, em obra subsequente finalizará este estudo, que por tantos motivos é digno de ser apreciado, e ainda porque pouco se tem escrito sobre a historia da ocupação de Timor.

A documentação que é apresentada e sobre a qual é escrito o volume, faz dele um trabalho de muito valor histórico, que bem pode ser colocado ao pé do que de melhor, nêste género, se tem escrito em Portugal.

NA HORA DOS COBARDES, por José Prego.

No número da nossa *Revista* de 1 de Junho corrente inserimos uma crónica do livro *Na Hora dos Cobardes* da autoria do nosso querido amigo José Prego.

Por falta de revisão a referida crónica insere uma série de gralhas que estamos certos os nossos leitores desculparão.

Mas, há uma muito importante que não podemos deixar de rectificar.

Na 2.^a coluna da página 228, último período onde se lê *serenidade sem a autoridade*, deve lêr-se: serenidade, e a autoridade, etc..

Desta, muito importante gralha para nós, e para José Prego, muitas desculpas.



O QUE TODOS DEVEM SABER

Inválidos da Guerra

O «Diário do Governo» inseriu um decreto que introduz alterações no decreto n.º 21.900, que manda proceder a um inquérito às condições económicas e de saúde de todos os inválidos de guerra e regula a sua futura situação.

Pelo diploma agora publicado, a opinião da junta especial, acerca de cada inválido que lhe fôr presente, deve formular-se sobre os quesitos indicados no primeiro decreto e sobre a incapacidade do serviço activo e de todo o serviço.

Os oficiais e praças de pré que forem considerados incapazes do serviço activo e de todo o serviço, o que só poderá ter lugar quando a referida junta entender que as doenças ou lesões que determinarem tais decisões nenhuma relação tem com o serviço de campanha ou com o serviço como tal considerado, perdem a qualidade de inválidos de guerra, ficando, por isso, apenas ao abrigo da legislação geral.

Estas alterações consideram-se em vigor, a partir de 16 de Dezembro de 1932, data em que foi publicado o decreto alterado.

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Julho de 1895

Serviço de banhos na linha do Sul

A partir de hontem a direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste estabeleceu bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, validos por 60 dias, entre as seguintes estações:

Lisboa, Barreiro ou Setubal para Messines, Albufeira e Faro; — Montemor, Alcaçovas, Vienna, Alvito, Cuba, Beja, Carregueiro, Ourique, Garvão, Amoreiras, Évora, Estremoz, Serpa e Pias, para Lisboa, Barreiro, Setubal, Messines, Albufeira e Faro; — Messines, Albufeira, Loulé e Faro, para Lisboa, Barreiro e Setubal.

Haverá bilhetes para uma pessoa e para mais de tres, começando a venda em 15 de corrente para terminar em 15 de outubro. Os bilhetes vendidos depois de 10 de setembro são validos para regresso até 20 de novembro.

O praso de validade pôde ser prorogado por um numero de dias que não exceda a trinta, mediante um pagamento suplementar de 20 % da respectiva importancia. A prorrogação deve ser solicitada na estação de onde teem de ser utilizados no regresso até o dia em que findar o praso de validade.

Os bilhetes de familias são vendidos a duas ou mais pessoas que viajem conjuntamente e na mesma classe.

Os passageiros podem, á ida ou á volta, parar em qualquer estação intermedia, comprando para esse fim senhas, cujo preço é de 500 réis.

São transportadas gratuitamente as crianças menores de tres annos, desde que sejam conduzidas ao collo das pessoas que as acompanhem; as de tres a sete annos não fazem parte do grupo por lhes aproveitar os meios bilhetes da tarifa geral.

Cada passageiro pôde transportar 30 kilogrammas de bagagem.

Novo caminho de ferro em Africa

Noticiámos já que o sr. ministro da marinha projectava o estabelecimento de uma nova linha ferrea em Angola, com o fim de accentuar o nosso dominio no sul da provincia. Esse projecto foi apresentado ao conselho superior do Ultramar e depois enviado á direcção geral do ministerio, afim de que ella mande proceder a um reconhecimento das linhas ferreas da Benguella ao Bihé, de Mossamedes ao planalto e da bahia dos Elephantes por Quillengues, tendo estes dois ultimos traçados por objectivo o Cubango em Maculunque. Estes estudos teem por fim determinar qual dos traçados serve necessida-

des mais urgentes, devendo-se attender n'elles ás difficuldades de construcção e ás condições das regiões sob o ponto de vista de exploração e de colonização.

O caminho de ferro de Mossamedes ao planalto foi já estudado em tempo, o de Benguella ao Bihé constitue justa aspiração de todo o commercio local, o traçado desde a bahia dos Elephantes é que é novo e devido á iniciativa do sr. Ferreira d'Almeida.

Por este projecto a linha deverá sair da bahia pelo Equimina e pelo sul do Dombe Grande em exploração agricola, subir a Quillengues e lançar-se no planalto entre Huila e Caconda para aproveitar uma região muito cortada de rios e portanto em excellentes condições, e para entrar por fim em Cassinga, região aurifera, no vale do Cubango.

Applaudimos esta idéa de se proceder aos indispensaveis estudos, para que fique bem claramente expresso a que região convem primeiro attender.

A construcção da nova linha será feita directamente por conta do governo, devendo a primeira brigada encarregada dos reconhecimentos partir de Lisboa no dia 6 d'agosto.

O caminho de ferro de Pretoria a Lourenço Marques

Por telegramas de Londres sabe-se que se realizou em 8 do corrente a abertura official do caminho de ferro de Pretoria a Lourenço Marques, em presença dos governadores de Lourenço Marques, Cabo, Natal, e da Bechualanda.

Tem, pois, a florescente republica do Transvaal um porto maritimo independente e ao abrigo da influencia ingleza, estando por consequencia satisfeita a sua aspiração, para o que Portugal muito contribuiu com o seu trabalho e boa vontade.

A secção do caminho de ferro que foi inaugurada liga com o nosso caminho de ferro de Lourenço Marques á fronteira do Transvaal. Desde 1869 que se manifestára o pensamento de ligar a capital do districto portuguez com a republica sul-africana, o que só agora se affectuou.

Nos estudos para o estabelecimento de toda a linha tomou Portugal parte activa, tendo em 1893 o governo do Transvaal encarregado o engenheiro portuguez e nosso distincto amigo sr. Joaquim José Machado, de estudar o prolongamento da nossa linha até Pretoria. O sr. Machado é muito estimado no Transvaal, tendo o governo da republica dado a uma das estações da linha o nome d'este engenheiro.

D'aqui enviamos á republica do Transvaal as nossas felicitações, abrangendo tambem Lourenço Marques que entrou agora n'um periodo que deve ser de brilhante prosperidade, se olharmos com cuidado para esta nossa importante colonia.

Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta

Carruagem directa entre Madrid e Figueira da Foz

Para tornar o mais cómoda possível a viagem entre Madrid e Figueira da Foz e vice-versa, a Companhia da Beira Alta, de acôrdo com as Companhias Espanholas, estabeleceu a circulação de uma carruagem de 1.^a e 2.^a Classe, directa nos seguintes dias:

De Madrid para Figueira da Foz — 15, 21 e 28 de Julho; 1, 2, 3, 11, 18, 25 e 31 de Agosto e 1, 2, 8, 15, 22 e 29 de Setembro.

De Figueira da Foz para Madrid — 16, 22 e 29 de Julho; 2, 3, 4, 12, 19 e 26 de Agosto e 1, 2, 3, 9, 16, 23 e 30 de Setembro.

A carruagem directa sai de Madrid pelo combóio que parte às 8 horas, para chegar á Figueira da Foz à 1,10. No regresso parte de Figueira à 1,55 para chegar a Madrid às 23,00.

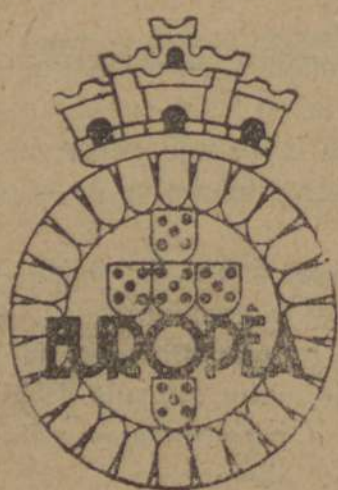
Grupo Tauromáquico Sector 1

Reuniu-se de novo o Sector 1, para eleger os novos corpos gerentes que ficou assim constituido:

Mesa da Assembleia Geral: — Presidente dr. Jaime Correia Saraiva Lima; vice-presidente, dr. João Correia-Ribeiro; secretários Pedro Saldanha da Gama Nunes e Alberto Emílio Meireles.

Direcção: — Presidente, dr. Alvaro Bossa da Veiga; vice-presidente, Américo Marinho; secretários, Henrique Bernardo Loureiro e António Lopes Navarro; tesoureiro, António Ribeiro Franco; vogais, Manuel Gonçalves da Silva e Luiz Cesar de Lemos.

Conselho Fiscal — Luiz Cipriano de Araujo, Joaquim José da Luz Preto e Ernesto Costa.



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

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

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES
 P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO
 139, RUA DOS BACALHOEIRO
 LISBOA

ARMAZEM
 DOCA DE ALCANTARA

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de S. rração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
 DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

L I S B O A

Sêde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TQCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

Lineas Aereas Postales Españolas

Calle Antonio Maura 2 — MADRID

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 %

Todo o turista não deve viajar sem possuir o «Manual do Viajante em Portugal»
 A' venda em tôdas as livrarias do País e na Rua da Horta Sêca, 7-1.º — Preço 25\$00

Sociedade Anónima
BROWN, BOVERI & C.^{IE}

BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

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

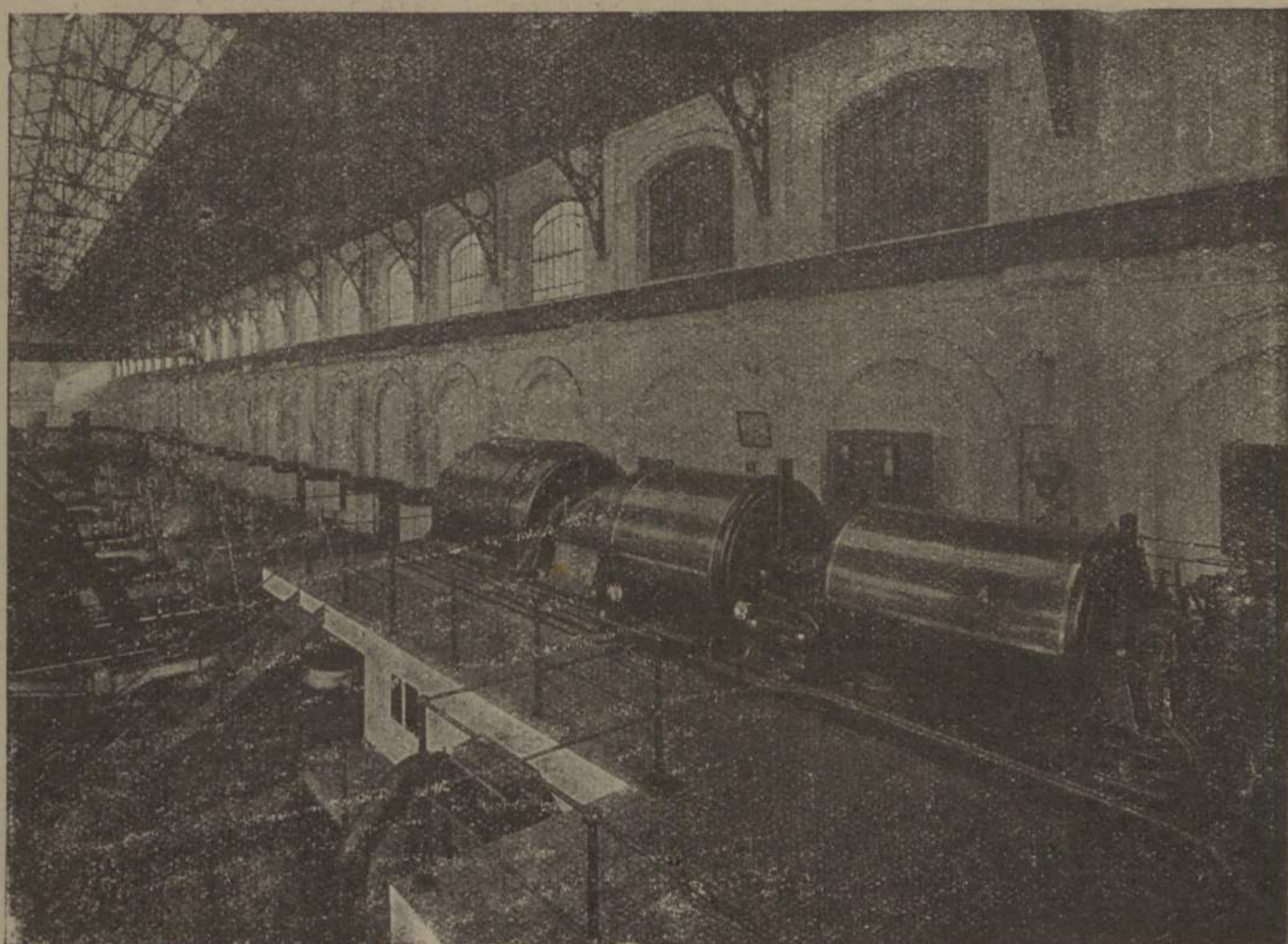
Representante geral:

EDOUARD
DALPHIN

ENGENHEIRO-
DELEGADO

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

p o r t o

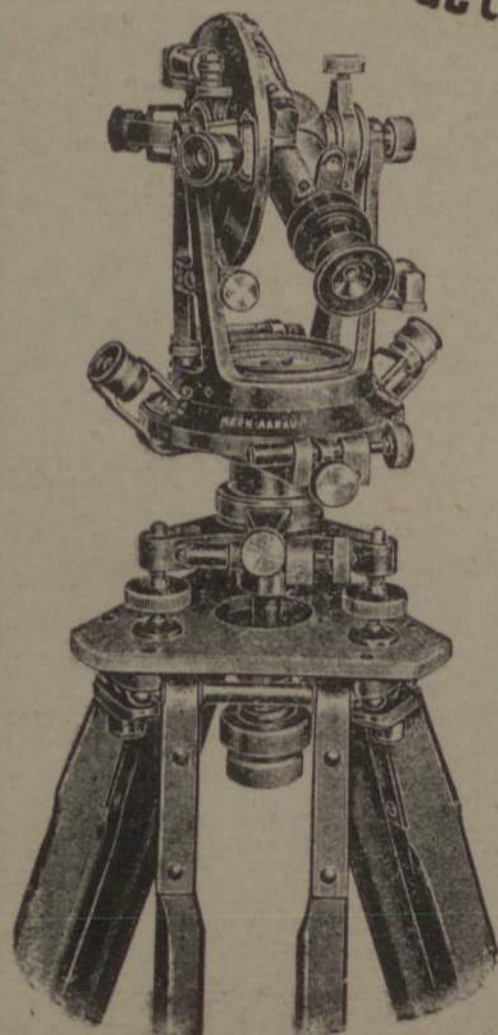


O turbo grupo a vapor de 5.000 kilowatts da Central de Massarelos
da Companhia Carris de Ferro do Porto



Kern
AARAV
SUISSE

Boîtes de compas de précision



INSTRUMENTOS
DE PRECISÃO

Kern
AARAV

TAQUEÓMETROS

ALIDADES

TEODOLITOS

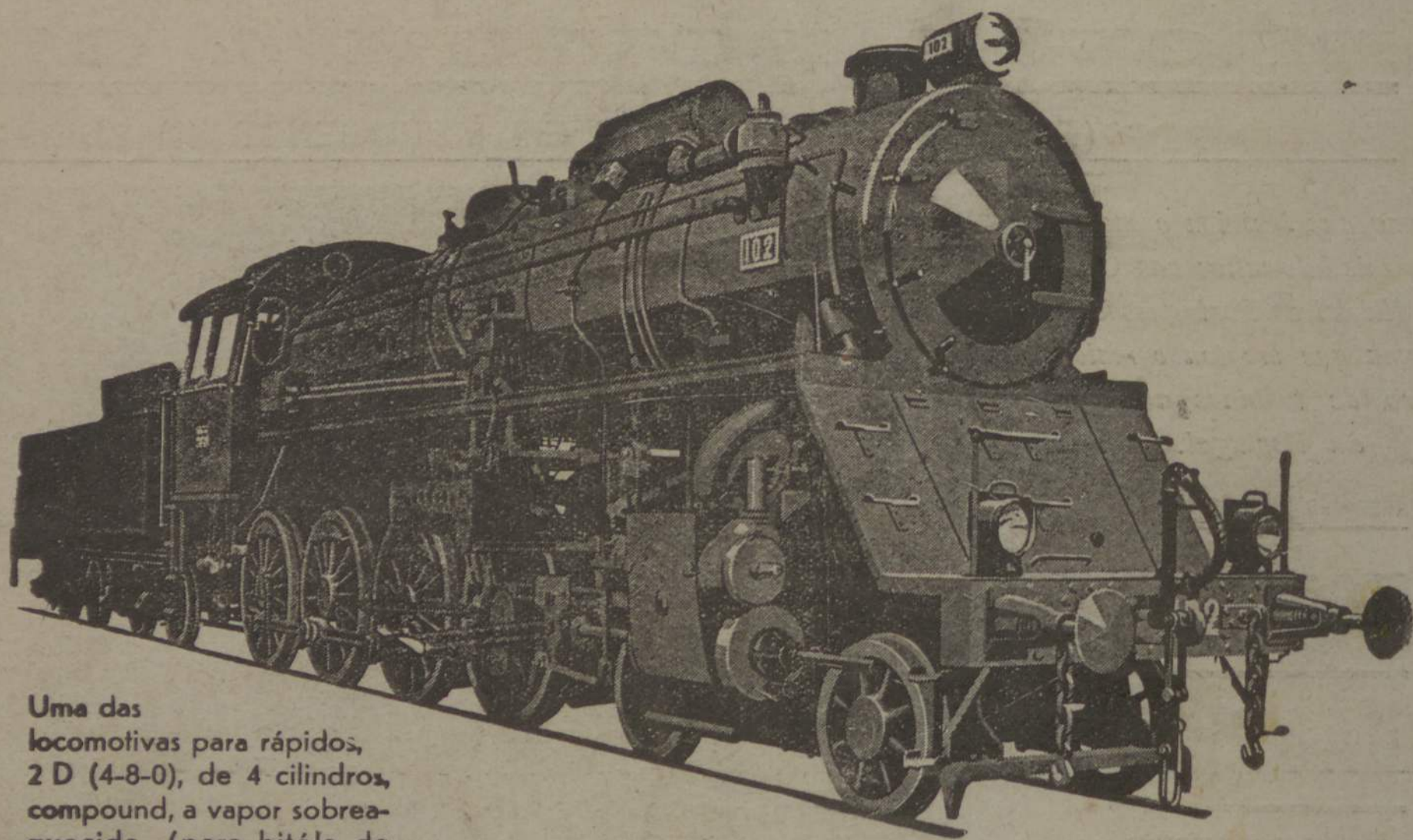
BINÓCULOS

Vendas a retalho
em todas as casas
da especialidade

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

MAYBACH

UNICO AGENTE
CARLOS CUDELL GOETZ,
PR. DA ALEGRIA, 85
L I S B O A
TELEFONE: 25851
TELEGRAMAS: CARDELETZ



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