

Gazeta dos Caminhos de Ferro

6.^o DO 38.^o ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro de Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze
Representante em Espanha, ENRIQUE DE LA TORRE, Cuesta de Santo Domingo, 13, piso 2º

NUMERO 894

FUNDADOR
L. de Mendonça e Costa
DIRETOR
J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês
LISBOA, 16 de Março de 1925
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO
Manoel da Andrade Gomes
EDITOR
Carlos d'Ornellas

SUMMÁRIO

O 38. ^o aniversario da "Gazeta".	Pag.	85
Homenagem da "Gazeta" aos seus amigos e colaboradores	"	86
Mendonça e Costa	"	87
Nós e a "Gazeta" por Andrade Gomes	"	89
As novas carruagens-ambulâncias para serviços do correio	"	92
Interrupção e fim forçado de um serviço ferroviário por motivo da guerra do Transvaal, por		

Carlos Roma Machado	93
Habitações económicas para os ferroviários franceses	94
As curvas em Caminhos de Ferro, por Manuel de Mello Sampaio	95
O dia normal de 8 horas de trabalho nos caminhos de ferro franceses	96
Linhas Estrangeiras	97
Viagens e transportes	98
Sinais luminosos da "Baltimore & Ohio Railroad"	99
Falecimentos	100

O 38.^o aniversário da "Gazeta,"

NAO queremos deixar passar despercebido o aniversário da fundação da «Gazeta», em que prestaremos saúdo a homenagem ao homem de boa vontade e de inquebrantável perseverança que se abalançou a tal empreendimento.

Crear no nosso acanhado meio uma publicação periódica de carácter técnico, destinada a acompanhar solícita o desenvolvimento da nossa rede de caminhos de caminhos de ferro, versando os assuntos que lhe dizem respeito e divulgando uteis conhecimentos da especialidade: audáis empreza que bem podia sossobrar ao cabo de pouco tempo!

Pouquíssimas publicações desta índole têm vingado entre nós, mesmo noutros campos de actividade intelectual.

Por isso o nome de Mendonça e Costa que pelo próprio esforço inteligente e perseverante se ergeu desde as mais humildes funções a uma situação honrosa e de destaque deve ser sempre glorificado na «Gazeta» que amava apaixonadamente, como filha sua dilecta e à qual consagrava os mais carinhosos disvelhos.

Nestes 38 anos decorridos os nossos mais eminentes técnicos da especialidade honraram

as páginas da «Gazeta» com a sua colaboração, fazendo dela um precioso repositório de subsídios para o estudo de problemas atinentes ao progresso dos nossos caminhos de ferro encarados sob os múltiplos pontos de vista técnico, administrativo, económico e financeiro.

Sempre que pela comemoração do seu aniversário pomos como que um marco miliário da nossa afanosa existência, ao volver olhares saudosos para o caminho percorrido, não podemos esquecer os que nos precederam na tarefa comum e a cuja memória consagramos sentido culto

Quantos nomes ilustres merecem nesta hora à «Gazeta» saudosa e grata recordação!

Xavier Cordeiro, Luciano de Carvalho, Vasconcelos Porto, e quantos outros nomes ilustres poderíamos recordar com saudade!

Não deixe nos pois morrer esta obra, cujo fundador nos legou uma alta lição de perseverança e fé no futuro. Continüa a «Gazeta» a sua acção periódica em prol de um dos mais poderosos factores de prosperidade do país. Que à dedicação empregada em cumprir essa missão corresponda o favor dos nossos leitores ajudando e assegurando à «Gazeta» vida desafogada!



L. Mendonça e Costa quando fundador da Gazeta.

Homenagem da "Gazeta" aos seus amigos e colaboradores

Quando há trinta e oito anos o fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* viu tornado realidade o lindo sonho que havia bastante tempo lhe embalava o espírito, a publicação de uma revista de caminhos de ferro, cuja falta se fazia sentir em Portugal, uma famosa pleia de homens de valor, as figuras primordiais dos caminhos de ferro, compreendendo bem a alta missão que uma revista desta natureza viria desempenhar, associou-se desinteressadamente à sua obra, prestando-se a colaborar nas suas colunas.

Homens da envergadura de Justino Teixeira, Augusto Fuschini, Cândido Xavier Cordeiro, Tavares Trigueiros, Perfeito de Magalhães, Pedro Ignácio Lopes, António Vasconcelos Porto, Manuel Espregueira, José Joaquim de Matos e ainda outras figuras de destaque cujos nomes nos não ocorre, quasi todos, se não todos, hoje já desaparecidos deste mundo, fizeram cintilar nas colunas desta *Gazeta* durante largos anos em artigos magnificamente elaborados, o seu muito talento e os seus profundos conhecimentos dos assuntos que versavam.

Citar esses nomes é como que um desfolhar de saudades sobre esse glorioso passado a que êles pertenciam; essa época em que o egoísmo ainda se não tinha apoderado tanto dos homens como nos tempos que vão correndo.

E' de todos os tempos os velhos ao recordarem-se do passado, afigurar-se-lhes que o presente é sempre pior do que o que já lá vai; não admira pois, que a *Gazeta* que já começa a ter cabelos brancos olhe para traz com saúdade, tanto mais quando a sua melhor força,

a principal fonte da sua energia, que se chamava Leonildo de Mendonça e Costa, também já se finou.

Mas embora isso fosse sempre assim, temos a impressão, a convicção mesmo de que não exageramos, afirmado que, hoje mais do que áh quarenta ou trinta anos mesmo, o egoísmo humano impera sobre quaesquer outros sentimentos.

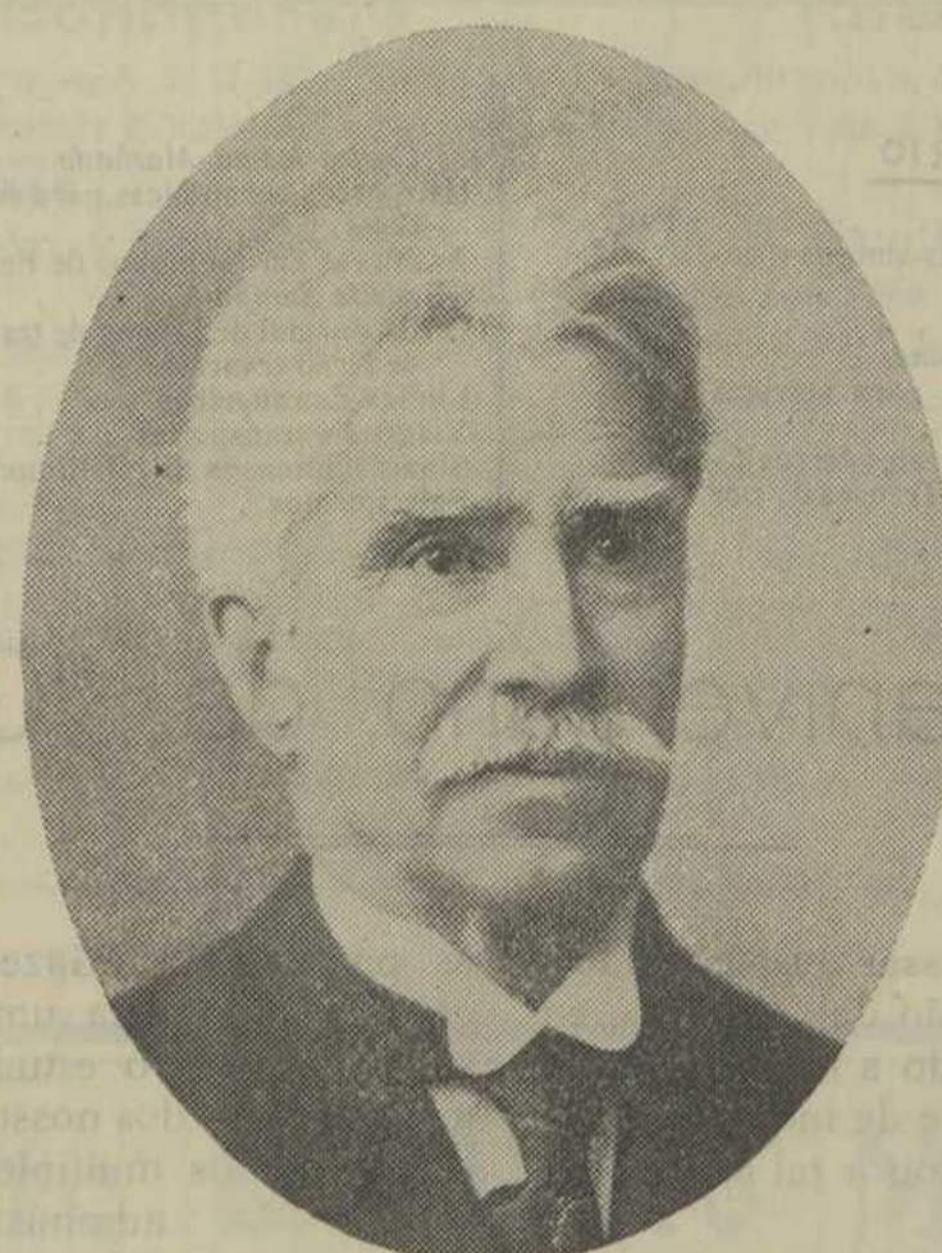
As circunstâncias da vida modificaram-se bastante; a civilização criou novas necessidades, a satisfação das quais se não consegue apenas com idealismos.

A luta é cada vez maior e para se vencer é necessário não só talento como muito esforço e muita audácia.

Hoje, mais do que nunca, o valor do homem não se impõe só pelo seu saber nem pela sua inteligência; quem não for audacioso, que não se importe de acotovelar, pisar ou mesmo esmagar aqueles que encontra na sua frente, tarde ou nunca chega a triunfar.

Isto não quer dizer que há quarenta ou trinta anos todos os homens fossem dotados de tais virtudes que lhes merecesse o título de Santos, e que hoje todos sejam desprovidos de qualidades como as dos que então conseguiram impor-se ao respeito e estima dos seus contemporâneos. Não. Hoje como então há figuras que têm marcado o seu lugar por direito conquistado pelo seu valor moral e intelectual e pelo exercício de uma ação benéfica para a colectividade; unicamente hoje os que estão nessas circunstâncias são em muito menos número.

Mas, fechemos aqui este parentese de uma divagação que pouco importa ao nosso assunto, e já que remorámos os nomes



CONSELHEIRO FERNANDO DE SOUSA, Director



MANUEL ANDRADE GOMES
Secretário da Redacção



CARLOS D'ORNELLAS
Administrador e Colaborador

de mortos ilustres que prestaram à *Gazeta* valorosa colaboração, desfolhando sobre as suas campas as flores da nossa melhor homenagem, não queremos deixar de prestar aos vivos também, áqueles sem o auxílio dos quais a *Gazeta* já não poderia existir, os protestos da nossa amizade e do nosso profundo reconhecimento.

Quando a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, ainda mal refeita das dificuldades que atravessou durante o período da grande guerra, em que Mendonça e Costa fez esforços admiráveis para a manter; quando ia novamente quasi a atingir o grau de prosperidade a que nos tempos chegara, a doença e morte daquele nosso saudoso amigo trouxe embaraços que foram felizmente vencidos graças aos esforços de alguns dos melhores amigos da *Gazeta*.

A esses amigos que são hoje a alma da *Gazeta*, e são eles os Srs. Conselheiro Fernando de Sousa, Manoel Andrade Gomes e Carlos d'Ornellas que, desde a primeira hora

após o falecimento de Mendonça e Costa a ampararam e continuaram a dar-lhe o melhor da sua dedicação, aqui deixamos impresso o nosso agradecimento.

Outros nossos amigos e colaboradores como os ilustres Eng.^{os} Srs. Raul Esteves e Manitto Torres que os leitores já há anos conhecem das nossas colunas, e ainda os mais modernos redactores os Eng.^{os} Srs. Jayme Galo, Gabriel Uriquen, Carlos Roma Machado e Pinto Teixeira, Delfim de Miranda Monteiro, Luna de Oliveira e Manuel de Melo Sampaio, Augusto da Costa e Esteves dos Santos, também não podiam deixar de ser envolvidos neste nosso protesto de reconhecimento.

A todos, pois, antigos e modernos, bem como aos nossos assignantes e anunciantes um grande abraço, certos de que com êles contamos para prosseguirmos na nossa honrosa tarefa.



RAUL ESTEVES
Tenente-coronel de Engenharia
Colaborador



MENDONÇA E COSTA

Meu prezadíssimo Colega e Amigo:

O seu postal, recordando-me a promessa dum artigo para o número especial da nossa *Gazeta* veiu encontrar-me em falta — e confesso-o — em estado de espírito pouco propício a repará-la.

Desta vez alguma coisa bem triste me justifica: a morte de pessoa de família muito querida que me deixou inteiramente deprimido.

O meu estado de espírito é hoje propenso a recor-

dar e nada mais grato para mim do que evocar neste momento alguém cujo nome se confunde com o da própria *Gazeta* e a cuja honrada memória devemos, todos os que em Portugal amamos os caminhos de ferro, o único, embora modesto, repositório da literatura ferro-viária entre nós.

Conheci Mendonça e Costa há bons quinze anos, quando eu dispersava pelo Sul e Sueste as ilusões dos vinte e tal e ele geria, em plena florescência, os destinos da sua *Gazeta*.

Estimava-o antes de o conhecer, de tradição; admirava a sua obra, mixto de energia e esforço próprio, de orgulhoso amor da sua profissão, de nobre dedicação pelo seu paiz.

Questões de serviço nos aproximaram por então e lembro-me bem da simpatia que desde logo nos uniu e da estima, dia a dia mais firme, que eu comecei a votar a esse homem que, num meio d'élite, firmará um logar inconfundível e que tudo quanto era, a si próprio, o devia.

Esta característica da sua personalidade quero destacá-la aqui, como primeiro critério que impõe os homens à minha consideração e como sintoma in-



RAUL E. DOS SANTOS
Colaborador



Cap. de Engenharia JAYME GALO
Colaborador

contestável do valor daqueles que à sua custa se elevam.

Esse valor, e bem grande, o tinha Mendonça e Costa e por isso foi o que foi, do mesmo passo e com a mesma galhardia, prestando inestimáveis serviços aos caminhos de ferro do seu país e à causa do turismo nacional, que serviu com inteligência e com paixão.

A sua obra não se perderá, outros a continuarão sob a égide do seu espírito e da sua fé; mas a ele pertence a glória de a ter criado e de, com o seu arcaboiço de lutador, lhe ter insuflado a vida necessária, através de mil dificuldades e injas.

Mendonça e Costa era, além disto, um patriota e um homem dedicado à causa pública.

Quanta vez, longas horas esquecidas no seu gabinete, ele — velho experiente e de rija tempera, eu — rapaz sem experiência mas de boa vontade, comungámos nas mesmas esperanças, nasmesmas visões de ressurgimento e progresso para a nossa infeliz terra!



Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Colaborador

A última vez que vi Mendonça e Costa foi no Congresso de Roma em 1922, a que concorreu bom numero de engenheiros portugueses.

O engenheiro Couvreur e eu partíramos já tarde e o director da *Gazeta*, incapaz de fazer a si mesmo a injúria de faltar a um congresso de caminhos de ferro, pensava acompanhar-nos; a doença retivera-o porém.

Passados alguns dias de difíceis peripécias nos alojamentos de cada qual, em que este se queixava de comodidades que lhe davam a menos, aquele de *tiras* que lhe pediam a mais, viemos a reunir-nos na *Pension Pincio* da *Piazza Barberini*, o Visconde d'Assentis, o Teixeira de Queiroz, o Couvreur e eu.

Um dia, quando menos o esperava, surgiu-me no

Congresso, de braços abertos, Mendonça e Costa!

Abalançára-se á viagem, muito abatido, e não lograra obter em Roma mais que uma hospedagem deficiente, inconveniente ao seu estado de saúde; a *Pincio* abarrotava, mas para lá o arrastei e ali se lhe inventou um quarto, cujas doçuras ele

não se cançava de exaltar mais tarde; às refeições pontificava à cabeceira da mesa até que, terminado o Congresso, se desfez o inesquecível cenáculo e partimos para Nápoles onde deviam realizar-se as últimas festas.

Mendonça e Costa, já muito adoentado, não desistia da sua velha ideia duma excursão à Sicília, única região da Itália que desconhecia, e como isto se nos afigurava imprudente, usámos de todos os argumentos para que regressasse connosco.

Não houve, porém, demovê-lo do seu propósito e, enquanto Teixeira de Queiroz e eu seguirmos para Veneza, Mendonça e Costa lá partiu sózinho, para a Sicília!

Na risonha Nápoles nos abraçámos pela última vez e nos separamos... para sempre!!

Como em Roma houvessemos concertado que eu lhe enviaria o meu relatório para ser publicado na *Gazeta*, já em Portugal recebi dêe duas afectuosas cartas recordando, em palavras amigas, a minha promessa. Que cartas, meu Deus! Es-

crevia-me das faldas da Serra da Estrela para onde a doença agravada o relegara; mas a sua letra era trémula e pela primeira vez eu via um desânimo presago transparente sinistramente nas palavras do antigo lutador.

Um terrível presentimento me feriu e dias depois fulminou-me a notícia da sua morte.

A viagem à Sicilia matára-o ou, pelo menos, apressara a sua morte; como a sentinela de Pompeia, Mendonça e Costa, o viajador incansável morri: no seu posto!

Vive, porém, no nosso peito a saudade pelo homem dum só fé e a gratidão pela sua obra.

E' por isto, meu prezadíssimo colega, que, publican-esta carta, não terá feito benefício aos seus leitores mas ter-mo-ha prestado a mim, com dar-me a oportunidade de trazer também a minha homenagem, cheia de saudade, à honrada memória de Mendonça e Costa, de quem fui verdadeiro amigo.

Eis por que lh'o agradeço, confessando-me com muita estima e admiração

Colega e am.^o
at.^o, dedicado e
grato

C. Manitto Torres



MANUEL DE M. DE SAMPAYO
Colaborador



AUGUSTO DA COSTA
Colaborador

NÓS E A "GAZETA"

Recordando tempos idos

por ANDRADE GOMES

ERAMOS muito novo ainda; vinte e três anos cheios de esperanças, o cérebro povoado de ilusões, muita confiança em nós mesmo, um certo *panache* próprio de todo o rapaz que tem pretensões a ser gente, e um espírito bastante rebelde a situações deprimentes. Eramos assim quando há mais de 36 anos entrámos, prévio concurso, para a Companhia Portuguesa.

Coube-nos ir preencher uma vaga no Serviço do Trafego de que era chefe o falecido Miguel Queriol, figura de relevo no meio ferroviário, já então bastante velho o que meses depois se reformou.

E a Chefe da Repartição Leonildo de Mendonça e Costa, o saudoso fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Precedidos de boa fama, graças à forma como nos havíamos conduzido no concurso e que nos valeu ser dos primeiros classificados, fomos recebido, não diremos como o Grande Elias, mas por uma forma tão cativante, principalmente da parte de Mendonça e Costa, que desde logo ficámos sentindo uma certa simpatia pelo chefe que nos pareceu também não ter antipatisado com a fisionomia do seu novo subordinado.

Nesse tempo estava Mendonça e Costa em toda a pujança do seu espírito, e, a-pesar-de por essa mesma época uma junta de médicos ter assentado que ele tinha uma lesão cardíaca muito adiantada, o que o inibiu de fazer um seguro de vida, o seu físico manifestava-se tão rijo que trabalhava assiduamente de noite e de dia sem cansar, e viveu e trabalhou ainda mais cerca de trinta e cinco anos.

Felizmente os médicos têm muitas vezes dêstes enganos.

Durante algum tempo as nossas relações eram limitadas às que o serviço obrigava entre chefe e subordinado, até que um dia, um sábado por sinal, o chefe nos perguntou se queríamos ir no Domingo ajudá-lo a uns trabalhos da *Gazeta*.

Nessa altura a *Gazeta* tinha pouco mais de um ano de existência. Mendonça e Costa dedicava-se-lhe com todo o amor, dêsse amor que se tem por tudo quanto é criação nossa, um tanto semelhante ao afecto que as mães têm pelos seus filhos, e Mendonça tinha-o pela sua revista em tão alto grau que lhe chamava a sua "segunda filha".

Lá fomos no Domingo. A redacção era no Largo do Conde Barão, um 2.º andar que era também a habitação de Mendonça.

Trabalhámos ambos como dois bons camaradas, e lembro-me bem que, ao anoitecer, quando de lá saímos, a *Gazeta* ficava pronta.

Desde então, embora não ficassem estabelecidas quaisquer combinações que nos迫使sem a trabalhar para a *Gazeta*, passámos a prestar-lhe com frequência o nosso humilde e desinteressado auxílio.

O trabalho na repartição era bastante árduo e raro era o dia em que se saía antes das 6 horas sem que, por tal motivo, nos fosse abonada qualquer remuneração suplementar como actualmente está estabelecido para quando os empregados são detidos no serviço além das horas regulamentares.

E, diga-se de passagem, a-pesar-dêsse excesso de trabalho, as reclamações dos empregados não se fa-



Pessoal do Serviço do Trafego da C. P. em 1890

Da esquerda para a direita. (Em itálico, os mortos). (1.º piano) Joaquim Costa, Francisco Araújo, **Mendonça e Costa**, Alfredo Krus (chefe do serviço), Moraes Sarmento, Pimenta dos Santos e Francisco Brandão. (2.º piano) Caelano Pacheco, Manuel Guimarães, Agostinho Gia, José Sanchez, Andrade Gomes, Joaquim Faleão, Santos Vitoria, António Brondão, Jacinto Soares. (3.º piano) J. Bernes, Alvaro Vasconcelos, Ricardo Paraiso, Soares e Simas, Augusto Carvalho, Fernando Lopes, Joaquim Lopes, António Rosendo e Francisco Sallis. (4.º piano) Plantier Damão, Rafael d'Almeida, Justino Santos, Costa Primo, João Russell, Gonçalo de Oliveira, Alves do Couto e Carlos Lacerda.

ziam ouvir retumbantemente como nos tempos que vão correndo, e vivíamos todos, superiores e subordinados, numa harmonia quasi familiar.

Outros tempos, outros costumes.

Quando às vezes o chefe, ou porque estava mal humorado ou porque o tinham feito arreliar com um trabalho mal feito, trovejáva.—e Mendonça quando trovejava fazia-se ouvir a distância,—deixava-se passar a tempestade, certos de que não tardaria a bonança.

E assim era; nunca vi Mendonça e Costa zangado por mais de um quarto de hora. O seu carácter nada reservado levava-o a desabafar para, pouco depois, já calmo, se mostrar a criatura mais afável.

Algumas vezes trovejou comosco, e a despeito dos nossos pruridos de rebeldia de que aos vinte e tal se faz gala, tivemos sempre o condão de lhe falar de molde, a em vez de lhe irritarmos mais os nervos, lhos acalmarmos. E' que já o conhecíamos.

E tudo terminava sempre na mais boa paz.

Ainda nos recordamos de um dia em que tivemos de executar um trabalho cuja estética não era das mais recomendáveis, devido à caligrafia se assemelhar à de que os médicos em tempos faziam luxo usar nas receitas. Quando o apresentámos, Mendonça fez uma careta de desagrado.

Procurando desculpar-nos íamos dizer: *Foi da pena que...* Mas nem tivemos tempo de concluir a frase. Mendonça que nunca perdia um pretexto para um calemburgo, interrompeu-nos imediatamente: *Pena tenho eu de ter de sofrer a pena de o aturar.*

Calámo-nos, sorrindo do espirituoso jogo de palavras; mas quando esperávamos suportar a pena de ter de fazer o trabalho de novo, vimos com satisfação que o chefe nos indultara e se tinha disposto a aceita-lo como bom.

*
A nossa repartição chamemos-lhe assim—instalada num dos maiores compartimentos da ala sul do edifício da estação de Santa Apolónia, ao fundo do corredor, tinha três janelas que deitavam para o Tejo que nesse tempo banhava as paredes do edifício.

Eramos uns dez empregados, algumas figuras curiosas, na sua maioria hoje dormindo o sono eterno dos justos.

Predominava então no pessoal da Companhia o espírito boémio, e o cumprimento do dever era, por assim dizer, amalgamado com a alegria que os ditos engraçados de alguns dos colegas tinham a propósito de tudo, e, quando o chefe se ausentava, embora não se obedecesse à máxima popular «Mestre fóra, dia santo na loja», o trabalho, era por vezes feito no meio de brincadeira.

De entre o grupo destacava-se como o maior promotor da alegria, o chefe da secção, Francisco Nicolau de Araújo, um boémio incorrigível, cuja vida cheia de aventuras dava assunto para vários romances. Rapaz insinuante, inteligente e ilustrado, a sua conversação era sempre animada, intercortada por anedotas picarecas, quasi todas baseadas em incidentes da sua

vida aventureira de revolucionário, emigrado político, femeiro e conquistador impenitente. Aspirante a oficial do exército, muito novo ainda tomara parte num movimento militar que o levou ao exílio em Espanha onde militou nas hostes Carlistas, tendo sido ajudante de ordens de um dos generais das guerrilhas do pretendente ao trono daquela nação.

Amnistiado por um governo da presidência de Fontes, voltou para Portugal e foi parar ao caminho de ferro.

Um verdadeiro devoto de Bacho, passava as noites na estroinice, e era freqüente ir para o serviço de manhã sem ter dormido uma hora. Pois a-pesar-da excitação, conseguia manter-se todo o dia, óra trabalhando, óra fazendo *blague*.

Como lhe não bastasse os camarins dos teatros e outros lugares mais apropriados para campo das suas proezas amorosas, algumas vezes os corredores e até alguns gabinetes de Santa Apolónia foram teatro de escenas escandalosas que, embora produzissem certo rumor, nunca chegavam, ou se chegavam não eram ouvidas, até as entidades superiores.

Quando faltava, advinhávamos logo que nova conquista fizera o Araújo.

Uma vez desapareceu por uns quinze dias seguidos. Veio a saber-se que uma bailarina de S. Carlos o atraíra até França de onde regressou só quando sentiu a bolsa vazia.

Quando voltou, a esponja da benevolência apagou as faltas ao ponto, não sem que tivesse ouvido da boca dum superior que com ele se fechou num gabinete, palavras que o fizeram corar.

Mas, já tinha ouvido tantas... E passou a ter mais uma aventura para nos contar com todo o sainete de uma boa *mayonnaise*.

Já morreu há anos, e bastante novo ainda.

Outro tipo interessante era o Antonio Rosendo. Baixo, gordo; a tez corada, um bigode muito retorcido e uma pera a alargar-lhe um pouco a cara de lula cheia. Sempre bem posto, fraque e chapéu alto, como era moda, nunca se esquecia das luvas e da "badine".

Era um perfeito *bon vivant*.

Com um certo vernis artístico adquirido no convívio da gente de teatro de que era assíduo freqüentador, o bom do Rosendo tinha sempre uma anedota, uma historieta qualquer para nos alegrar.

Imitava com muita graça alguns artistas, homens e mulheres, entre estas a conhecida corista gorda de S. Carlos que também já morreu há muitos anos.

Vê-lo bailar imitando as expressões e os gestos da corista, era de fazer escandalizar os rins a rir.

Rafael de Almeida, jornalista desde menino, vício que ainda não perdeu a despeito dos seus sessenta e..., fazia também parte do nosso elenco, como um dos melhores elementos. Quando havia concerto musical, era ele o regente. Rosendo imitava o violino, Sanches o rabecão, outros batendo com as régoas em copos e nas estantes das secretárias faziam o acompanhamento. Hoje chamar-lhe-íamos o *Jazz-band*.

Manuel Guimarães, o Guimarães, de hoje da Ca-

pital, Caetano Pacheco e nós, com quanto mais bisinhos, também não desafinávamos.

Mas no fim de tudo, o mais interessante é que, quando o chefe voltava, o serviço estava todo feito.

Mal o Mendonça aparecia, ou mesmo antes de aparecer, pois os seus passos no corredor eram bem conhecidos, estava tudo a postos, trabalhando no maior silêncio. Dir-se-ia a mais sosegada e disciplinada das repartições. E de facto era-o, se admitirmos que a disciplina não é incompatível com a alegria.

Para se fazer bem uma idéa do que era Santa Apolónia nessa época em que a par do espírito folgazão dos rapazes, e da boa camaradagem reinava o da muita benevolência dos superiores, o que de resto, muito contribuía para uma certa atmosfera de amizade no conjunto, vamos narrar um episódio interessante passado há trinta e tal anos.

Era sábado gordo, dia em que à parte qualquer serviço urgente, pouco ou nada se fazia nos escriptórios, passando-se o tempo em pegada brincadeira.

Num dos escriptórios da Fiscalização, Salema Guimarães, filho do ilustre escriptor Visconde de Benalcânfor, um boémio muito espirituoso que deveu à sua vida descuidada o ter morrido muito cedo, alvitrau fazer-se uma *cegada*. Dito e feito; alguém arranjou uma sáia, um chale e uma mantilha, e Salema Guimarães, as faces coradas a carmim, envergou as femeninas vestes e armou em marafona. May Figueira de chapeo alto às três pancadas fez de janota apaixonado, um outro cujo nome nos não ocorre, fez o fadista, outro de polícia secreta, e, saindo da repartição seguidos dos demais colegas que fingiam acompanhar à guitarra o fado que as primeiras figuras cantavam, foram percorrendo os corredores, entrando nalgumas repartições onde sabiam não estarem os chefes, no meio da risota geral.

E o mais engraçado é que ao gabinete do Director que era mesmo em frente de onde os foliões saíram, não chegou o menor ruído ou se chegou não fez eco.

Como vêem os tempos eram bem diferentes dos que vão correndo.

E não havemos nós de ter saudades!

*

Foi nessa época que o nosso espírito se formou. Muito trabalho, muito esforço para se ganhar a vida; de dia no caminho de ferro, de noite até de madrugada nos jornais,—quantas vezes vimos nascer o sol no caminho para casa—mas, a par disso, muita liberdade, e muita benevolência, o que nos permitia albergar na nossa alma uma certa boa disposição que nos ajudava a vencer todas as dificuldades. E venciam-se.

Os homens de então em cujas cabeças já alvejavam as cans, tinham pela mocidade como que um certo encanto que os levava a serem benévolos para com ela, e de afi o entenderem-se muito bem novos e velhos, sem que por isso deixasse de haver o devido e mútuo respeito.

Mendonça e Costa ainda não era um velho; mas

pela posição do que propriamente pela idade, enfileirava ao lado dos homens graves, mas desses cuja gravidade e autoridade abriam, volta e meia, um parentesis para atirarem cá para fora um dito de espírito como que a incitar os novos a não serem insípidos nem a terem pretensões a Conselheiros Acácios.

Vão rareando estes exemplares. Tipo do trabalhador inteligente que se não cança nem se dá por vencido à primeira contrariedade que lhe surge no caminho; o cérebro cheio de projectos, sonhando sempre com um futuro lisonjeiro, sem desesperança; uma pontinha de ironia pronta a espirrar sobre o primeiro empata que se lhe depara, um pouco de mau génio indispensável para manter as hostes em respeito e a alma cheia da alegria de viver e daquela bondade graciosa que dá aos homens uma certa superioridade.

Mendonça e Costa era assim quando o conheci, e assim se conservou até à morte. Horas antes de expirar ainda tinha ditos de espírito.

Quando um dia nos convidou para colaborador efectivo da *Gazeta*, há-de haver uns vinte anos, impoz-nos a condição de não nos emiscuirmos em política.

Sobre política as nossas idéias eram diametralmente opostas. Mendonça, monárquico *enragé*, nós republicano de antes quebrar que torcer.

Pois nem por isso nos demos mal. Entendemos sempre à maravilha; e quando, já depois da república implantada íamos à *Gazeta*, e no seu gabinete trocávamos algumas impressões sobre o assunto sem nunca chegarmos a acôrdo, era exatamente quando ao despedirmo-nos davamos um aperto de mão, quando não um abraço, mais forte que de costume.

E' o caso de podermos dizer, parafraseando um dito célebre: *Les bons esprits se rencontrent*.

Cumprimos sempre a promessa de não falar em política nas colunas da *Gazeta*, o que continuamos e continuaremos a fazer, não só pelo compromisso tomado como porque o julgamos descabido.

Quando a doença que o vitimou já lhe tinha aniquilado quasi por completo as forças e se via impossibilitado de continuar a dirigir a *Gazeta*, o que havia meses fazia de casa, chamou-nos.

Na sua confortável e elegante vivenda que ele com tanta alegria fizera construir na rua Braancamp, fomos encontrar-lo exangue no leito. Nas faces emagrecidas e descoradas desenhava-se-lhe talvez mais o sofrimento moral do que o físico. Numa voz cava, a tosse impertinente a cortar-lhe as frases, umas lágrimas prestes a saltar-lhe dos olhos, com o maior desalento disse-nos: *Gomes, a "Gazeta" vai morrer... eu já não posso mais. Este é o último número...*

Sentimos bem o drama que se passava no âmbito daquela alma alanceada mais com receio da morte da sua obra, do que da sua própria. Procurámos animá-lo, e os seus olhos brilharam de contentamento quando lhe garantimos que só morreria se ele quizesse, pois estávamos inteiramente à sua disposição para andar com a *Gazeta* para a frente.

As novas carruagens-ambulâncias para serviço do correio

Devem chegar brevemente a Lisboa vindos de Hamburgo quatro carruagens ambulâncias postais, construídas na Alemanha, na Waggon-Fabrik, de Gorlitz, que foram encomendadas pela Administração Geral dos Correios e Telégrafos.

Estas quatro ambulâncias que fazem parte das reparações alemãs, vêm preencher uma lacuna importante nos serviços dos correios, pois que o material

ros Luís Amorim, Director electro-técnico, Pedro dos Santos, Director dos serviços postais, Mousinho de Albuquerque, Chefe de divisão, são armadas em ferro e têm dois eixos; a caixa mede dez metros e meio, e a tara é de 20 toneladas.

São muito sólidas de construção, obedecendo as suas disposições interiores às exigências do serviço do correio português. Têm todas as comodidades para o pessoal dos correios que nelas terá de viajar, incluindo aquecimento por termo-sifão e uma perfeita instalação de iluminação eléctrica, sistema Dick e baterias Nife, podendo fornecer luz durante 6 horas de inação do dínamo.



que andava em serviço, apenas nove carruagens que a C. P. mandou construir em 1913, era insuficiente, tornando-se de absoluta necessidade a substituição das velhas ambulâncias que foram retiradas do serviço por se encontrarem inutilizadas.

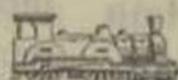
Foram 16 as ambulâncias encomendadas, quatro das quais chegarão por estes dias, devendo as restantes 12 chegar por todo o mês corrente ou princípio de Abril.

Estas carruagens obedecendo ao plano e projectos da comissão nomeada em 1913 pelo Sr. António Maria da Silva, e da qual fazem parte os Srs. engenheiros

O funcionário que foi escolhido para seguir de perto e fiscalizar a construção das ambulâncias, foi o Sr. Francisco Mendes, Chefe dos Armazens, que se tem sabido desempenhar do seu espinhoso encargo junto das fábricas construtoras, de forma a merecer os melhores elogios.

O ensaio dos materiais de ferro empregados na construção das ambulâncias tem estado a cargo do delegado dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, engenheiro Sr. Afonso Santos.

Com este novo material deve em breve o serviço dos correios melhorar consideravelmente.



Não é fácil descrever a expressão, a um tempo de alegria e reconhecimento, que lhe fulgurou no semblante.

Quando nos retirámos com a consolação de termos contribuido um pouco para lhe aliviármos o sofrimento, depois de termos sentido a nossa mão estreitada com fervor entre as suas, deixámo-lo a repousar.

Adormeceu em seguida, e fez um sono tão reparador como havia muito não fazia.

Viveu ainda uns dois meses rodeado de carinhos

dos que lhe eram queridos, e tivemos o grande prazer de lhe provar o que havíamos prometido: a *Gazeta* continuou a sair, e os números que ele ainda viu com uma satisfação que, dir-se-ia, lhe prolongava mais a existência do que os medicamentos, mereceram-nos os seus melhores elogios.

E, como se vê, a *Gazeta* continua e, pelo que de nós dependa, continuará enquanto não baquearmos também.

o dia 21 de setembro o Conselheiro Gorjão, em nome do Governo Geral, mandou ao Consul Ingles que se entregassem imediatamente ao Consul Ingles todos os vagões da ZASM que estavam sob a sua guarda, e que se fizessem os pagamentos correspondentes. O Consul Ingles respondeu que não podia cumprir a ordem, porque os vagões estavam sob a guarda do Conselho de Administração da ZASM, e que só podia ser feita a entrega quando o Conselho de Administração da ZASM o autorizasse.

INTERRUPÇÃO E FIM FORÇADO DE UM SERVIÇO FERRO-

VIÁRIO POR MOTIVO DA GUERRA DO TRANSVAAL

por CARLOS ROMA MACHADO

III

Respondemos que depois de ordem d. s nossos superiores da melhor vontade lhes seriam enviados os vagões do Cabo e Natal, em numero de 50, e que seguiriam imediatamente para a Ponte Néerlandesa, para serem cheios de géneros e munições de boca, para o exército inglês, como o combinado, seguindo 40 vagões por dia logo que estivessem carregados. Enquanto aos restantes só os poderíamos entregar depois de ordens expressas e escritas do Governo Geral. Agradecemos-lhes penhorado as palavras do Sr. Consul, e pedímos para lhe dizerem, que não tínhamos feito mais que o nosso dever, em harmonia com as ordens superiores. Ficámos de pé atrás, e pensando que a indecoração oferecida, representaria qualquer dificuldade que estava na nossa alçada resolver, mas que seria para nós difícil senão pouco correcta.

Passava-se isto de manhã, às 11 horas do dia 15, e às 3 da tarde quando voltamos ao gabinete fomos chamados pelo telefone, e um ajudante do Governador Geral, o Conselheiro Gorjão, dizia-nos que S. Ex.^a ordenava que entregássemos imediatamente ao Consul Geral Ingles, para seguirem para Komat e Poort, os dois salões de Kruger e Stein, e mais 100 vagões.

Chegava a ordem que receávamos: respondemos que já tínhamos entregado os vagões do Cabo e Natal, segundo o regime anterior à guerra, e quanto ao restante material, estando nós ligados à ZASM por um contrato referendado por Governadores, e já antigo, segundo o qual guardávamos nas nossas linhas, só poderia sair da estação do C. de Ferro, com um documento que invalidasse esse contrato. Responderam-me em pouco tempo que S. Ex.^a estava zangadíssimo, e intimava-nos que entregássemos imediatamente os vagões. Dissémos que os não entregavamos sem a ordem escrita, a que nos tínhamos referido. Disse a pouco era o próprio Governador Geral que nos perguntava se queríamos mandar mais do que ele, e que seguíssemos imediatamente ao palácio a falar-lhe. Assim fizemos, e passando primeiro por nossa casa, fardamo-nos e levamos a cópia do contrato com a ZASM. Erámos ainda então um simples tente de engenharia.

S. Ex.^a recebeu-nos de pé, por detrás da sua mesa de trabalho, e pousando os punhos serrados sobre ela, verberou-nos uma terrível repreensão, à qual respondemos apressando-lhe a cópia do referido documento, que ele passou a ler depois de dizer que nos considerassem preso.

Depozemos imediatamente a espada sobre a mesa, e esperámos perfilado.

Leu o documento, passou a mão pela testa, e esse homem tão sério como inteligente, e bastante nosso amigo, disse que nos retirássemos, que não estávamos preso, que seguíssemos para a nossa repartição e esperássemos a resposta. Assim fizemos.

Passada mais uma hora desse dia, 15 de Outubro de 1900, comunicá-nos o Governador do Distrito de ordem do Governador Geral, o Conselheiro Gorjão, em nota "que entregássemos imediatamente ao Consul Ingles todo o material circulante do Cabo

e Natal e da ZASM existente nas nossas linhas" (Notas N.^o 3801 do G. Distr. e 1.197 do G. Geral).

Não resolvia completamente o assunto, e com ela a própria responsabilidade do Governo Geral não estava totalmente ilibada, visto haver 800 vagões da ZASM fora das linhas e a elas se não referir.

Esperámos a respectiva requisição do Consul Geral Ingles e, como a não recebêsemos mandámos ao consulado o administrador secretário, com a relação do material, para dizerem o que preferiam primiro, e passarem recibo do que fosse. Respondaram que não davam recibo algum, nem requisição, que devíamos receber as ordens dos nossos superiores.

No dia 18, em resposta à nossa confidencial de 17, em que dizíamos ao Governador do Distrito que tínhamos entregue o material do Cabo e do Natal, e perguntando se podíamos entregar o material da ZASM que estava sob a nossa guarda, mediante um contrato bilateral referendado por governadores e que se dividiu em três partes a saber: material que entrou com passageiros e mercadorias durante o serviço ordinário; material que entrou depois de cessar o serviço do C. de Ferro do Transvaal e era entregue pelas forças beligerantes e estava como o antecedente todo carrilado nas nossas linhas; material que foi descarrilado dentro da Yard da ZASM, recinto pertencente a uma companhia particular, que tinha ainda então existência legal, e em território português ou considerado como neutro, e que tinha os seus escritórios oficiais em Lourenço Marques há anos. Perguntávamo-nos se podíamos entrar à força nesse recinto, se devíamos fazê-lo acompanhado de força armada, saltando por cima de um contrato tão sério, como antigo: respondia-nos o Governador do Distrito dizendo que entregásemos o material circulante do Cabo e Natal (já estava entregue) e todo o mais que estava na posse do Governo Português. Era uma resposta ambígua, e que interpretámos mandando entregar os vagões que tinham entrado com as forças refugiadas, e que estavam sob a posse das autoridades militares portuguesas, às quais comunicámos a resolução do Governador; nesse não se comprendiam nenhuns dos lóes de Kruger e Stein. Pedimos urgente resposta ao Governo do Distrito da nossa confidencial de 17, a qual nunca veio.

A 24, o chefe do Movimento da ZASM reclama contra o facto de ser o seu material entregue ao Governo Inglês. A sua nota era um modelo de seriedade e lógica; mandamo-la por cópia ao Governo do Distrito.

A 28 recebemos finalmente uma nova nota do Governo do Distrito, em nome do Governo Geral, mandando entregar todo o material da ZASM, ao Consul Ingles, sem ter respondido às nossas considerações.

E afinal só mais tarde soubemos como as coisas se tinham passado.

O General Kitchner falou pelo telefone de Komat Poort ao Consul Ingles, pedindo as carruagens salões e os vagões. Este pedira-os também pelo telefone ao Governador Geral, e este por intermédio do Distrito pedia-nos igualmente o mesmo, pela mesma forma.

Finalmente chegou-nos às mãos uma ordem do Governador Geral, que sem ser completamente o que precisávamos, era suficiente para salvaguardar a nossa responsabilidade.

N. B. Para nossa salvaguarda, possuímos ainda hoje a cópia de todas as notas e telegramas que recebemos e transmitimos a todas as autoridades sobre este assunto, e poderemos mostrar a quem se interesse por esta questão, já bem antiga, como documentação histórica.

De 28 de Outubro a 5 de Novembro acompanhado por uma força de oficial e em vista de não ter sido aceite o nosso pedido de exoneração, por Lourenço Marques estar em estado de sítio e sermos engenheiros militares da expedição em serviço oficial no C. de Ferro, por ordem do Governador Geral, e acompanhado pelos Major Brakl y e capitão Legett dirigimos o carregamento dos 800 vagões da ZASM, que com os salões e as carruagens da Cruz Vermelha foram seguindo para o Transvaal, aos 40 vagões diariamente, e mandando ao Consul Inglês uma guia com a sua designação e quantidade, conseguindo finalmente que fosse dela cobrado recibo. Não saberei dizer o que nos custou esse serviço levado a cabo pelo nosso exímio pessoal, debaixo das vãs e insultos dos Boers empregados da ZASM, que não queríamos prender. Foram noites e dias de terrível fadiga num serviço árduo para se poderem carregar diariamente 40 vagões com uns 100 indígenas.

Mandámos tirar cópias autenticas de todas as notas nossas e dos Governadores, da ZASM, IMRY, e Consulado, e com um circunstanciado relatório, enviámos tudo à repartição dos C. de Ferro Ultramarinos em Lisboa, ressalvando assim a nossa responsabilidade.

Quanto à condecoração inglesa, nem a desejávamos nem no-la deram, e nunca mais pensámos nela.



Habitações económicas para os ferroviários franceses

Segundo o informe publicado pelo *Conselho Superior de habitações económicas* correspondente ao ano de 1923, a Companhia do Norte da França construiu 32 colónias jardins para habitação de 9.053 famílias de ferroviários. Essas colónias não deixam nada a desejar sob o ponto de vista da higiene e comodidade. As casas são independentes e arejadas, com quatro cinco a seis divisões cada uma e jardim. Têm terrenos apropriados para exercícios físicos, água potável em abundância e luz eléctrica.

A Companhia do P. L. M. também construiu bairros operários completos em quinze povoações. Esses bairros são constituídos por casas de um só andar com quatro vivendas de quatro habitações cada uma, e casas de dois andares cada uma com seis vivendas. Em Janeiro de 1923 eram em número de 12.728 as vivendas já construídas.

A Companhia do Midi fundou em Maio de 1923 uma Sociedade para a construção de casas baratas que não chegou a funcionar, mas, entretanto, concede aos seus empregados e operários adiantamentos inferiores ou iguais a 10.000 francos, reembolsáveis em cinco anos, ou o máximo até chegar à idade normal da reforma. Faz além disso, empréstimos hipotecários até à quantia de 25.000 francos, reembolsáveis em vinte cinco anos ou até à idade normal da reforma. O juro dos adiantamentos é de 3 %, e dos empréstimos de 3 a 5 %, segundo número de filhos que tiver o agente.

Nos Caminhos de Ferro do Estado, a situação financeira não permite fazer grandes empreendimentos, no entanto, a Administração fez construir 1.150 vivendas, a maioria das quais já estavam habitáveis em 1920.

A Companhia do Este desde 1917 que concede também adiantamentos e empréstimos ao seu pessoal para a construção de habitações em condições semelhantes às das Companhias do Midi e do P. L. M.,

Passados três meses, regressávamos a Lisboa deixando o serviço de Obras Públicas, depois de termos em 12 de Dezembro de 1900, entregue o serviço do C. de Ferro ao Sr. Engenheiro Albers, seu proprietário, que regressará de licença.

Um dia indo entregar o relatório do nosso serviço de Obras Públicas ao Conselheiro Dias Costa, Director Geral do Ministério do Ultramar e um nosso grande amigo, diz-nos este «Subscrevo, estamos bastante contrariados, pois o Governo da Holanda acaba de nos mandar hoje pelo Ministério dos Estrangeiros, uma reclamação de 30.000 £ pelas carruagens e vagões da ZASM que estavam a guardar na nossa estação de Lourenço Marques ao abrigo de um contrato, e que entregámos ao comando das forças inglesas no Transvaal. Explicámos-lhe detalhadamente o caso, fomos buscar o processo; ele telegrafou ao General Gorjão, e soube depois por este nosso amigo, que o Conselheiro Gorjão tinha em seu poder, uma requisição em forma do Consul Inglês, e em vista disto pouco tempo depois soube-se que o Governo Inglês, pagava ao Governo Holandes, e portanto a ZASM, as 30.000 £ pedidas. E assim acabou então o serviço da ZASM, no que respeitava às relações comosco neste ingrato período de interferências oficiais entre nós portugueses e os nossos vizinhos já então senhores do Transvaal.

Fim

reembolsáveis em dez e quinze anos. Os adiantamentos são mais preferidos do que os empréstimos.

Finalmente, a Companhia de Paris a Orleans antes da guerra já vinha prestando o seu concurso financeiro a muitas sociedades fundadas pelos seus agentes para a construção de casas. Essas sociedades, nos últimos anos, compraram imóveis e puseram à disposição do seu pessoal 150 habitações cujo custo se eleva a 1.300.000 francos; e construiram em diferentes pontos da rede 112 casas com jardim, com quatro habitações cada vivenda. O preço de aluguer é fixado de acordo com os agentes, sendo sempre inferior ao preço do aluguer de casas idênticas das localidades.

Esta Companhia também concedeu aos seus agentes empréstimos hipotecários para a construção e aquisição de casas individuais, e aluga as vivendas dos imóveis comprados para em tempo oportuno ampliar as suas estações. O número destas vivendas puestas à disposição do pessoal é de 300 em Paris e 1.200 nas províncias.

Como já em tempos tivemos ocasião de referir o pessoal dos caminhos de ferro italianos também têm organizado sociedades que, com o auxílio da administração dos Caminhos de ferro construirão bairros para as suas habitações.

Quando será que entre nós alguém quererá tomar uma iniciativa semelhante?

O alvitre já há muito que o lançámos.

Não haverá possibilidades de se levar à prática uma empreza desta ordem!

Afigura-se-nos mais importante ainda o problema da habitação do ferroviário de que o dos sanatórios.

A população dos sanatórios ha de ser constituída, estamos disso convencidos, em grande parte, senão na maioria por indivíduos tuberculados ou enfraquecidos em consequência da falta de conforto e de higiene da sua habitação. Desde que êsses indivíduos vivam em boas condições de higiene, não arruinarão a sua saúde e não precisarão do sanatório.

Por isso repetimos, a solução do problema da habitação impõe-se, muito mais do que o da criação de sanatórios cuja eficácia é rara e muito duvidosa.

Que pense bem nisto toda a classe interessada.

Curvas em Caminhos de Ferro

Critério e traçados em Inglaterra

por Manuel de Mello de Sampayo,

Visconde d'Alcobaça

Estando na tela da discussão projectos de novas linhas não será de todo descabido apresentar umas breves e despretenciosas notas sobre as características técnicas prevalecentes em Inglaterra e que servem de guia à construção nas suas linhas.

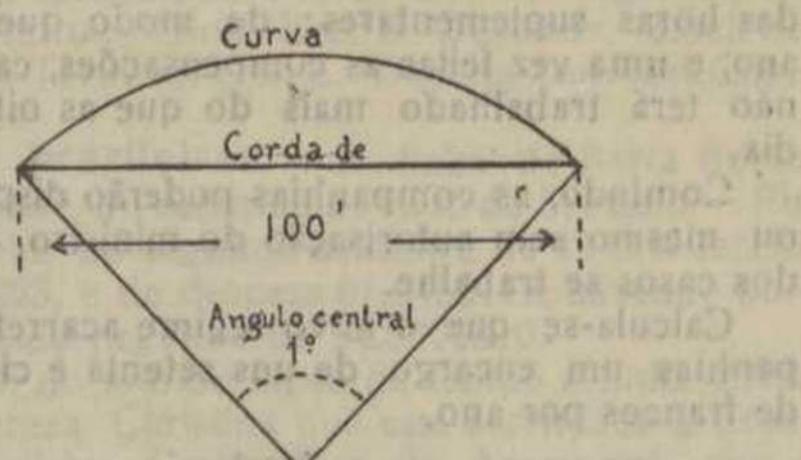
A permanência de alguns anos no estrangeiro deu-nos ocasião de obter de fonte segura alguns dados interessantes. Bem se sabe que as linhas inglesas são uma instituição modelar e ainda há poucos anos foi decretada a divisão das empresas em quatro grandes grupos para melhor coordenação e unificação de linhas.

O que segue referir-se-lá a linhas importantes de via larga de $4'8\frac{1}{2}''$ ou seja de 1,44^m onde circulam locomotivas de tipos modernos, conforme se depreende dos dados recolhidos no quadro que segue abaixo:

Peso total da locomotivae tender em toneladas inglesas	91	107	73	108	80
Número de eixos conjugados	1	2	3	4	5

A bitola de $4'8\frac{1}{2}''$ foi o princípio adoptado pela companhia do *Great Western*, seguindo-se a esta as outras companhias na sua adaptação e sendo hoje geral em Inglaterra e na Escócia com exceção da Irlanda.

Passemos agora ao que sobre curvas é costume ser estipulado neste país. Com quanto que no continente norte-americano se definem as curvas pelo seu grau ou seja o número de graus do ângulo central que uma corda de 100' (30,4 m.) subtende, na Inglaterra ao contrário segue-se o sistema adoptado nos países europeus e entre nós, designando-se as curvas pelo seu raio.



A conversão entre estes dois sistemas de designação de curvas é facilmente obtida na prática, até ao limite de uma curva de 8 graus pela relação

$$R = \frac{5730}{D}$$

pois tomando um ângulo central de um grau, o raio da curva será aproximadamente de 5730 pés ou 1742 metros.

A tendência dominante em Inglaterra nestas linhas de grande tráfego, é de não fazer descer além de 15 "chains" (300 m.) os raios das curvas, de modo a não prejudicar as velocidades comerciais adoptadas e antes ajudar a marcha veloz e diminuir as resistências suplementares que as curvas determinam. Chegam mesmo a aconselhar em vista deste critério que nas novas variantes a introduzir nas linhas, se empreguem limites de raios de curvas não inferiores a 20 "chains" (400 metros) — isto em parte devido ao comprimento actual do material circulante, e até advogam a adaptação de raios de curvas de 88 "chains" (1760 metros) para a bitola de linha de $4'8\frac{1}{2}''$ que dizem satisfazer todos os necessários requisitos.

Em quanto às resistências suplementares à tração determinadas por curvas, dizem não serem ainda conhecidas com precisão, mas é geralmente aceite como regra que, para uma curva de 600' (182 metros) a resistência suplementar atinge a cifra de 5 libras-peso por tonelada ou seja 2,2 kg. por tonelada, diminuindo até aproximadamente $\frac{3}{4}$ de libra-peso por tonelada reboçada (0,3 kg. por tonelada) para uma curva de 5.000' (1524 metros).

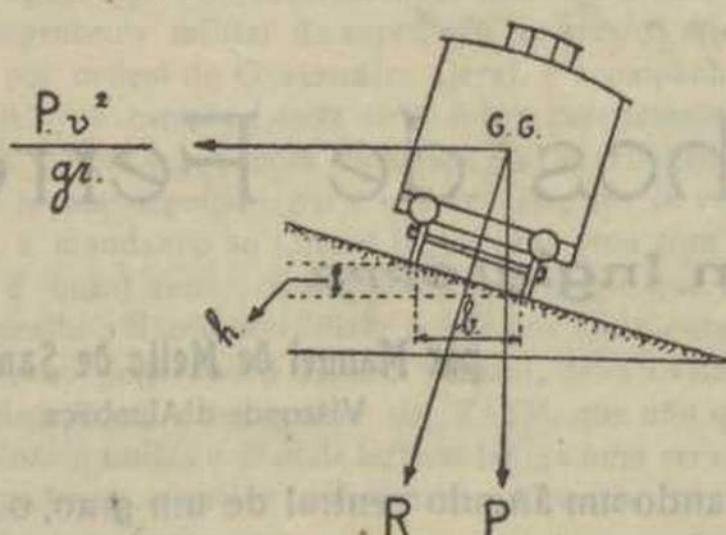
As curvas-limites estipuladas nestas linhas para permitir as velocidades máximas comerciais de 50 a 60 milhas por hora, ou sejam de 80 e 96 quilómetros, de modo aos comboios poderem circular com estas velocidades e com toda a segurança, são respectivamente de 20 a 40 "chains" (400 a 800 metros) e de 40 a 80 "chains" (800 a 1600 metros).

Entrando-se na questão de traçados opta-se geralmente por um traçado de curva que, partindo do ponto-tangente da recta com um raio infinito ou grau de curvatura zero, este gradualmente diminua até atingir o valor do raio do arco circular ou da curva que se adoptou. São estas as chamadas *curvas de transição* e satisfazem plenamente a condição acima.

É sabido que quando um comboio circula numa curva, a força centrífuga que o causa deve ser dada pelo carril. Desde que os rebordos das rodas estão do lado interior, é o carril exterior na curva que deve exercer a força necessária a contrabalançar a centrífuga.

De modo a aliviar este esforço no rebordo, o carril exterior é levantando um bocado, para que a força

normal à face superior dos carris tenha uma componente horizontal.



Seja h , como indica a figura, o carril de elevação, b a distância entre os carris; h sendo tal de modo a trazer força resultante normal à linha que une a face superior dos mesmos.

Teremos então a componente horizontal das forças igual a $P \frac{h}{b}$ e igualando esta à força centrífuga do combóio que é $P \frac{v^2}{r}$, obteremos uma equação de onde determinamos o valor de h

Isto é:

$$\frac{h}{b} = \frac{v^2}{g r}$$

ou seja $h = \frac{b v^2}{g r}$

onde r é o raio da curva, v uma velocidade média, e g o constante da aceleração.

Da equação acima deduz-se portanto, que a "elevação está na razão inversa do raio da curva".

Se se fôr a passar repentinamente da recta para uma curva de raio definido, é óbvio que a elevação do carril deve começar durante a recta e não alcança o seu valor próprio até decorrido algum tempo depois de entrar na curva. A junção entre a recta e a curva de raio definido é feita pela curva de transição, como acima indicado. O comprimento desta deve ser suficiente de modo que permita a elevação total a dar ao carril sem ocasionar o menor salto.

A elevação portanto deve ser aplicada gradualmente, ou noutras palavras, deve estar na razão directa da distância do ponto-tangente da recta. Ora já vimos também que a elevação está na razão inversa do raio da curva; portanto na *curva ideal* o raio da curvatura deve variar na razão inversa da distância do ponto-tangente da recta.

E' esta última condição absolutamente satisfeita pela chamada *espiral de Glover*, cuja equação é

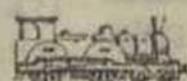
$$L = m \cdot \sqrt{d}$$

onde L exprime o cumprimento da curva, m um constante que depende d'este comprimento e d o ângulo de desvio.

Também se emprega muitas vezes no traçado destas curvas a *parábola cúbica*, cuja equação

$$y = c x^3$$

satisfaz a condição de que o raio da curvatura está na razão inversa da distância do ponto-tangente.



O dia normal de 8 horas de trabalho nos caminhos de ferro franceses

O Presidente da República francesa assinou recentemente o decreto relativo à aplicação das 8 horas de trabalho aos empregados e operários dos caminhos de ferro.

O regime das 8 horas nos caminhos de ferro franceses existe desde 1919, mas em 1922 foram estabelecidas excepções que invalidaram em muitos casos a lei.

O novo Decreto que ha-de entrar agora em vigor, institui um regime de trabalho mais limitado; os ferroviários ficam mais favorecidos e às empresas é imposto um importante suplemento no capítulo de despesas.

A reforma por enquanto só vigorará nas grandes empresas, sem prejuízo de se ir tornando pouco a pouco extensiva a todas as outras, sendo dela exceptuado o pessoal de tracção e movimento que se rege por disposições excepcionais.

Em 1922 as companhias cuidaram de diminuir as suas despesas de exploração estabelecendo equivalências entre determinado número de horas de presença e as oito de trabalho efectivo que a lei estabeleceu, e para ter em conta a descontinuidade ou supressão do trabalho no que elas chamavam período de descanso, apelaram para a ampliação do dia de trabalho.

Os ferroviários queixaram-se de que, a pretexto de

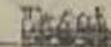
simples presença ou de trabalho alternado e descanso, alguns agentes trabalhavam dez e onze horas efectivas, e pediram a revisão do Decreto de 1922.

O Governo depois de ouvir as partes interessadas, o Conselho Superior de Caminhos de Ferro e o Conselho de Estado, promulgou um novo decreto que pretendendo ser conciliatório, não dá plena satisfação nem aos operários nem às companhias.

Restringe-se consideravelmente as derrogações da lei de 1922; fixam-se compensações entre os dias de trabalho maiores e os menores, e fazem-se desaparecer muitos inconvenientes do serviço intermitente e das horas suplementares; de modo que no fim do ano, e uma vez feitas as compensações, cada operário não terá trabalhado mais do que as oito horas por dia.

Comtndo, as companhias poderão dispor que, com ou mesmo sem autorização do ministro, em determinados casos se trabalhe.

Calcula-se que o novo regime acarretará às companhias um encargo de uns setenta e cinco milhões de francos por ano.



Tenente-coronel RAUL ESTEVES

Tem estado bastante adoentado o nosso distinto colaborador e amigo o Ex.^{mo} Sr. Raul Esteves tenente-coronel de Engenharia, a quem desejamos rápidas melhorias.

Linhos Estrangeiros

Linhos espanhóis. — Vai ser electrificado o troço da linha de Bilbao a Algorta do caminho de ferro de Santander a Bilbao, cujas obras estão calculadas em quatro milhões de pesetas.

Espera-se que já no próximo verão funcione nesta linha a tracção eléctrica.

— A Câmara de Comércio de Madrid tomou a iniciativa da construção de uma linha subterrânea que sirva de enlace às linhas das Companhias do Norte e de M. Z. A.

O túnel terá a extensão de 5 quilómetros, com via tripla, ficando a estação para serviço de passageiros na praça do Callao. Della partirão dois ramais: um até o mercado dos Mostenses e outro ao de Carmen, para o abastecimento directo de mercadorias.

— Foi recentemente aberta ao serviço público a linha electrificada de Pontevedra a Marin.

Linhos franceses. — Foi criado o corpo de polícia especial de caminhos de ferro o qual é constituído por 112 inspectores adstritos à brigada móvel de Segurança geral. O seu principal serviço é a vigilância nas estações e combóios de longo curso.

Esses inspectores serão distribuídos pelas grandes companhias e caminhos de Ferro do Estado, que contribuirão anualmente com a subvenção de 1.400.000 francos.

Linhos norte-americanas. — Semelhantemente ao que se fez há pouco em Inglaterra, o governo dos Estados Unidos está tratando de agrupar as linhas férreas do Este em quatro grandes vias, para o que as respectivas companhias se fusionaram voluntariamente por conveniência dos seus interesses.

A "New York Central Railroad" ligaram-se os caminhos de ferro de «Toledo & Ohio Central» e «Keweenaw & Michigan»; à companhia de Zanesville & Western», a de "Kanawha & Virginia"; à de "Baltimore & Ohio", as de "Little Kanawha", "Burlington & Northern" e "Morgantown & Kingwood".

A Companhia de Pensylvânia absorveu as redes de "Cincinnati Lebanon & Northern", "Grand Rapids & Indiana", de "New York Philadelphia & Norfolk"; as de "Pittsburg, Cincinnati, Chicago e St. Louis", e de "Cumberland Valley & Martinsburg".

Também se efectuou a fusão dos três seguintes caminhos de ferro: "Ohio River & Western", "Louisville Bridle & Terminal Cy", e "Weeling Terminal Company".

Linhos brasileiros. — A linha de Barra Bonita — Rio de Peixe, do caminho de ferro de S. Paulo — Rio Grande, teve no segundo semestre de 1923 a receita de 32.815\$293, e de despesa 67.645\$112, havendo portanto um saldo negativo de 34.829\$819.

Também no mesmo lapso de tempo a linha férrea de D. Thereza Christina que está arrendada à Companhia Brasileira Carbonifera de Araranguá, teve a receita de 460.440\$698, a despesa de 468.948.577, fechando, portanto com um saldo positivo de réis 6.464\$121.

— Já se acham concluidos os trabalhos de electrificação da linha de Ipanema a Guarujá, a qual permitirá, logo que seja aberta ao serviço público, efectuar-se a viagem de Santos a Guarujá em 30 minutos.

Linhos Portugueses

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — O Sr. Tomé de Barros Queiroz, recentemente eleito Presidente do Conselho de Administração da Companhia, lugar que havia vagado pela morte do Sr. Melo e Souza, fez distribuir ao pessoal uma "Ordem do Conselho de Administração", na qual afirma o seu muito apreço pela competência, zelo, dedicação ao serviço, probidade e disciplina de que o pessoal da Companhia tem dado sobejas provas.

Felicita por isso o pessoal no qual espera poder continuar a confiar inteiramente, afirmando que a dedicação do pessoal corresponderá sempre a solicitude da Administração.

— Os serviços da Divisão de material e tracção foram divididos em três zonas:

1.^a zona — Abrange as áreas de Lisboa R e Lisboa P., Alcântara a Setil inclusivé e Vendas, Novas e Caldas inclusivé;

2.^a zona — Abrange as áreas de Setil inclusivé a Pombal inclusivé, Linhas de Leste e Beira Baixa e Ramal de Cáceres;

3.^a zona — Abrange a área de Caldas exclusivé, Pombal exclusivé, Louzã, Figueira e Porto.

Em cada zona superintende um sub-chefe de Serviço, tendo sido nomeados para ocupar esses lugares os Srs. Manuel Campelo, Afonso Afonso e Armando Ferreira, com a residência respetivamente, em Lisboa, Entroncamento e Gaia.

— Para a comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões que tem de exercer o seu mandato até Janeiro de 1927, foram nomeados pela Companhia os seguintes membros do Conselho de Administração: Sr. José Antunes Pinto, Alain Kerg II, Dr. Germano Martins, António Branco Cabral e Pierre Girard; e como delegados do pessoal inscrito na Caixa, foram eleitos pelo pessoal os Srs.: Alvaro de Lima Henriques, Eng.^o Chefe da Exploração, e Manuel Rueda, Eng.^o Chefe do Tráfego, como efectivos; e José António de Abreu, Eng.^o Adjunto à Exploração, e Pedro dos Santos, Vitória, Secretário da Exploração, como suplentes.

Para as comissões de Reforma, foram nomeados pela Companhia os Srs. Drs. Carlos Lopes de Almeida (Presidente), Eugénio Castro Caldas, Lobo Alves, respectivamente Médico-Chefe e Médicos Sub-chefes do Serviço de Saúde, e Rogério de Matos Mendes, Chefe da Secção da Direcção Geral, Secretário.

Para as onze comissões de reforma que tantas são as estabelecidas pelo regulamento, foram nomeados pela Companhia e eleitos pelo pessoal diversos agentes dos diferentes serviços.

De todas essas comissões fazem parte os médicos e o secretário acima indicados.

— A linha de Maricá, no troço de Nilo Peçanha a Iguaba Grande que está arrendado à *Compagnie des Chemins de Fer des Estats Unis du Bresil*, teve de receita no primeiro semestre do ano passado réis 109.986\$060, e de despesa 109.709\$000, havendo portanto um deficit de 59.722\$940.

Viagens e Transportes

Faculdade de demora dos passageiros em estações de transmissão

Segundo um Aviso recentemente publicado pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, é tornado extensivo aos passageiros que nas linhas daquela Administração se destinem a estações de via reduzida ou vice-versa, e ainda aos que vindos do Minho se destinem ao Douro ou do Douro para o Minho, a concessão estabelecida no § 2.º do artigo 3.º do Capítulo I da Tarifa Geral, de se poderem deter durante o prazo de 24 horas nas estações de transmissão, contado da partida do primeiro comboio que permita o seguimento da viagem.

Cereais, farinhas e farelos de Espanha para Espanha em trânsito pelo Minho e Douro

Segundo um Aviso ao Públíco dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, desde o dia 17 do mês findo, é aplicável às remessas de cereais, farinhas e farelos, de Espanha para Espanha em trânsito pelas suas linhas, a tarifa especial n.º 1 de g. v. sujeita ao multiplicador 11, dando-se a redução de 10 %, estabelecida pelo 2.º das condições do Capítulo I, aos expedidores que tenham requisitado vagão para o respectivo carregamento.

As anunciadas medidas da C. P.

Confirma-se a notícia que demos no nosso último número de que a C. P. ia pôr em vigor um certo número de medidas benéficas, tendentes a facilitar determinados transportes entre os quais destacámos os de trânsito para Espanha.

Algumas dessas medidas já foram aprovadas pelo Governo devendo entrar em vigor no próximo dia 20 as seguintes:

Taxas de transporte no caminho de ferro aplicáveis às expedições directas de ou para as linhas do Terreiro do Trigo, da Alfândega de Lisboa, Docas de Santo Amaro, de Alcântara, Entrepósto de Santa Apolónia, Santos e Alcântara, Cais e Armazéns do Porto de Lisboa.

Quando procedentes ou destinados à linha do Terreiro do Trigo :

Aplicação da tarifa que corresponda a Lisboa Cais dos Soldados, mais \$10 por tonelada.

Quando procedentes ou destinados a pontos para que tenham de seguir por Alcântara: Aplicação da tarifa que corresponda a Alcântara mais \$10 por tonelada.

Transferências de remessas destinadas a Lisboa, Cais dos Soldados, Alcântara (Terra ou Mar) e Cais do Sodré para quaisquer dos entrepostos, cais e docas servidos por cada uma dessas estações.

Por transferência	\$10 por tonelada
Por evoluções e manobras . . .	\$20 " "
Total	\$30 " "

Sobretaxas—Novos multiplicadores

São incluídos nas restrições à aplicação da sobretaxa geral de 1.030 % (multiplicador 11), passando a ser-lhes aplicável a **sobretaxa de 500 %, (multiplicador 6)**:

Castanha comum, lenha e toros de pinho para exploração de minas, entre estações das linhas portuguesas.

Toros de eucalipto ou de pinho nacional por descascar (todos para minas), e sem casca, não devendo os últimos exceder o comprimento máximo de 3 metros, e de diâmetro no topo mais delgado 15 centímetros; quaisquer mercadoria em trânsito por Portugal, quando em tarifa combinada aplicável se não estabeleça outro tratamento.

Para os demais transportes, de mercadorias e passageiros continuam em vigor os multiplicadores estabelecidos desde 28 de Junho de 1924.

Retorno em vazio dos cascos de madeira utilizados no transporte de vinho e aguardente feitos em g. v. das estações de Alhandra até Sant'Ana e até Muge para as de Braço de Prata ou Lisboa Cais dos soldados.

Por cada casco vazio \$20 sujeito ao multiplicador geral em vigor para os transportes em p. v.

O retorno é feito em g. v. da estação do destino da remessa em cheio para a mesma estação.

O expedidor e o consignatário dos cascos em retorno deverá ser respectivamente, o consignatário e o expedidor da remessa em cheio;

O retorno é feito por uma só vez por cada remessa em cheio, devendo o expedidor dos cascos apresentar no momento da sua expedição, a carta de porte das remessas em cheio, e os cascos serem do mesmo tipo e um número igual ou inferior ao dos transportados cheios.

A concessão é aplicável tanto para os cascos transportados cheios em pequena como em grande velocidade.

A concessão não é aplicável aos cascos vazios que precedam o transporte em cheio.

Mais algumas medidas deverão em breve ser anunciamas, todas elas de molde a favorecerem o desenvolvimento do tráfego e por conseguinte o das relações comerciais.

Sinais luminosos da «Baltimore & Ohio Railroad»

Por M. E. F. Patenall, eng.^o da "B. & Ohio Railroad". (Do Boletim da C. I. C. F.)

Sistema proposto para sinais de luzes de côn para dia e noite

Parece que não subsiste a menor dúvida sobre os excelentes resultados obtidos, sob o duplo ponto de vista da boa marcha do serviço e da segurança, com o emprego das luzes de côn para sinais de noite. É inútil insistir mais sobre as provas da sua eficácia: está tão bem estabelecido e reconhecido que o emprego destes sinais se tornou, e se conservará ainda por muitos anos, a prática normal nos caminhos de ferro. Dado, além disso, que se dispõe agora de meios necessários para aplicar um sistema de focos de côn luminosos nitidamente visíveis para sinalização de dia, não há razão plauzível para que se continue a instalar mecanismos complicados, quer mecânicos, quer eléctricos, para manter as palhetas semafóricas nas diferentes posições do regulamento. Os focos luminosos de côn empregados no sistema proposto são os mesmos que os utilizados no sistema actual, a saber: vermelho, amarelo, verde.

Junta-se a estas mais uma nova côn, o branco fôsco, destinado a servir no regime permissivo para os movimentos em velocidade reduzida, de maneira que as três cores mencionadas primeiramente e actualmente adoptadas ficam afectas às três indicações principais.

Desde o momento em que se admite que as palhetas fazendo diferentes ângulos com o mastro, transmitem bem os esclarecimentos necessários ao pessoal dos comboios, e que os sinais de dia actuais são nítidos e fáceis de compreender, é lógico deduzir-se que dando-se essas indicações com auxílio de diversas disposições dos focos luminosos, podem ser facilmente aceitas como satisfazendo melhor às nossas necessidades tanto para de dia como para de noite:

Dois focos vermelhos dispostos em linha horizontal Paragem

Dois focos branco fôsco em linha diagonal no quadrante superior Avanço devagar Permissivo.

Dois focos amarelos em diagonal no quadrante superior Avançar, preparando-se para parar ao proximo sinal.

Dois focos verde em linha vertical. Avançar.

Um foco branco colocado acima de dois vermelhos em linha horizontal. Parar e seguir depois. Via principal.

Foco branco abajo de dois vermelhos em linha horizontal. . . . Parar e seguir depois. Via de resguardo.

Pelo que respeita a estes dois últimos sinais, convém explicar que os comboios, depois de terem marcado a paragem, são autorizados a continuar a marcha devagar esperando encontrar um rail partido, um comboio, uma agulha aberta, ou qualquer outros obstáculos na secção.

Deve-se notar que, com excepção da nova côn "branco fôsco", não se propõe empregar para as necessidades do serviço as mesmas três cores essenciais como até aqui; a facilidade com que se poderá ler e compreender as indicações dadas pelas formas dos sinais é evidente.

Vê-se que o sistema proposto utiliza cinco cores e quatro posições para satisfazer às seis condições previstas pelo regulamento e que não podem ser cumpridas duma maneira distinta e apropriada por outro meio.

A corrente para os sinais luminosos de posições coloridas, pode ser fornecida por uma bateria especial ou por uma geradora de energia geral. A manobra e a selecção dos sinais fazem-se com o auxilio de *relais contrôleurs* de circuito colocados entre as lampadas e as alavancas. O princípio consiste em produzir a extensão ou o acender das lampadas, segundo o estado momentâneo do itinerário ou do bloco, ou de ambos.

Numa palavra, em vez de mecanismos de manobra e de transmissão com os seus orgãos complicados, empregam-se focos luminosos para sinais de dia e de noite.

Regras, formas e Indicações

Um estudo comparativo das regras, formas e indicações propostas e das que estão actualmente em uso conduz à conclusão de que o novo sistema, com o seu número total de 14 formas, é muito mais simples do que o sistema actual com as 135 formas previstas no regulamento.

Os princípios sobre os quais assenta, no que respeita às côn de sinalização de noite actual, não são postas de parte, e daí resulta uma grande facilidade para aprender e reter o novo regulamento na passagem do antigo para o novo sistema. Um maquinista que conheça perfeitamente as indicações luminosas de noite actualmente em uso, não terá dificuldade alguma em se habituar a interpretar as mesmas côn durante o dia.

Além disso, a disposição dos sinais luminosos em relação ao mastro contribui por seu lado para a nitidez das indicações dadas, pois que as quatro situações principais que podem apresentar-se são indicadas por quatro ângulos de linhas de focos, o que independentemente das côn, põe mais em evidência a significação do sinal.

Os argumentos essenciais em favor do sistema proposto são os seguintes:

Parte Oficial

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão de Via e Obras

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses submetido à aprovação do Governo o projecto de construção de um cais na estação de Avanca e de três casas para habitação do seu pessoal: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o referido projecto, desenho n.º 6.939, e declarar de utilidade pública e urgente a expropriação de duas parcelas de terreno com as superfícies de 653 m²26 e 556, m²35 pertencentes respectivamente a Manuel Marques Cabeça e Manuel Paulino de Oliveira, que são necessários para a execução do projecto.

Paçs do Governo da República, 10 de Fevereiro de 1925 — O Ministro do Comércio e Comunicações. Plínio Octávio de Sant'Ana e Silva.

1.º — As indicações de dia e de noite são as mesmas;

2.º — Não entram luzes vermelhas nos sinais "siga devagar", "siga em velocidade reduzida" ou "avance"; daí, não se poder dar o caso de não se ter em conta uma indicação de paragem aparecendo simultaneamente com uma indicação de passagem, como na prática actual;

3.º — Em lugar de terem de decorar 135 formas de sinais e 34 regras, os maquinistas e agentes do combóio não terão que fixar senão 14 formas e 6 regras;

4.º — Os focos brancos superiores e inferiores, para as vias em grande velocidade e em velocidade reduzida, respectivamente, indicam claramente o itinerário estabelecido conjuntamente com as indicações do bloco;

5.º — Redução de despesas do estabelecimento, conservação e de exploração.

Fazemos notar que se, em nossa opinião, os sinais luminosos comportando luzes de posição ao mesmo tempo que luzes de côntra-sinal são os melhores, não queremos afirmar de uma maneira peremptória que a côntra-sinal não possa ser empregada sem a posição; com efeito cincuenta anos de prática têm demonstrado que a côntra-signal por si preenche muito bem as suas funções como indicação de sinal de noite. Não é menos verdadeiro que a disposição das luzes de côntra-signal sob diversas orientações torna as indicações mais visíveis e mais precisas.

Em certos pontos das linhas é preciso aproximar os sinais, do que resulta naturalmente uma redução das distâncias de frenagem entre os sinais. Neste caso, o novo sistema de sinalização fornece o meio de prolongar as distâncias de frenagem fazendo aparecer, pelas combinações n.º 5 e 10, indicações restritivas sobre o segundo sinal acima do sinal de paragem, de forma que os maquinistas são advertidos muito tempo antes de atingirem um sinal de paragem. A nova sinalização actual não dá indicação senão para duas secções de bloco e não fornece este esclarecimento. Escusado é dizer que quando os sinais são mais espaçados, não será necessário empregar estas duas indicações particulares para o uso em questão.

Venancio Olympio Ferreira Torres

Com 74 anos, faleceu no passado dia 30 de Dezembro, do ano findo em Setúbal, onde era muito estimado pelas suas excelentes qualidades, o conhecido comerciante Sr. Venancio Olympio Ferreira Torres pai do nosso amigo e distinto colaborador sr. Carlos Manitto Torres.

A este nosso preso amigo e a sua Ex.^{ma} família apresentamos condolências.

Maria Moutinho

Faleceu na passada sexta feira, com 2 anos de idade a menina Maria Moutinho, interessante filha do nosso querido amigo e jornalista açoreano Abel Moutinho, redactor no "Diário de Notícias".

Ao nosso querido colega e bom amigo, pedimos para juntar ás suas, as nossas lagrimas.

ANGELA PINTO

Com bastante magua damos hoje a notícia da morte da grande actriz que foi Angela Pinto.

Faleceu com 57 anos de idade, deixando as maiores simpatias entre todos os artistas, especialmente no nosso meio popular que em grande parte a acompanhou à sua ultima morada.

José Urosa Fernandes

Conductor dos Caminhos de Ferro

Faleceu no dia 11 e foi sepultado no dia 12 deste mês, o antigo agente da Companhia Portuguesa José Urosa Fernandes que foi vítima do choque de combóios, dum dos quais era conductor, sucedido há meses próximo da estação de Lamarosa.

Urosa Fernandes era um humilde mas honrado trabalhador que foi encontrar a causa da sua morte quando em cumprimento do seu dever.

A "Gazeta dos Caminhos de Ferro" que se presa de não esquecer nunca de prestar a devida homenagem a todos os que assinalam a sua passagem por este mundo por uma forma digna e honrosa, quer ocupem posição eminentes na sociedade, quer como Urosa Fernandes tenham exercido a sua missão em situações humildes, não podia deixar de registar com profunda mágoa o passamento do honesto trabalhador que sucumbiu após prolongado e doloroso sofrimento em consequência da horrível catástrofe de Lamarosa que tantas vítimas causou.

A' família enlutada envia a "Gazeta" as suas sinceras condolências.

falta de espaço

Por absoluta falta de espaço ficaram retirados neste numero os artigos "Prolongamento do Ramal de Aveiro" do nosso director, "Os Caminhos de Ferro e a Política" do nosso colaborador tenente-coronel Raul Esteves e a entrevista feita pelo nosso redactor em Madrid ao General Mayandia.

Publicaremos no proximo número estes interessantes artigos.

GORDURAS E ÓLEOS MINERAES

— DA —

A.2 Vacuum Oil Company

— Sodas — Clorofórmio —

Os que mais lubrificam

Óleos para machinas
industriais, motores
a gaz pobre e rico, etc.

Oleos especiaes para AUTÓMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM

AGENCIAS EM TODO O PAÍS

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

Serviço regular entre a Metropole e a África Ocidental e Oriental Portuguesa

Saídas de Lisboa em 1 de cada mez para os portos d'África Ocidental e Oriental

Saídas de Lisboa em 15 de cada mez para todos os portos da África Ocidental

Saídas extraordinárias de Lisboa e portos do norte da Europa para África, unicamente para carga

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes

NYASSA	8965 ton.	PORtUGAL	3998 ton.
ANGOLA	7745 "	LUABO	1485 "
LOURENÇO MARQUES	6355 "	CHINDE	1382 "
MOÇAMBIQUE	5771 "	MANICA	1116 "
AFRICA	5491 "	BOLAMA	985 "
PEDRO GOMES	5471 "	IBO	884 "
BEIRA	4978 "	AMBRIZ	858 "

Serv. c. d.
cabo agem

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CARO VERDE	6200 ton.
S. THOME	6850 "	DONDO	6000 "

CONGO 5080 ton.

Reboadores no Tejo: — TEJO, CABINDA, CONGO

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia teem frigorífico, luz electrica, excelentes aco nodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs. passageiros viagens rápidas e comodas

LISBOA, Rua do Comercio, 85

Escriptorios da Companhia:

PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telefones Administração, C. 1527 Chefe do Expedient, C. 1000 - Informações C. 608 - Tesouraria e Passagens, C. 2665 - Comissariado e Serviços medicos, C. 3202 - Engenheiros (Caes da Fundição), C. 3952 Caes da Fundição C. 2087 - Depositos e Armazens, C. 1012.

Telefone=C. 890

Tel.=KOPPELRAIL

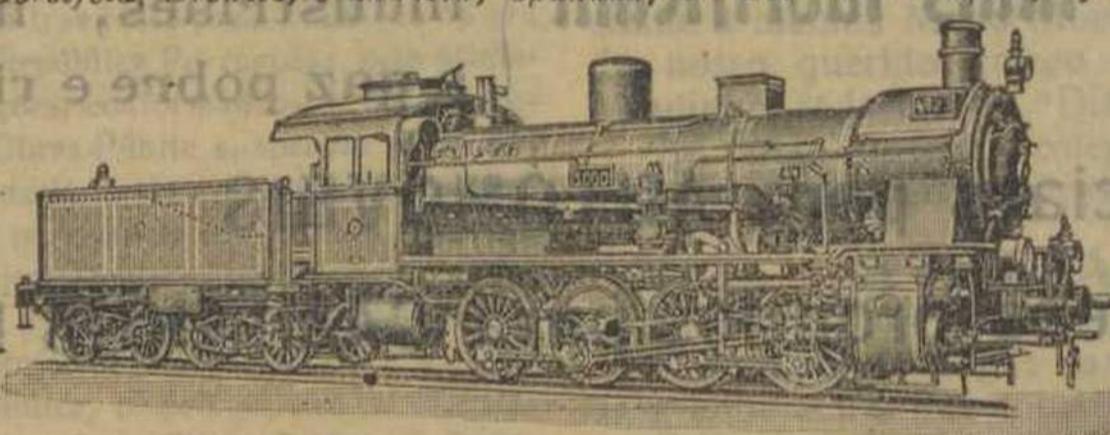
ORENSTEIN & KOPPEL- ARTHUR KOPPEL S. A.

BERLIM - MADRID

Barcelona — Bilbao —
Cartagena — Lisboa

FABRICAS:

Bochan, Dorstfeld, Drewitz, o'dhuisen, Spandau, St. Loerincz-Budapest, Vysocan-Praga

LocomotivasEscavadorasGuindastes

Vias ferreas

portateis e fixas

Carros de

todas as classes

Orçamentos e informações gratis por peritos
técnicos

Depósito de material «Koppel» de via reduzida
em armazém no paiz

Dirigir-se à representação

ROBERTO PEGADO

Fernandes, Bragança & Pereira, L.º

RUA DE JULIÃO, 41 1º LISBOA
Apartado de Correio-97

SOCIEDADE TORLADES

LIMITADA

32, Rua Aurea — LISBOA

AGENTES DA

Furness, Withy & Lt. Bureau Veritas

CORRESPONDENTES:

Em Londres — Lloyds Bank Limited; London County & Westminster Bank Limited; Brown, Shpley & C.º; Hambro & Son; Barns Brothers & C.º

Em New-York — Brown Brothers & C.º

Em Paris — Crédit Lyonnais, Banque de l'Union Parisienne, Banque Française pour le Commerce et l'Industrie, Société Marsellaise de Crédit Industriel et Commercial, Lloyds Bank (France) Limited.

Em oBrdeos — Lloyds Bank (France) Limited.

No Brazil e Rio da Prata — The British Bank of South America Limited.

E em todas as principaes cidades

MEIAS

Camisaria Modelo

A CASA QUE MAIOR SOR-
TIDO TEM E A QUE MAIS
BARATO VENDE

Rua do Ouro, 117

Secções de luvaria, gravata-
ria e chapelaria

OLYMPIA

Matinées elegantes todos
os dias às 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

Continuação do sensacional
film em episódios

A Torre de Nesle

Brevemente — Colossal estreia

NAÇÃO PORTUGUESA

REVISTA DE ULTRAS NACIONALISTAS

ARTE — SCIENCIAS FILOSOFIA
POLITICA — LITERATURA
ECONOMIA — HISTORIA — SOCIO-
LOGIA, ETC., ETC.

Todos os bons portugueses devem ler e
assinar esta revista, que dia a dia se
afirma e se impõe, levantando o nome
de Portugal.

Encadernações
simples e de luxo
Execução rápida — Preços modicos

A TODA A HORA ÁQUA A FERVER
COM AS MAGNÍFICAS
CAFETEIRAS E BULLES



ELETRICIA
Santa Justa, 87

PÓS DE
KEATING

MATAM



DEPOSITO PARA REVENHA
105. Rua dos Fanequeiros, 1.
TEL-C. 1717 LISBOA

Manual do Viajante em Portugal

— DE —
L. DE MENDONÇA E COSTA

Concluído por

Carlos d'Ornellas

Itinerários de excursões
em todo o país, e para Madrid,
Paris, Vigo, Sant'Iago,
Salamanca, Badajoz e Sevilha

Encontra-se à venda a 2.ª tiragem da
5.ª edição deste Manual

Para os assinantes da Gazeta
20 % de desconto.

Fábrica de Papel da Matrena

LIMITADA

Matrena-Tomar

Esta fábrica dispõe de maquinismos
mais aperfeiçoados para a sua indus-
tria, tem sempre nos seus depósitos
papeis diversos da sua produção, tais
como almássos, escritas, impressões,
capas em diversas cores e outras es-
pecialidades que podem com vanta-
gem substituir os estrangeiros. São
os melhores que se fabricam no País
e como tais considerados.

DEPÓSITOS

Lisboa — 96, R. dos Douradores, 104

Porto — R. Duque de Loulé, 96 a 100

Telefone de Lisboa C. 2558

Telefone do Porto 864

End. telegr.: Fábrica Matrena — TOMAR

Gaceta de los Caminos de Hierro

Revista Técnica y profesional

INTERESSANTE E ÚNICA REVISTA
DE ASSUNTOS FERROVIARIOS
QUE SE PUBLICA EM MADRID

Preços

ESPAÑA 25 PESETAS
ESTRANJEIRO 40 FRANCOS

Redação

Cuesta de Santo Domingo 13,
piso 2.º

— MADRID —



Quem me dera já ter barba
p'ra comprar uma GILLETTE!!!



A PROSPERIDADE
OFICINA DE ENCADERNAÇÃO

Francisco A. Prosper

— Rua do Norte, 28-1.º —

— LISBOA —

GORDURAS E OLEOS MINERAES

— DA —

Vacuum Oil Company

Os que mais lubrificam

Oleos para machinas
industriaes, motores
a gaz pobre e rico, etc.

Oleos especiaes para AUTOMOVEIS

Oleos proprios para CAMINHOS DE FERRO

Telegrammas: VACUUM

AGENCIAS EM TODO O PAIZ

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Sociedade Anonima de responsabilidade Limitada

Serviço regular entre a Metropole e a Africa Ocidental e Oriental Portuguesa

Saídas de Lisboa em 1 de cada mez para os portos d'Africa Ocidental e Oriental

Saídas de Lisboa em 15 de cada mez para todos os portos da Africa Ocidental

Saídas extraordinárias de Lisboa e portos do norte da Europa para Africa, unicamente para carga

FROTA DA COMPANHIA

Paquetes

NYASSA	8965 ton.	PORUTGAL	3998 ton.
ANGOLA	7745 "	LUABO	1485 "
LOURENÇO MARQUES	6355 "	CHINDE	1382 "
MOÇAMBIQUE	5771 "	MANICA	1116 "
AFRICA	5491 "	BOLAMA	985 "
PEDRO GOMES	5471 "	IBO	884 "
BEIRA	4978 "	AMBRIZ	858 "

Serviço de
cabotagem

Vapores de carga

CUBANGO	8300 ton.	CABO VERDE	6200 ton.
S. THOME	6350 "	DONDO	6000 "
CONGO		5080 ton.	

Rebocadores no Tejo: - TEJO, CABINDA, CONGO

TODOS OS VAPORES d'esta Companhia teem frigorifico, luz electrica, excelentes acomodações e todos os modernos requisitos de navegação, proporcionando aos srs passageiros viagens rápidas e comodas

LISBOA, Rua de Comercio, 85

Escriptorios da Companhia:

PORTO, Rua da Nova Alfandega, 34

Telefones: Administração, C. 1527 — Chefe do Expedient., C. 1000 — Informações C. 608 — Tesouraria e Passagens, C. 2665 — Comissariado e Serviços medicos, C. 3202 — Engenheiros (Caes da Fundição), C. 3952 — Caes da Fundição C. 2087 — Depositos e Armazens, C. 1012.