

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: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Don Ramón de la Cruz, 83 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

Auto-retrato de Veloso Salgado. — Exposição retrospectiva das obras de Veloso Salgado e Símões de Almeida (Tio). — As cheias do Tejo e os Caminhos de Ferro, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Imprensa. — O nosso número de Ano Novo e a Imprensa Portuguesa. — A estrada marginal Lisboa-Cascais. — Notas de Viagem, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — Livros novos. — O carvão francês. — A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e a propaganda turística. — Vida Ferroviária. — Auto-Mecânica de Portugal. — Viagens e Transportes. — Grupo dos Humoristas Portugueses. — Parte oficial. — Teatros e Cinemas. — Barreiro, a oficina de Portugal, por CUNHA CORREA. — A Guerra e os Caminhos de Ferro. — Linhas Estrangeiras : :

1 9 4 0

ANO 52º

16 DE JANEIRO

NÚMERO 1250

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS 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 (ano) francos.	100
ÁFRICA (ano)	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre) . . .	10\$00
NÚMERO AVULSO.	3\$00
NÚMEROS ATRAZADOS	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

TELEFONES | P B X 20158
Direcção 27520

Exposição retrospectiva das obras

DE

Veloso Salgado e Simões de Almeida (Tio)

Inaugura-se àmanhã na Sociedade Nacional de Belas Artes, pelas 15 horas, com a assistência dos Srs. Presidente da República e Ministro de Educação Nacional, uma exposição retrospectiva de quadros do mestre-pintor Veloso Salgado e trabalhos do mestre-escultor Simões de Almeida (tio).

Esta exposição pertence ao ciclo dum programa cultural que a Academia Nacional de Belas Artes, se propôs organizar anualmente, tendo tido seu início, no Natal de 1938, com a Exposição dos Presépios Portugueses. A segunda exposição, relativa ao ano de 1939, é a que se inaugura ámanhã; compõe-se de algumas dezenas de esculturas e pinturas de dois grandes artistas portugueses — Simões de Almeida e Veloso Salgado.

Simões de Almeida, foi o professor e o exemplo de todos os grandes estatuários e desenhadores educados na Escola de Belas Artes de Lisboa, no período transitório do século findo para o actual.

Veloso Salgado, decano dos vogais efectivos da Academia, foi grande retratista, compositor, pujante colorista e também conscientioso professor.

É digna do maior aplauso a iniciativa da Academia Nacional de Belas Artes, a qual continua a não se poupar a esforços, para bem servir e demonstrar o valor dos artistas portugueses de ontem e hoje. Recorda-os, homenageia-os e simultaneamente engrandece Portugal. Tal é, e tem sido a obra da Academia Nacional de Belas Artes.

As cheias do Tejo

e as

Caminhos de Ferro

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

O facto capital ultimamente ocorrido e que demanda comentários é o da grande cheia do Tejo, sem precedentes, pois a altura das águas no hidrómetro da ponte de Santarém excedeu 16 centímetros o máximo atingido pela cheia de 1876.

A rapidez com que se produziu agravou-lhe os efeitos.

Foi particularmente desastrosa para os caminhos de ferro. Não faltaram descarrilamentos e desabamentos que os provocaram. No Douro ocorreu um gravíssimo desastre, ocasionado por desabamento.

Precipitou-se ao rio uma locomotiva e o tender, morreram o maquinista e o fogueiro e sem a quebra dos engates ter-se-ia despenhado todo o combóio.

Na linha de Oeste, em Monte Real, foi necessário construir um desvio para assegurar a circulação interrompida por um descarrilamento.

É ocioso enumerar todos os factos análogos ocorridos. Merece porém menção especial — pela importância do desastre e pela certeza de que ia dar-se — o que ocorreu no Setil.

Desde que se construiu a ligação das linhas de Leste com a do Sul a Vendas Novas aberta à exploração em 1903, tem-se sucedido os cortes da linha pelas cheias.

Ocorreu logo o primeiro em 1909. Conforme expliquei em artigo de 1 de Fevereiro último, desviou-se do traçado normal à vala de Azambuja e deu-se à ponte da linha sobre ela abertura insuficiente.

Nas grandes cheias os campos a montante são invadidos e as águas, que não encontram vasão suficiente para seguirem pela Vala, acumulam-se contra o aterro da linha, que funciona como dique, até se romper e arruinar os campos a jazante com a impetuosa corrente das águas que se precipitam.

Havia duas vias a ligar a linha de Vendas Novas com a de Leste, dirigidas uma para o Norte e a outra para o Sul. A primeira foi totalmente destruída e nunca mais se reconstruiu, nem era, em rigor, necessária. A segunda foi restabelecida sem alteração, sendo pois de prever o seu corte por cada cheia grande que ocorresse. Assim sucedeu sempre. O último corte deu-se em fins de 1938, e mal se reconstruía a linha ei-la cortada de novo e desta vez sofreu também avaria a de Leste, o que obrigou a desvio da circulação feita pela de Oeste durante alguns dias.

Lia-se numa correspondência de Santarém que descrevia o desastre, o seguinte :

Na cheia de agora a água atingiu, na mesma escala de Santarém 8^m, 17, a maior altura até agora verificada. Não é para admirar, pois, que o fenômeno dêste princípio do ano bissexto ocasionasse estragos até agora nunca registados. E se eles não têm ainda maior amplidão, isso se deve às obras de defesa realizadas ultimamente nas margens do Tejo. É curioso verificar que foram essas mesmas obras de defesa que agravaram a situação das linhas férreas que passam no Setil, pois estando as águas do rio mais bem canalizadas maior foi a pressão exercida nos aterros dessas linhas.

Erro manifesto. A obra de defesa constituída pelo dique das Onias, que é, em parte, insumersível, e num trôco funciona como descarregador, que deixa passar as águas das grandes cheias do Tejo, manteve-se e desempenhou a sua função. Essas águas seguiriam pela depressão da vala de Azambuja, sem fazer estragos, se não se tivesse reconstruído pura e simplesmente o aterro da linha de Vendas Novas e mantido a insuficiência de vasão da sua ponte.

Não foi, pois, a obra de defesa que agravou a situação e sim a falta da obra indispensável de defesa pela duplicação de aquela vala reclamada por comissões técnicas, pelo engenheiro Noronha e Andrade nos seus re-

latórios e por mim em vários artigos de «A Voz» e da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

O desastre da linha de Leste é a consequência da acumulação de águas revoltas determinada pelo aterro da linha de Vendas Novas funcionando como dique transversal e que não deve ser pura e simplesmente reconstituído conforme foi construído.

* * *

Em 1936 foi nomeada uma comissão técnica, de cujas conclusões dei notícia no citado artigo de 1 de Fevereiro último.

Esse estudo, apresentado em Maio de 1937, não teve seguimento prático. Manteve-se a insuficiência da vasão, que dois graves desastres previstos ocorridos dentro de um ano vieram comprovar.

Que se fará agora? Prevalecerá mais uma vez a lei do menor esforço, restabelecendo-se a linha como anteriormente sem se terem em conta as duras lições da experiência, nunca desmentidas? Isso podia ser feito estabelecendo-se um leito provisório, que não impedisse a imediata construção de ponte para aumento de vasão, cujo projecto está aprovado segundo consta.

A quem incumbe o respectivo encargo: à Companhia concessionária, falha de recursos para melhorar as suas linhas, ou ao Estado, proprietário da linha e com cuja aprovação se executou o projecto primitivo?

Se o encargo recai sobre a Companhia, adianta-se-lhe o capital preciso para a reconstrução?

Como se vê, está pendente um grave problema administrativo, conexo do problema técnico ao qual importa dar solução imediata.

É absolutamente necessário que antes da próxima cheia do Tejo tenha desaparecido o dique transversal de Setil reduzido à sua função de avenida de uma ponte de caminho de ferro, que em nada embarace a passagem das águas da vala da Azambuja, nem provoque avarias da linha de Leste, a nossa principal artéria ferroviária.

* * *

Não é indiferente à boa exploração dos caminhos de ferro o estado das estradas que a

eles afluem e o modo como asseguram a circulação nas horas críticas das inundações.

Como é sabido, desde a ponte da Chamusca até Lisboa, constitui a ponte de Santarém a única ligação por estrada das duas margens.

Até hoje não tem sido possível obter a construção, tão necessária, da ponte de Vila Franca, apesar das instantes reclamações dos povos interessados.

A ponte de Santarém enferma do grave defeito de ser coberta pelas cheias em grande extensão a sua avenida do lado de Almeirim.

No seu notável relatório acerca das cheias de 1935-1936, o distinto engenheiro sr. Noronha e Andrade, director da Hidráulica do Tejo pondera a necessidade de pôr termo à submersibilidade de aquela avenida.

A parte coberta pela cheia é de cerca de meia légua, e submerge-se sempre que as cheias excedem 7^m no hidrómetro e a água sobe apenas 0^m,80 a 1^m sobre o pavimento da estrada.

Segundo pondera o referido engenheiro, pode-se elevar a cota do pavimento 1^m,80 e asseguram a passagem das águas por uma série de números os tubos de betão de 1^m de diâmetro agrupados em bateria de 4 e 6 tubos e à razão de 6 a 7 grupos por hectómetro.

Com razão se observa que esta elevação do pavimento não teria influência notável no regime das águas, que teriam insignificante elevação a montante e ligeiro acréscimo da velocidade no escoamento sem repercussão sensível no leito normal do Tejo.

Deve-se completar a obra com um ensoleitamento a juzante da estrada para assegurar a estabilidade da obra e evitar alvercamento.

E' inadmissível o adiamento de uma obra tão benéfica destinada a assegurar a permanência das comunicações entre as duas margens do Tejo.

Pondera com razão o sr. Noronha e Andrade que esta obra deveria ficar a cargo dos Serviços Hidráulicos, visto ser um lanço de estrada submersível e todos os que estão nessas condições assim deviam estar.

* * *

Veio a lume uma nota oficiosa acerca das cheias no Tejo, da qual importa reproduzir a

Imprensa

"NOVIDADES"

Em comemoração do seu aniversário, o nosso colega "Novidades" mandou resar missa, nas Igrejas da Encarnação e Coração de Jesus. Igualmente, distribuiu um bôdo aos pobres e editou um número especial, de magnífica colaboração e bem ilustrado.

Associamo-nos sinceramente às suas festas comemorativas.

"O SÉCULO"

O nosso colega "O Século" celebrou no passado dia 4 do corrente, o seu 60.º aniversário. Apresentamo-lhe os nossos cumprimentos.

"REPÚBLICA"

Comemorou ontem o seu 29.º aniversário, o jornal "República", ao qual apresentamos por êsse facto, os nossos cumprimentos.

ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

parte que interessa especialmente aos caminhos de ferro e ao plano de obras a executar:

Deve acrescentar-se ainda que estão em via de realização as medidas necessárias para obviar as graves perturbações causadas ao regime de escoamento das cheias do Tejo pelo estabelecimento do atêrro da linha do Setil, depois de ter sido o assunto estudado por uma comissão de engenheiros nomeada pelo Governo, apreciado pelo Conselho Superior de Obras Públicas e decidido por resolução ministerial de Novembro último.

Conta-se que já êste ano seja iniciado o aumento da secção de vasão da ponte sobre o canal da Azambuja, trabalho êste que deverá ser continuado até permitir o restabelecimento daquele canal no seu antigo traçado.

Finalmente, e em relação à ansiedade da parte da opinião pública pela rápida realização de um vasto plano de regularização e aprofundamento do Tejo, torna-se necessário esclarecer que em trabalhos desta natureza e em toda a parte do mundo se considera indispensável proceder com a maior prudência, pois que são elevadíssimas as importâncias a dispensar para se chegar a pôr em prática um tal plano, devendo a acção ser precedida de cuidadosos e demorados estudos que em grande

O nosso número de Ano Novo e a Imprensa Portuguesa

Foi-nos grato verificar a maneira como a Imprensa Portuguesa se referiu ao nosso número de Ano Novo, e bem assim alguns particulares e amigos.

Na imprensa nortenha, o "Jornal de Notícias", "Comércio do Pôrto" e "Primeiro de Janeiro", foram particularmente gentis.

Também os nossos colegas da capital, "A Voz", "Diário de Lisboa" e "República" referiram-se ao facto, em termos que muito nos penhoraram.

A todos endereçamos os nossos melhores agradecimentos.

A estrada marginal Lisboa-Cascais

No dia 24 de Dezembro foi inaugurado o novo trôço da linha férrea ascendente, entre Belém e Bom Sucesso, em obediência aos novos traçados da linha da Sociedade Estoril, por via da estrada marginal, Lisboa-Cascais. Estes trabalhos foram realizados durante a noite e provocaram atraços nas marchas dos comboios.

parte ainda estão por fazer, embora ainda haja hoje um comêço de orientação sobre o assunto.

Não quere isto dizer, que não se vão executando extensas obras de consolidação dos diques existentes; uma ou outra obra nova de defesa local que se reconheça ser útil e que, além dos trabalhos correntes de destruição dos mouchões e plantações de defesa das margens, não se tenham já realizado importantes dragagens que certamente têm contribuído para um mais rápido escoamento das cheias e não estejam em estudo projectos de outras muito importantes dragagens de grande vantagem para êste fim e de benefício para as navegações.

Já está restabelecida a circulação na linha de Vendas Novas, mercê da reconstituição do atêrro com pedra de Chão de Maçãs.

É preciso que não seja adiada a construção do novo vão de ponte conforme a proposta da Comissão de 1936, apresentada em Maio de 1937 e a resolução ministerial tomada em Novembro último.

Os males repetidos causados pela falta de vasão da ponte têm de cessar de vez.

*Notas de Viagem**No Reino de Líliput*

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

IV

DÁ-SE tam pouco pela passagem da fronteira do Mónaco, como pela picada da melga ou pelo crescimento do cabelo. Nada de passaportes, guardas de alfândega, postes indicadores. O viajante desce do combóio na modesta estação da capital monegasca e só se convence que não está em França, quando estranha o uniforme dos polícias sinaleiros ou lhe dizem que, para estampilhar uma carta ou postal, precisa de adquirir selos locais.

É um encanto êsse minúsculo país que se atravessa numa hora, da fronteira, passando pelas três cidades que o compõem.

Larguei as malas, no hotel que escolhi logo fronteiro à estação, seguindo o meu pessoal princípio que é o de ficar sempre o mais perto possível do ponto de onde na manhã seguinte hei-de partir. A proprietária é uma senhora robusta e nervosa que vive, como aliás infelizmente muita gente, por êsse mundo, na preocupação constante do momento internacional e no receio incurável da guerra futura. Não a censurei por isso. Vivendo duma indústria que está particularmente sofrendo da crise que a intranqüilidade europeia não deixa de agravar, súbdita de um país feito sanduiche—de bem escasso alimento, aliás!—entre a França e a Itália, difícil será esperar que, num choque futuro entre as duas potências, o líliputiano estado mediterrânico não fique logo pulverizado no embate.

Mónaco-cidade, capital de Mónaco-principado, é uma urbe bonita, aceada, civilizada, provando que, nesse sentido de conforto e acompanhamento de progresso, os países não se medem aos palmos.

Atravesso a praça de armas e subo a rampa que, em belos panoramas de beleza crescente, me leva à inconfundível praça do Palácio, com o paço principesco, guardado solenemente por duas alvinítentes e sumptuosas sentinelas. No terraço vizinho, alinharam-se inofensivos canhões centenários, de fins exclusivamente decorativos, e aliás virados

para um quadro de formosura tam pura e tam afastado de aspecto bélico, que a presença dêsses engenhos de guerra, apesar da sua ineficácia bélica, parece mesmo assim um atentado contra o encanto do panorama em que o Mediterrâneo, as costas verdes da Riviera, à esquerda os aristocráticos palácios de Monte Carlo e lá longe as ondulações imprecisas da costa italiana, se conjugam numa unanimidade de deslumbramento que nos deixa, horas esquecidas, em lausperene à Natureza.

Desprendo-me heróicamente do contemplativo êxtase, volto indelicadamente as costas ao mar, e corro a praça do Palácio até um arco decorativo que me leva ao coração da cidade. Essa praça é um autêntico cenário cinematográfico. Parece viver na corte de Zenda e, ao chegar à sumptuosa catedral, quái que nela visiono a solene coroação de Ronald Colman, no filme extraído do célebre romance de Anthony Hope.

Ao lado da catedral, outro edifício elegante, de linhas puras, de côres marmóreas: é o palácio do governo.

Nas ruas e nas praças do Mónaco, o movimento é quái nulo. No jardim vizinho da catedral apenas dois ou três pares e cinco ou seis crianças, contemplam plácidamente o Mediterrâneo, largo e aveludado tapete azul-glaucio, estendido lá em baixo junto aos primeiros degraus do radiosso trono onde se senta o Príncipe daquele abençoado país de boneca.

Cómodo autobus, onde metade da lotação ia cheia de crianças, saídas naquela altura da escola, desceu a frondosa avenida dos Pinheiros, em cujas curvas grandes espelhos, presos a postes, mostram, aos automóveis, a parte do caminho para onde se dirigem e que lhes está ainda oculta.

Contorna-se o pôrto do Mónaco, fechado por dois pontões em cujas extremidades à noite se acenderão farois, um verde e outro vermelho, e, subindo a avenida de Monte Carlo, assente sobre arcadas que são a primeira coisa que salta à vista de todos que contemplam qualquer fotografia da famosa

Liuras novas

«O Caminho de Ferro e a Nação»
— pelo Engº Carlos Manitto Tôrres

Em separata à nossa Revista, editou-se êste livro do sr. engº Carlos Manitto Torres, distinto e antigo colaborador da «Gazeta». Trabalho interessante tem a recomendação, além da ilustre pena que o subscreve, o seu fim altamente humanitário, pois que o seu produto, reverte a favor do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste e Orfanato dos Ferroviários da C. P.

Eis assim, um trabalho que reúne o útil ao agradável.

Engº Manitto Tôrres



Trabalho interessante tem a recomendação, além da ilustre pena que o subscreve, o seu fim altamente humanitário, pois que o seu produto, reverte a favor do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste e Orfanato dos Ferroviários da C. P.

GRALHAS

O nosso número de 1 de Janeiro do corrente ano, veio lamentavelmente gralhado. Assim, no artigo «Os Caminhos de Ferro e a Camionagem», do sr. capitão Jayme Gallo, aonde se lê — «Assim sabemos o que sucede», deve ler-se — «Assim sabemos que sucede»; «julgamos necessário» — «por julgamos mesmo necessário»; «linha de Leste» por «linha de Sueste»; «da material» em vez «do material»; «meio do transpor-te» em vez de «meio de transporte».

No artigo «Castelos de Portugal», do nosso Redactor Marino d'Ornellas, escaparam também à vigilância da revisão algumas gralhas, sendo uma delas logo no sub-título, «Páginas de Pedro» em vez de «Páginas de Pedra», e mais adiante, na transcrição da «oitava» dos Lusíadas, «justapalma» em vez de «justa palma».

A inteligência dos nossos leitores, decerto escusava estas retificações, porém os nossos colaboradores não nos perdoam estas faltas. Especialmente a êles, pedimos desculpa.

as outras duas que, vestidas de branco, lá em cima, na praça tranquila, custodiam o paço.

Pelo bulevar, ao longo do rio, passeia quase toda a Mónaca, em vestidos simples, frescos, despreocupados, mas sempre elegantes. Nos cafés, entre plantas, alinharam-se mesas e cintilam os cristais decompondo, em milhares de arco-iris, a orgia de luz que inunda aqueles estabelecimentos, que o bom do português geralmente apenas sabe que existe por favor do cinema.

Essas serenas e decorativas noites do Mónaco são outro encanto do país minúsculo, das quais nos desprendemos a tanto custo como, horas antes, na tarde luminosa no alto do terrasso vizinho no Palácio, deixámos os canhões de outras eras que, como dedos verdes de um gigante amigo, nos estivesse, com as mãos ambas, apontando o arraial de Beleza formado pelos espousais do mar cavalheiresco e azul com a terra verde e florida. Sim, porque o nobre Mediterrâneo é bem o esposo da galante Riviera. Setenta vezes maldito seja todo aquele que, com a sua ambição, queira perturbar a tranquilidade desse matrimónio sobre a qual, todo o dia, a benção de Deus desce radiosa naquele Sol de ouro que banha a Costa Azul desde o golfo de Génova ao estreito de Gibraltar!

capital do Jôgo, descemos, à esquina da avenida das Belas Artes. Dali, à esplanada ajardinada ao fundo da qual pontifica o Casino, são apenas dois passos.

Um viçoso jardim cerca o paço da Roleta. Onde o jardim termina, começa o terrasso que domina a linha férrea, a praia, o mar, todos servilmente aos pés da escadaria de trono onde reina o Casino. Só então comprehendi que, afinal, o verdadeiro monarca daquele país, não é o venerável príncipe a quem a maior diversão é por assim dizer, o seu precioso museu oceanográfico, reúnido em sumptuoso palácio não longe do seu solar. O autêntico rei do Mónaco é aquele majestoso Casino, campando do alto do seu trono de mármore, e ganhando, cada noite, nas piruetas da bolinha louca e caprichosa, o pão de cada dia dos bons monegascos que nunca perdem ao jôgo porque só os estrangeiros podem atirar, para o sorvedouro de baeta verde, os dólares, ou as libras, ou as liras, ou os francos.

Essa noite estava idealmente suave. Corria, ao longo da costa, uma brisa delicada, como que embaladora. Nas águas do pôrto, cintilavam trémulas as lâmpadas multicolores das tabuletas a «néon». No pôrto, o farol verde emparelhava com o rubro, como duas sentinelas tam atentas e solenes como

O carvão francês

O SEU ESTADO FLORESCENTE

É do domínio público quanta importância existe na "hulha negra". Infelizmente, no nosso país estamos muito longe de produzir o que necessita a actividade nacional, e por isso, esta guerra já bastantes boatos fez levantar nesse sentido, pois receia-se a falta de carvão. Todavia, os estudos empreendidos para o seu racionamento e os "stocks" existentes, dão-nos um certo descanso.

Entre os países, que têm dispêndido um profícuo e valoroso trabalho para a produção da "hulha negra", é sem dúvida a França que mais se destaca. Desde o comêço da guerra, a actividade das hulheiras francesas tem sido, ainda, mais notável.

Todos compreenderam que a produção mineira é essencial à vida da nação, mais ainda, neste momento do que em tempo de paz. Os números que indicam a sua situação são bem eloquentes: a produção foi, em 1938, de 47 milhões e meio de toneladas; nesse momento, o pessoal era de 248 mil operários. Em Outubro de 1939 foi de 4.200.000, isto é, a mesma proporcionalmente, apesar da paragem de certas hulheiras da Lorena e do número de operários ter descido para 207.000 em consequência da mobilização.

Constata-se pois, em primeiro lugar, que o "deficit" que a guerra deveria ter provocado evitou-se, graças a uma duplicação de esforço que se traduziu num aumento de horas de trabalho, que foram elevadas para 52 e meia por semana.

Note-se aliás, que o primeiro semestre de 1939 foi favorável às hulheiras francesas, cuja produção passou de 23 milhões e 600 toneladas (primeiro semestre de 1938) para 26.013.883 toneladas. Para se conseguir o rendimento necessário para as exigências actuais, será necessário contratar mais de 30.000 operários para se atingir uma extracção de 70 milhões de toneladas anuais. Em 1937, tinha sido preciso importar mais oito milhões de toneladas e de desembolsar 2.650 milhões; na base dos últimos meses de 1937, as compras de carvão ao estrangeiro levariam a uma saída de ouro próxima de 6 biliões por ano; comprehende-se pois que se tenha desejado intensificar o ritmo do trabalho.

A França importou em 1938 o equivalente de 22.719 toneladas de hulha, em vez de 30.890.000 toneladas em 1937. Sabe-se aliás que o consumo de combustíveis minerais tinha diminuído em 1938 e em 1937, não só por terem sido menores as necessidades da grande metalurgia, mas também por os caminhos de ferro gastarem uma quantidade crescente de energia

A "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

E A PROPAGANDA TURÍSTICA

O nosso Número Especial dedicado a Santarém

Obteve o mais entusiástico acolhimento o nosso número especial, de 16 de Dezembro, dedicado a Santarém, tendo-nos sido dirigidos cumprimentos de felicitações, de distintas entidades, pelo bom êxito desse documentário de propaganda turística.

O excelente semanário scalabitano *Correio da Extremadura*, da direcção ilustre do Dr. Virgílio Arruda, registou o nosso número extraordinário em termos que bastante nos desvanecem, e transcreveu parte do artigo — "Santarém, passado e presente", do nosso ilustre e querido director, sr. Engº Fernando de Souza.

Ao *Correio da Extremadura* agradecemos as suas palavras de camaradagem, que muito nos sensibilizaram.

* * *

Também, recebemos um amável ofício das Direcções da Associação e Ateneu Comerciais de Santarém, que são outras tantas palavras de apreço ao nosso modesto trabalho.

A todos, endereçamos os nossos reconhecidos agradecimentos.

hidroeléctrica. Contudo, o relatório do Comité das Hulheiras indicava a quase certeza dum consumo crescente de carvão, correspondente a um aumento de actividade nitidamente previsível em certos ramos da indústria francesa.

A indústria hulheira realiza pois um esforço constante, em França, ou melhor ainda, um esforço crescente. É sabido que, pelo que respeita à hulha, a França não está bem dotada com alguns dos seus vizinhos. As suas reservas são aproximadamente de 18 biliões de toneladas, metade das quais de difícil exploração. Mas há duas bacias verdadeiramente ricas e dum futuro bastante longo: a do Norte do Pas de Calais e a da Lorena. É preciso mencionar também os jazigos normandos, lioneses; não se devendo esquecer finalmente, a riqueza carbonífera da Indochina e de Madagascar. Está pois previsto que a França deixará de ser, cedo ou tarde, tributária do estrangeiro, pelo que diz respeito ao carvão; devemos lembrar-nos, em especial, da extrema abundância dos seus recursos hidroeléctricos.

Vida Ferroviária

O Natal no Orfanato da C. P.

No passado dia 24 de Dezembro, pelas 15 horas, na séde desta prestimosa colectividade e de colaboração com a sua direcção, organizou o Orfanato dos Ferroviários da C. P. uma simpática festa dedicada aos seus pupilos, na qual foram distribuídos um abundante lanche e centenas de brinquedos a tôdas as crianças presentes que enchiam totalmente a sala.

Esta festa, que teve a abrilhantá-la um magnífico acto de variedades, dirigido pela professora D. Enita

ilustra esta notícia, pela quantia de 110.000\$00. E, disse: mais uma prenda de Natal que a Direcção do Orfanato oferece aos seus pupilos.

Esta enternecedora festa, que teve a apoiá-la todos os importantes organismos da classe, terminou com uma animada e desusada festa.

A linha da Bôa Vista-Trindade

A Companhia Carris de Ferro do Pôrto, moveu uma acção contra a Câmara Municipal da mesma ci-



As moradias adquiridas para rendimento do Orfanato da C. P.

Correia Gomes, constituiu também uma vibrante manifestação de propaganda.

Com esse intuito, falou o nosso colaborador sr. Furtado de Mendonça, secretário da Direcção do Orfanato, que num emocionante discurso fez encarecer a imperiosa necessidade de se acarinhar tão sublime exemplo de solidariedade que uma minoria de ferroviários vem prestando, através do seu Orfanato, a 20 crianças orfãs de camaradas seus, caídos para sempre no cumprimento do dever e que, por fatalidade, nada mais poderam legar a seus filhos do que um nome honrado e dignificado pelo trabalho.

Por último anunciou a assinatura da escritura de compra de 6 moradias de rendimento, cuja fotografia

dade, por ter concedido à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte Portugal, autorização para a abertura e exploração da linha Bôa Vista-Trindade.

A referida Companhia pede uma indemnização de cinco mil contos.

Sindicatos Nacionais dos Ferroviários

O sr. Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social determinou que, a partir de 1 de Fevereiro próximo, todos os ferroviários (pessoal de via reduzida), do Norte de Portugal, sejam obrigados a pagar as quotas a que estão sujeitos os sócios dos respectivos sindicatos nacionais.

Auto-Mecânica de Portugal

NA "Casa do Alentejo", realizou-se, no passado dia 14, um almoço de confraternização entre os sócios da Auto-Mecânica de Portugal, em comemoração do seu 3.º aniversário.

Conforme já dissemos nas colunas desta Revista, a Auto-Mecânica de Portugal é uma das instituições que conta maior número de associados no nosso país. Por isso é que rodeavam as longas mesas do almoço cerca de 400 pessoas de todas as cidades sociais, numa demonstração bem viva e numa afirmação bem vincada dos amplos recursos de que dispõe já, em larga escala, a Auto-Mecânica de Portugal.

As 13 horas encontravam-se já repletas de associados e convidados as salas da "Casa do Alentejo". Numerosas senhoras emprestavam ao ambiente, festivo e elegante, o colorido da sua presença e da sua graça.

Pouco depois iniciou-se o almoço. De entre os convivas registámos os seguintes nomes: engenheiro Plínio Silva, generais Adolfo César de Pina e Viriato da Fonseca, almirante Afonso de Cerqueira, deputado dr. Formozinho Sanches, dr. Manuel dos Santos Lourenço, dr. Manuel Lourenço, Francisco Manuel da Costa, presidente da Associação Comercial de Lojistas de Lisboa; António José Bravo, do Ateneu Comercial



Junto ao histórico Convento de Mafra, a caravana da Auto-Mecânica faz uma paragem

Numa simpática e patriótica festa este organismo comemorou com um almoço de confraternização o seu 3.º aniversário

de Lisboa; dr. Valente Machado, da Casa do Alentejo; dr. Damas Móra (filho), conde de Pôrto Covo da Bandeira, dr. Pereira Jorge, dr. Avelino de Faria, dr. Acácio Gouveia, Carlos Empis, Joaquim Fialho, dr. Pedroso Pimenta, etc., etc..

O sr. general Adolfo César de Pina inicia a série de brindes e discursos, fazendo votos para que a Auto-Mecânica "se engrandeça e corra", saudando no engenheiro Plínio Silva "a alma" daquela cooperativa.

De seguida fala o sócio n.º 1, sr. Dr. Acácio Gouveia. Diz que "3 anos não são nada, sobretudo quando se trata duma organização que se fez com uma velocidade espantosa, certamente devido às qualidades dos seus preceptores". Faz afirmações categóricas e histórias a vida da Auto-Mecânica de Portugal, terminando por saudar o sr. engenheiro Plínio Silva.

O sr. Dr. Azevedo Cabral, chefe do contencioso da Auto-Mecânica, salienta a acção social desta cooperativa e traça um elogio empolgante à sua obra e aos seus fins.

O sr. Dr. Manuel Santos Lourenço resume, numa anedota verídica, algumas passagens da vida e das contrariedades da Auto-Mecânica, salientando a necessidade que há em todos os associados se empenharem em afastar os inimigos *endinheirados* que têm prejudicado o desenvolvimento desta organização nacional. Termina, dizendo que "ante a força dos interesses criados ergue-se a nossa e há-de vencer, como é justo e útil para a Nação e para o povo".

Fala o sr. Vergílio Ferreira que se refere largamente à Auto-Mecânica de Portugal.

O sr. António José Bravo, representante do Ateneu Comercial de Lisboa, começa por saudar e ovacionar a imprensa por

tuguesa pelo carinho e interesse que esta vem dispensando à Auto-Mecânica. Afirma que "falar da Auto-Mecânica de Portugal é o mesmo que falar de um problema nacional".

Diz que "nada há mais simpático do que falar de um problema que interessa ao povo". Levanta, em palavras quentes e sinceras, o elogio magnífico da pessoa do sr. Eng.º Plínio Silva que muito se interessa por "estes problemas mínimos que tanto se refletem na alma do povo".

Lembra que a função da Auto-Mecânica é desenvolver o bem comum e que "é muito triste que em Portugal haja ainda pessoas que não queiram sacrificar-se por ele".

"A Auto-Mecânica vai em vias de preparar o bem de todos e o Ateneu Comercial de Lisboa tem a função de preparar os homens de amanhã" — sublinha, quase no fim, o sr. António José Bravo.

O jornalista Felix Correia, que representa o sr. Dr. Joaquim Manso, director do *Diário de Lisboa* agradece os cumprimentos e ovações dirigidos à imprensa e saúda a Auto-Mecânica por si e pelo seu jornal.

Vai falar o sr. Eng.º Plínio Silva.

Começa por agradecer a presença dos representantes da imprensa, a quem se deve, em grande parte, o êxito da formação da Cooperativa, salientando que "a Auto-Mecânica é estruturalmente uma obra da imprensa", e que "todos os jornais têm dado o seu apoio à Auto-Mecânica. Conta nos jornalistas os seus melhores e mais sinceros amigos".

Afirma que "estamos numa hora em que a imprensa poderá decidir para que os carros da Auto-Mecânica circulem ainda este mês em Lisboa".

Promete tratar, com mais largos detalhes, variados assuntos da Auto-Mecânica, numa conferência que em breve terá oportunidade de nos dizer, e que será, com certeza, um trabalho exímio e altamente útil a todos

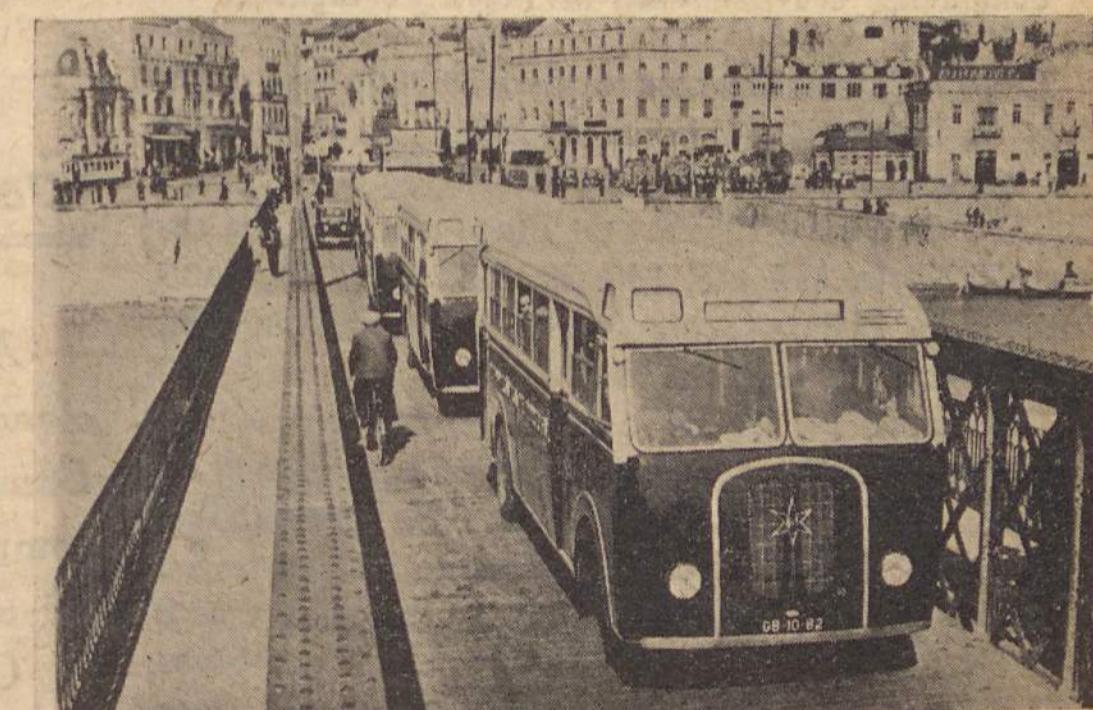
quantos desejam conhecer e apreciar a vida e a acção desta importante cooperativa.

Lê algumas cartas e telegramas de felicitações. E põe em destaque as palavras que o sr. Governador Civil de Lisboa dirigiu, em telegrama, à Auto-Mecânica de Portugal, numa confirmação de fé e patriotismo nos destinos desta instituição nacional. E se não fôr o adiantado da hora, e o receio de se prolongar em excesso, teria, ainda, oportunidade de ler muitas outras cartas de associados e amigos sinceros da Auto-Mecânica, que são outras tantas provas de adesão à obra encetada. Mas são muitas e o tempo é pouco. E continua dizendo que "tem a certeza de que esta organização é indestrutível". E termina por desejar que todos os portugueses sintam e compreendam os desejos e fins da Auto-Mecânica de Portugal.

As palavras do sr. Eng.º Plínio Silva foram vibrantemente aplaudidas.

No fim muitos dos assistentes e os representantes da imprensa foram abraçar e cumprimentar o sr. Plínio Silva, pelo brilhantismo daquela interessante festa, votando à Auto-Mecânica de Portugal um rápido início nas suas funções cooperativistas — a Bem da Nação.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que se fez representar por dois redactores, um dos quais em nome do seu Director, sr. Carlos d'Ornellas, agradece a gentileza dos cartões de convite.



Os elegantes e confortáveis carros da Auto-Mecânica, atravessam o Mondego, em Coimbra

Viagens e Transportes

Horário da linha Santa Comba Dão-Viseu

Desde 5 de Janeiro vigora o seguinte horário: o comboio misto-correio n.º 321 sai daquela vila às 6 e 35, e chega a Viseu, às 8 e 38; o "omnibus" n.º 301 sai às 13 e 35 e chega às 15 e 16; o "tramway" n.º 331 parte às 8 e 14 e chega às 10 e 20. De Viseu a Santa Comba efectuam-se os seguintes comboios: "omnibus" n.º 302, com saída às 6 e 45 e chegada às 8 e 40; misto-correio n.º 322, 16 e 45 e 18 e 45; "tramway" n.º 332, 13 e 45 e 15 e 40, respectivamente. Os comboios n.ºs 331 e 332 só se efectuam às terças-feiras.

Sociedade Estoril

Em conformidade com um plano a estabelecer, para uma economia nas suas linhas, a Sociedade Estoril estuda presentemente, alterações a fazer no horário dos seus comboios directos e semi-directos, com 1.ª e 2.ª classes, que transportam poucos passageiros.

O «Sud-Express» para o Estoril

A partir de Janeiro de 1940, a ligação de e para o Estoril, do comboio "Sud-Express" é a seguinte:

Estações — Comboio n.º 353 (Ligação do comboio n.º 53) — Estoril, partida, 12-32; Alcântara-Mar, partida, 13-00; Lisboa-Rossio, chegada, 13-21.

Estações — Comboio n.º 354 (Ligação do comboio n.º 54) — Campolide, partida, 19-02; Alcântara-Mar, chegada, 19-12. — Alcântara-Mar, partida, 19-20; Estoril, chegada, 19-42.

O comboio n.º 354 só se efectua quando o n.º 54 transporta passageiros com destino ao Estoril.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Em conformidade com o novo horário dos caminhos de ferro, os comboios de Lisboa ao Pôrto passam a partir, diariamente, do Rossio, às 8 e 40, 13 e 35, 20 e 50 e 22 e 10, e os do Pôrto a Lisboa, da capital do Norte, às 7 e 8, 18 e 30, e 22 horas. De Campanhã para Lisboa (Santa Apolónia) partirá também, diariamente, um comboio, às 19 e 8.

Os "rápidos" n.ºs 55 e 52, que circulam só aos sábados e segundas-feiras, respectivamente, partem de Lisboa, às 18 e 6, e do Pôrto, às 8 e 35. Os comboios diários Lisboa-Entroncamento saem de Lisboa, às 5 e 55 e às 9 e 20; e do Entroncamento, às 6 e 35 e às 8 e 20. De Lisboa para Santarém haverá dois comboios diários, com partidas às 18 e 25 e às 19 e 27. Para Torres Vedras partem igualmente todos os dias comboios às 7 e 36 e às 14 e 40.

Grupo dos Humoristas Portugueses

Uma Conferência do Sr. Dr. Raúl de Carvalho

Vencendo o ambiente sufocante que nos rodeia, e bem assim, a já peculiar tristeza da gente lusa, fundou-se há tempos o "Grupo dos Humoristas Portugueses", agregado de figuras sobre cujos ombros recaiu uma missão espinhosa — fazer rir, mostrando o riso dos outros. — Já vários foram os serões de humorismo, em que esse fim foi inteiramente preenchido, e o último deles, não desmentiu a expectativa de interesse, que à sua volta se criou. Teve lugar esse serão, na Casa de Entre-Douro e Minho, na noite de 13; sendo conferente o Sr. Dr. Raul de Carvalho, o qual abordou o tema "O Humorismo na Tropa", trabalho este, que foi ilustrado pelos artistas Francisco Valença, Dr. João Valério, Leonel Cardoso, Pargana, Leal da Câmara e o novel, Eduardo Galhardo. Presidente o Sr. Tenente-Coronel Eng.º Ressano Garcia, Director da Sociedade Nacional de Belas Artes.

O que foi a palestra do Sr. Dr. Raúl de Carvalho, disseram-no os aplausos e a hilariedade, que arrancou à numerosa assistência, após a narração dos vários e interessantes casos passados na vida dos Quarteis. Uma síntese das obras dos escritores humoristas militares do nosso país, mereceu também a atenção do conferente.

Era nosso desejo referirmo-nos mais detalhadamente a este assunto, mas a falta de espaço impediu-nos de tal.

O "Grupo dos Humoristas Portugueses", deve fazer brevemente, na Sociedade Nacional de Belas Artes, uma exposição sobre o humorismo em Portugal, e também, conferências sobre o mesmo tema, mas relativas a cada uma das províncias do país. No próximo dia 20, realiza-se novo serão, na Casa de Entre-Douro e Minho, sendo tratado o assunto, "O humorismo do Século XII ao XVII".

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A um nosso antigo assignante que coleciona desde o primeiro número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faltam-lhe as colecções completas dos anos de 1900, 1901 e 1902 que misteriosamente lhe desapareceram.

Compram-se pois na administração, todos os exemplares referentes às colecções acima indicadas.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 278, II série, de 29 de Novembro, publica o seguinte :

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Declara-se, para os fins convenientes, que Albertino Pires Antunes, engenheiro mecânico, único classificado no concurso documental para engenheiros mecânicos de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, conforme o inserto no «Diário do Governo» n.º 253, 2.ª série, de 31 de Outubro findo, desistiu da nomeação que lhe cabia pela sua classificação.

O «Diário do Governo», n.º 289, II série, de 13 de Dezembro, publica o seguinte :

Por despacho de 5 do corrente :

João Agnelo Mendes dos Reis, terceiro oficial do quadro permanente — concedidos vinte dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Mário Luiz Martins, idem, idem — dezanove dias.

O «Diário do Governo», n.º 291, II série, de 15 de Dezembro, publica o seguinte :

Por portaria de 30 de Novembro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 8 do corrente :

Concedida a reforma, nos termos dos artigos 21.º, 22.º, 23.º, 26.º, 27.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, aos agentes dos referidos Caminhos de Ferro abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas :

Da rede do Sul e Sueste

Francisco António Moreno, maquinista de 2.ª classe — 700\$12.

Da rede do Minho e Douro

José Joaquim dos Santos Moreira, contramestre de 2.ª classe — 584\$67.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 261, II série, de 9 de Novembro, publica o seguinte :

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 10 da linha de cintura do Pôrto, de construção de plataformas, abrigos e acessos nas paragens de Quintã, Águas Santas (cintura) e Ponte do Carro, da linha de cintura do Pôrto, de que é adjudicatário Agostinho de Sousa Duarte, aprovar o referido auto,

e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 273, II série, de 23 de Novembro, publica o seguinte :

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovo o projecto de substituição dos tabuleiros metálicos do pontão ao quilómetro 125,434.80 da linha de Évora, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo» n.º 278, II série, de 29 de Novembro, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto das novas plataformas, abrigo e caminho de acesso no apeadeiro de Palmilheira, ao quilómetro 6,890 da linha do Minho, e bem assim o respectivo orçamento, na importância de 28.948\$.

O «Diário do Governo» n.º 289, II série, de 13 de Dezembro, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, aprovar o projecto de ampliação da ponte sobre a vala de Azambuja ao quilómetro 0,620.70 da linha férrea do Setil a Vendas Novas, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com as reservas constantes do parecer n.º 1.069 do Conselho Superior das Obras Públicas e do despacho ministerial de 27 de Novembro do corrente ano.

O «Diário do Governo» n.º 299, II série, de 26 de Dezembro, publica o seguinte :

Repartição de Material Circulante

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva de trinta e quatro máquinas pneumáticas fornecidas pela firma Cudell & Weltzien, Limitada, para as novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, que seja aprovado o referido auto, e bem assim declarar a citada firma quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato de 27 de Novembro de 1937.

Teatros e Cinemas

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,30 — «Disraeli» (Um judeu).
APOLO — 20,15 e 22,30 — «Na ponta da unha».
MARIA VITÓRIA — 20,15 e 22,30 — «O banzé».
COLISEU — 20,15 e 22,30 — «O salto da morte».

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «O cabeçudo das trincheiras».
OLÍMPIA — Desde as 14,30 — Sessões continuas.
TIVOLI — Sempre estreias.
CONDES — Programas de fino agrado.
CENTRAL — Restauradores.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Barreiro — a oficina de Portugal

Notas à margem... esquerda...

Por CUNHA CORRÊA

Duas palavras...

Quem, acostumado aos ruídos constantes da capital, se desloca à pacata vila do Barreiro, sente logo que está numa terra onde a ordem do silêncio e do trabalho se cumpre com escrupuloso empenho. O método de vida, a sistemática maneira de valorizar e aproveitar o tempo e os afazeres, constituem as bases seguras em que assenta a epopeia desse pequeno povo e desse pequeno burgo — enormes na sua pequenês — que retemperam o aço rijo de toda uma Pátria Grande na forja rubra da sua alma estóica.

E são os braços lusos, é o esforço nacional, nas estrofes cantantes da bigorna e no resfolgar metálico das máquinas, que, ali, numa enseada da margem esquerda do Tejo, a poucas jardas de Lisboa, fazem do Barreiro a oficina de Portugal. Tudo é cadêncio e harmonia nessa capital do Trabalho.

...sobre o Barreiro

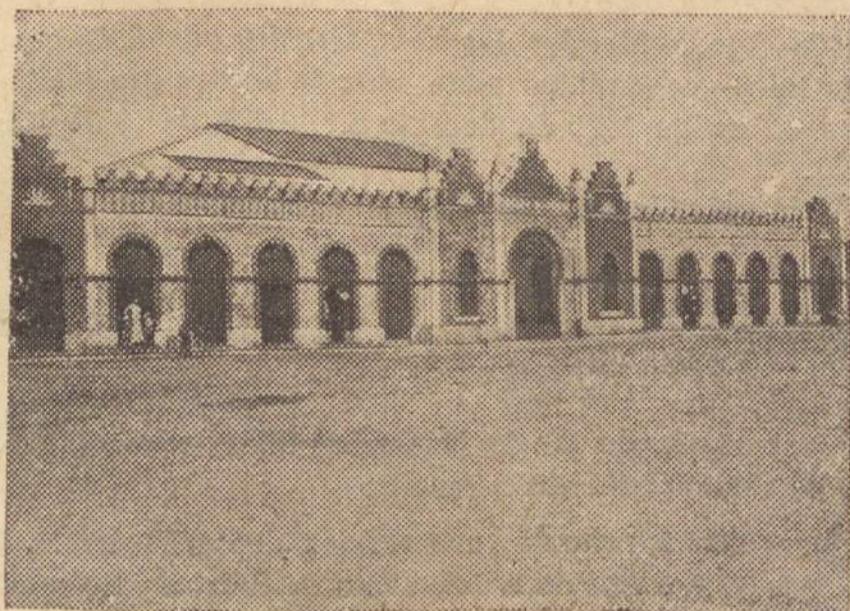
E se o movimento das suas largas e modernas avenidas e ruas não corresponde, em certas horas do dia, ao número elevado da população, é porque todos os braços sadios e todas as energias aproveitáveis são chamados ao labor hercúleo da fábrica e à tarefa heróica da oficina. E é por detrás daqueles muros altos e dentro daqueles casarões cinzentos, cobertos de zinco, que vivem os habitantes da vila, na formidável



Avenida marginal e obras da muralha

luta do dever. É lá que se modelam as almas dos operários portugueses, juntamente com o bronze duro em que se fundiram os seus corações, nesse monumento gigantesco que levantaram à Pátria — o Trabalho.

O silêncio da rua contrasta com o sussurro mecânico das fábricas, a vomitar, duma floresta de chami-



Mercado Municipal

nés, o seu fumo negro, que vai sujar o céu tão límpido e azul. Mas esse penacho escuro que se desenrola em espirais no infinito, por sobre a casaria e por sobre Portugal inteiro, é como que um sinal de valor e de progresso, levantado bem alto para que todos o vejam.

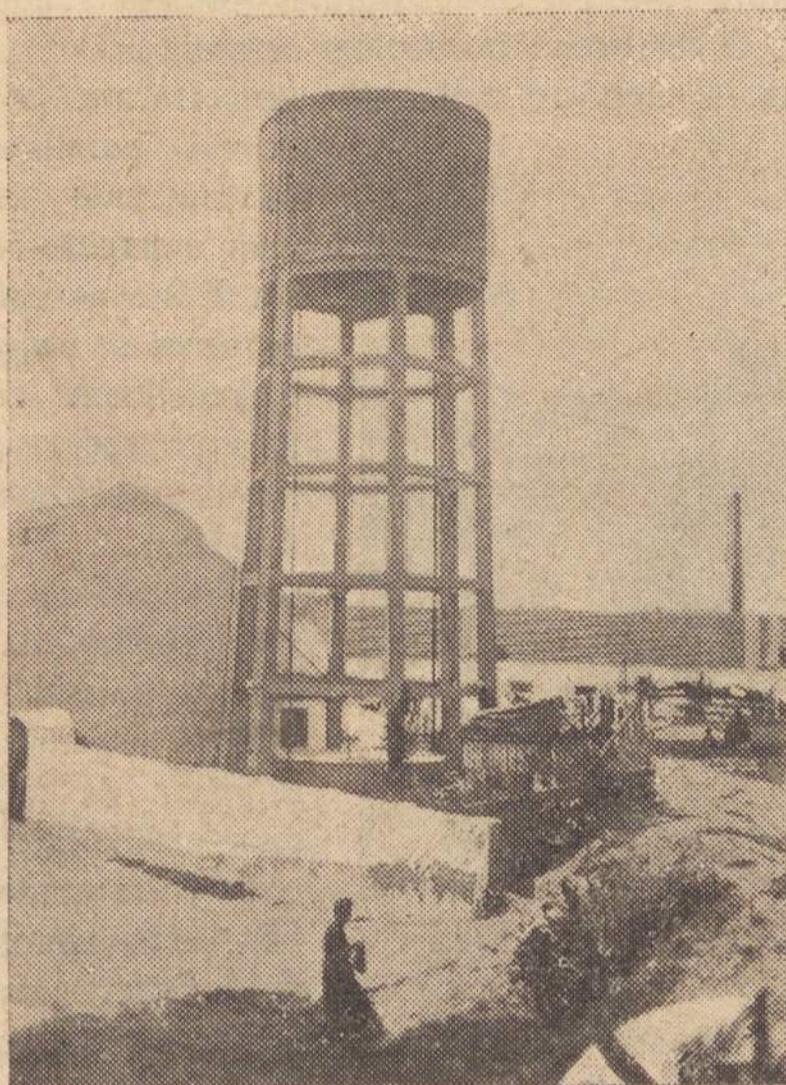
Os «blusas azuis»

Ao meio dia, quando chega a hora do almôço e do descanso, as ruas, até então quase desertas, movimentam-se de repente com a multidão de operários que os grandes portões das oficinas, abertos de par em par, lançam para a vila. E os fatos azuis, de ganga, dão uma nota interessante e colorida, no aspecto sossegado do burgo.

Os «blusas azuis», firmes, significados pelo rigor do trabalho, até na rua e na «sua hora», mostram aprumada disciplina moral e fiel cumprimento do seu mistério de homens de ação e movimento. Aos grupos, passo apressado e regular, como se marchassem

para a frente de uma batalha de ideias e pensamentos, aqueles homens não acotovelam ninguém e não procuram tolher na via pública a recta dos que passam. A ordem e o aprumo com que vão da oficina a casa e de casa à oficina mostram bem que êles são os soldados da paz e do progresso, nêste Portugal de nós todos. Sem as peias de uma preguiça rotineira e doentia, que já fez a sua época, e sem a moleza de movimentos derrotistas, que também já passou do uso, aquelas massas de operários portugueses são o exemplo vivo de um Portugal ressurgido e grande, que é, mais uma vez, o assombro do mundo inteiro.

Depois a vida normaliza-se. Os trabalhadores ingressam, de novo, nas fábricas, as ruas voltam à pacífica



Antigo reservatório de água

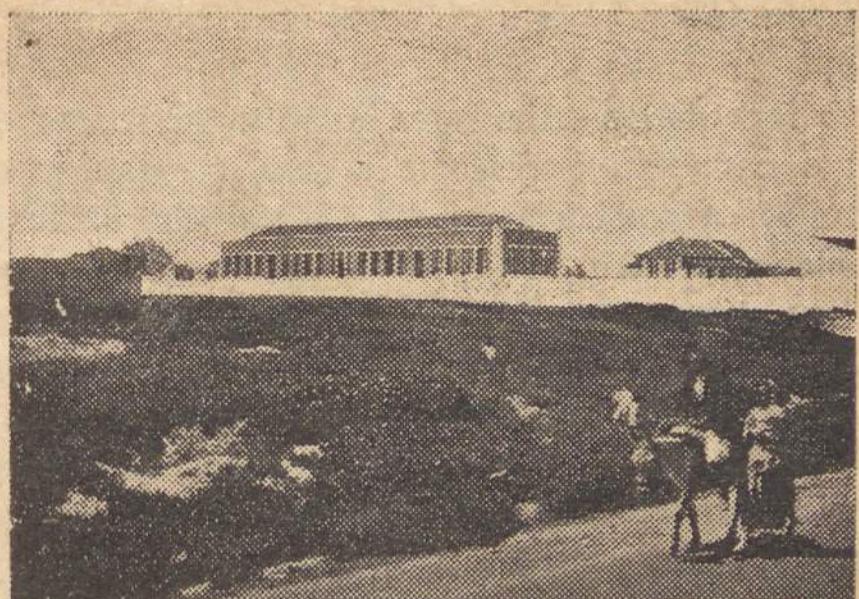
quietude anterior, enquanto que as máquinas entram de se fazer ouvir na sua música de todos os dias. É a canção vibrante do Trabalho...

Ruas e Praças

Passado o movimento, aquelle movimento matemático, metódico e instantâneo, que caracteriza o Barreiro, sentimo-nos, de novo, quase sós nas ruas da vila. Vamos percorrê-las.

A rua Miguel Bombarda é uma das mais compridas e belas. Tem bons edifícios e é a de maior movimento. As avenidas da República e da Bélgica primam pelas suas linhas modernas e elegantes e pelos prédios recentes, de estilo futurista, que as marginam. São também modernas as ruas Combatentes da Grande Guerra, Alexandre Herculano, assim como muitas outras de bom piso e traços originais. Algumas estão ainda em construção e outras carecem apenas de pavimento.

Bem arruada e limpa, a vila do Barreiro possui



Nova Escola

também lindas e amplas praças, encantadores jardins e soberbos parques.

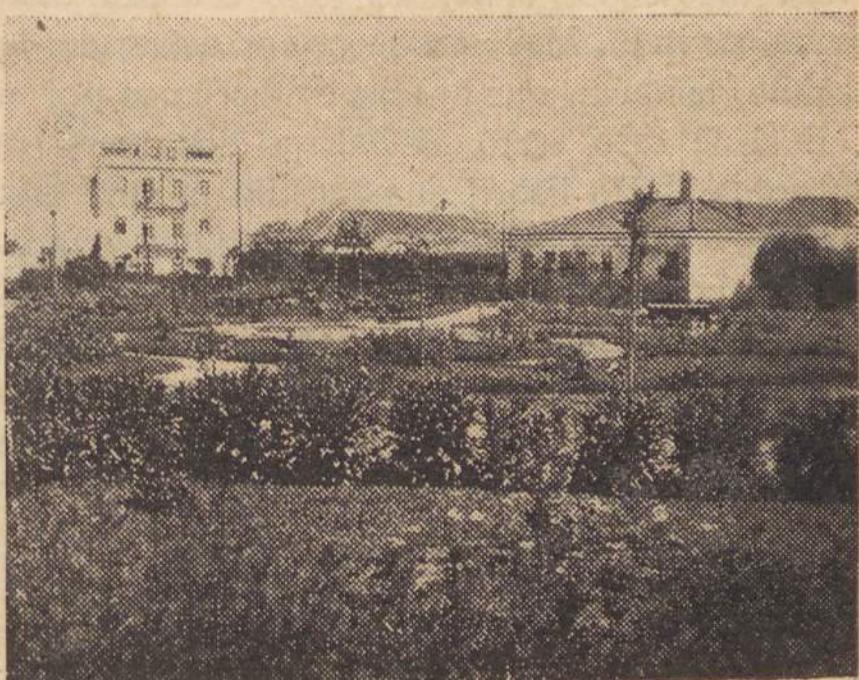
O Parque Infantil, a Praça Luiz de Camões e o Largo da República impõem-se pelo artístico e pelo desvelo com que são tratados. A relva e as flôres dos canteiros merecem cuidados e carinhos especiais.

As igrejas de Nossa Senhora do Rosário e de Santa Catarina emprestam ao Barreiro, no seu estilo antiquíssimo e venerando, a suave religiosidade e a maviosa crença do povo português. São pequeninas, mas muito velhas e carcomidas, e devem ter, por isso, tradições lindíssimas, como, afinal, as têm todas as nossas igrejas. São duas relíquias do passado que não ficam nada mal no conjunto futurista do burgo, e que se torna necessário guardar e conservar para honra de todos nós.

A sua indústria

O povo do Barreiro, labi- rioso como é, não podia deixar de ter a sua indústria e o seu comércio num grau de desenvolvimento correspondente à sua actividade e à sua persistência.

A fora as oficinas da Companhia União Fabril, que são as principais, não só do Barreiro, mas de toda a Península, e que empregam cerca de 5.000 pessoas de ambos os sexos, entre operários e empregados de escritório, há a indústria corticeira, que ocupa 3.000 trabalhadores, e as oficinas dos Caminhos de Ferro,



Jardim Municipal

que têm também cerca de 3.000 operários ao seu serviço.

E fora destas actividades, quase magestáticas, existem o comércio florescente e rico, o pequeno proprietário, a indústria caseira e o trabalho manual do simples jornaleiro.

São numerosos os armazéns de cortiças. Sem títulos de propaganda, que não cabem nos estreitos limites destas notas, registamos os nomes de algumas firmas desse ramo de negócio, das mais importantes, para tornar apenas mais completo e elucidativo o nosso modesto trabalho. Assim, temos: Sociedade Nacional de Cortiças, fabricantes e produtores; Estabelecimentos Herold, L.^{da}; Ferreira & Filipe, L.^{da}; Theodoro Rubi & Filhos, L.^{da}; Sancho (Irmãos), L.^{da}, etc..

O Barreiro é uma vila essencialmente fabril e, como tal, a maioria da sua população é composta por operários. Mas os que não pertencem às fábricas e às oficinas não ficam, preguiçosamente, inactivos. Trabalham também. Todos têm a preocupação máxima do trabalho e é por isso que não topámos com uma única pessoa em quem pudessemos ver um "fazedor de nada".

Já dizia o poeta que "de entre a orquestra da forja e do malho brotam vilas, cidades, amor..." E é assim mesmo, apesar de se dizer que a poesia não tem nada de positivo e coerente.

Veja-se o exemplo do Barreiro, na rima cantante das suas fábricas...

Os seus bairros

Apesar de termos gasto um dia todo na nossa visita ao Barreiro, não conseguimos vêr tudo e ajuizar, conscientemente, de tudo. Mas não queremos deixar em branco aquilo, também, que apenas conhecemos por notícia. E neste caso estão os bairros dos operários da Companhia União Fabril que constituem uma criação verdadeiramente simpática e digna daquela grande organização portuguesa. São dois: o velho, que vimos de relance, e o novo, que não conhecemos. Nêles moram os operários e os empregados de escritório da C. U. F.. São amplos e higiénicos. Há ainda o bairro da Fôlha que também não tivemos oportunidade de vêr.

Com os seus Bairros, as suas avenidas e ruas, os seus jardins e praças, o Barreiro é uma cidade em ponto pequeno, mas é dentro das suas fábricas que vive o pensamento máximo da Nação — o Trabalho.

A «varanda dos rouxinolos»

Este capítulo constitui um parêntesis, um tanto alegre, um tanto romântico, na pesada monotonia destas notas. E para não alterar a ordem das coisas positivas e materiais, de que vimos tratando, guardámo-lo para o fim. Afastámo-nos um pouco da nossa fatigante missão de reporter, e fômos repousar, uns momentos, no aprazível Parque. O dia, ainda mais triste e cansado do que nós, preparava-se, também, para encerrar os seus trabalhos, sabe-se lá se jornalísticos, como os nossos...

Ia em breve começar a debandada desses milhares de operários que durante o dia encheram as fábricas e oficinas. Já se ouvia mais sumido e como que mais distante o resfolgar das máquinas, prestes a adormecer... O carroceiro ia recolher as mulas. O Mercado fechara. O negócio ambulante "encerrara as portas".

A vida paralizava-se, na quietude de um bem merecido repouso. E até as coisas e os seres se vergavam e recolhiam em si mesmos, receiosos das trevas que viriam com a noite...

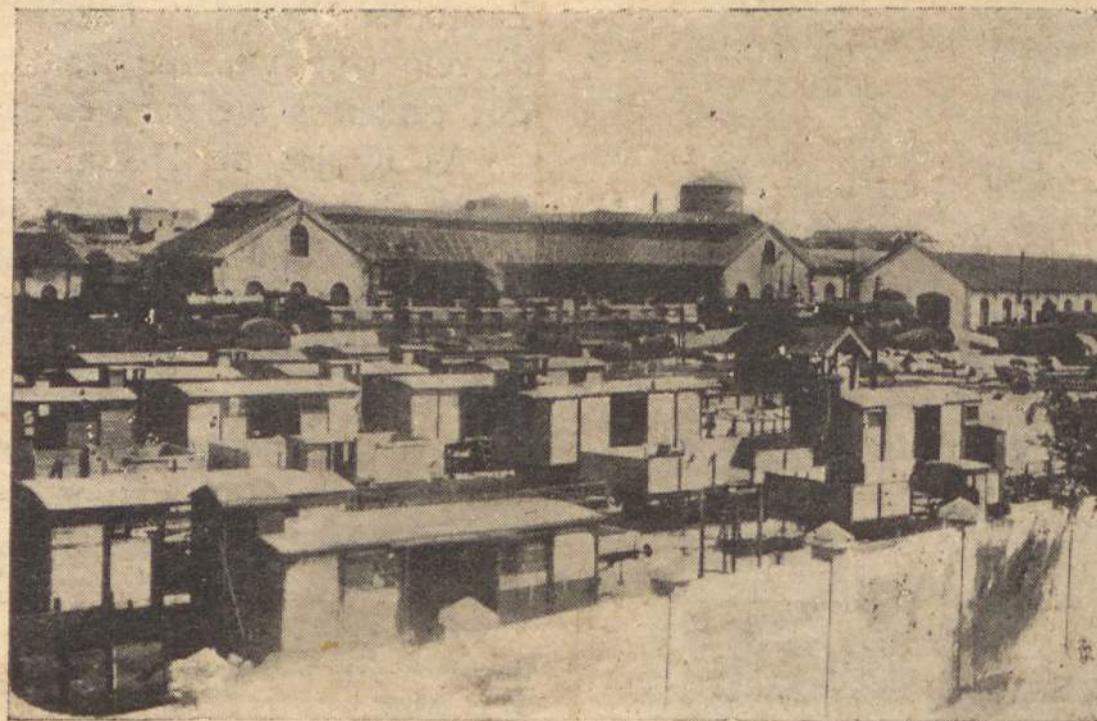
Recordámos o nosso trabalho daquele dia que findava. Tínhamos já organizado o esquema da reportagem, mas faltava qualquer coisa ainda, que nós não havíamos anotado. Faltava-nos falar

da mulher-operária do Barreiro. Ela, também, com a sua blusa de ganga azul, enfileira, nas ruas, ao lado das massas masculinas. Frente levantada, orgulhosa do valor do seu braço, ela, que é, talvez, esposa e mãe, partilha heróicamente das agruras do trabalho e sabe santificar o seu lar com o exemplo do mais devotado amor da Família e da Pátria. Os filhos são embalados ao som da música do ferro, e, como serão os operários de amanhã, aprendem, desde o bêro, essa canção mais bela, a grande canção nacional — o Trabalho.

No Barreiro não há preguiçosos. Todos trabalham. Os homens modelam o ferro e fundem o aço. As mulheres, operárias também, modelam as almas dos filhos — os homens do futuro.

E até, neste calmo findar de dia, quando tudo se prepara para o descanso, numa varanda, garrida e clara, fronteiriça ao Parque, quatro raparigas, lindas como o são as mulheres de Portugal, preparam-se para prolongar na tarde a sua tarefa de costura.

E como era alegre, ruidosa, florida e portuguesa aquela encantadora varanda, — aquela "varanda dos rouxinolos"!



Oficina de grande reparação de Wagons e Carruagens do Sul e Sueste

Nota final

Vai já longa a nossa reportagem e ainda não falámos de tudo. Mas resumamos, nesta nota final, o muito que nos fica por dizer: o Barreiro tem um belo cinema, duas excelentes sociedades recreativas, um Mercado geral, um mercado de peixe, e é a "gare" dos caminhos de ferro do Sul. É por lá que passa quem quere ir de combóio às imensas e floridas planícies do Alentejo e aos quentes rincões do mourisco Algarve. É a porta do Sul, francamente aberta à lusa gente do Norte — tão lusa como aquela que se isola nos "montes" e que se debruça nas "açoteias", dessas lindas províncias do Baixo Portugal.

Acompanhando a nota modernista de muitas terras, no interesse aos desportos, a vila possui também vários campos de jogos, onde se praticam o foot-ball e outras modalidades atléticas, que contribuem, certamente, praticados na conveniente medida, para o desenvolvimento físico e moral dos seus amadores.

O Barreiro é "um Portugal pequenino num Portugal Maior" e Eterno. É a chama da Pátria a chispar nas forjas e a moldar no oiro do Trabalho a coroa armilar da Bandeira Nacional.

E é lá que é preciso ir para se avaliar o esforço, a paz e a beleza da grande e franca alma do Povo português — que, se já não descobre e conquista as "terras do mar tenebroso", nas caravelas de antanho, ainda é, e será sempre, o maior Povo da História.

FERREIRA FILIPE, L. DA

BARREIRO

QUINTA DA MACEDA

FABRICANTES E EXPORTADORES

DE

CORTIÇA EM PRANCHAS
ROLHAS
QUADROS

APARAS

CORTIÇA VIRGEM

RIBEIRO, L. DA

O café da «Chic» é o melhor entre os melhores
Lotes especiais com cafés das melhores procedências

O café da «Chic» é imprescindível em todas as mesas
Aromático — Delicioso

Rua Aguiar, 173 — Telefone: 35 — BARREIRO

Sapataria e Camisaria «Modelo»
de FRANCISCO TRINDADE GUINOT

Rua Eça de Queiroz, 20 e 22 (Junto ao Mercado) — BARREIRO

Calçado dos últimos modelos, feito nas nossas oficinas, a preços de combate para senhora, homem e criança. — Botins em fino e em branco, com toda a perfeição. — É esta a casa que melhor fabrica nestes arredores. — Executam-se todos os concertos. — Vende-se sola, diversos cabedais e mais artigos. — Camisas em fino gosto, camisolas, meias, peugas, etc. — Vendas a prestações e a pronto

STAND PARQUE

AGOSTINHO CARVALHO

BICICLETAS DE ALUGUER E REPARAÇÕES
LARGO DO PARQUE — BARREIROA CONSTRUTORA MODERNA
de LUIZ DA FONSECA

Executa todos os trabalhos de Carpintaria Mecânica, Civil e Marcenaria. — Construções em Alvenaria
ORÇAMENTOS GRÁTIS

Avenida da República, 50 e 50-A BARREIRO

FRANCISCO RODRIGUES & FILHOS

Armazem de fazendas por atacado e a retalho
Moveis de Ferro e de Madeira. — Sapataria
e Chapelaria. — Correspondentes Bancários

BARREIRO

SOCIEDADE DE CRÉDITO POPULAR, L. DA

Avenida da República, 4 — Rua Elias Garcia, 2

BARREIRO — Telefone 77

EMPRÉSTIMOS SOBRE PENHORES
Compra e Venda de Ouro, Prata e Relógios nas melhores condições

A NOVA ESPERANÇA
de MANUEL DE JESUS

Mercearia — Louças — Perfumaria — Miudezas — Artigos
de verga — Retrozeiro — Calçado de feltro e camurça
Artigos de drogaria

30, Mercado Municipal, 31, 37-A BARREIRO

MANUAL
DO
VIAJANTE
EM
PORTUGAL

Telefone 20158

A 7.ª edição a sair
em Maio de 1940

Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Alfaiataria FERREIRA

DE JOSÉ FELIX FERREIRA

Praça Gago Coutinho e Sacadura Cabral, 5-7-9
(VULGO L. DO CASAL)

Rua Almirante Reis, 111-A

BARREIRO

Fazendas nacionais dos melhores fabricantes, incluindo sempre as últimas novidades em lanifícios de Coimbra.—Execução rápida e perfeita de todos os trabalhos concernentes à arte de bem vestir

Preços sem competência

Fornecedor da C. P.

THEODORO RUBIO & FILHOS, L.^{DA}

ROLHAS

BARREIRO

Agência Comercial do Contribuinte, Limitada

Procuradoria—Representações comerciais e bancárias—Seguros em todos os ramos—Compra, venda e administração de propriedades—Colocação de capitais e recebimento de rendas—Acessórios para automóveis—Óleos e produtos «Castrol»—Pneus das melhores marcas e baterias—Mosaicos e produtos «Cavan»—Aparelhos de T. S. F. «Zenith»—Rádios e «Korting»—Pneus «Goodyear» para bicicletas—Lâmpadas de iluminação

AVENIDA DA REPÚBLICA, 8

TELEF. P. B. X. 77

BARREIRO

FRAGATA, L.^{DA}

MADEIRAS E MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Vigamentos, pranchas, taboados, molduras, soalhos, forros, prumos, barrotes, ripas e casquinha.—Tijolos, telhas, manilhas de barro, grez ou cimento, mosaicos, azulejos, etc.—Ferragens e pregaria diversa

ENCARREGA-SE DE TODOS OS SERVIÇOS DE CARPINTARIA

46, AVENIDA DA REPÚBLICA, 48

Telef. Barreiro 52

BARREIRO

Telefone: Barreiro 57

Adresse Teleg.: «Jofe-Barreiro»

J. J. FERNANDES

CORTIÇAS E DERIVADOS

LIÉGES — CARRÉS — BOUCHONS — CORKWOOD — SQUARES
CORKS — KORKHOLZ — WURFEL — KORKEN

36, AVENIDA DA BÉLGICA

BARREIRO—(Portugal)

Cabrita & Filhos, L.^{da}

OFICINAS METALÚRGICAS

Construtores especializados de máquinas para moagem, descasque d'arroz e cortiça.—Serralharia mecânica, civil, agrícola e hidráulica.—Fundição de ferro e outros metais.—Especialidade em reparações e montagens.—Soldaduras a autogénio.—Fornos «Triunfo» para fabrico de carvão (Marca registada)

Telefone 51

BARREIRO

Livraria e Papelaria 1.^o DE JANEIRO

DE Laurinda Grave dos Santos

Livros nacionais e estrangeiros de diversos autores
Perfumaria / Tabacaria / Artigos Eléctricos
Assim como edições de postais com vistas do Barreiro

28, Rua Eusébio Leão, 30—Telefone Barreiro 10

BARREIRO

CASA AZUL

em frente do Parque Infantil
(ANTIGA CERVEJARIA PARQUE)

de MÁRIO RODRIGUES SOLANO (O Lá-Vai)

Agente do DIÁRIO DE NOTÍCIAS

O mais chique desta vila, onde encontrarão finos artigos de pastelaria, licores, cervejas, vinhos do Pôrto e de Colares, etc., manteigas e queijos. Chama-se a atenção para os belos sortidos de carnes fumadas de Portalegre, o melhor que se fabrica em Portugal, carnes frias, fiambres, etc., bem como lotes especiais de cafés, chás, farinhas e chocolates.

Mário Solano participa que à frente da LEITARIA PARIS, da Praça da República, onde se faz a fabricação das suas especialidades, se encontra seu filho JOAQUIM DIAS SOLANO.

A sua CASA DE HÓSPEDES, a melhor do Barreiro, é na TRAVESSA DO LOUREIRO, N.^o 2

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

X

DA IMPRENSA:

A Roménia concluiu um acôrdo com a Alemanha e a Rússia em virtude do qual cinco combóios de sessenta vagões de mercadorias cada um poderão partir diariamente da Roménia para a Alemanha, transitando pelas vias férreas russas, que outrora pertenceram aos polacos. O acôrdo não especifica as mercadorias que poderão ser transportadas, em virtude do acôrdo. Sabe-se que será um total de 3.000 toneladas por dia de fornecimentos variados, que a Alemanha poderá receber da Roménia, além do tráfico normal pelo Danúbio, quando o rio não está gelado.

O acôrdo prevê que soldados russos escoltem os combóios desde a fronteira romena até à alemã, durante a passagem pelo território soviético.

— Os transportes ferroviários indicam que os efectivos actuais na frente russa serão duplicados.

— Um combóio expresso francês chocou com um transporte de tropas inglesas. Ficaram mortos cinco soldados. Mais tarde morreram ainda mais seis. Sete soldados estão gravemente feridos.

— O correspondente, do «Basler Nachrichten» em Estocolmo assinala que se verificaram grandes perturbações no funcionamento da rede ferroviária russa, perturbações que se atribuem aos reforços consideráveis enviados pelo alto comando soviético para a «frente» finlandesa. Assinala, por outro lado, que os aviadores finlandeses destruíram a linha de Murmansk em vários pontos.

— A estação ferroviária de Rikionaoki, situada a sessenta e dois quilómetros da capital, voltou a ser bombardeada, pela manhã, por cinco bombardeiros russos.

— Alguns carros, bem como, um combóio blindado soviético, foram inutilizados.

— Foram evacuadas 15.000 pessoas de Petsamo e dos distritos para além do círculo polar, tendo alguns percorrido perto de 700 quilómetros em auto-carros e camionetas antes de poderem alcançar a via férrea.

— Viborg é entroncamento importante e centro geográfico vital do país. A cidade é ponto de ligação de cinco linhas férreas e de 7 estradas importantes.

— Avalia-se em cerca de 8 a 9 divisões, ou se-

jam aproximadamente 200.000 homens o total das tropas soviéticas concentradas ao longo da via férrea de Leninegrado-Murmansk.

— Nos últimos dias têm saído das fábricas de munições suecas combóios carregados, que se dirigem para a fronteira sueco-finlandesa.

— Convém notar, porém, que o abastecimento e rendição das tropas soviéticas na fronteira oriental, com 1.000 quilómetros de extensão, apresentam grandes dificuldades, visto haver uma única via férrea entre Leninegrado e Murmansk.

Há todas as razões para crer que a expedição militar contra a Finlândia foi preparada com grande antecipação, e que os russos construiram estradas e até linhas férreas em direcção à fronteira finlandesa.

— Uma esquadilha de aviões finlandeses, depois de ter destruído, numa extensão de 17 quilómetros, a linha férrea russa que liga Leninegrado a Murmansk, bombardeou um aeródromo militar.

— O objectivo dos russos é cortar o país ao meio. Para isso procuram avançar sobre Wemihäervy, onde começa a linha férrea para Rovaniemi, Tornio (na fronteira da Suécia) e Kerny, no golfo de Botnia.

— A agência de informações finlandesa informou que aviões finlandeses voltaram a bombardear, hoje, o caminho de ferro de Murmansk em vários pontos, e que os ataques foram, em geral, coroados de êxito, tendo causado prejuizos avultados.

— Supõe-se que os carregamentos de material de guerra, vindos por via férrea do sul e sudoeste da Europa e que atravessam a Europa com destino à Finlândia, foram demorados durante algum tempo na Alemanha.

— Disse, principalmente, como, em previsão de ataque em massa de aviões contra docas, vias férreas, estradas e outros pontos importantes, foi estabelecido um plano, antes de rebentar a guerra, para inutilizar tal ameaça.

— A cidade de Sallas é de grande importância estratégica para a defesa de Kemijarvi, onde começa o caminho de ferro para o golfo de Botnia.

— Os aviões finlandeses atacaram com êxito colunas inimigas conseguindo também incendiar um combóio soviético que transportava gasolina.

— As tropas russas pretendiam nitidamente atingir, além de Suomusalvi, a estrada que desce para Sudoeste, em direcção a Kajaervi, e o caminho de ferro, em construção, que ligará a linha de Joensuu a Oulu.

— A situação dos transportes ferroviários e fluviais torna-se cada vez mais grave na Alemanha. A falta de locomotivas, vagões e barcas fez-se sentir, principalmente na zona ocidental e nas regiões industriais do Ruhr. O Comissário da Economia do Reich nesta região, reuniu em Essen uma con-

ferência para procurar remédio para esta situação. O chefe dos transportes da região do Ruhr, dr. Ochaeffer, traçou um quadro sombrio das possibilidades actuais do Reich nêste domínio.

Recordou o grande número de desastres que se tem dado nos últimos tempos, que na maior parte tem sido causados pela penúria de material e fadiga do pessoal. A-pesar destes argumentos, a conferência decidiu aumentar mais uma tonelada por vagão nos percursos curtos. A conferência de Essen preconizou igualmente a descarga dos batelões e vagões aos domingos e dias feriados. Foram anunciadas novas restrições dos transportes particulares que não sejam de primeira necessidade.

— O Ministério dos Abastecimentos britânicos encomendou 240 locomotivas e 10.000 vagões cobertos que se destinam ao Corpo Expedicionário em França.

— Duas zonas são indicadas como marcando os pontos extremos do ataque soviético de hoje: os lagos Muolaanjaervi e Kankjaervi, que se encontram à distância de 30 quilómetros um do outro. Quasi a meio dêstes dois lagos passa a linha do caminho de ferro que vai de Leninegrado a Viborg.

— O istmo da Carélia é desprovido de lagos. Além disso, a linha de caminho de ferro constitue o caminho mais curto em direcção a Viborg. Estes dois elementos determinaram a direcção do ataque soviético.

— A capital finlandesa e os centros próximos mais populços também foram atacados. Quatro potentes bombas cairam num campo duma estação ferroviária de Helsigfors.

— Os pilotos finlandeses, com as suas bombas, conseguiram destruir um combóio de munições.

— Explodiram esta noite no posto dos correios da estação de caminho ferro de Eversholt Street no norte desta capital três bombas do tipo incendiário que destruíram 200 cartas do Natal. Um factor recebeu leves queimaduras.

— A aviação soviética atacou dois combóios. Um dêles que ia de Helsinki para Abo e o outro que seguia em sentido contrário, tendo resultado dois mortos e dois feridos. Um dos combóios sofreu grandes prejuízos, ficando, também, destruidas espingardas e grandes quantidades de balas, que transportava, em consequência dos ataques tiveram sido feitos a baixa altura.

Nove casas de Abo foram destruidas. Os membros da ambulância sueca, que viajavam num dos combóios, confirmaram o ataque dos russos.

— Na China Central, as tropas chinesas teriam ocupado no dia 17 diversos pontos na via férrea entre Kiu Kiang e Nan Xang.

— Os finlandeses conseguiram cortar o inimigo das suas bases, entravando dêste modo o avanço russo sobre a via férrea de Rova Niemi e Ulu.

— Os russos mostram receio de que os finlan-

deses venham a bombardear Leninegrado e a única via férrea que, partindo desta cidade, serve a «frente» Norte.

— Parte da linha do caminho de ferro entre Leninegrado e Murmansk foi bombardeada pelos finlandeses.

— E' evidente que os russos, na sua maior parte, tentam retirar para Kola, na linha férrea de Murmansk.

— Um correspondente da guerra da Finlândia diz:

Dificilmente acreditaria, há alguns dias, que os aviadores russos fôssem capazes de, propositadamente, alvejar civis com as suas metralhadoras. Agora, porém, convenci-me do contrário. Viajava num combóio, que tinha partido de Abo, que foi bombardeado, e teve de parar por várias vezes.

Da primeira vez que o nosso combóio foi obrigado a suspender a sua marcha, por motivo do alarme aéreo, parou na estação de uma pequena cidade. Na via ao lado da ocupada pelo nosso combóio, estava outro, que se dirigia em direcção oposta e que, cinco minutos antes, tinha sido atacado por oito aviões russos. As vidraças estavam partidas e nas carruagens distinguiam-se orifícios produzidos por balas de metralhadora. Ao lado do combóio havia doze passageiros feridos que já tinham recebido os primeiros socorros.

O sangue pingava sobre a neve e contrastava com a sua branura. Havia três passageiros mortos por balas, além de dois velhos que tinham morrido de susto. Após uma certa demora, o nosso combóio voltou a pôr-se em andamento, e passados alguns minutos, ouviu-se o ruído de motores de aviões. Os passageiros, como um rebanho espavorido, precipitavam-se para as portas e atropelavam-se na precipitação da fuga. Saltei por uma janela e corri para a floresta que acompanhava a linha. Deparei no meu caminho com uma alta barreira de arame farpado, mas pude ultrapassá-la apesar de ter ficado com as mãos ensanguentadas. O ruído dos motores era cada vez mais intenso e enervante. O primeiro avião abriu fogo sobre o combóio e rapidamente passou adiante.

O ruído voltou a sentir-se. Desta vez, era eu o alvejado. As balas de metralhadora batiam sobre a neve, em volta de mim. Apareceram depois mais cinco aviões. Distinguiam-se perfeitamente os «passa-montanhas» pretos dos aviadores. Picaram, pelo menos, vinte vezes, atingindo o combóio e as árvores com as balas das metralhadoras. Voltaram a aparecer, alguns minutos depois. Um soldado finlandês e três oficiais da polícia faziam fogo de espingarda sobre os aviões. Um dêstes foi atingido e projectou uma nuvem de fumo negro. Houve ainda mais quatro alarmes durante a viagem, que se prolongou por dez horas, em vez das quatro que normalmente se empregavam no trajecto.

Linhos Estrangeiros

ALEMANHA

Segundo fontes autorizadas, o acôrdo com a Rússia trata-se dum considerável refôrço no ramo de transportes especiais e bem assim, no campo tarifário.

Entrará em vigor uma tarifa germano-soviética para o transporte directo de mercadorias a qual regulará o transporte de mercadorias em nove pontos da fronteira. Nesses locais a fronteira fica aberta para o transporte de mercadorias tendo já começado o de cereais e de óleos minerais.

A nova tarifa corresponde à que, anteriormente, existia com a Polónia. Para as mercadorias mais importantes como cereais, óleos, etc., serão aplicadas tarifas especiais. Um acôrdo fronteiriço regula também o trânsito nas gares da fronteira e o emprêgo recíproco dos vagões de mercadorias. Seguem-se as negociações acérca dos transportes de passageiros.

— Ao que parece, foram restabelecidas definitivamente as comunicações ferroviárias directas, para a U. R. S. S. Por isso, entrou em vigor uma tarifa para transporte de mercadorias.

— A rôde ferroviária do Reich alargou-se consideravelmente depois dos acontecimentos políticos dos últimos dois anos. Com a reincorporação da Áustria e do país dos Sudetas obteve a Alemanha mais 5.600 quilómetros, e 3.400 quilómetros, respectivamente, de linhas férreas. Terminada a campanha da Polónia e reincorporados os territórios alemães de leste, o Reich teve mais um acréscimo de 8.200 quilómetros de linhas férreas. A rôde geral alemã, que era de 54.600 quilómetros, aumentou para 73.000 quilómetros ou seja mais um terço do que era antigamente. A companhia ferroviária alemã é, por conseguinte, a maior emprêsa do género que existe no mundo.

AUSTRÁLIA

Após o intenso calor que se fez sentir êste ano, pois em Adelaide o termômetro chegou a marcar 47°, seguiram-se chuvas diluvianas, as quais trouxeram inúmeros prejuízos.

As linhas de caminhos de ferro sofreram imenso com estas mudanças de temperatura, particularmente entre Guoru e Alice, onde numa extensão de mais de duzentos metros, a linha ficou torcida em espiral, como se fôrça gigante o fizesse.

BRASIL

No grandioso plano de realizações do Estado de S. Paulo, está incluído o da electrificação da linha férrea Sorocabana, entre S. Paulo e Sorocaba, que passa por uma das mais ricas regiões e de maior tráfego.

— Ao que parece vai ser electrificada e dotada

duma linha dupla, a linha de caminho de ferro da E. F. D. Tereza Cristina, dando assim, escoamento à produção carbonífera do Estado, pelo pôrto de Laguna.

— O IV Congresso Sul-Americano dos Caminhos de Ferro, reunir-se-á em Bogotá, em Julho de 1940.

— Foi autorizada a encomenda de quatro locomotivas "Beyer Gerrat", para a Companhia Leopoldina Railway.

— As quatro locomotivas, que se destinam à Companhia Paulista de Caminhos de Ferro, estão já concluídas e têm as seguintes características: peso, 183 toneladas; fôrça, 4.200 cavalos vapor; funcionam com corrente contínua, e atingem a velocidade de 160 quilómetros horários.

ESPAÑHA

Iniciando o serviço, interrompido pela guerra civil, o "expresso" directo a Paris chegou no dia 3 do corrente à estação fronteiriça catalã, de Port Bou. Simultaneamente, o combóio correio de Barcelona, chegava à cidade francesa de Cerbera.

Ficaram, assim estabelecidas as comunicações ferroviárias com a França.

INGLATERRA

As entidades espanholas respectivas, fizeram uma das suas encomendas, para o fornecimento de locomotivas, à indústria britânica. O seu valor será de £ 6.000.000.

ITÁLIA

Para comemoração do primeiro centenário do comêço do serviço ferroviário italiano, foi emitida uma série de três selos comemorativos, das franquias de 20 e 50 cêntimos e de uma lira e vinte e cinco.

— Pelo Ministério da Guerra foi criado um combóio especial, denominado "combóio de banhos", destinado ao serviço de higiene dos soldados, nas zonas aonde haja falta de água.

Este é constituído por uma locomotiva, por um vagão-caldeira para aquecimento de águas, de dois vagões depósitos de água, de outros dois com dez chuveiros cada, de um vagão destinado ao serviço de desinfecção e de outro destinado ao vestuário.

RÚSSIA

Conforme o acôrdo nipo-soviético de 31 de Dezembro de 1930 o governo japonês assegurava o pagamento, a 4 de Janeiro de 1940, pelo governo do Manchuko, da última prestação relativa ao caminho de ferro do Leste chinês. Na referida data, e na presença de representantes da embaixada do Manchuko o delegado do Banco Industrial Japonês entregou a Smetanine, embaixador soviético em Tóquio, um cheque na importância de 5.809.555 yen e 80 cts.

Taça de Ouro, L. da

Entre os bons cafés os da Taça de Ouro são superiores

DELICIOSO, kilo	12\$00
TAÇA DE OURO, kilo	9\$60
COMBATENTE, kilo	7\$60
FAMILIAR, kilo	5\$60

Rossio, 114 — Telef. 26244 — LISBOA**O SUISSE ATLANTICO HOTEL**

Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para familia. Condição unica pelo socego.

Rua da Glória, 3 — Telefone 21925**Rocha & Oliveira**

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

TELEFONES

P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

manual
do
viajante
em
Portugal

Telefone 20158

*A 7.^a edição
sai em Maio*

*Rua da Horta Seca, 7. 1.**Lisboa*

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

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

Ensino fácil, ao alcance de todos: Escrituração 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.

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)

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!



LAVRA DEIRA DO MINHO