

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— 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 Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: **EUGENIO DEL RINCON**, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º — Madrid
Delegado no Pôrto: **ALBERTO MOUTINHO**, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Loulé, Ribeiro do Cadoiço. — «Expressos populares» e «comodidade em demasia», por CARLOS D'ORNELLAS. — Os Caminhos de Ferro da Nor- te de Portugal em 1938, pelo Eng.º J. FERNAN- DO DE SOUZA. — Eeos & Comentários, por SA- BEL. — Passeio Fluvial à Barra. — William Pope. — Linhas Estrangeiras. — Em Defesa do Património Ferroviário Português, entrevista com o ilustre general JOSÉ FRANCISCO DE BARROS. — Carlos de Vasconcelos e Sá. — O 1.º Congresso Nacional de Transportes e o proble- ma dos Transportes Terrestres. — Melhoramen- tos Ferroviários. — Efemérides. — Parte Oficial. — Vida Ferroviária. — A Covilhã, por JORGE RAMOS. — Livros Novos. — Crónica da Guerra de Espanha, por FIDALGO DOS SANTOS. — Há quarenta anos. — Espectáculos. — Publicidade

1 9 3 9

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIROCARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
 General RAÚL ESTEVES
 Coronel CARLOS ROMA MACHADO
 Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
 Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
 Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
 Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
 Engenheiro PALMA DE VILHENA
 Capitão de Eng.ª JAIME GALO
 Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
 Capitão HUMBERTO CRUZ
 Engenheiro AVELAR RUAS
 ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES
 Espanha — EUGENIO DEL RINCON
 Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

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

«Expressos populares»
 e «comodidade em demasia»

O diário *O Século* no seu número de 25 do mês findo, insere uma espécie de protesto por o «expresso popular» que se dirige pela linha Norte não ter uma paragem de 5 minutos no Entroncamento que permita aos passageiros tomar «um pequeno almôço ou beber sequer um copo de água». E acrescenta ainda o importante diário: «Ante-ontem, os passageiros do «expresso» para a Figueira da Foz, alguns dos quais ainda não tinham tomado o pequeno almôço, desceram naquela estação mas o combóio pôs-se imediatamente em marcha, obrigando-os a correr para o apanhar, o que alguns conseguiram com não pouco risco. Porque não ordena a C. P. que êsses «expressos» façam ali uma paragem apenas de cinco minutos, permitindo aos passageiros beber apenas um copo de água?»

Estamos em desacordo com o pedido feito à C. P. e confessamos também, não ser verdadeira a informação que levaram a *O Século* de que após a paragem no Entroncamento o combóio «pôs-se imediatamente em marcha», obrigando os passageiros a correr para o apanharem.

Também fômos à Figueira da Foz.

O combóio partiu às 8,20 da manhã e levantámo-nos cedo tomando o nosso café e comendo as torradas da praxe. Chegámos ao Entroncamento e notámos a paragem de 2 a 3 minutos. A máquina deu o sinal de partida, após o que ainda se demorou alguns segundos e muitos passageiros, ainda foram ao bufete beber águas e vinho.

Também calhou o sr. Méra, arrendatário do Restaurante, fornecer-nos vinho branco a que a nossa delicadeza não podia deixar de ser cumprida e... aceitámos. A «marcha» feita ao «expresso popular» está estudada com bastante critério e nada há a reclamar ao combóio «expresso» da Figueira que resultou uma magnífica viagem, não se podendo exigir mais... e porque preço.

Não há razão para protestos, mas sim para louvores à C. P. pelo seu constante prazer de bem servir.

Fômos... e pagámos, com muito agrado.

Não sômos exigentes.

Há passageiros que são o cúmulo da comodidade e muito difíceis de contentar. Temos observado coisas fantásticas passadas com êsses exigentes que no estrangeiro com tudo se contentam.

Não esqueçamos o que se tem passado com os horários de Sintra. Se a C. P. fôsse a satisfazer as exigências constantes dos passageiros de Sintra-Lisboa-Sintra, tinha que arranjar material especial e combóios de 5 em 5 minutos. Cada um queria o seu combóio.

Comodidade e bem estar, só na nossa casa e é quando pode ser. Nada de exageros. Tudo quanto é demais não presta.

Os Caminhos de Ferro da Norte de Portugal em 1938

O CUPOU-SE a *Gazeta* largamente e com insistência digna de melhor sorte da tragédia da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, substituída desde Agosto de 1933 por uma Administração do Estado.

Inútil é recordar o ocorrido e insistir na sua crítica perante factos consumados e resoluções inabaláveis, às quais se pode bem aplicar a altiva sentença: *sit pro ratione voluntas*.

Veio porém a lume o Relatório da Comissão Administrativa de aquelas linhas referente ao exercício de 1938, cuja leitura me foi facultada por amavel cedência de uma pessoa amiga, pois nem à *A Voz*, nem à *Gazeta* foi enviada, grosseria que não obsta à sua análise, como é uso fazer aos relatórios das diversas companhias. Já analisámos os das Companhias de Benguela, da Beira Alta, da C. P. Chega a sua vez às linhas da Norte de Portugal.

Os resultados da exploração em 1938 foram, em contos:

Receita líquida de impostos, reembolso	7.024,5
Despesa de exploração	7.546,2
Déficit	521,7

Em 1937 as receitas foram 6.827,2 contos e as despesas 7.474,6 e o déficit 647,8.

Cresceram, pois as receitas 197,3 e as despesas 71,6, o que dá 125,6 de diminuição do déficit.

Segundo refere o relatório, do déficit aprovado pertencem 257,6 às linhas concedidas e 264,1 à arrendada, linha do Tâmega.

A análise da evolução de cada parcela do tráfego tornará possível a sua apreciação. Para a formular abrangeremos o período que vai de 1928 a 1938, considerando separadamente as linhas concedidas e as arrendadas.

LINHAS CONCEDIDAS

A sua extensão subiu de 120 quilómetros em 1928 a 143 em 1932 pela abertura do trôco da Senhora da Hora à Trofa em 3 de Fevereiro de 1932 e a 146 pela do trôco da Boa Vista à Trindade em 1 de Novembro de 1938.

Passageiros — O número de milhares de passageiros foi:

Anos	1.ª classe	3.ª classe	Total	Receita em contos
1928	135,8	1.882,6	2.018,4	3.975,7
1929	110,3	1.909,4	2.019,7	3.807,6
1930	98,5	1.913,3	2.011,8	3.617,2
1931	68,1	1.752,1	1.820,2	3.110,5
1932	61,2	1.804,4	1.865,6	3.634,2
1933	49,2	1.773,1	1.822,3	3.438,7
1934	46,0	1.913,4	1.959,4	3.647,4
1935	43,3	2.006,5	2.049,7	3.621,8
1936	51,2	2.160,0	2.211,3	3.657,8
1937	41,8	2.362,2	2.404,0	3.882,1
1938	38,2	2.419,5	2.457,7	3.977,9

Vê-se que o número total de passageiros desceu, a partir de 1928 até 1933, de 2.018 mil a 1.822 mil.

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

A partir de 1934 subiu gradualmente a 2.458 mil. Esse aumento deu-se porém na 3.ª classe, pois o número de milhares de passageiros de 1.ª classe desceu de 136 em 1928 a 38 em 1938 e por isso, mantendo-se sem alteração sensível o percurso médio, a receita em 1938 foi sensivelmente a mesma que em 1928, 3978 contos, tendo descido em 1930 a 3110.

É manifesta a influência da camionagem e porventura da deficiência da defesa.

Se o trôco da Boa Vista à Trindade tivesse sido rapidamente concluído, como era possível, teria havido nos últimos anos considerável aumento de receita superior a 200 contos por ano.

Foi manifesta a insuficiência de comboios durante a Exposição Colonial.

Deve-se notar que nos anos de 1937-1938 se cobrou o adicional, que, se elevou a receita, contribui certamente para a diminuição de passageiros de 1.ª classe pela mudança de classe e pelo desvio para a camionagem.

Grande velocidade

Anos	Mil Toneladas	Receita em contos
1928	9,4	465,6
1929	8,0	398,0
1930	7,6	393,1
1931	6,7	344,1
1932	6,0	320,9
1933	5,7	321,9
1934	5,0	322,8
1935	6,0	350,4
1936	5,6	337,0
1937	6,1	346,8
1938	6,4	370,9

A tolénagem desceu de 9.400 tolénadas em 1928 a 6.400 em 1938 e a receita de 466 contos a 371, apesar do adicional de 10 % cobrado desde 1937.

É manifesto o desvio pela camionagem, que tem decidida proteção, principalmente no que respeita a mercadorias.

Pequena velocidade

Anos	Mil Toneladas	Receita em contos
1928	138,3	2.436,6
1929	131,3	2.274,2
1930	119,7	2.080,0
1931	93,5	1.604,0
1932	106,8	2.023,4
1933	154,8	2.663,7
1934	171,9	2.817,9
1935	134,6	2.476,4
1936	128,5	2.448,4
1937	130,7	2.245,0
1938	140,6	2.340,3

A tolenagem desceu de 138.000 toneladas em 1928 a 107.000 em 1932, subiu sensivelmente a 155.000 em 1933 pela abertura do trôço da Senhora da Hora à Trofa, para logo descer a 135.000 no ano seguinte e atingir 141.000 em 1938, tonelagem um pouco superior à de 1928. A receita apesar do adicional ficou cerca de 97 contos abaixo da de aquele ano.

E todavia o tráfego com algodão, carvão, etc., da linha de Guimarãis pode, desde 1933 ir de Leixões em vagão ao seu destino.

É o efeito do caminhão de aluguer a oleos pesados, pagando insignificante imposto, taxando arbitrariamente as remessas e excedendo o limite da carga, para desviar do caminho de ferro a mercadoria.

O remédio para essa concorrência abusiva, que também afecta os próprios caminhões a gasolina, está proposto há 4 anos num projecto de regulamentação intelligentemente estudado. Por tôda a parte se tomam providências para a razoável defesa do caminho de ferro, reduzido ao transporte deficitário de mercadoria pobre.

Nada se fez e continua-se favorecendo sistemáticamente a camionagem e abandonando o caminho de ferro aos efeitos de uma concorrência abusiva, ao invez do que se faz nos outros países, que não descuram as condições de vida de um elemento essencial da actividade económica e administrativa da Nação.

E inegável a influência exercida pelo desenvolvimento da electrificação com repercussão no consumo fabril do carvão, que diminui; as viagens de negócio, que o incremento da rede telefónica dispensa; o aumento de circulação de automóveis particulares.

O grande cancro das receitas é, porém, a camionagem sem regulamentação, como foi ponderado nos relatórios da C. P. e da B. A.

Neste mesmo do Norte lê-se:

A concorrência da camionagem produz-se não só pelas facilidades de vária ordem que proporciona, mas muito principalmente pelas facilidades das infracções que permite, a despeito da fiscalização exercida.

Por outras palavras e más objectivamente: é necessário que para se poder assegurar os meios de transporte aos dois e meio milhões de passageiros que não podem dispor de um automóvel e que se utilizam do caminho de ferro, sejam concedidas a este condições semelhantes às concedidas à camionagem, tanto de aluguer como particular e tanto de passageiros como de carga.

Não é bem assim. A camionagem chamada de aluguer é preciso impor tributação e regras sancionadas por fiscalização eficás para pôr termo à situação privilegiada, que lhe permite o desvio abusivo da mercadoria rica em carreiras concorrentes.

São unanimes e bem fundadas as reclamações há muito formuladas pelas empresas ferroviárias, que não são atendidas, o que mostra um conceito erroneo da situação e das exigencias do interesse geral, que reclama coordenação dos transportes e não concorrência desordenada.

O tráfego das linhas dos Norte é susceptivel, como tráfego suburbano, de grande incremento, se se tomar certo número de providências.

1.º — Renovação da via e melhor conservação que permitam aumentar velocidades:

Avalia o Relatório em 46 quilómetros a extensão da linha a renovar (sem falar na do Tâmega, que será estudada à parte) e em 4.500 contos, o dispêndio necessário.

2.º — É indispensável libertar a linha de Guimarãis da sujeição do leito comum à do Minho entre a Trofa e Lousado, para o que estava prevista no contrato a garantia de juro e a lei preceituava há muito essa separação de vias.

Pois renovou-se o taboleiro da ponte do Ave na linha do Minho e nem a Administração da Norte, nem a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro se importaram com a continuaçao ilegal do leito comum às duas vias!!

Apenas eu protestei por escrito, numa das últimas sessões do Conselho Superior de Caminhos de Ferro em que tomei parte antes de ser dêle excluido, contra essa infracção da lei e essa crítica foi recebida escarninhamente, apodada de *lamento*, que teve o enterro de 1.ª classe da menção na acta sem mais seguimento.

E todavia a independência das duas linhas asseguraria grandes facilidades e economias de tempo na circulação e consequente aumento de tráfego.

3.º — Máxima freqüência e rapidez de serviços até à Trindade.

As previsões que insistentemente formulei acham-se confirmadas e largamente excedidas.

Assim, nos 2 meses de Novembro e Dezembro de 1938, em 61 dias houve no trôço Boa Vista-Trindade 159.889 passageiros, com a receita de 170.360\$ e a despesa de 130 contos, o que deu um saldo de 40.360\$00, em meses de inverno, o que permite prever a receita líquida anual de cerca de 250 contos. E essa a receita calculada no Relatório.

Houve 30 combóios em cada sentido e 43 passageiros por combóio. Esse número deve ser aumentado.

Procedeu-se à sinalização eléctrica da nova estação provisória Alferes Malheiro e espera-se da introdução de *Block-System* entre essa estação e a Senhora da Hora uma economia anual de 80 contos com um dispêndio de instalação de 170 apenas.

Se a estação fosse colocada onde primitivamente se projectou, a maior facilidade de acesso concorreria para aumento do tráfego.

Se a receita líquida inicial é de 250 contos anuais, não será preciso largo periodo, em que haja também a independência da linha de Guimarãis entre Lousado e a Trofa para duplicar em receita e assegurar juro apreciável ao capital imobilizado no trôço.

Declara o Relatório que se estudou a electrificação da linha de Leixões com o aproveitamento do material circulante da linha do Lima, há 10 anos armazenado, e que importa em 3.800 contos a despesa de estabelecimento para a electrificação, o que dará logar à economia de 100 contos anuais com um preço de energia a \$25 o kwh.

Vê-se pois quanto se justificava o empenho da antiga Administração da Companhia em trazer ao coração da cidade a sua linha, e como censurável foi a perda de anos de exploração que se evitava pela pronta conclusão do trôço.

E' de notar que as relações de serviço entre as linhas da Norte e o pôrto de Leixões são por enquanto rudimentares e que logo que se efectuem

Ecos & Comentários

Por SABEL

Origens

NA secção «Pode preguntar» do jornal *República*, alguém que se encobre com o pseudónimo «Um terceirense» formula uma interessante pregunta, sobre a origem da aliança ou anel na mão esquerda das pessoas casadas e qual o dedo em que se deve usar.

Recebe resposta condigna e que vamos transcrever:

«Esta consulta estava perdida em um «mare magnum» de perguntas, que requerem mais paciência. Mas sempre lhe chegou a vez... Alegre-se o consulente da Ilha Terceira!

O primeiro escritor em que encontrámos referências ao anel nupcial é Plauto, que viveu dois séculos antes de Cristo.

Tratava-se de um costume romano. E consistia em o noivo dar à sua prometida, como prenda de matrimónio, um anel de ferro — «annulus pronubus» ou «sponsalitus» — uso que durou muito tempo, em vários povos, até dois séculos depois de Cristo. Foi então que se introduziu a aliança de ouro nos esponsais.

Na primitiva Igreja parece ter constituído um símbolo de fidelidade entre os casados.

A história da aliança de casamento é muito longa e talvez não valha a pena gastar muito espaço com ela. Devem bastar os dados que apresentamos.

Em que dedo deve usar-se?

Na Idade Média, o sacerdote benzia um anel que entregava ao esposo, para que este, por sua vez, o colocasse no dedo anelar da esposa. O dedo anelar, segundo dizia Santo Isidoro, comunicava com o coração por meio de um vaso sanguíneo.

Estaria Santo Isidoro bem ao corrente deste pormenor anatómico?

A este respeito é que nada podemos dizer ao amigo terceirense.»

Uma viagem frustada a Marte

UM estudante de vinte anos, natural de Carlyle, na Pensilvânia, meteu-se num avião em direcção a Marte. Após algumas horas de voo, caiu ao mar, perto de Boston. Ou Marte está muito longe, ou as asas dos homens ainda são pequenas de mais. A ambição e a ilusão da mocidade é que são ilimitadas.

Aqui... Rádio Escóva!

DIZÉM, que a Rádio alemã se envaidece por possuir o locutor mais conhecedor de línguas e dialectos, pois prefaz um total de 290. É da estação de Stuttgart e chama-se Harold Schuiz.

Desconfiamos sinceramente desta versão, a não ser que se trate de alguma obra do «eixo»...

normalmente, haverá tráfego de mercadorias avultado.

Há ainda que ter em conta o aumento da receita nas linhas além da Senhora da Hora pela influência do novo trôco.

Uma administração criteriosa e rasgada poderá assegurar, à Companhia, futuro desafogado.

Em artigo subsequente continuarei esta análise do Relatório e me referirei especialmente à linha do Tâmega.

(Continua)

Passeio Fluvial à Barra

Organizado pela Direcção do Ateneu Ferroviário, realizou-se, no passado domingo, 30 de Julho, um interessante passeio à Barra, com desembarque no Montijo, onde a Banda de Música do Ateneu, sob a regência de Luiz Boulton, executou um delicioso concerto dedicado ao povo daquela vila.

Durante o passeio organizou-se a bordo do vapor «Traz-os-Montes» um animado baile, que decorreu sempre num ambiente de franca e sàdia alegria, com a música encantadora do Troupe-Jazz «Remartinez».

Agradecemos o gentil convite dirigido à redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

WILLIAM POPE

Voltou novamente a Portugal, de quem é tão sincero amigo, o sr. William Pope, antigo director da «The Anglo-Portuguese Telephone C.ª Lda.», individualidade esta, que conta no nosso país de inúmeros amigos e dentro da Companhia dos Telefones, será sempre lembrado não só como o maior Director, mas também como o maior amigo do seu pessoal.

“SUD-EXPRESS”

O horário, a partir de hoje, para o serviço directo de uma carruagem do comboio «sud-express» desde e até o Estoril é o seguinte: sentido ascendente, partida de Alcântara-Mar, às 19 e 15, sendo a chegada ao Estoril às 19 e 41; sentido descendente, partida do Estoril, às 12 e 39, para chegar a Alcântara-Mar às 13 e 3.

Linhos Estrangeiras

BRASIL

Realisou-se, no Rio de Janeiro, a 2.ª Conferência dos Directores dos Caminhos de Ferro do Brasil. Os trabalhos foram presididos pelo sr. dr. Artur Pereira Castilho, estando presentes todas as Companhias de Caminho de Ferro do Brasil. A duração da «Conferência», foi de três dias, durante os quais foram apresentados numerosos trabalhos e alvitres, tanto de ordem técnica como económica.

— Foi assinado o acôrdo ferroviário com o Paraguai, obra dos ministros plenipotenciários, srs. drs. Oswaldo Aranha, pelo Brasil, Luiz A. Riart, pelo Paraguai.

O acôrdo prevê a construção de várias e importantes linhas férreas, estendendo-se este acôrdo a várias manifestações de actividade cultural e económica.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA



LOULÉ — Praça da República e Avenida de J. da Costa Mealha

Em Defesa do Património

Ferraviário Português

Tem a palavra o ilustre General José Francisco de Barros

UMA vez mais põe a *Gazeta* as suas páginas ao serviço duma causa justa que é, ao mesmo tempo, em defesa da rede ferroviária nacional. São de todos nós os caminhos de ferro, fazem parte do nosso património; por isso, é dever dos verdadeiros portugueses defendê-los, pugnar pelo seu desenvolvimento e evitar-lhes a decadência.

O nosso director sr. engenheiro Fernando de Souza, numa conferência pronunciada em Abril de 1938, disse:

«A utilidade económica e social de uma linha férrea mede-se, não só pelo rendimento líquido que produz, mas pelos serviços que preste e por êles se devem aquilatar os encargos que a sua construção impõe.»

Estas palavras pronunciadas por S. Ex.^a demonstram o valor extraordinário e o carinho com que devemos amparar o caminho de ferro; creio que nada deve impedir a sua justíssima ressurreição. Ponhamo-nos, pois, ao lado daqueles que desejam trabalhar pelo seu engrandecimento e modernização, rendamos homenagem aos que demonstram ser seus grandes amigos e ouçamos alguns louletanos que se vão pronunciar pelo desvio para a sua terra.

Para a primeira das nossas entrevistas fomos ouvir a opinião abalizada do decano dos louletanos residentes na capital.

Atendamos pois o que nos diz o sr. general José Francisco de Barros, cujos conselhos sensa-

tos, baseados em longa experiência, são ensinamentos.

Depois de dizermos ao que íamos, notámos que S. Ex.^a se comprazia imenso em dar também a sua opinião acerca dum melhoramento para a terra que lhe foi bêrço.

— Quere o sr. general ter a gentileza de nos expôr a sua opinião acerca da construção do desvio?

— Com todo o prazer. Há-de haver uns dois meses, falou-me nesse assunto um dos meus conterrâneos, com grande entusiasmo; pela argumentação que me apresentou fiquei quase convencido de que tal melhoramento se poderia levar a efeito, mas... recordo-me muito bem das tentativas que têm falhado para que uma emenda se faça no traçado defeituoso, pois nada explicava, a meu ver, que a linha não passasse por Loulé.

A-pesar-da construção do actual traçado ter sido há bastantes anos, creio que houve influências poderosas que o fizeram afastar propensamente de Loulé. O próprio dr. Marçal Pacheco — grande político da época e grande louletano — não conseguiu triunfar da luta parlamentar que então se levantou por tal motivo.

Poucas vezes vou à minha terra e mesmo em novo ainda menos ia, porque a minha carreira militar foi sempre feita no norte e as viagens eram então cheias de dificuldades; porém, sempre que vou a Loulé, tenho que lamentar a distância que separa a estação da vila.

A minha penúltima visita fôra em 1924 e voltei no verão passado; gostei de ver o que se tem feito em Loulé quanto a embelezamento: boas ruas e avenidas, bem ajardinadas, que dão à vila um aspecto citadino.

Todos os melhoramentos que Loulé se propõe tornar realidade tem conseguido, oxalá que o mesmo se dê com o caminho de ferro.

Conquanto não esteja plamente crêdulo — porque olho para o passado — alimento certa esperança porque lhe vejo toda a justiça. Desde que as entidades oficiais de Loulé se interessem, a C. P. e a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro se pronunciem favoravelmente, o que é de prevêr, o sr. Ministro das Obras Públicas não hesitará em anuir a esse desejo dos louletanos. E creia que para mim constitui verdadeira satisfação se vir a minha terra dotada com um melhoramento que desde há muitos anos é a sua maior aspiração.

Carlos de Vasconcelos e Sá

Após o grave atropelamento que fez perigar a sua vida e o imobilizou durante alguns meses numa cama do Hospital de S. José, entrou em franca convalescença o nosso querido amigo sr. Carlos de Vasconcelos e Sá, a quem desejamos as mais rápidas e definitivas melhorias.

0 1.º Congresso Nacional de Transportes e o problema dos Transportes Terrestres

A propósito do artigo com este título publicado no número 1237 desta *Revista*, de autoria do nosso preso amigo e distinto colaborador sr. engenheiro Avelar Ruas, recebemos uma carta do sr. dr. Sacramento Monteiro cuja resposta nos enviou o autor do 1.º Congresso Nacional de Transportes e o Problema dos Transportes Terrestres.

Não assisti ao Congresso nem tive conhecimento das conclusões da sua secção de automobilismo. Os elementos de que me servi constam do programa oficial — teses e relatórios —.

É de notar que no artigo em discussão se não faz referência a teses aprovadas mas sim a teses apresentadas e estas, como disse, constam do programa oficial e devem representar a opinião de quem as apresentou. Fica assim o caso esclarecido quanto às teses dos Sindicatos.

Quanto às teses que atribuimos ao Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis foram elas apresentadas pelos srs. Eng.^o Duarte de Almeida, chefe da secção técnica do grémio e Dr. Sacramento Monteiro, chefe de publicidade do mesmo grémio.

Apresentando-se estes dois membros do Congresso como funcionários do grémio — o que poderiam ter omitido — é natural concluir se que eles representavam o mesmo grémio e as suas opiniões traduziam as daquele organismo.

Mas se assim não é a culpa não é minha mas dos que se apresentaram com títulos que levaram a supor que tinham uma representação que afinal lhes não fôra dada.

Não há pois que rectificar, apenas que esclarecer, quanto a esta última parte.

24-7-39.

Avelar Ruas

Melhoramentos Ferroviários

Na linha de cintura entre o Campo Pequeno e Campolide foi construído um pontão de cimento

A C. P. colocou um pontão em cimento, na linha de cintura, do Campo Pequeno a Campolide, obra de avultado custo destinada a baixar para um plano de sete metros, a linha férrea de Sintra.

Sob a direcção dos srs. Diogo da Costa e Rodrigues Costa procedeu-se à execução deste trabalho, tendo sido necessário interromper o trânsito de comboios, durante algum tempo. O novo pontão tem um peso de 170.000 quilos e fica ao quilómetro 3,650.

EFEMERIDES

1888

1938

(Continuação)

1933

1 de Janeiro.

O Sindicato Agrícola de Mirandela insiste pelo pedido da construção de Caminho de Ferro de Viseu a Tua, que só trará vantagens à economia do país.

16 de Janeiro.

Por ocasião do Congresso Ferroviário da África do Norte, anuncia-se que será inaugurado o último trôço do Caminho de Ferro Uxda a Fez.

1 de Fevereiro.

Em breve deverá a linha de Portalegre, que há anos se encontra em construção, atingir Fronteira, rica o populosa vila do Alentejo.

16 de Fevereiro.

Na construção de novas estações da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal vão ser empregados materiais e mão de obra Portugueses.

1 de Março.

Em França começam a circular os comboios exposições — óptimo meio de propaganda.

16 de Março.

A Companhia Portuguesa monta serviços de camionagem que permitem encurtar grandemente algumas viagens.

1 de Abril.

Nos Caminhos de Ferro do Estado Alemão são mонтados três especiais de serviços de segurança, a saber: Serviço de Patrulha, Serviço de Investigação e Serviço de defesa dos Caminhos de Ferro.

16 de Abril.

Em Espanha, as explorações ferroviárias estão em decadência económica, e de dia para dia a paralização das obras tende a aumentar.

1 de Maio.

Informam de Vila Praia de Ancora que a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro adquirira uma parcela de terreno junto à estação da Praia, para edificação de casas para o pessoal.

16 de Maio.

Consta, pela pena do director da «Gazeta», sr. Carlos d'Ornellas, que vai ser feita a organização duma polícia para defesa das linhas férreas Portuguesas.

1 de Junho.

Um comunicado telegráfico de Karbin anuncia que o Governo do Mandchucuo acaba de apoderar-se da ligação entre o

Caminho de Ferro Oriental Chinês e o Transsiberiano por motivo do Governo Russo não atender às reclamações formuladas pelas autoridades Mandchurias quanto às administrações Soviéticas da fronteira se apoderaram de material circulante da linha Oriental Chinesa.

16 de Junho.

Em virtude das resoluções tomadas na reunião do Congresso de tráfego Ferroviário realizado em Lisboa já circula entre esta grande cidade e Madrid atrelada ao correio uma carruagem mixta.

1 de Julho.

Foi solenemente inaugurada em Espanha, a linha de Murcia Caravaca, que será explorada pelo Estado.

16 de Julho.

Tanto na Alemanha como na França foi realizado um meio de aumentar a velocidade dos comboios locais.

1 de Agosto.

Afirma-se na Imprensa que o estabelecimento de uma rede de Caminhos de Ferro vicinais é certamente um dos meios mais eficazes de desenvolver a agricultura, a indústria e o comércio do nosso país.

16 de Agosto.

Os jornais dizem que a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal se encontra numa situação difícil que justifica e exige a intervenção directa do Governo na sua Administração.

1 de Setembro.

A exemplo da Companhia do Vale do Vouga e de outras, a Companhia Portuguesa monta o seu serviço de camionagem.

16 de Setembro.

Vão ser electrificadas as linhas de Avila e Segovia (Espanha).

1 de Outubro.

Pensa-se seriamente em equipar as locomotivas com um dispositivo de paragem automática.

16 de Outubro.

A Companhia do Norte francês realiza várias experiências com «vagns» que podem ser, indiferentemente, atrelados a um tractor automóvel, em estradas de rodagens, ou incorporadas a uma carruagem, em caminho de ferro.

1 de Novembro.

Vai proceder-se, com a assistência do chefe do Estado, ao lançamento da primeira pedra das novas oficinas dos Caminhos de Ferro do Sul.

16 de Novembro. Instala-se na Faculdade de Medicina de Paris o I Congresso Rodoviário contra o aumento de acidentes do Tráfego.

1 de Dezembro. Desabou em Milão, uma ponte ferroviária que estava sendo demolida, ficando sob os seus escombros vários operários. É geral a consternação da família ferroviária.

16 de Dezembro. A Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga organiza o I Congresso Regional Ferroviário.

1934

1 de Janeiro. Vai ser efectuada a construção do caminho da Lages a Aljésur, obra de reconhecida utilidade pública.

16 de Janeiro. A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta mantém o seu pedido de concessões da linha férrea de via larga, destinada a ligar Viseu com Gouveia por Mangualde.

1 de Fevereiro. Está em construção uma grande ponte de beton armado sobre o rio Mondego, junto da povoação da Foz do Dão.

16 de Fevereiro. Projecta-se a construção de duas linhas em Moçambique: a de Xinavane ao Limpopo e a do distrito de Quelimane.

1 de Março. A Direcção dos Caminhos de Ferro Alemãis projectou e construiu um outro montado sobre carris a que denominaram vagão-foguete.

16 de Março. Está quase concluída a primeira via subterrânea de Moscovo.

1 de Abril. Foi aberta à exploração a via férrea dupla entre Contomil e Ermezinde, por onde circularam já os comboios do Minho e Douro.

16 de Abril. A Câmara Municipal de Celorico inicia a construção da Avenida de acesso à estação, obra que foi subsidiada pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

1 de Maio. Os caminhos de ferro da Hungria decidiram transformar as suas locomotivas para que em lugar de carvão possam consumir óleos pesados.

16 de Maio. O Conselho de Administração da Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Belga resolveu fazer a aquisição de instalações de sinais automáticos destinados a controlar asseguradas das passagens de nível sem guardas.

1 de Junho. Faleceu o distinto colaborador da «Gazeta», sr. Sanches de Castro, que era um notável automobilista.

16 de Junho. O novo comboio Zéfiro, que faz o trajecto norte da América, acaba de bater todos os records ferroviários percorrendo em 10 horas e 30 minutos os 1732 quilómetros que separam as cidades de Deuner e Chicago à velocidade de 170 quilómetros à hora.

1 de Julho.

Foi solenemente inaugurado o trôço da linha férrea de Sines, entre o tunel (S. Bartolomeu da Serra) e S. Tiago de Cacém.

16 de Julho.

É inaugurado pela Companhia dos Caminhos de Oerro Portugueses um serviço de comionetas entre a estação de Estarreja e a vila de Murtosa, onde está estabelecido um despacho central.

1 de Agosto.

Toma-se conhecimento que uma nova locomotiva, possante e misteriosa em muitos pontos da sua construção, ficará sendo a maior de todas as da Grã-Bretanha.

16 de Agosto.

Inaugurou-se na Itália, a linha férrea directa entre Florença e Bolonha.

—Na estação de Saint Lazaire (France) foi inaugurado o 5.º Combóio-Exposição.

1 de Setembro.

Sob a presidência do Ministro das Comunicações e outras entidades do governo espanhol, reuniu-se em Madrid, mais uma vez, a Comissão do Tunel de Gibraltar. Os trabalhos apresentados diferem bastante dos projectos apresentados pelos engenheiros franceses no ano de 1926.

16 de Setembro.

As Companhias Ferroviárias da Inglaterra preocupam-se, neste momento, em coordenar os seus serviços com os transportes aéreos.

1 de Outubro.

O Grupo Instrutivo Ferroviário acaba de inaugurar solenemente, no Bairro da Liberdade (Campolide) o seu novo edifício, onde funcionará a Escola Profissional Vasconcelos Correia.

16 de Outubro.

Uma automotor fez o percurso de Berlim a Colónia, 575 quilómetros, em 4h30m.

1 de Novembro.

A Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro reparou radicalmente 16 casas de guardas e concluiu em Aveiro, o dormitório do pessoal de trém. Igualmente reparou cinco aquedutos precisados de melhoramentos.

16 de Novembro.

A Câmara Municipal de Barrancos pede oficialmente que o traçado da linha férrea de Moura a Mourão ligue Moura-Amareleja-Mourão.

1 de Dezembro.

Os caminhos de ferro sul-Americanos que circulam entre Joahnnsburg e o Cabo têm ligação com os paquetes da Union Castle, que fazem a viagem do Cabo a Londres em 16 dias.

16 de Dezembro.

Vão começar a circular os comboios iniciais dum serviço regular, utilizando a ponte sobre o rio Zambeze, ficando assim ligado o Pôrto da Beira com os lagos do Niassalanda.

(Continua)

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 153, II série, de 4 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral desta data, o projecto de aviso ao público fixando preços especiais para o transporte, em pequena velocidade, de cerveja em barris ou quaisquer taras não designadas, a expedir de qualquer das estações de Lisboa para as do Algarve, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 29 do mês próximo passado, o projecto de alitamento à classificação geral de mercadorias, suprimindo as palavras «por via marítima» das rubricas «toros» para exportação, e dando tratamento tarifário geral e especial aos toros com casca, proposto pela Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 29 do corrente mês:

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral — concedidos seis dias de licença graciosa, nos termos dos artigos 12.º e 15.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, para a utilizar no estrangeiro.

Por despacho de 29 de Junho:

Joaquim Bastos da Silva, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

2.ª Repartição (Exploração e estatística)

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar a conta da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativa ao 2.º semestre do ano de 1938 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro do mesmo ano), e que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 69.051\$50 como liquidação do reembolso relativo ao mesmo semestre.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Vida Ferroviária

FUSÃO DAS MUTUALIDADES FERROVIÁRIAS

O Montepio Ferroviário — a mais antiga mutualidade na classe ferroviária — acaba de levar ao conhecimento dos seus associados o ante-projecto de reforma dos seus estatutos, baseados na fusão das mutualidades d'este ramo.

Trabalho de longo alcance com que muito terão a lucrar os empregados da C. P. e no qual a Comissão de Estudo da Fusão dá conta dos seus pareceres, os quais sujeita à apreciação geral.

Transcrevemos algumas condições técnicas e jurídicas das associações a fusionar, assim:

A nova colectividade respeitará os direitos adquiridos pelos sócios de todas as Associações fusionadas, salvo se êsses direitos carecerem de rectificação técnica, o que se verificará por meio de um balanço técnico e administrativo das Associações a fusionar, reportado à data que fôr aconselhada pelo actuário.

Se alguma modalidade de Associação a fusionar não se basear em preceitos actuariais, mas êstes lhe sejam aplicáveis, poderá essa modalidade manter-se na nova Colectividade a título transitório.

Se alguma modalidade baseada em preceitos actuariais funcionar deficitariamente, manter-se-á na nova Colectividade, separadamente, ainda que na mesma funcione modalidade congénere, observando-se rigorosamente o disposto no § único do art. 108.º até que o referido déficit seja extinto.

A nova colectividade constituirá uma Associação de Socorros Mútuos sujeita a toda a legislação sobre Mutualismo e manterá os contratos estabelecidos com os moradores-adquirentes de habitações cedidas pelo Monte-Pio Ferroviário de conformidade com o disposto no Capítulo XI.

A fusão só se efectuará quinze dias depois de publicada no «Diário do Governo» a respectiva portaria de aprovação dos Estatutos da nova Colectividade.

Transcrição

O semanário *O Louletano*, órgão de carácter regionalista e como tal, defensor dos interesses da sua terra, transcreveu na íntegra a nossa entrevista com o sr. dr. J. Barros Santos, sobre o desvio de caminho de ferro em Boliiqueime e Almancil. Acompanha essa transcrição, de amáveis referências aos nossos Directores o que muito nos sensibilisou.



COVILHÃ — LARGO DO MUNICÍPIO

A COVILHÃ

NO ASPECTO PROGRESSIVO DA SUA INDUSTRIA
E NA JUSTIÇA DAS SUAS PRETENSÕES

VISTA PELO NOSSO ENVIADO ESPECIAL, JORGE RAMOS

Fisionomia íntima da cidade

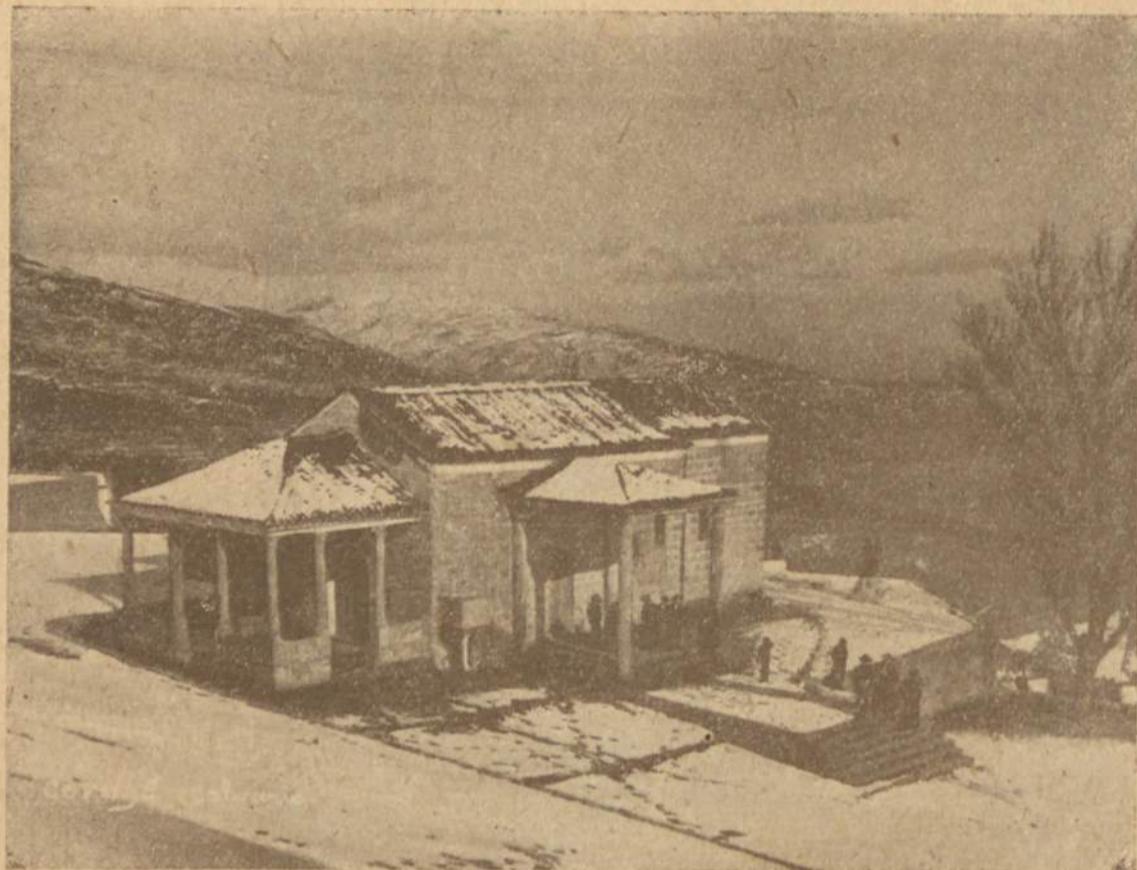
Covilhã, centro industrial de enorme importância, cuja actividade tem uma projeção de incalculável valor na economia do país, é sem dúvida, pelo esforço de trabalho que representa e pela organização modelar da especialidade fabril em que quase se circunscreve todo o seu dinamismo de cidade-tear, um dos elementos vitais mais poderosos ao serviço da riqueza da Nação, e uma das mais significativas demonstrações da nossa capacidade como zona de primeira grandesa no índice da produção europeia. As suas fábricas descrevem-nos um ambiente de intensidade creadora —: trabalho útil e fecundo, magnífico na expressão das suas energias e na eloquência das suas possibilidades. Esta epopeia de realização, dá-nos a sugestiva atmosfera dum meio progressivo que se pode situar no mesmo nível em que estão colocados os grandes centros fabris dos grandes países industriais.

A indústria de lanifícios tem na Covilhã a sua patria... É ali o seu lar, o *habitat* natural, o berço criado pela natureza. Dir-se-ia que a pitoresca cidade

da Beira-Serra, incrustado num dos mais curiosos e típicos rincões das terras altas do norte, foi predestinada, com qualidades e virtudes inatas, para ser a nossa Manchester. Toda a sua vida de infatigável obreira, gira ao redor daquela indústria. É bem uma enorme fábrica onde quase cada habitante é um operário...

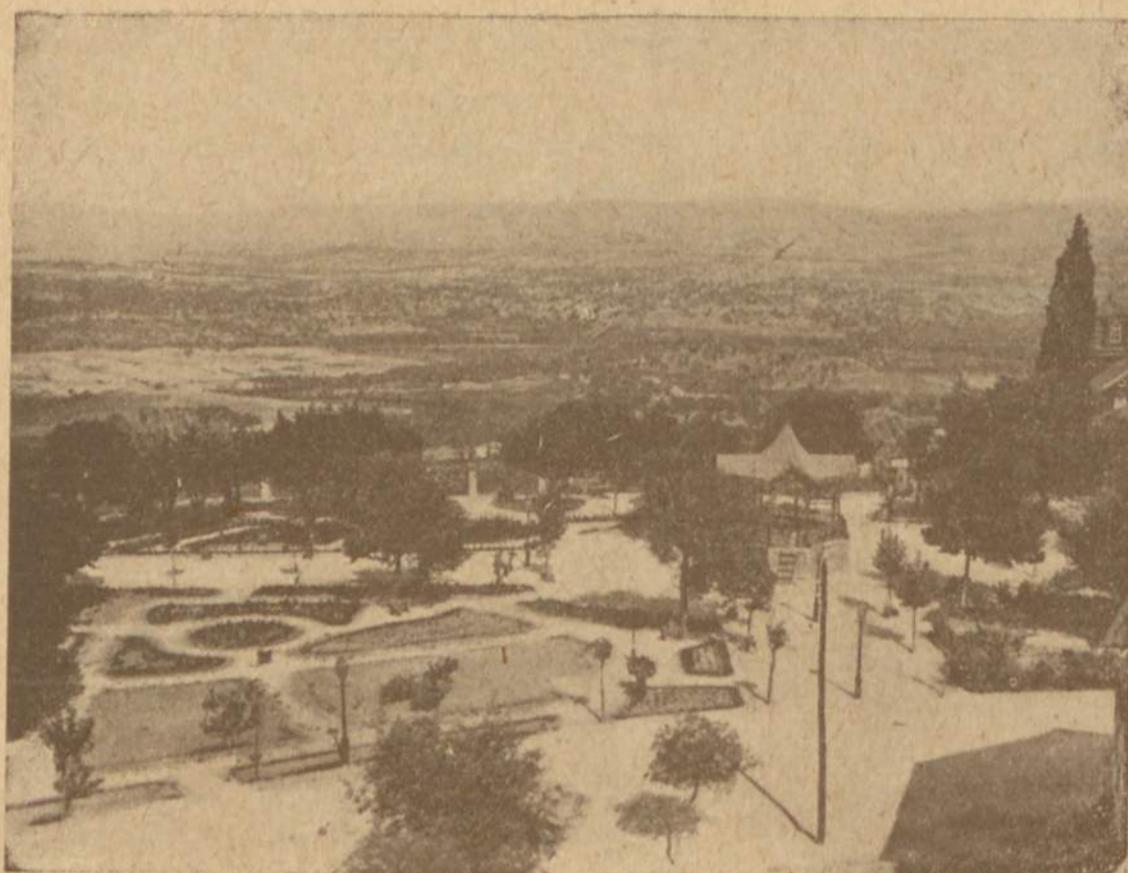
Sinfonia da máquina

Manhã cedo, quase ao dealbar, começa o formigueiro humano para as fábricas. Nos socalcos das colinas, por desfiladeiros e gargantas, nas ladeiras ingremes e tortuosas das duas Ribeiras, abrem-se os portões desses grandes estabelecimentos fabris que são, ao mesmo tempo usinas movimentando um capital precioso à disposição do engrandecimento do país, e oficinas-escolas onde o operário se adestra manejando a teoria complicada de maquinismos moderníssimos, potentes e rápidos. Aqui e ali o sussurro dos teáres, a voz rouca ou gritadora das mais diversas máquinas, indica-nos a agitação das fabricas, — a sua vida interior feita de movimento... A Máquina serve assim, con-



COVILHÃ

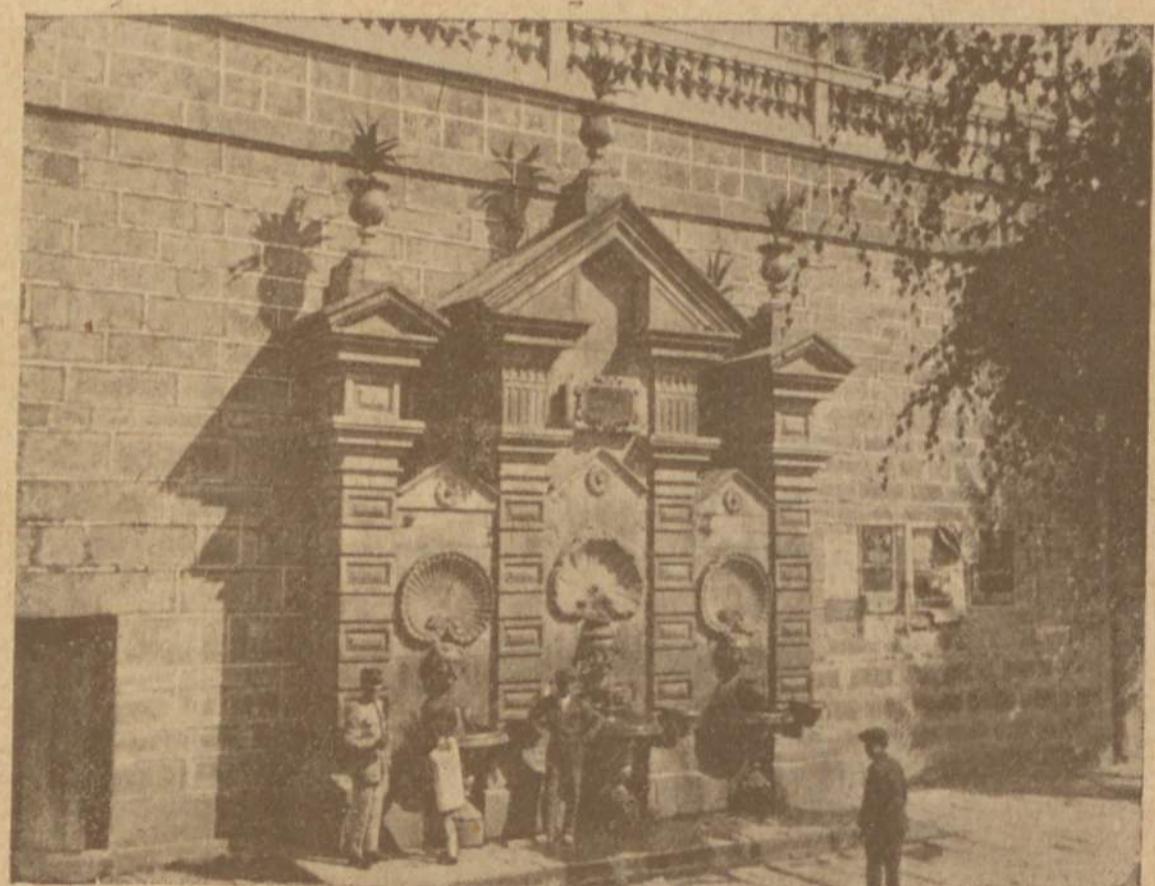
Capela de Santa Cruz (*Calvário*)



COVILHÃ

Jardim Público

COVILHÃ — Fonte do Pelourinho



ciliada com o espírito de disciplina dos braços que a orientam a vontade e a iniciativa que conduzem uma das mais prospertas indústrias do país. Indústria que espalha pela terra portuguesa, num desdobramento proveitoso da sua acção, um formidável rendimento de actividades... Indústria que alimenta a vida comercial mais intensa da Nação...

Mas... Se a indústria de lanifícios fornece ao país um dos seus mais valiosos factores de prosperidade; se é ela que contribue da melhor maneira para fomentar a riqueza nacional, justo é que tudo e todos se conciliem para acentuar êsse benefício auxiliando-a na patriótica missão de bem servir.

A Covilhã não pede, com exigências, que a transformem numa cidade prodigiosa; requere apenas que um amplo sentido interpretativo do seu valor como grande centro industrial lhe traga o benefício de estar mais intimamente ligada com o resto do país, mais próximo das zonas que serve, porquanto das suas fábricas saiem constantemente mercadorias: é a Covilhã que veste o país... E esta aspiração tão necessária à cidade—fabrica como o oxigénio que respiramos, vem por uma casualidade de lógica, determinar-se num problema que a C. P. não deixará de estudar com o interesse que lhe merecem tão importantes assuntos, problema de cuja resolução dependem incontestáveis benefícios não sómente para a indústria como para os caminhos de ferro: pretende a Covilhã que:

Fala um industrial

...seja alterada a hora de partida, daquela cidade, do combóio descendente n.º 2144 — diz-nos um dos mais importantes industriais —: em vez de ser às 16,30 seria entre as nove e as onze da manhã. E também deseja que se acelere à marcha do combóio n.º 103 desde Castelo Branco até à Covilhã visto não se justificar o gasto de 4 horas e 9 minutos duma à outra cidade—quasi tanto tempo como o que demora de Lisboa a Castelo Branco. Alvitra-se a chegada desse combóio à Covilhã por volta das 22,30. Seria do maior interesse para a indústria da Covilhã e representaria certamente uma vantagem para a C. P., visto que aquela cidade tem um importantíssimo movimento de tráfego pela via férrea, que o combóio que sai das 17,45 voltasse a ter ligação com o rápido do Pôrto, ou saísse uma hora mais tarde — dando tempo a que se pudesse fazer, sem precipitações, o expediente, à "hora do correio" nos escritórios das fábricas.

Na realização destas pretensões — informa-nos o industrial com quem falámos — estão interessadas a Comissão de Turismo, a Câmara, o Grémio dos Industriais de Lanifícios e a Associação Comercial dos Lojistas, que conjugando esforços representaram já à C. P. neste sentido.

A voz da Covilhã — a cidade que fala ao país com a claridade saudável, a solar nitidez, a tangível convicção de não solicitar impossíveis a *sotto-voce*, pode e deve ser ouvida, a bem de todos — a Bem da Nação.

End. Telegraf.: «Olifícios»
Telefone 392

Augusto d'Oliveira & Filho, Sucessor
FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

COVILHÃ

António Maria das Neves e Irmãos
FABRICANTES DE LANIFICIOS

COVILHÃ

Augusto d'Almeida Fortuna
LANIFICIOS

Rua Maria da Fonte

COVILHÃ

TELEFONE 113

TELE } FCNE N. 35
GRAMAS «ROQUEBRAL»

Manuel Paulo Rato
DESPACHOS E TRANSPORTES

COVILHÃ

JOÃO ROQUE CABRAL
FABRICANTE DE LANIFICIOS

COVILHÃ

TELEFONES } ESCRITORIO 112
FABRICA 485

TELEFONE 282

Borges Terenas & Irmão
FABRICA DE LANIFICIOS

COVILHÃ

Alexandrino Fernandes Nogueira
FABRICANTE DE LANIFICIOS

VENDAS POR ATACADO

COVILHÃ

TELEFONE 192

TELEFONE 70

G. de Mello e Castro & C.ª
FABRICANTES DE LANIFICIOS

COVILHÃ

Anibal Pereira Nina
FABRICANTES DE LANIFICIOS

Fios de algodão, lã e sêda

COVILHÃ

ARNALDO TEIXEIRA & C.^A

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Especializada em novidades em fatos e sobretudos

TELEFONE 324

COVILHÃ

MANUEL ABILIO

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

JOÃO GIGANTE

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

ESPECIALISADO EM CASIMIRAS E ESTAMBRES

VENDA DIRECTA AOS PRINCIPAIS ARMAZENS

Rua do Jardim

COVILHÃ

COVILHÃ

TELEFONE 487

TELEFONE 430

António Paulo de Oliveira

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

José Henriques da Fonseca & Filhos

FABRICANTES DE LANIFÍCIOS

Especialidade em casimiras de estambre e pretos e azuis

ESPECIALIDADE EM CARDADOS MIXTOS

COVILHÃ

COVILHÃ

LOPES & PODÃO, Sucessores

FABRICANTES DE LANIFÍCIOS

ESPECIALIDADE EM ARTIGOS FINOS

COVILHÃ

LIVROS Novos

Nação em Guerra (*Organização Nacional da Defesa*)—pelo Capitão Júlio Botelho Moniz.

O nosso ilustre amigo, sr. Capitão do Estado Maior do Exército, Júlio Botelho Moniz, acaba de publicar, por intermédio da Parceria António Maria Pereira, um livro da mais flagrante actualidade, um livro que se dirige não só aos militares mas também aos civis. Intitula-se «Nação em Guerra» e tem por objectivo a «Organização Nacional da Defesa».

Livro de um estudioso, para quem as questões da guerra são familiares, o seu autor, com sua prosa clara, eloquente, dá um grande interesse aos assuntos tratados.

Recomendamos a sua leitura a todos que seguem

com curiosidade os fenómenos políticos da Europa, pois para muitos enigmas internacionais encontramos a respectiva chave.

Agradecemos o exemplar, que com amável dedicatória, o seu autor nos enviou.

Uma experiência de colonização em Angola, pelo sr. Comandante Alvaro de Melo Machado

Recebemos da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, à frente da qual se encontra a prestigiosa figura do sr. Comandante Alvaro de Melo Machado, Administrador-Delegado desta Companhia, um livro intitulado «Uma experiência de colonização em Angola», trabalho interessante dentro do âmbito colonial, versando problemas de capital importância para uma sã e produtiva obra de colonização. A clara exposição e o profundo conhecimento de tão complexos problemas, dão-nos uma exacta ideia da inteligência e cultura vasta do autor, figura colonial de relevo da época presente.

Campos Mello & Irmão, L.^{da}
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS — FUNDADA EM 1835

COVILHÃ

COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES
CONTA PRÓPRIA

TELEFONE 93

TELEFONE 130

Hilário Dias Freire
FIOS DE ESTAMBRE — ALGODÕES — SÉDAS

COVILHÃ

Manuel Carlos Motta
FABRICANTE DE LANIFÍCIOS
ESPECIALISADO EM ARTIGOS PRETOS E AZUIS

Fábrica:
AVENIDA MARQUÊS DE POMBAL

Escritórios:
RUA PEDRO ALVES

C O V I L H A

FRANCISCO NAVE CATALÃO

Fábrica de Tecidos de Seda, Veludos, Peluche e Caracoul

A unica no paiz que fabrica estes artigos

ESTRADA DO CALHARIZ DE BENFICA, 119 — LISBOA

Crónica da Guerra de Espanha

A Missão do «Réquête»

Por FIDALGO DOS SANTOS

Sentado no catre imundo da tenebrosa «Teheka», a cara tapada pelas mãos, os cotovelos apoiados nos joelhos, o heroico «réquête», vivia momentos angustiosos pensando na perda de todo o seu esforço se a informação que enviara ao G. Q. G. não tivesse chegado ao seu destino.

Alanceado pela dúvida, esforçava-se por desviar do pensamento a terrível suspeita, mas logo lhe vinham povoar a imaginação os abomináveis latrocínios dos «vermelhos», cujas imagens de sangue e morte mais lhe agravavam o desespere. A manhã nascia, porém. E assim como o iman atrai o aço, assim a ideia de se apresentar firme e altivo perante o pelotão executor vinha de súbito atraír-lhe a vontade, transfigurar seu desânimo em coragem. E, pressentindo que, no recordar da missão que o trouxera ali encontraria o reforço da esboçada tranqüilidade, começou de passar em revista todos os seus actos de antes de ser preso.

Desde que o avião o depusera em território ocupado pelo inimigo — e já lá iam três dias! — vivera como toupeira escondido numa furna do Guadarrama, da qual fizera residência e depósito de munições. Durante esse tempo conseguira anichar 38 bombas de grande potência nos arcos da ponte. Fôra trabalho exaustivo e quase sobrehumano, mas sentia-se orgulhoso da espinhosa missão. Que grande honra! Ainda lhe parecia um sonho terem-no escolhido para ela!

— Era preciso minar a ponte, cortar o caminho ao invasor. Entre os trinta voluntários que se tinham oferecido, o seu comandante indicava o seu nome. Podiam confiar na sua lealdade e dedicação?

— Sim! O inimigo não passaria!

Jurava-o pela sua vida esforçando-se por conter os impulsos da sua grande alegria.

E lembrava os abraços de felicitações que recebera depois dos camaradas, todos suspirando por que lhes chegasse também a vez duma missão como aquela, a partida por entre desejos sinceros de «boa sorte»; o seu batismo do ar por sobre as linhas inimigas a 2.000 e 2.500 metros de altitude; e, por último, a aterragem em plena noite e o abraço comovido do bravo português, o jovem aviador «Viriato», ao deixá-lo definitivamente em terra, depois de o haver levado ao local do seu esconderijo e de o ajudar no transporte das bombas e do resto da carga.

— Adeus, rapaz! Alma e coragem!

— Até à vista! retorquia, ficando com a respiração suspensa, a admirar em silêncio a coragem do herói, que, em plena noite, ia descolar, desafiando a morte nas ciladas dum terreno impróprio. Mas, em breve respirava fundo, ouvindo os roncos do motor, já no ar, de regresso à base. «Deus te guie heroico companheiro!»

E horas depois, e durante três noites, a deslizar como um fantasma, ora para um ora para outro lado da ponte, se havia entregue à tarefa de a minar de explosivos. Contudo, era-lhe preciso usar de todas as cautelas, pois volta não volta pressentia o giro de patrulhas inimigas a menos de cem metros. E recordava com sorriso indulgente, os sustos passados. Que tempo imenso perdera a princípio! Apavorado ao menor rumor, curvava-se e corria a mergulhar no rio, inteiramente vestido, deixando-se ficar de pé na água, braços ao longo do corpo, cabeça para trás, a manter sómente à superfície a boca para respirar. Era quando as patrulhas se rendiam e lhes ouvia os passos cadenciados sobre o pavimento da ponte. Então parava, retinha a respiração, e segurava com mais força o terrível engenho, não fôsse escorregar-lhe das mãos e denuncia-lo com explosão inútil. E os segundos pareciam-lhe séculos! Mas o inimigo afastava-se e ele, num grande alívio, ficava-se a espreitá-lo com sorriso irônico a brincar-lhe nos lábios e todo tomado do desejo louco de gritar aproximar-se o momento do ajuste de contas... Passeavam lá por cima?... Pois fôssem passeando enquanto era tempo!... Talvez no dia seguinte nenhum deles pudesse marcar o sítio por onde passara na véspera... E, afastado o perigo, voltava ao trabalho com duplicado ardor. Por fim, nivelado o receio pelo ruído, só quando êste se lhe afigurava mais forte, interrompia, inquieto, a tarefa e ficava à escuta, preso de angustiosa expectativa. Não receava a morte! O que temia era descobrissem o que estava ali fazendo. Agora, porém, a-pesar-de preso, tinha a certeza de que a Providência o tomara sob a sua protecção. Doutro modo não saberia explicar ter levado a bom termo a colossal emprêsa. Se, como esperava, o pombo correio tivesse chegado ao seu destino tinha a esperança de que não morreria sem ouvir primeiro a tremendíssima explosão. E a esta ideia recordava os termos do bilhete que escrevera, antes de ser preso: «Uma da madrugada. O inimigo vai finalmente passar a ponte às 7 da manhã. Há ainda 6 horas para agir. Já não posso aguardar o momento de a fazer saltar. Perseguem-me desde a meia noite. Em breve serei preso e fuzilado. Junto esbôço da ponte onde coloquei explosivos. Envio um adeus aos meus camaradas e peço me não lastimem a morte. Entrego a alma a Deus, feliz por morrer pela Pátria. «Arriba Espanha!» Sim! Não havia dúvida! O inimigo não só lhe não matara o emissário como de nada sabia. De contrário, já o teria fuzilado. E pelo poder desta observação voltava de novo a pensar na ponte onde colocara os explosivos. 38 bombas! Como tudo aquilo — ponte, homens e munições — voaria em estilhaços pelo ar, como bocados de papel soprados pelo vento! E sentia orgulhosa satisfação visionando o tétrico quadro. Tudo obra sua! Iam-no fuzilar, é certo, mas ao menos vingava-se bem... A sua morte não passaria assim despercebida; — amaldiçoada pelo inimigo seria, porém, bem-dita pela Pátria! E, esquecido da terrível situação em que se encontrava, ria, supondo a careta e o desapontamento dos bandidos do comando «vermelho», ao terem conhecimento da tragédia. Que grande partida!... Dava de boa vontade metade do tempo que lhe restava de vida só para os observar nesse momento... Mas à medida que o patriotismo lhe criava imagens que o enchiam de alegria, outras vinham de súbito entristecê-lo:

Coitados!... Afinal sempre eram homens como ele!... E tantos! Tantos que iriam perecer ao atravessarem aquela ponte julgada fácil caminho de vitória! Mas, logo, em súbita revolta, o indignava o próprio pensamento: Coitados?! Tinha porventura o direito de os lastimar?! Não lhe haviam incendiado a casa, saqueado a aldeia, assassinado barbaramente o pai e os irmãos?! Acaso não estremecia de horror tôdas as vezes que recordava a horripilante visão das pobres raparigas que encontrara por terra, sem vida, em mais duma escada?! E não via ainda a fixidez aflitiva dos seus olhos desmedidamente abertos onde se espelhara o terror e a loucura que precedera a morte afrontosa?! Na retina apavorada não se lhe haviam gravado também os fuzilamentos em massa, a que assistira, e as próprias paredes da tenebrosa «Tcheka» salpicadas ainda de sangue vivo?! Não! Não tinha que sentir remorsos! A ponte ao ir pelos ares exterminaria feras e não homens. Homem era ele e por isso incapaz de saquear, violar, matar tendo nos lábios a palavra «Igualdade» e, nos olhos, a expressão da besta-fera. Alistara-se para vingar os seus e por não poder suportar pacificamente a acção nefasta dos bárbaros. Cumprira uma ordem de lógica e legítima defesa. Não tinha de que se arrepender. Estava-se em guerra! E numa guerra santa, de implacável extermínio dos inimigos de Deus, da Pátria e da Civilização! Dó daqueles bandidos que o haviam despojado de todos os valores?! Até dava vontade de rir o seu dó! Tudo lhe haviam levado... até a medalha com o retrato da mãe! As joias não ligara importância — vão-se os anéis, fiquem os dedos... Mas o retrato fôr um rude golpe! Era o seu talisman. Sempre o trouxera junto ao coração para o pôr diante dos olhos quando a morte viesse embaciá-lo a vista. Nunca se separa dêle nem se lançara no perigo sem primeiro o unir aos lábios num beijo doce, reconfortante. Era o seu repositório de energias e de coragem. Só por ele quebrara o feroz mutismo nos interrogatórios a que o haviam sujeitado e se mostrara fraco, submisso, vergar numa humilhação de vencido que, o simples recordar, lhe punha agora no sangue desejos homicidas. Alucinara-o aquela perda. «que lho dessem!» suplicara. Não tinha mais nenhum e ela já não vivia! Era a única recordação que conservava do seu rosto querido! Por caridade, entregassem-lho! Que?! Não acreditavam que fosse sua mãe?; E' que ela morrera muito nova, quando ele era ainda pequenino. Olhassem bem a sua cara... Confrontassem-na com a do retrato... Não era verdade que se pareciam muito? Sim, tinha a certeza de que lho não levariam! Dizia-lho o coração e a maneira muda como o estavam ouvindo. E ele que chegara a duvidar que no peito dêles pudesse albergar-se idêntica ternura de amor filial! Desculpassem! Era o seu desespere quem falava!... Já tinham o relógio, os anéis, a própria medalha cravejada de brilhantes... ficassem com tudo, mas dessem-lhe o retrato! Dissera tudo isto sem descansar, engolindo os soluços num terrível esforço para conter as lágrimas. Mas vira-os afastar com risadas odiosas a troçarem a sua dor. Oh! que ânsia de matar sentira então! E ainda havia de ter pena de semelhantes bandidos?. Havia-se contido, sim, mas pela impossibilidade de os esmagar a todos. E lembrava as lágrimas vertidas ao achar-se sózinho. Fôr entao que um pensamento consolador viera suavizar a sua enorme tristeza: Recordava-se de súbito

que a última vontade do condenado era sempre respeitada. «Pois bem: pediria nessa altura o retrato!» E só então resignado se havia deixado cair naquele catre imundo, ficando como num sonho embevecido ao recordar as feições da querida morta.

Quanto tempo assim esteve, não sabia precisar; agora que via aproximar-se a manhã, ansiava por saber as horas, mas ao mesmo tempo tinha medo. Sentia a inquietação daquele que vê aproximar-se o momento duma tragédia que as suas forças não podem já evitar, mas que se não daria se o socorro pedido chegasse a tempo.

Como resposta à sua inquietação ouvia, porém, ao longe as badaladas dum relógio de torre. E logo num alvoroço se punha de pé, indo encostar-se à parede a escutar: «Uma... duas... três... quatro... cinco... seis...»

Tinha-as contado baixinho, como em segredo. Mas o bronze calando-se, deixava-o em expectativa de mortal angústia. E se tivesse ouvido mal?... Se em vez de seis fôssem sete?... A hora marcada para o avanço «vermelho»!...

E eram as notas agudas dum clarim que lhe certificavam não se ter enganado. Tocavam a alvorada! Eram seis horas! E respirava fundo sentindo o alívio da dúvida terrível. Tinha ainda uma hora à sua frente para ouvir a explosão!

Neste momento, porém, vozes de comando, rápidas e sêcas, passos apressados, rufar de tambores, todos os ruídos característicos da deslocação de forças em ordem unida, acompanhadas das secções motorizadas, vinham ecoar dentro da tenebrosa «Tcheka» fazendo-lhe tremer o chão debaixo dos pés. «Não havia dúvida, os «vermelhos» iniciavam a marcha!» Conseguiria o inimigo o seu objectivo? Não! Tinha uma voz interior a segredar-lhe que Deus velava ainda pela sua Pátria! E para reforço da fé animadora caía de joelhos, rezando.

Logo, porém, se erguia num pulo. Metiam a chave na fechadura. E a porta abria-se para dar passagem a um grupo de civis, armadas até aos dentes. A lufada de ar frio que entrava com êles trazia-lhe súbito vigor. E ao vê-los formarem alas avançava resoluto para meio das baionetas.

O sol estava ainda abaixo do horizonte, mas a manhã nascia, e, a sua luz, como sôpro divino na sombra dos coisas ia, pouco a pouco, esclarecendo contornos, definindo formas, avivando cores.

Heróico, soberbo de expressão ia romper a marcha. Queria mostrar aos bárbaros que não temia a morte. E, de nervos dominados, caminhava com passo firme e seguro por entre as baionetas.

O regozijo que advinhava no íntimo dos bandidos por irem fuzilá-lo havia de perturbar com as demonstrações do seu enorme desprezo pela vida.

Já haviam deixado para trás as últimas casas, mas continuavam marchando sempre. Iam já fôra do povoado. Onde iriam, a final dar cabo dele? Por que motivo o não haviam fuzilado já contra qualquer dos muros do caminho?! Fugiram eles a testemunhas de mais um crime, sabendo próximo o dia libertação da Espanha e as contas que a Justiça lhes pediria pelos vandalismos praticados, desde o início da guerra?!

Pisavam agora um vasto baldio, descampado que fôra em tempo fértil terreno de semeadura. O solo pelo poder do abandono estava liso e uni-

forme. E ao caminhar recordava de súbito a ponte onde colocara os explosivos. Lá estava em baixo, ligando as duas margens, imponente na alvura da sua cantaria, terrivelmente perigosa na cilada que preparava aos «vermelhos». Mas o seu coração confrangia-se vendo de relance formidável concentração de forças preparando-se para a atravessar. «Chegaria aquilo tudo a ir pelos ares? Mas, como se...».

Não tinha, porém, tempo de concluir o próprio pensamento. Estacava, súbito, à voz imperiosa de «Alto!» Era ali que ía ser fuzilado!

Na sua frente estava já o pelotão executor—fila de maltrapilhos hediondos e olharam-no rancorosamente. O que fazia de comandante aproximava-se para lhe vendar os olhos. Num gesto de desprezo rejeitava a venda. E, sem saber o que dizia, saía-lhe da boca o pedido do retrato da mãe. Arrependia-se em seguida, mas era tarde!

De pronto tinha a resposta, cínica, revoltante:

— Não precisas dêle, anjinho!... Vais para o céu... Lá te encontrarás com ela...

E a corja ria da tremenda blasfemia como se lhe fizessem cócegas.

Então, toldava-se-lhe a vista em súbita revolta. Tudo na sua frente entrava de rodopiar vertiginosamente. E antes que o bandido tivesse tido tempo de se afastar, num salto formidável, alcançava-o. E, mais rápido do que é possível descrever-se, com violento puxão que o obrigava a voltar-se, as suas mãos, trementes de ira e cólera, esbofeteavam-no violentamente.

Atónitos pela rapidez da agressão, os outros, haviam hesitado sem saber que fazer. Mas antes que viessem a si do pasmo sentido era ele mesmo quem, voltando a pôr-se diante deles, lhes gritava a toda a fôrça de pulmões:

— Vá, cobardes, despachai-vos! Apontai bem... Fogo!

E disposto a morrer levantava a cabeça, fitando o céu.

Nesse instante, porém, julgava-se vítima dum alucinação, tanto lhe custava acreditar o que seus olhos viam. Nos ares, silencioso, pairava um avião. Nas asas via-lhe pintadas as gloriosas cores, vermelho e oiro. Era nacionalista!

E não havia palavras para descrever a louca alegria. «Já podia morrer! O pombo correio chegara ao seu destino! A sua missão ia ser acabada!

E entusiasmado pela certeza de que o seu sacrifício não resultaria inútil, vendo que o bandido raivoso pela agressão corria como um doido a ordenar a voz de fogo, lançava aos ares frenéticos e patrióticos gritos:

— Viva Franco! Arriba Espanha!

Ia morrer como um heroi.

Mas o avião fazendo ressoar estrondosamente a atmosfera picava direito aos bandidos, metralhando-os impiedosamente.

Tinha-se lançado por terra percebendo a manobra do aviador. E quando, finda a rajada, apoiando-se nas mãos e soerguendo meio corpo via o avião rolar docemente a poucos metros dele, havia-se levantado num pulo e corrido ao seu encontro.

Mas, esgotado por tão terríveis comoções, ao entrar na carlinga perdia os sentidos nos braços dos seus salvadores.

O ruído de tremendas explosões depressa o traziam à vida. E ao tomar de novo o conhecimento das coisas achava-se sólidamente amarrado ao aparelho, em redor do qual rebentavam inúmeras granadas anti-aéreas.

Olhando em redor via o seu companheiro e o piloto a fazerem-lhe sinais para olhar para baixo. E logo seus olhos se encheram de jubilosa satisfação vendo a ponte em explosões sucessivas, como imensa cratera em paroxismo cósmico.

E do seu peito de heroi saía direito ao infinito caloroso agradecimento:

— Obrigado, meu Deus!

Estava cumprida a sua missão!

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Agosto de 1899

Linhos Portuguezas

Singularidade. — Só agora, pelo *Diário das Camaras* de 21 de junho, vemos que o nosso querido amigo Ferreira d'Almeida increpou o sr. ministro das obras publicas porque, indo a Algés no comboio, o obrigaram a apear «do lado do mar», o que o contrariou.

O distinto oficial da armada parece que está de mal com o elemento líquido e tanto que disse que do lado da terra é que ha frescura e do mar soalheira.

Com efeito; das quintas dos srs. Anjos, Palhas e outras é que vem fresquinho que combate os ardores da brisa do Oceano.

E isto de n'uma linha que tem dupla via não se permitir que os passageiros passem sem que primeiro passem os comboios que cruzam é um abuso. Singular, na verdade!

Estamos a ver a berrata e os protestos que o sympathetico ex-ministro faria em Inglaterra por o obrigarem a andar por caes, subir e descer escadas, percorrer galerias, perder comboios, etc., só para se transferir de um a outro lado da linha!

Em Ponta Delgada. — Foi recebida, como era natural, com grandes manifestações de regozijo a notícia da aprovação, pelas camaras, do projecto de caminhos de ferro insulanos.

Exigencia absurda. — Sob este título queixam-se alguns colegas do Porto de que a individuos que vão do Porto S. Bento até Campanhã acompanhar amigos, tenha sido feito pagar o trajecto até Gaya.

O que nós achamos absurdo é que, sabido como é que estes comboios não tomam passageiros para Campanhã, nem os que vão do lado de Lisboa em Campanhã para S. Bento, se extranhe ter que pagar até á primeira estação em que os trens fazem serviço!

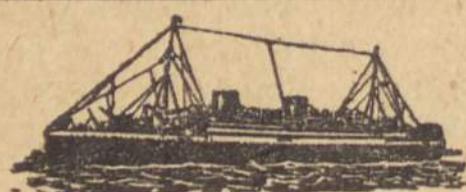
Os portuenses hão de ser sempre exigentes...

Por exemplo: o Centro Commercial officiou ao sr. director d'aquellas linhas mostrando a necessidade de não haver atraços nos comboios.

Isto não é exigencia é... pleonasm!

Cremos que o sr. Povoas terá respondido com aquella phrase celebre do falecido imperador do Brazil: — Bem sei, bem sei.

Apeadeiro de Cacia. — Abre hoje este apeadeiro ao serviço de passageiros e grande velocidade, nas condições do aviso que publicamos na respectiva secção.



& 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.

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 passageiros e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes



PÓS DE KEATING

MAS TEM DE SER KEATING

JOSÉ SANTOS, L. DA

Compra e venda de propriedades
RUSTICAS E URBANAS

Administração e recebimento de rendas

Colocação de Capital sobre Hipotecas

R. DOS CORREIROS, 101-1.º

LISBOA—PORTUGAL

TELEFONE 27616



ESPECTACULOS

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA — 21,45 — «Faustino, Limitada».
MARIA VITÓRIA — 20,45 e 23 — «Na ponta da unha».

CINEMAS

EDEN — 21,50 — Filmes variados e Complementos vivos.
OLÍMPIA — 15 e 21 — «Ilha da Fúria» e «Circo Moderno».
TIVOLI — Sempre estreias.
TRINDADE — Bons filmes.
CONDES — Programas de fino agrado.
CENTRAL — Restauradores.
PALÁCIO — Estupendos programas.
ODÉON — Programas de bom agrado.
CHIADO TERRASSE — Filmes de grande metragem.
CAPITÓLIO — Parque Mayer.
PARIS — Filmes excelentes.
REX — Filmes de grande agrado.
LYS — Programas variados com filmes escolhidos.
EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 65.
PAVILHÃO PORTUGUÊS — Parque Mayer.
CINE BÉLGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Régo).
BELEM JARDIM — R. Barlomomeu Dias.
CINEMA ROSSIO — Programas variados.
CINE PÁTRIA — Rua do Grilo.
IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.
CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.
CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

MANUAL
DO
VIAJANTE
EM
PORTUGAL

Telefone 20158

A 7.ª edição a sair
em 1940

Rua da Horta Sêca, 7 - LISBOA

AOS
FERROVIÁRIOS
DO CONTINENTE
E DO ULTRAMAR
DESCONTOS DE DEZ POR CENTO

na «Escola Comercial Portuguesa, por Correspondência», Rua do Arsenal, 54, 3.º-LISBOA
(FUNDADA EM 1930; E AO ABRIGO DO DECRETO N.º 23.447)

EM DOZE OU EM VINTE MEZES, HABILITAÇÃO GARANTIDA PARA
GUARDA-LIVROS

Ensino fácil, ao alcance de todos: Escritação Comercial, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc.. Planos de estudo, preços, etc., no livro ESTUDE EM SUA CASA que se envia, grátis, a quem o pedir.



ALTE—Fonte Grande—ALGARVE