

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

S U M A R I O:

A nossa gravura de pagina Ilha da Madeira, (Funchal), costumes do interior da ilha. — A' tabela, pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA. — D. Manuel de Bragança, por D. JOSÉ DE CASTRO. — A Companhia da Beira Alta em 1931, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. — Imprensa. — Linhas estrangeiras. — Traçado de curvas de caminhos de ferro, pelo Capitão de Eng.ª JAIME GALO. — Homenagem a Adriano Coelho. — Orfanato Ferroviario da C. P. — O turismo e os caminhos de ferro, por CARLOS MENDES DA COSTA. — Estudos portugueses. — Caminhos de ferro de Espanha, por AUGUSTO FERREIRA GOMES. — Caminhos de ferro de Angola. — Publicações recebidas. — Parte Oficial. — Contos amargos da guerra, por CARLOS D'ORNELLAS. — O comboio misterio. — Pelos caminhos de ferro. — Fornecimentos de carris pela C. P. — A velha estação do Sul e Sueste vai ser demolida. — Cambios. — Figuras do dia. — Antigos combatentes do B. S. C. F. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. — Ecos & Comentarios, por SABEL. — Ha quarenta anos : :

1932

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

Eng.º ARMANDO FERREIRA

AUGUSTO FERREIRA GOMES

DR. GEREMIAS SILVA (Medico)

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Coronel Eng.º RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

JOSÉ DE ESAGUY

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
ESPAÑA (>) ps. ^{as} . . .	35.00
FRANÇA (>) fr. ^{os} . . .	100
AFRICA (>) . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (tri- mestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrazados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2 0158

DIRECÇÃO 2 7520

A' TABELA

X-SECÇÃO DE LIMPÊZA

Quem conhece ou mesmo se interessa pela vida intima dos caminhos de ferro ha-de mostrar-se satisfeito com os carinhos e cuidados especiais que merece das empresas nacionais a sua apresentação em publico.

Podemos dividir assim o ligeiro estudo que vamos fazer :

Estações, Via e Material circulante.

Estações—Sobre as *estações* está tudo dito. Todas as companhias se tem interessado pela modernização e aformoseamento das estações. Ha mesmo um elogio a fazer á pleiade de architectos ao serviço das companhias ferro-viarias, pela sua brilhante atuação nos ultimos anos. A ofensiva contra os velhos casarões iniciou-se em 1920 na C. P. e a obra realizada é tal que merecerá um capitulo especial em proximo numero.

Via—A via merece em Portugal a maior atenção da engenharia. Sabe-se que no estrangeiro é apreciada a forma cuidadosa como se faz entre nós a conservação da via. Meticulosos e rigorosos os serviços, sempre substituindo carris, travessas, tirefonds, rigorosos na escolha do balastro... nada ha a dizer senão elogios no tratamento dado á *via*. E se bem que o publico, em geral, não veja estes cuidados, *sente-os* no andamento atingido, na percentagem minima de solavancos e balanços que a circulação lhe origina.

Material circulante—E' a parte dos caminhos de ferro que mais interessa aos olhos do viajante. Mas aqui, caso curioso, a engenharia, talvez por uma superior visão das suas atribuições não se tem preocupado sensivelmente com alguns pequenos nadas, relegando para pessoal inferior os cuidados da limpeza e brilho cotidiano deste material. E enquanto, sem deslusto, se preocupa, e muito bem, com a regularidade de balastro, não se importa com o aceio das carruagens e aspecto exterior das maquinas. Todos os que tem viajado conhecem a pequena companhia da Beira Alta. Ou seja porque a extensão da sua linha seja reduzida, ou porque o trafego seja menor, o certo é que o aceio e o cuidado das carruagens é notorio. O reduzido numero de comboios permite talvez que todos eles tenham pessoal que se preocupa ao chegar aos *terminus* das viagens, em limpar, varrer, colocar agua, toalhas etc. nos lavabos...

Nem sempre assim sucede nas outras linhas. O especto duma maquina portuguesa raras vezes é *brilhante*! E' difficil descobrir sob o seu todo negro a côr dos diferentes metais...

As carruagens tambem tem um aspecto exterior denegrido, baço, pardo e a mão que segura um apoio ou varão para ajudar a subida ou descida fica sempre mascarrada...

Não queremos falar nas carruagens inglezas que tem cores, algumas até côres alegres e vistosas onde a suacidade mais se salientaria; mas dentro da côr escura que o uniforme nacional dos caminhos de ferro obriga a usar para o material circulante podia dar-se um pouco de aspecto mais atraente...

Dentro das carruagens é vulgar mesmo antes da partida do comboio encontrar os *toilettes* sem agua, sem toalhas, sem sabonete...

O assunto ralmente não é de molde a preocupar as altas sumidades, mas exactamente porque é mesquinho e infimo é que ninguem se preocupa o suficiente com ele... E não seria mau rem desprimoroso para ninguem... fazer corresponder estas coisas á perfeição da tecnica, á beleza das velocidades á grandeza dos serviços a que dizem respeito.

Sempre ha um que repara... sempre ha a tal coisa que se chama... *turismo*, imensamente vasta mas feita de pequeninos *nadas*.

A R M A N D O F E R R E I R A

D. MANUEL DE BRAGANÇA

Por D. JOSÉ DE CASTRO

NA hospitaleira terra do seu exílio acaba de ser surpreendido pela morte —essa secular e implacável ceifeira, aquele que foi o último Rei de Portugal, e um dos mais ilustres portugueses contemporâneos.

Rei aos 18 anos de idade, sem preparação para o elevado cargo que as circunstâncias do momento lhe creavam, arrastado inesperadamente a assumir responsabilidades que de modo nenhum lhe pertenciam, cercado pelas dissensões políticas dos que lhe pejavam o trono roendo-lhe traiçoeiramente os alicerces, D. Manuel não teve o ensejo de mostrar ao povo, que mal o conhecia, todo o seu grande valor de homem, de português e de Rei.

Sacudido fortemente pelo infortunio desde o alvorecer do seu momentâneo reinado, estava escrito que só d'além fronteiras, —longe do povo que o aclamára para o exilar depois,—D. Manuel de Bragança poderia mostrar-lhe toda a devotada dedicação e amor de que era capaz a sua grande alma de português!

A máguia dessa tão iniqua sentença que o impedia de "permanecer na sua Pátria, pode ter diminuído no coração do Rei o conceito dos homens, mas não alterou no seu coração de português o culto admirável e apaixonado pela terra que deixava para sempre, e que muito e muito amou!

Nenhum outro Rei, jámais pagou, como este por culpas que não teve, o tão amargo tributo da tristeza do exílio!

A consciencia dos homens, nalguns cega ao irromper das paixões partidárias, noutros, adormecida perante os deveres a cumprir, poderá ponderar hoje, diante da memória respeitabilíssima de D. Manuel de Bragança, e longe das agitações políticas

de então, a inteira verdade e justiça desta afirmação sincera.

A embaixada espiritual, (modelar devoção patriótica que ha-de perdurar no espírito de todos nós), a que D. Manuel dedicou as longas horas do seu exílio, obteve triunfos do maior renome para o seu paiz, tendo a sobredoirar-os de uma maneira notável e grata, uma dedicação sem limite que ninguém, absolutamente ninguém que mereça o nome de portuguez, poderá desmentir ou desvirtuar, sequer.

Possuindo uma intelligencia culta, e um espirito subtilissimo e apaixonado por tudo e quanto significasse honra e gloria para Portugal, D. Manuel reuniu, ajustou no ideal da Pátria aqueles dois valores d'onde procederam e resultaram brilhantes e memoraveis paginas para a sua e nossa Historia.

No reflexo internacional da sua vasta obra, onde resalta a nobreza d'um patriotismo irrefutavel, talvez o regio exilado tenha logrado alcançar o piedoso balsamo que a Pátria lhe negava.

Já a imprensa tanto portuguesa como a do estrangeiro referiu algumas das notaveis e prestigiosas interferencias de D. Manuel de Bragança em assuntos que internacionalmente se prendiam de algum modo com o nosso paiz; já tivémos portanto ensejo de aquilatar, se bem que muito resumidamente, o seu grande valor e a sua grande amizade dispendida por este querido torrão que é a nossa linda terra.

Resta-nos, agora, juntar em volta da sua grata memoria, a nossa sentida homenagem de portugueses, sincera, leal, *devida*, n'um ramo de infinita gratidão onde não faltarão jamais as sempre muito lembradas saudades de Portugal.



O SR. D. MANUEL DE BRAGANÇA

A COMPANHIA DA BEIRA ALTA EM 1931

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

TEMOS presente o bem elaborado relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, de que importa dar noticia circunstanciada, pois nos resultados acusados da gerencia de 1931 se reflecte o critico estado geral de nossa economia ferroviaria a despeito da excelente administração de aquelas linhas.

As receitas da exploração, liquidas de impostos e reembolsos, atingiram 13.048 contos, contra 14.012 em 1930, tendo pois havido a diminuição de 964 contos.

As despesas totaes subiram a 10.819 contos contra 11.504 em 1930, o que acusa uma diminuição de 685.

Nessas cifras entram as despesas de exploração por 10.664 contos, ou menos 182 que em 1930.

Essa quantia decompõe-se nas seguintes parcelas, com as diferenças para 1930:

Administração	533 contos + 71
Exploração	762 » + 86
Movimento	1.932 » + 40
Tracção	5.051 » - 372
Via e obras	2.385 » - 8

A principal redução foi obtida no serviço de tracção, mercê da grande economia de carvão determinada pelas novas locomotivas e por melhoramentos nas outras, assim como pela redução de comboios complementares, que a maior capacidade de tracção das locomotivas da serie 100 permite realizar.

Houve assim a receita liquida de exploração de 2.384 contos contra 3.166 em 1930, diminuição devida á quebra de receitas brutas, que adiante será discriminada nos seus diversos elementos.

Em melhoramentos que não vão á conta de exploração gastaram-se 155 contos contra 653 em 1930, ou menos 503. O excedente total das receitas

sobre as despesas foi pois de 2.228 contra 2.595, ou menos 279 contos.

Essa importancia levada a credito da conta de Ganhos e Perdas foi absorvida pelos encargos de juro e amortisação das obrigações do 1.º e 2.º graus, sem ser possivel distribuir qualquer remuneração ás acções.

* * *

Entramos agora na analyse das receitas do tráfego, que se decompõem nas seguintes parcelas comparadas com as de 1930:

	(Em contos)		Diferenças
	1931	1930	
Passageiros	4.620,8	5.341,2	- 716,3
G. velocidade	1.296,2	1.284,3	+ 11,9
P. velocidade	6.831,1	7.023,9	- 192,8
Fóra do tráfego	289,6	362,6	+ 73,0
	13.037,7	14.012,0	- 964,3

E' nos passageiros que se nota a maior quebra determinada pela crise geral, que faz diminuir o numero de viagens e ainda pela concorrência da camionagem exercida com grande liberdade, pois nem ao menos se lhe opõem as restrições previstas no Código da Estrada, só em parte applicado.

A receita de passageiros decompõe-se por classes pela forma seguinte:

Numero		Importancias (Contos)	Diferenças para 1930 Numeros (Contos)
1.ª classe	24.994	795,6	- 5.861 - 248,0
2.ª »	20.958	1.146,4	- 16.287 - 167,5
3.ª »	599.804	2.258,3	- 87.822 - 299,5
Cobr.ªs em transito		428,5	- 4,7
Totais	715.756	4.630,8	- 109.973 - 710,3

E' uma diferença de 13 %, tanto no numero como na receita, acentuando-se na 3.ª classe.

As diferenças de numero distribuem-se pelas seguintes proveniencias:

Serviço internacional	571
Relações com a Espanha	2.099
Relações com a C. P.	17.404
Relações com a C. N.	5.820
Serviço interno	84.079
	109.973

A quebra de receita bruta do serviço internacional foi de 137 contos.

O aumento na recovagem proveio principalmente dos pequenos volumes. Na p. v. a tonelagem de 216.516 oferece a diminuição de 12.709 ou 5,5 % e a receita de 6.831 contos a de 193 ou 2,7 %.

Houve aumentos em algumas mercadorias, como

11.348 carneiros mais, 530 toneladas de sal, 8.497 toneladas de batata e 3.073 de madeiras.

Em compensação houve diminuições de 1597 toneladas de veículos, 1826 de farinhas e pão, 6733 de vinho, 1417 de cal e pedra calcarea, 1266 de cal hidraulica, 508 de produtos ceramicos, 797 de materiais explosivos, 963 de produtos quimicos e drogas, 376 de agua pela derivação do trafego do Luso para a Pampilhosa, 1149 de desperdicios e trapos, 896 de adubos, 1943 de taras, 1372 de carvão de pedra, 3686 de lenhas.

Como se reflete nestes numeros a crise geral! Vê-se a considerável quebra de exportação de vinhos, a paralização de construções, a menor actividade industrial.

Em confronto vemos subirem as contribuições apesar da diminuição de capacidade tributária.

Apesar das criticas circunstanciadas da exploração continuou a Companhia a efectuar melhoramentos, como a modificação de carga de 36 vagões levada á conta de exploração, na importancia de 155 contos e trabalhos extraordinários de tracção e da via, levados á conta de estabelecimento na importancia de 382 contos imputados á Reserva Convencional, que figura no Balanço por 1405 contos.

* * *

Refere-se o relatorio á morosidade das obras do porto da Figueira, o que dificulta a recepção de carvão por aquele porto, já iniciada.

Reclama-se a conclusão de varias estradas convergentes á linha e protesta-se contra as facilidades proporcionadas á concorrência das camionetes.

* * *

A Caixa de Aposentações ficou com o capital elevado a 2.985 contos, com o aumento de 496.

A conta de abastecimentos é representado por 3.903 contos.

* * *

E' digna de nota a evolução do trafego nos ultimos anos.

Eis o numero de passagens:

	Numero	Receita (contos)
1927	831.596	5.474
1928	873.371	5.175
1929	883.209	5.523
1930	842.152	5.341
1931	715.756	4.631

A' tendencia ascencional mantida até 1929, succedeu ligeira regressão em 1930, formidavelmente acentuada em 1931.

Vejamos agora a grande velocidade.

1927	20.344	1.877
1928	18 896	1.661
1929	17.982	1.418
1930	17 789	1.371
1931		1.296

A cifra de 1371 contos em 1930, proveniente do Relatorio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, difere da de 1284, que é dada na da Companhia a qual não indica a tonelagem de g. v.

A'parte essa discordancia nota-se queda grande das receitas.

Vejamos agora em pequena velocidade:

1927	230.431	6.969
1928	242.450	7 230
1929	229.606	6.982
1930	229.315	6.872
1931	216.516	6.831

Tambem neste ponto ha discordancia do Relatório Oficial e do da Companhia que menciona a mesma tonelagem para 1930 mas 7 024 de receita.

Vê-se que a quebra de tonelagem rendeu em 1931, após um maximo atingido em 1928.

Quanto ás receitas por quilometro de via, vemos que em 1931 foram 50.427\$00 do tráfego e 1.144\$00 foram do tráfego, somando 51.572\$00 com uma despesa de 42.763\$00 o que dá a receita liquida de 8 809\$00.

Sem a crise actual a Companhia achar-se-ia em condições de remunerar as suas acções.

Deve-se notar que é tradicional o esmero com que a via e o material circulante são conservados. Além disso tanto uma como o outro teem sido consideravelmente melhorados.

Se a camionagem se limitasse ao seu natural papel de afluente e não de concorrente se se completassem as estradas convergentes á linha e se fizesse o porto da Figueira em rasoaveis condições, a linha da Beira Alta veria as suas receitas consideravelmente aumentadas e entraria num periodo desafogado, a que tem jus a sua boa administração.



I M P R E N S A

Gazeta de Coimbra

Passou no dia 2 do corrente o 21.º aniversario da *Gazeta de Coimbra*.

Por este motivo a sua direcção modificou o formato do seu importante jornal, dando-lhe um aspecto mais interessante, enchendo as suas colunas com prosa elegante e suave o que bastante agrada aos seus leitores.

Na *Gazeta de Coimbra* está reunida uma familia inteira que, mercê do seu honesto trabalho, conseguiu conquistar um lugar de honra na imprensa do nosso paiz.

Felicitemos o seu director e nosso amigo João Ribeiro Arrobas e todos os seus que fazem prosperar um órgão que que com 21 anos de sacrificios e desgostos, não pode nem deve morrer.

Brazil Ferro-Carril

O nosso presado colega do Rio de Janeiro, *Brazil Ferro-Carril*, transcreveu da *Gazeta*, alguns topicos do artigo sobre Caminhos de Ferro da Mandchuria, da autoria do nosso Secretario Carlos Mendes da Costa.

A' importante revista ferroviaria brasileira agradecemos a transcrição.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESTADOS UNIDOS Neste paiz é costume dar um um nome aos comboios mais importantes. A Companhia Pensylvania, denominará um dos seus comboios «Edison», como homenagem ao falecido e grande inventor.

— A *American Locomotive, Co.*, está construindo uma locomotiva experimental de alta pressão e tripe expansão, para o Caminho de Ferro Delaware & Hudson. Terá um cilindro de alta pressão, um intermedio e dois de baixa.

INGLATERRA A *Great Southern Railway*, estabeleceu, com o fim de facilitar as viagens ao continente, bilhetes validos para o comboio, vapor e serviços automoveis dependentes da mesma empresa.

Estes bilhetes são validos por dez dias.

— Estão em circulação comboios rapidos de mercadorias, tal como os de passageiros, havendo um que percorre sem paragens perto de 300 quilometros.

— A *Great Western* creou medalhas que serão conferidas aos empregados, quando pela sua acção evitem desastres ou realizem actos em favor da segurança da circulação.

— Foram ha pouco inauguradas pela *London Midland & Scottish Railway*, carruagens-bar, que, fornecem aos passageiros lanches, café e outras bebidas.

ESPAÑHA Anuncia-se para daqui a três ou quatro meses a inauguração da linha de Zaragoza a Caminreal, que representará um grande encurtamento nas diversas relações do trafego internacional e nacional.

— Foi apresentado em Côrtes um projecto de lei autorisando o ministro das Obras Publicas a aceitar as propostas das deputações de Alava e Guipuscoa, de antecipação do custo das obras de electrificação da linha de Vitoria a Micolalde, calculadas em 4.600.000 pesetas.

— A Sociedade Madrilena de Tranvias teve maiores receitas no exercicio de 1931 que durante o ano anterior, tendo aumentado aproximadamente 6 %.

Também cresceram as despesas no que se refere a ordenados, intensificação de serviços, etc., sendo no entanto o dividendo igual ao do ano anterior.

MARROCOS Devido á abundancia de caracoas que se acumula nas linhas ferreas, muniram-se as locomotivas com escovas na parte dianteira com o fim de limpar os carris, evitando assim a patinagem das rodas.

UNIÃO SUL AFRICANA

Os ferroviarios da rede do Estado, serão descontados nos seus vencimentos em 5% com o fim de contribuir para a extinção do deficit originado pela crise geral.

ARGENTINA Os caminhos de ferro suburbanos de Buenos Ayres vão estabelecer serviços muito frequentes, applicando carruagens automotoras movidas a petroleo e oleos pesados.

ITALIA Nos caminhos de ferro do Estado procede-se á substituição do telegrafo Morse por um novo sistema impressor identico a uma maquina de escrever.

BRASIL As ultimas chuvas, cahidas (*Rio Grande do Sul*) em abundancia em Marcellino Ramos e outras localidades do interior do Estado, elevaram enormemente o volume das aguas do Rio do Peixe, cujo transbordamento inundou varias regiões, atingindo o leito da Viação Ferrea em grande extensão. Os danos causados foram avultados.

As aguas, na sua invasão precipitada arrastaram postes da linha telegrafica, destruíram pontilhões e impossibilitaram o transito em outros pontos. O leito da linha ferrea em mais de um ponto, ficou atrancado de arvores de grandes proporções, desmoronadas pelo vendaval e correnteza das aguas.

ALEMANHA A velocidade dos principais expressos alemães foi aumentando pouco a pouco no decurso dos ultimos anos, até ao ponto de serem hoje esses expressos os mais rápidos da Europa. O primeiro lugar cabe ao expresso Berlim-Hamburg, que percorre o trajecto de 286,6 quilometros em 2 horas e 59 minutos, o que representa uma velocidade média de quasi 96 quilometros por hora. As velocidades máximas atingidas por este comboio em algumas partes do trajecto são superiores a 115 quilometros por hora.

Nada menos de doze expressos alemães marcham á razão de 85 quilometros por hora, como media. Os 540 quilometros que medeiam entre Berlim e Francfort do Meno são percorridos pelo expresso a uma velocidade média de 80 quilometros por hora. Para ir de Berlim a Colónia (580 quilometros) bastam 6 horas e 15 minutos, o que representa uma média horaria de 86 quilómetros.

Os comboios mais rápidos da Europa, fóra da Alemanha, são os expressos Paris-Bordeus e Paris-Estraburgo, que desenvolvem ambos uma velocidade média de 87 quilómetros por hora. O «Flynng Scotchman», um dos trans mais rápidos da Inglaterra, só alcança, no trajecto de Londres a Endiburgo, uma velocidade média de 47,21 milhas (76 quilómetros) por hora.

TRAÇADO DE CURVAS DE CAMINHOS DE FERRO

Pelo Capitão de Eng.^a JAIME GALO

EM princípios de 1927 publicou a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, uma serie de trez artigos (nos n.^{os} 940-942 e 946) do nosso presado colaborador sr. Jayme Gallo, intitulados *Traçado das Curvas do Caminho de Ferro*.

Tiveram esses artigos, então, um completo exito. Já varias vezes nos teem pedido a repetição dos mesmos visto que os numeros onde foram dados á estampa, estão completamente exgotados.

Assim, em vista dos continuos pedidos e ainda pelo seu grande interesse, de novo os vamos publicar.

E assim, estamos certos, ficarão satisfeitos os nossos leitores.

I

TRANSPORTE DE COORDENADAS

De applicação no calculo de raios e de deslocações de via (ripagens).

Dadas as coordenadas n n' d'um ponto referidas a um alinhamento secundário ob' , fazendo com o alinhamento principal OV um angulo α conhecido, determinar as coordenadas x e y do mesmo ponto referidas a este alinhamento principal.

Temos:

$$bc = bb' + b'c \quad (1)$$

mas,

$$b'c = ob' \operatorname{tg} \alpha$$

logo

$$bc = bb' + ob' \operatorname{tg} \alpha \quad (2)$$

Por outro lado temos que

$$ab = bc \cdot \cos \alpha$$

ou

$$bc = \frac{ab}{\cos \alpha} \quad (3)$$

Egualando (2) e (3) para isolar bc , vem

$$bb' + ob' \operatorname{tg} \alpha = \frac{ab}{\cos \alpha}$$

$$bb' \cos \alpha + ob' \sin \alpha = ab$$

Fazendo

$$bb' = n$$

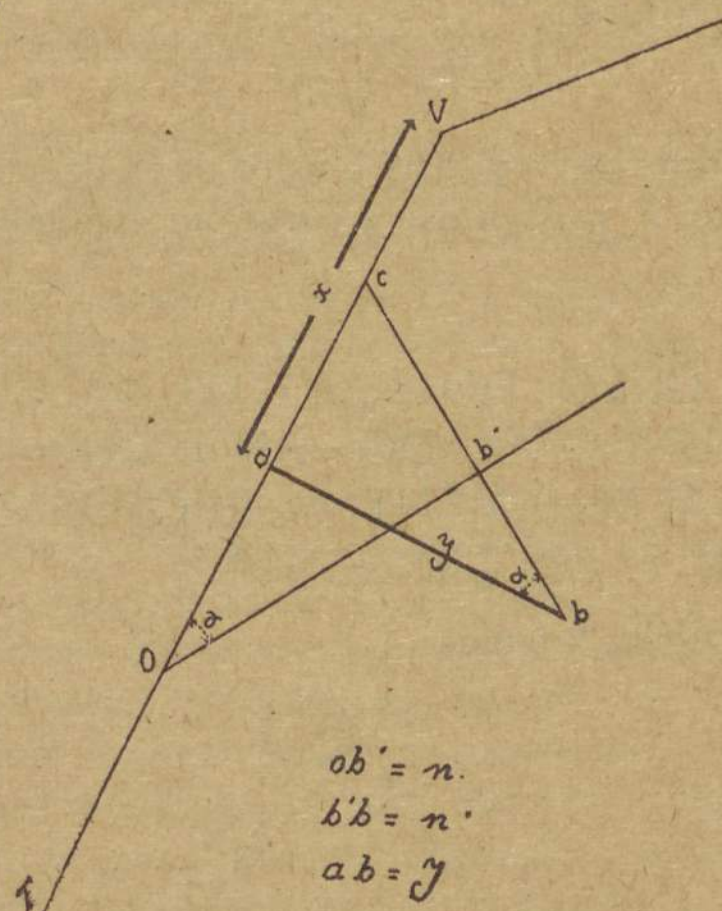
$$ob' = n'$$

$$ab = y$$

Temos

$$n \cdot \cos \alpha + n' \sin \alpha = y \quad (a)$$

Fig. 1



$$\begin{aligned} ob' &= n \\ b'b &= n' \\ ab &= y \end{aligned}$$

Para determinação de x , temos:

$$oa = oc - ac \quad (4)$$

mas

$$n' = oc \cdot \cos \alpha, \quad \text{d'onde}$$

$$oc = \frac{n'}{\cos \alpha}$$

Por outro lado

$$ac = ab \cdot \operatorname{tg} \alpha$$

e por (a), temos

$$ab = n \cdot \cos \alpha + n' \sin \alpha;$$

portanto

$$ac = n \cdot \sin \alpha + \frac{n' \sin^2 \alpha}{\cos \alpha}$$

Logo substituindo em (4), vem

$$oa = \frac{n'}{\cos \alpha} - n \cdot \sin \alpha - \frac{n' \sin^2 \alpha}{\cos \alpha}$$

$$oa \cdot \cos \alpha = n' - n \cdot \sin \alpha \cdot \cos \alpha - n' \sin^2 \alpha$$

$$oa \cdot \cos \alpha = n' (1 - \sin^2 \alpha) - n \cdot \sin \alpha \cdot \cos \alpha$$

$$oa \cdot \cos \alpha = n' \cos^2 \alpha - n \cdot \sin \alpha \cdot \cos \alpha$$

$$ao = n' \cdot \cos \alpha - n \cdot \sin \alpha$$

mas

$$x = OV - oa$$

e portanto

$$x = OV - n' \cos \alpha + n \cdot \sin \alpha \quad (b)$$

Resumindo:

$$y = n \cdot \cos \alpha + n' \cdot \sin \alpha$$

$$x = O V - n' \cdot \cos \alpha + n \cdot \sin \alpha$$

Aplicação prática ao cálculo de ripagens da via

Medidos no campo ob' sobre o lado do polígono irregular levantado, e, bb' perpendicular ao mesmo lado, sendo b' um ponto do eixo da via existente, determina-se x e y .

Conhecido o valor da tangente VT , para o raio da curva que se pretende aplicar, teremos que $VT - x$, será a abscissa X , correspondente a esse raio e à ordenada Y , situada em a e dada pela fórmula de fácil dedução:

$$Y = R - \sqrt{R^2 - X^2}$$

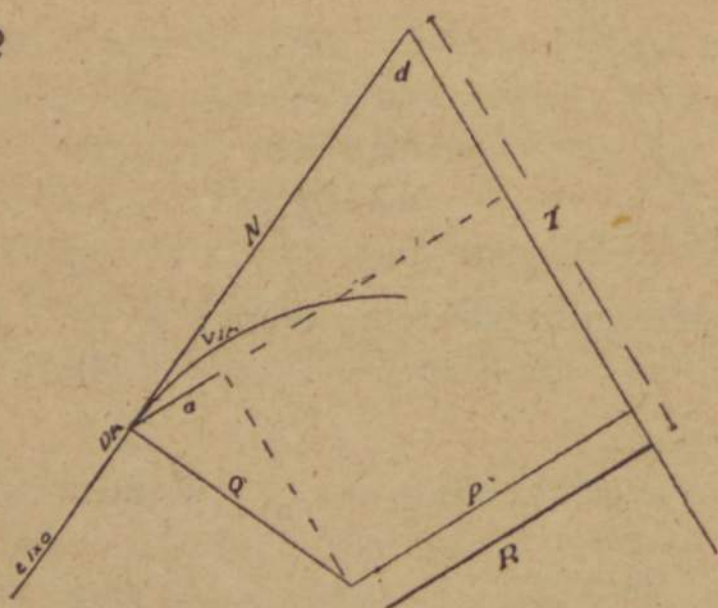
A diferença $\gamma - y$ dará o valor da ripagem a fazer no ponto b , para situar a curva correspondente ao raio R .

II

CÁLCULO DO RAIO D'UMA CURVA EM FUNÇÃO DO ÂNGULO α DOS DOIS ALINHAMENTOS RECTOS E DO VALOR T DA TANGENTE.

Pela figura 2 temos:

Fig. 2



$$P + a = N \cdot \sin \alpha \quad (1)$$

$$a = Q \cdot \cos \alpha$$

$$P + Q \cdot \cos \alpha = N \cdot \sin \alpha \quad (2)$$

Fazendo $P = Q = R$ e $N = T$, vem sucessivamente:

$$R + R \cdot \cos \alpha = T \cdot \sin \alpha$$

$$R (1 + \cos \alpha) = T \cdot \sin \alpha$$

$$R = \frac{T \cdot \sin \alpha}{1 + \cos \alpha} \quad (3)$$

$$R^2 = \frac{T^2 \cdot \sin^2 \alpha}{(1 + \cos \alpha)^2}$$

$$R^2 = \frac{T^2 (1 - \cos^2 \alpha)}{(1 + \cos \alpha)^2}$$

$$R^2 = \frac{T^2 (1 + \cos \alpha) (1 - \cos \alpha)}{(1 + \cos \alpha)^2}$$

$$R^2 = \frac{T^2 (1 - \cos \alpha)}{1 + \cos \alpha}$$

e, finalmente:

$$R = T \cdot \sqrt{\frac{1 - \cos \alpha}{1 + \cos \alpha}}$$

Pela figura obtem-se directamente:

$$R = T \cdot \operatorname{tg} \frac{\alpha}{2}$$

Porém, tendo a via de conter-se n'uma dada plataforma o raio da curva obtido apenas em função do ângulo α dos alinhamentos rectos e d'um valor T atribuído para tangente, não resultará satisfazendo d'esta maneira, senão depois de tentativas, variando T convenientemente.

Taes tentativas não são admissíveis na implantação do traçado, o qual previamente deve ser reconhecido como o mais conveniente.

A dedução que fizemos tem aplicação prática na determinação do raio d'uma curva n'estas condições.

III

CÁLCULO DO RAIO DUMA CURVA COM PASSAGEM OBRIGATÓRIA NUM PONTO DA PLATAFORMA (PONTÃO, AQUEDUCTO, ETC.), E TANGENTE DOS DOIS ALINHAMENTOS RECTOS QUE TEM DE LIGAR.

São dados:

o ângulo α dos alinhamentos a concordar pelo polígono irregular levantado e as coordenadas x , y , do ponto de passagem obrigatório, pelas fórmulas da fig. 1 (n.º 940 da *Gazeta*).

Temos que

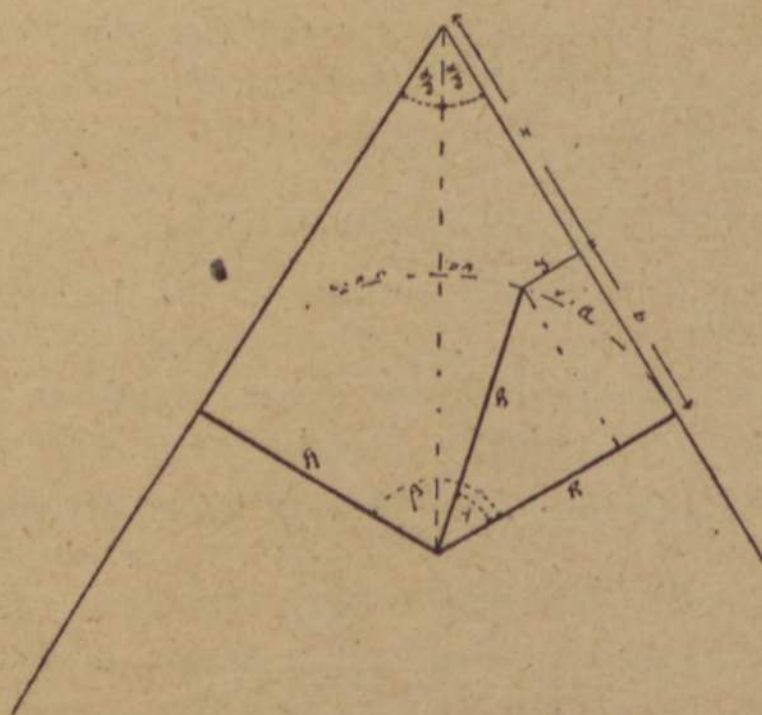
$$y = R - R \cos \gamma$$

$$y = R (1 - \cos \gamma)$$

$$\frac{y}{R} = 1 - \cos \gamma \quad (I)$$

$$b = R \cdot \sin \gamma \quad (A)$$

$$x + b = R \cdot \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} \quad (I')$$



Voltando à fórmula (I):

$$\frac{y}{R} = 1 - \cos \gamma$$

temos

$$\frac{y}{R} - 1 = -\cos \gamma$$

$$\left(\frac{y}{R} - 1\right)^2 = \cos^2 \gamma$$

$$\frac{y^2}{R^2} - 1 + \frac{2y}{R} = \cos^2 \gamma \quad (B)$$

$$\frac{2y}{R} - \frac{y^2}{R^2} = 1 - \cos^2 \gamma = \sin^2 \gamma \quad (2)$$

Por outro lado, voltando à fórmula (A), temos:

$$b^2 = R^2 \sin^2 \gamma$$

$$\frac{b^2}{R^2} = \sin^2 \gamma \quad (3)$$

Substituindo em (B), vem:

$$\frac{2y}{R} - \frac{y^2}{R^2} = \frac{b^2}{R^2}$$

ou

$$\frac{2yR}{R^2} - \frac{y^2}{R^2} = \frac{b^2}{R^2}$$

e

$$2yR - y^2 = b^2 \quad (4)$$

Mas, pela fórmula 1^a, temos:

$$b = R \cdot \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} - x$$

e, assim, substituindo este valor de b em (4), vem:

$$2yR - y^2 = \left(R \cdot \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} - x\right)^2$$

$$2yR - y^2 = R^2 \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2} + x^2 - 2xR \operatorname{tg} \frac{\beta}{2}$$

$$2yR - y^2 - R^2 \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2} - x^2 + 2xR \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} = 0$$

$$R^2 \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2} - 2xR \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} - 2yR + y^2 + x^2 = 0$$

$$R^2 \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2} - 2\left(xR \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + yR\right) + y^2 + x^2 = 0$$

$$R^2 \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2} - 2R\left(x \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y\right) + y^2 + x^2 = 0$$

$$2\left(x \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y\right) \pm \sqrt{\left(2\left(x \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y\right)\right)^2 - 4\left(y^2 + x^2\right) \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}}$$

$$2 \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}$$

$$R = \frac{x \cdot \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y \pm \sqrt{\left(x \cdot \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y\right)^2 - \left(y^2 + x^2\right) \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}}}{\operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}}$$

$$R = \frac{x \cdot \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y \pm \sqrt{y^2 - y^2 \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2} + 2xy \operatorname{tg} \frac{\beta}{2}}}{\operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}}$$

$$R = \frac{x \cdot \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y \pm \sqrt{y^2 (1 - \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}) + 2xy \operatorname{tg} \frac{\beta}{2}}}{\operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}}$$

$$R = \frac{x \cdot \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y \pm \sqrt{y^2 (1 - \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}) + 2xy \operatorname{tg} \frac{\beta}{2}}}{\operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}}$$

e finalmente:

$$R = \frac{x \cdot \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y \pm \sqrt{y^2 (1 - \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}) + 2xy \operatorname{tg} \frac{\beta}{2}}}{\operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}}$$

$$R = \frac{x \cdot \operatorname{tg} \frac{\beta}{2} + y \pm \sqrt{y^2 (1 - \operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}) + 2xy \operatorname{tg} \frac{\beta}{2}}}{\operatorname{tg}^2 \frac{\beta}{2}}$$

HOMENAGEM A

ADRIANO COELHO

Numa hora de feliz inspiração os corpos directivos do Jardim Zoologico resolveram prestar homenagem á memoria do saudoso protector daquela próspera instituição, sr. dr. Adriano Julio Coelho.

Solenidade, a todos os titulos simpatica, que constou da inauguração dum pequeno monumento — busto em bronze do inclito bemfeitor sobre o competente pedestal.

Assistiram, além de outras pessoas em destaque, srs. Presidente da Republica, Presidente do Ministerio e ministro da Instrução, vereadores das Camaras Municipais de Lisboa e Sintra.

A familia do homenageado assistiu ao acto no estrado da Presidencia, que tinha uma ornamentação floral.

O busto, cuja autoria pertence ao ilustre escultor sr. Anjos Teixeira e o monumento ao arquiteto, não menos ilustre, sr. Raul Lino, foi descerrado pelo filho do sr. Adriano Julio Coelho.

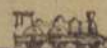
Junto do monumento fez-se ouvir a banda da Guarda Republicana, sob a regencia do maestro Fão. O discurso inaugural foi pronunciado pelo administrador-delegado da Sociedade do Jardim Zoologico, em nome dos respectivos corpos gerentes.

Adriano Julio Coelho foi chefe da antiga casa comercial Macedo & Coelho e, por duas vezes, presidente da Associação Comercial de Lisboa. Mandou traduzir e editar, em francês, a notavel obra do general Moraes Sarmiento «Causas determinantes da guerra mundial», prefaciada pelo marechal Lyautey. Empregou avultados capitais em construções e melhoramentos em Sintra, como o Casino, um bairro operario, etc. Como administrador da Sociedade do Jardim Zoologico, unica, dizia ele, de cuja gerencia aceitou fazer parte, concorreu muito, com o seu esforço pessoal e com o seu auxilio financeiro, para a aquisição do Parque das Laranjeiras.

A Associação Comercial de Lisboa fez-se representar, na comemoração á memória do seu antigo presidente, pelos corpos gerentes, bem como a Associação Comercial dos Lojistas.

Após o brilhante discurso do Chefe do Estado, S. Ex.^a impôz, coadjuvado pelo chefe de protocolo sr. dr. Vaz Sara-fana, ao sr. dr. Armando Coelho, filho do ilustre extinto, as insignias da Comenda da Ordem de Benemerencia.

O auto de posse foi lido pelo sr. Tavares de Carvalho e logo assinado pelo sr. general Oscar Carmona, a que se seguiram as assinaturas do Chefe do governo, autoridades e outras pessoas presentes.

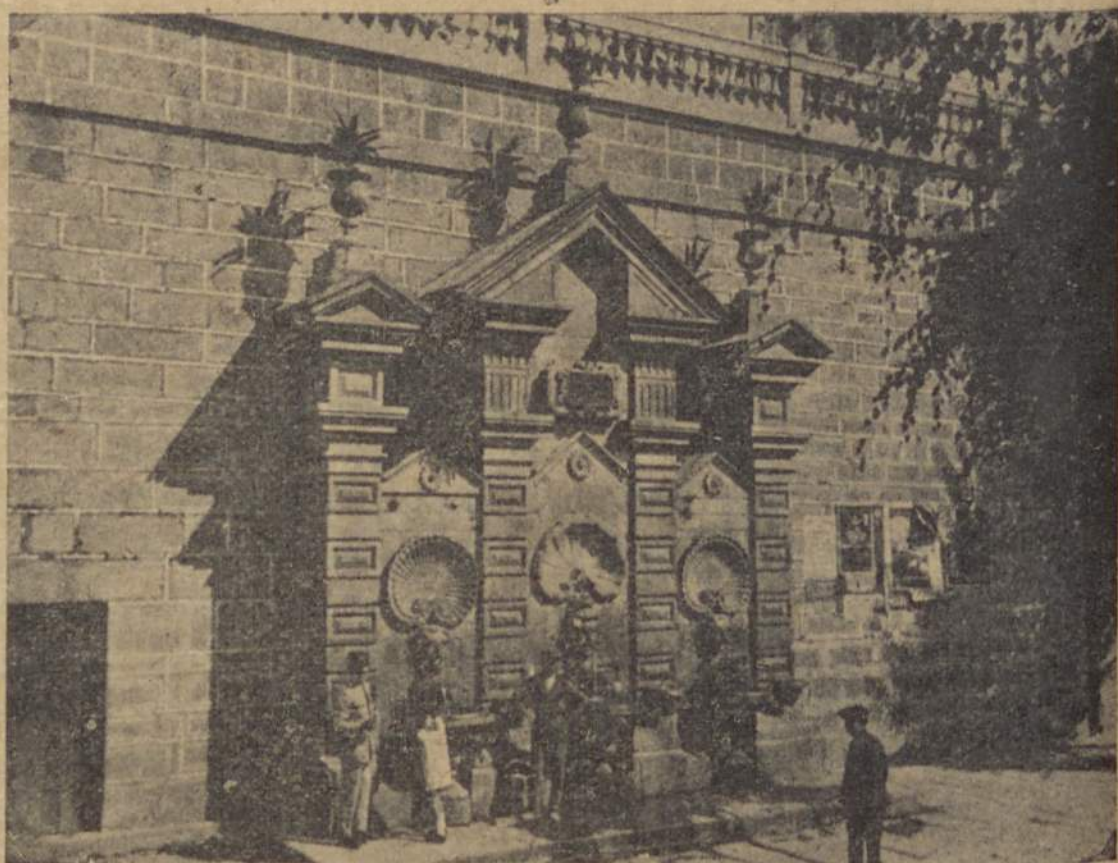


ORFANATO FERROVIARIO DA C. P.

A comissão iniciadora do Orfanato Ferroviario da C. P. acaba de ser oficialmente reconhecida pela comissão executiva da referida Companhia. Aquella comissão foram agregados mais dois agentes, um, pelos serviços de tracção, e outro, pelos de via e obras. Nela ficam, assim, representados os três serviços mais importantes da C. P.

O TURISMO E OS CAMINHOS DE FERRO

Por CARLOS MENDES DA COSTA



COVILHÃ — Fonte do Petourinho

PORTUGAL, linda terra, parece agora despertar aos estrangeiros, mais interesse e curiosidade do que ha anos. Uma extensa fila de automoveis com turistas que hoje vimos passar, sugeriu-nos alguns pensamentos e considerações sobre o turismo, industria ainda em embrião entre nós, e que graças a Deus parece começar a desenvolver-se com algum acêrto.

A propaganda do nosso paiz lá fóra, é feita já hoje inteligentemente, havendo factores importantes a considerar, que tornam o nome de Portugal conhecido de todo o Mundo, tais como exposições a que possa concorrer, congressos, etc.

Assim, a Exposição Colonial de Paris, á qual concorreremos brilhantemente, de ixousurpresas áquelles que desconheciam a nossa existencia, e ainda mais, pois passaram a considerar-nos um grande povo, apesar de ocuparmos uma parcela minima

do territorio europeu. Estes factos tornam-nos quando muito, conhecidos no campo das varias actividades, mas outros ha que, podem imensamente influir para que sejamos visitados.

A Casa de Portugal em Paris, pelos serviços que póde prestar em favor do turismo, deve ser olhada pelos poderes publicos com carinho, pois muito há a esperar dela. E' uma entidade oficial, mas no entanto outras há, particulares que bem merecem a nossa gratidão.

No que se refere á propaganda no estrangeiro, tocamos ao de leve no principal, mas não queremos deixar de vincar que, as belezas do nosso país necessitam primeiro que tudo ser réclamados entre nós, pois a maioria dos portugueses que viajam não conhecem ainda o seu torrão, havendo muitos que se dão ao luxo de passar a fronteira para veranejar.

Uma grande parte destes não conhece o seu país, como nêle se apresenta exuberantemente a Natureza, a arte dos seus monumentos, a indole e os costumes do seu povo, sempre franco e hospitaleiro, de Norte a Sul, e muitos outros encantos que nos pode proporcionar.

Na nossa opiiação, quem mais desconhece Portugal, são os portugueses.

Viajar é um prazer, e para nós, quanto mais nos profundamos pela terra luzitana, mais lhe queremos, mais a adoramos, nas suas belezas, em todos os seus aspectos e até no azul do seu céu tão lindo.

Nunca será demais apregoarmos a toda a gente que, a nossa Patria, quer se trate do Minho ou do Alemtejo e Algarve, apresenta aos nossos olhos ávidos, paisagens cheias de luz e encanto, capazes de satisfazer os mais exigentes.



COVILHÃ — Jardim Publico

E sobre a propaganda, parece-nos que ultimamente tem sido um pouco mais intensa por parte de varias entidades que, por todos os meios ao seu alcance, facilitam excursões a preços moderados, publicam monografias sobre cidades, vilas, etc.

Um dos organismos que mais tem trabalhado, de justiça é lembrar, é sem duvida a Repartição de Turismo da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que, em principios deste ano, começou por organizar viagens colectivas ao Algarve, tendo a seguir promovido outras, sempre com o melhor exito.

Pessoas que conhecemos e que se tem utilizado deste processo, tecem ao actual serviço da C. P., os melhores elogios, sobre organização, comodidade, preços, etc.. E ainda bem que a referida entidade está agora fazendo alguma coisa, pois que iniciativas desta ordem são sempre para louvar, podendo até classificar-se de arrojadas nos tempos dificeis que vão correndo.

E o comboio misterio creado pela mesma Companhia, não será das mais interessantes diversões que se pode oferecer ao publico?

Todos os sabados qualquer pessoa compra um bilhete, sai de Lisboa com destino desconhecido, e, no pouco tempo que dispõe, vê alguma coisa do nosso Portugal.

E' novidade que, segundo nos consta é por enquanto usada só em Inglaterra, e cuja primeira realização teve lugar durante as ferias da Pascoa deste ano.

A C. P. anda agora a par do progresso mais moderno, trazendo para Portugal inovações que despertam interesse e bem merecem o favor do publico.

Com justiça dissemos algumas palavras, sobre

os serviços de turismo da nossa primeira empresa ferroviaria, que são perfeitos, e não queremos também deixar de registar que há colectividades por esse país fora, cuja acção é merecedora de aplausos. Referimo-nos ás Comissões de Iniciativa e de Turismo que, com os seus magros recursos fazem a propaganda das terras onde estão constituídas.

Umas espalhando pelo Paiz vistosos cartazes, outras editando folhetos que distribuem gratuitamente uns, outros por preços irrisorios que não chegam para pagar a sua apresentação, e ainda mantendo nas respectivas localidades, escriptorios com pessoal delicadissimo que informa sobre tudo quanto possa interessar o turista, desde transportes, preços de hotéis, do mais luxuoso ao mais modesto.

A proposito de Comissões de Iniciativa, lembramos a da Covilhã, que editou uma artistica monografia, profusamente ilustrada, descrevendo a cidade e seus arredores, monumentos, tratando a região sob todos os aspectos de actividade comercial e industrial.

Temos conhecimento que esta Comissão é das que mais se distingue em gentilezas para com os excursionistas que se dirigem á serra da Estrela, mantendo uma estação de assistencia para automoveis, das mais completas. Desde as bombas para enchimento automatico de pneus até ao serviço mecanico, tudo ela presta gratuitamente, só no intuito que todos que visitam a Covilhã, dela se agridem, voltando.

E' portanto merecida e justa esta referencia, pois a sim se consegue que alguma coisa de util resulte em prol da terra que nos viu nascer.

ESTUDOS PORTUGUESES

A FUNDAÇÃO DE UM INSTITUTO EM CUBA

Antonio Irayzóz, antigo ministro da Republica de Cuba em Portugal, notável escritor, e prof. de literatura cubana e contemporanea na Universidade Central da Havana, gran amigo de Portugal, teve a feliz ideia da fundação de um Instituto de Estudos Portugueses em Cuba.

Do *Heraldo de Cuba*, de 6 do mez findo, recortámos a seguinte noticia:

«Ontem á tarde reuniram-se na Academia Nacional de Artes e Letras, presididos pelo sr. José Manuel Carbonell, os srs. dr. Antonio Irayzóz, Wifredo Fernandez, dr. Ramon A. Catalá, dr. Miguel de Marcos, dr. Luiz A. Baralt, dr. Miguel Angel Carbonell, dr. Salvador Salazar, dr. Juan J. Remos, dr. Jorge Mañach, Emilio Gaspar Rodriguez, Felix Lisaro e Mario Puentes Aguilera — para se tratar da criação, em Cuba, de uma instituição para difundir e exaltar a cultura portuguesa.

Nessa reunião foi resolvido:

— Denominar a dita instituição Instituto de Estudos Portugueses:

— Redigir os estatutos ou regulamentos pelos quais o Instituto se ha-de reger.

Foi tambem resolvido:

— Encarregar o sr. Emilio Gaspar Rodriguez do cargo de Director-Secretario e de redigir um projecto de estatutos, o qual será discutido numa proxima sessão.

O sr. dr. Irayzóz leu duas cartas — dos srs. drs. Henrique José Varona e Rafael Montoso — nas quais os dois ilustres homens de letras cubanos aderem á iniciativa e oferecem o seu concurso.

Por unanimidade, tambem foi resolvida a ida á Legação de Portugal para pôr o ilustre diplomata português ao corrente do que se passara na sessão.

O sr. Euclides Goulart da Costa, com o entusiasmo e cordialidade que lhe são habituais, recebeu os iniciadores do «Instituto de Estudos Portugueses» e ao saber o que ali os levava, disse:

«O que os srs. acabam de realizar enche-me de jubilo. Cabe-me a honra de ser — depois do grande homem da minha patria, Eça de Queiroz — o representante de Portugal que mais tem convivido com os cubanos. Amo esta terra cheia de gentileza, de fidalguia e de cultura; tenho tido occasião de aproximar-me de estreitar relações com os literatos cubanos, nesta capital e sinceramente tenho a impressão de que a cultura em Cuba é sólida, firme, maior mesmo que este pedaço de terra cheia de sol onde me sinto e sentirei sempre bem e á vontade.

Darei conta ao meu Governo do gesto dos senhores cheio de nobre desinteresse, com que fundam as bases de mais amplo intercambio entre os nossos países: a fundação do Instituto de Estudos Portugueses, eloquente demonstração do interesse e do carinho que os intellectuais de Cuba dispensam daos grandes homens do meu País.»

CAMINHOS DE FERRO

DE

ESPAÑA

Por AUGUSTO FERREIRA GOMES

III



Na serie de artigos que publicaremos com as reportagens «in loco» do nosso enviado especial, mais desenvolvidamente se apresentarão os pontos, características e mais pormenores de todos os caminhos de ferro de Portugal, Espanha e França. Esses artigos serão, pois, um guia completo para os viajantes que se destinem a Espanha e França visto que, ao consulta-los, ficarão com as noções, as mais completas, do que são as organizações das companhias a que pertencem as linhas ferreas; e ficam no conhecimento dos seus melhoramentos, das expansões, enfim de todo o progresso — e isto a par dos horarios — á volta do qual se desenvolvem.

Esses artigos, como já dissemos, serão ilustrados com interessantes e inéditas fotografias.

Entretanto, e a exemplo do que já fizemos com a França, damos hoje algumas gravuras e alguns dados sobre os caminhos de ferro espanhóis.

N. da R.

TRAJECTO DE MEDINA DEL CAMPO

A

S. SEBASTIAN

(CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE ESPAÑA)

MEDINA DEL CAMPO: 9.000 habitantes. Ponto onde se ligam as linhas de Medina a Salamanca, a Portugal, Madrid-Hendaye, Lisboa-Hendaye, Medina a Zamora e Medina a Segovia.

Tambem a estação de acesso para os estabelecimentos balneares de Medina del Campo, Almeida, Calabor, Calzadilla e Retortillo.

VALLADOLID: Capital de provincia. 77.000 habitantes. Cidade com bastantes aspectos modernos. Lindissimas ruas e praças entre estas a Plaza Mayor, ou da Constituição, que é de magnifico aspecto arquitetónico, cidade, com grande recheio artistico e notavel pelos seus empregos e alfaias.

DUEÑAS: Vila da provincia de Valencia. 4.000 habitantes. Desempenhou importante papel na Edade Media. Ainda conserva o antigo Castelo Feudal dos Medinaceli. O convento de S. Isidro encerra, na igreja, algumas valiosas ruínas romanicas.

BURGOS: Capital de provincia, banhada pelo rio Arlanzon. 40.000 habitantes. Clima frio, mas saudavel. Celebre pela arquitectura historica e religiosa, entre as quais sobressai a famosa catedral para a qual, em 1221, o rei Fernando, colocou a primeira pedra. A obra monumental foi até ao século XV, data em que foi terminada pelo arquiteto João de Colonia.

E' uma das maravilhas da Espanha monumental.

MIRANDA DE EBRO: Confluencia das linhas de Madrid-Hendaye e Castejón-Bilbau. 10.000 habitantes.

VITORIA: Encantadora cidade cheia de atractivos. Notaveis monumentos, como a catedral de Santa Maria cuja construção se iniciou em 1181. O altar mór é uma das melhores obras do escultor Valdivieso. Aos lados estão os tumulos de Martin Salinas e seu filho; o primeiro tesoureiro de Isabel, a Catolica, e o segundo, embaixador do Rei da Hungria.

Entre os edificios particulares, possui Vitoria, alguns de grande valor artistico e historico. Entre os principais, destaca-se a casa chamado do *Cordón*.

A cidade tem um ar alegre e lavado. E' um encanto para os olhos e para a alma. Aspecto civilisado. Bons hotéis e restaurantes. Vida intensa.

ZUMÁRRAGA: Estação de grande importancia pela sua excepcional posição: Entroncamento das linhas — de via reduzida — dos Caminhos de Ferro Vascongados.

Ao sair da Estação de Zumárraga passa-se por um tunel de 717 metros. A seguir atravessa-se um formozissimo vale onde está a povoação de Ormaiz-



BURGOS — Arco de Santa Maria e a Catedral

tegui — que se vê pitoresca em baixo, no vale — visto que o caminho de ferro passa num viaduto de 285 metros de comprimento e 35 de altura. E' um espectáculo maravilhoso.

E depois Beasan, Tolosa, Andoain, Hernani — terras características do país vasco, com as suas casas típicas, de persianas azuis, verdes, amarelas e brancas; com os seus balcões floridos rindo por entre a curiosa arquitetura que nos mostra um povo cheio de hygiene e muito trabalhador.

E depois:

S. SEBASTIAN: Como exemplo de praia espanhola — servida pelos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha — apontaremos S. Sebastian. Capital da provincia de Guipúzcoa (Costa Vasca) é S. Sebastian apontada como uma das praias mais importantes da Espanha, não só pelos encantos naturaes mas, pelo clima benigno.

A sua situação geográfica — entre os montes e o mar Cantabrico — torna-a encantadora. A posição da cidade é maravilhosa. E a bahia é um amplo semi-circulo guardado aos lados pelos montes Igueldo e Urgull. E entre estes a linda praia de Concha, assim denominada pela perfeição da sua forma.

A origem de S. Sebastian se remonta, segundo algumas opiniões, á epoca do dominio romano, deve ter sido confundida com a cidade chamada Easo que aparece em varios documentos. A falta de vestigios, porém, não deixa assegurar a sua origem. Com o seu actual nome já aparece citada no seculo XI. No seculo seguinte, o rei de Navarra, D. Sancho, o sabio, concedeu-lhe o titulo de vila. E foi no ano 1200 que se incorporou na coroa de Castela. Era já nesse tempo, uma terra essencialmente commercial e marítima.

E' no fim do seculo XV, quando fôra completada a unidade nacional da Espanha, que S. Sebastian, pela sua proximidade com a França, adquire prestigio strategico e diplomatico. Passagem obri-gatoria aos exercitos dos dois paizes, sofre varias vezes o assedio, as guerras e varias vezes é incendiada.

Em 1821 fica sendo capital da provincia de Guipúzcoa.

Hoje é a praia preferida pela aristocracia espanhola.



CAMINHOS DE FERRO DE ANGOLA

O sr. engenheiro Pereira Cardoso, syndicante dos serviços dos Caminhos de Ferro de Angola, concluiu os seus trabalhos e entregou o respectivo relatorio ao sr. ministro das Colónias.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta — Recebemos desta Companhia o Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, referente ao exercicio de 1931.

As receitas brutas, deduzidas dos impostos pagos ao Estado e reembolsos diminuiu em Esc. 964.299\$17,5, tendo a receita por kilometro explorado sido de Esc. 51.572\$13.

As despesas totais baixaram Esc. 684.930\$52,9 e as designadas por «Despesas da Exploração» Esc. 182.150\$66,6.

Esta importante redução foi conseguida principalmente com as grandes diminuições do consumo de carvão, obtidas com as locomotivas série 100, e ainda com as outras ás quais teem sido applicados economisadores.

O excedente da receita sobre as despesas monta a Esc. 2.228.694\$11,6 que é levado á conta de Ganhos e Perdas.

A baixa do trafego de passageiros tambem atingiu esta Companhia tendo descido em relação ao ano anterior 13,31 %.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha — Desta Companhia recebemos o Relatorio do Conselho de Administração aprovado em Assembleia Geral de 28 de Maio de 1932. Por ele verificamos que as receitas diminuíram em relação ao ano anterior, Pesetas 18.776 319,91 e as despesas, Pesetas 1.335.160,33. As contas accusam um prejuizo referente ao exercicio de 1931 de Pesetas 2.319.575,13.



FALTA DE ESPAÇO

Por absoluta falta de espaço somos forçados a retirar dêste número os artigos dos nossos colaboradores srs. Visconde de Alcobaça e Coronel Lopes Galvão.

EMPRESA DE ANUNCIOS NOS CAMINHOS DE FERRO

Anuncios nas estações de Caminhos de Ferro. Anuncios nas principaes cidades, vilas e praias do paiz, a sim como nas ruas de Lisboa, Porto, Coimbra e Braga. Anuncios em Africa e Arquipelagos da Madeira e Açores.

PUBLICIDADE GERAL
Rua da Horta Sêca, 7, 1.^o
LISBOA
Telefones 2 0158 2 0159

PART E OFICIAL

Ministerio do Comercio e Comunicações

Decreto n.º 21.380

Dá nova redacção ao artigo 1.º do decreto n.º 10.689, que manda a Junta Autonoma de Estradas proceder imediatamente ao estudo e construção de uma estrada de acesso ao Sanatório de Covões, no distrito de Coimbra.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Decreto n.º 21.450

Pelo decreto n.º 20:702, de 30 de Dezembro de 1931, publicado no *Diário do Governo* de 2 de Janeiro d'este ano, foram as companhias de caminhos de ferro autorizadas a cobrar durante seis meses um adicional de 10 por cento, de aplicação facultativa, sobre as cobranças de tráfego, com as excepções estabelecidas no § unico do artigo 1.º do citado decreto; e pelo decreto n.º 20:693, de 30 de Dezembro de 1931, foi prorrogado por seis meses o prazo para a execução do disposto no Código da Estrada relativamente a cauções e apó-

lices de seguros dos veículos utilizados em carreiras de serviço publico.

Nas considerações justificativas do primeiro daqueles diplomas manifestava o Governo o intento de promover a reforma das tarifas dos caminhos de ferro, e aludia à urgência de se estabelecerem as condições da equilibrada combinação dos diferentes meios de transporte para convenientemente se resolver o grave problema da distribuição dos produtos agrícolas e industriais, a que teremos de juntar os derivados da necessidade premente de se atender aos interesses legítimos dos passageiros e das empresas.

Para estudar aqueles momentosos assuntos e propor as bases de organização do Conselho Superior de Comunicações e Transportes, foi, por portoria de 15 de Abril último nomeada uma comissão que ainda não ultimou os seus trabalhos.

Não convindo resolver definitivamente aqueles problemas sem conhecer as conclusões da referida comissão, e antes que se constitua o Conselho Superior de Comunicações e Transportes, ao qual competirá propor as bases da eficiente conjugação de todos os elementos concorrentes;

Mas subsistindo a baixa de receitas que determinara o o Governo a autorizar transitóriamente o referido adicional de 10 por cento;

E mantendo-se as dificuldades económicas que aconselharam a prorrogação de formalidades relativas à camionagem, nos termos do decreto n.º 20:693, de 30 de Dezembro de 1931;

CONTOS AMARGOS DA GUERRA

Por CARLOS D'ORNELLAS

Vestiram-me de cotim

Pobre Antonio! Casara havia ainda ano e meio e era chamado ás fileiras, afim de marchar para a guerra.

Em solteiro servira, pagando o seu tributo de sangue á Patria, num regimento de Infantaria; e agora, que tinha constituido familia, forçavam-no no praso de 48 horas, a partir para o «front».

Maldita mobilisação!

Antonio não era dos que apre-goavam aos quatro ventos, como

tantos que conheço, que a Patria estava acima de tudo. Acima de tudo, para ele, que mal sabia soletrar e escrever, estava o seu lar feliz, bem junto de sua mulher e de um filhinho de poucos mezes. Desde o nascer ao pôr do sol que mourejava, para os seus entes queridos, o pão nosso de cada dia.

(Domingo de Pascoa.

Em companhia de seus pais e doutros parentes, Antonio dava o amargurado jantar de despedida, visto que, no dia imediato, seria obrigado a apresentar-se na sua velha unidade — um regimento de infantaria.

O repasto, embora alguém o quizesse tornar animado, decorreria entre lagrimas — lagrimas de esposo e de pai, embora boçal, que fizera da sua cabana um sacrosanto altar.

No quartel ficara, como era natural com o seu antigo numero — o 166 — e vestiram-no, como em tempos idos, de cotim. Como era casado, o seu «primeiro», disse-lhe que o dispensava por 48 horas, pequena e particular licença, para se despedir mais uma vez da familia e

beijar aquele filho adorador, cujos labios e carita pareciam mais uma linda boneca de cera que um ente que nos rouba a vida.

Foi com grande jubilo que Antonio recebeu aquela noticia do seu «primeiro».

E lá foi de abalada até á terra.

Mais lagrimas; mais abraços; mais promessas e as 48 horas voaram parecendo ao Antonio cinco minutos!

Vergada ao peso da dor, sua mulher, entre soluços, jurava-lhe fidelidade, pela saude do seu ente pequenino.

Pobre gente! Futuros herdeiros dumas pequenas terras de sementeira e da humilde choupana onde haviam nascido os pais de Antonio.

Emfim: uma geração de gente pobre, mas sã, honesta e trabalhadora.

Cinco e meia da madrugada. O sino da capela da aldeia chama os fieis até Deus. Antonio e a esposa recebem o corpo de Cristo, unico lenitivo para aquelas almas a sangrar.

Findo o Santo Sacrificio da Missa,

Usando da faculdade qu me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto com força de lei n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1923, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º São prorrogados por seis meses os prazos a que se alude no artigo 2.º do decreto n.º 20:702, de 30 de Dezembro de 1931, e nos artigos 1.º e 2.º do decreto n.º 20:693, da mesma data.

Art. 2.º É revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cupram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Govêrno da República, em 1 de Julho de 1932. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira — Mário Pais de Sousa — José de Almeida Eusébio — António de Oliveira Salazar — António Lopes Mateus — Luiz António de Magalhães Correia — João Antunes Guimarães — Gustavo Cordeiro Ramos — Henrique Linhares de Lima.

Ministerio das Finanças

Decreto n.º 21.362

Manda inscrever uma verba no orçamento para 1931-32, destinada a ocorrer ao pagamento da quantia de 999.990\$00, correspondente ao juro de um semestre da parte do emprestimo de 100.000.000\$ «Caminhos de Ferro, 1932-35», criado pelo decreto n.º 20.878, a emitir no corrente ano economico.

Presidencia do Ministerio

Decreto n.º 21.454

Determina que os Ministérios do Comércio e Comunicações e da Agricultura passem respectivamente a denominar-se Ministério das Obras Publicas e Comunicações e Ministério do Comércio, Industria e Agricultura, e reorganisa os serviços que lhes competem — Extingue no Ministério das Obras Publicas e Comunicações o lugar de Sob-Secretário de de Estado e cria igual lugar no Ministério do Comércio, Industria e Agricultura.



NUMEROS ATRAZADOS

A um nosso antigo assinante falta lhe o numero 942 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* referente a 16 de Março do ano de 1927.

Caso alguém o queira vender compramos na administração desta revista.

O combatente queria suster as lagrimas, mas os olhos fitos nos do filhito abriam e deixaram correr aquela agua sagrada que serve de desabafo aqueles que sentem. Uns beijos no filhito — sangue do seu sangue que era, e continuará a ser, a sua verdadeira adoração.

A esposa, não podendo suportar a crueldade do Destino, desmaiara. Antonio, porém, lutando entre o Amor e o Dever, lança o filho nos braços das amigas da mãe, e toma a inabalavel resolução de partir.

Novamente no quartel, recebera mais um fato de cotim, um par de botas, dois lenços, um par de peugas, umas ceroulas e um barrete de campanha, que tudo arrecadara aos toques de «deitar correias» e «formar».

A' ultima hora escrevera á familia uma pequena carta, cujo «envelope», sem selo, apresentava ainda manchas de lagrimas de Antonio, arrancado — quem sabe, se para sempre — a um lar que ele sósinho sustentava, mercê do seu honroso e honesto trabalho.

O comboio conduziu a Lisboa a unidade.

Dir-se ia um batalhão de feras que seguia para a guerra da fome. Assim o pensavam os officiaes superiores e os proprios graduados.

De humano, entre a soldadesca, alem de Antonio, só se salientava um sargento graduado, que mais tarde, foi, pelos seus feitos heroicos na frente da Ferme du Bois, promovido por distinção e condecorado com a cruz de guerra.

Não fôra dada licença aos soldados para visitarem a cidade. A meio da tarde já a unidade, amalgamada num feio e imundo transporte de guerra, para não dizer transporte de peste onde os cavalos morriam cheios de doença momento a momento, saía a barra.

A viagem faz-se, sabe Deus como, e as refeições diminuiam de peso com a maior das facilidades.

Na segunda noite de viagem appareceu um vendaval que levou parte das vigias do «belo» transporte e o arvorado comandante do mesmo barco aproveita a bela noite para fazer uma experiencia de exercicio de alarme.

«Submarino á vista».

E logo tudo se levanta dos beliches subindo as escadas para o convés acompanhados do cinto de salvação.

Era rebate falso. Simplesmente os officiaes queriam vêr se a unidade estava habilitada a salvar-se em caso de alarme.

O batalhão chega a Brest, já comboiado por submarinos amigos que se haviam perdido durante a viagem e atraca á muralha.

Faz-se o desembarque do batalhão, que ia mais morto que vivo da terrível viagem, levando, na vanguarda, uma banda de musica, afim de animar as artes...

Pelas paredes do porto estavam fixadas caricaturas de portugueses os quaes se assemelhavam a chinezes muito feios, bebados e faquistas. Espirito franco-britanico!

Mas, os serranos, pelo seu brio e porte demonstravam, claramente, aos aliados, que não eram tão feios, tão maus como os pintavam...

(Continua)

O COMBOIO MISTERIO

A CAMINHO DE NOVAS PARAGENS

Sai hoje da estação do Rossio, acrescentado de mais uma carruagem, o *Comboio Misterio* extraordinario, que vai a caminho de novas paragens. Haverá grandes surpresas, pois, nem só serão vistos os mais belos recantos de Portugal. Os preços, apenas foram ligeiramente alterados e os excursionistas recomendados de irem munidos do respectivo bilhete de identidade, para não se verem privados de nenhuma das vantagens que lhes serão oferecidas.

E' esta uma das melhores viagens — milagre que se tem efectuado em Portugal — a 4.^a do *Comboio Misterio*.

Enfim: um lindo passeio por caminho de ferro, com uma grande soma de atractivos para os passageiros.

A propósito, comunica-nos a C. P. que os *comboios-misterio* não foram da sua invenção, mas apenas a adaptação portuguesa duma criação britânica.

O caso é que esta interessante iniciativa deu no gôto do alfacinha que tem acorrido à estação do Rossio a inscrever-se para futuras viagens.



PELOS CAMINHOS DE FERRO

BANDA DE MUSICA

Na sala das sessões da Comissão do Orfanato da C. P. reuniu-se a Comissão Iniciadora da Banda Orquestra Orfeão da C. P. que ficou constituída da seguinte forma:

Presidente, Augusto Viana de Moraes; vice-presidente, Raimundo Geral de Oliveira; 1.^o secretario, Manuel das Neves Amorim; 2.^o secretario, João José de Brito Abrantes, e tesoureiro, Joaquim Santos Junior.

Na mesma reunião ficou deliberado fazer-se um convite ao pessoal ferroviario, com conhecimentos de musica, para fazer parte da mesma banda.

Já se inscreveram bastantes ferroviarios e os seus organisadores supõem elevar o numero de inscritos a 100 executantes, o que já é importante.

A Comissão ainda não contractou «maestro» para a futura Banda-Orquestra-Orfeão.

FORNECIMENTO DE CARRIS PELA C. P.

Lavra grande alegria na zona fabril dos Altos Fornos da Biscaia, pelo facto de uma companhia ferroviaria portuguesa ter assinado com as fabricas daquela região um contracto para fabrico de determinado material.

Trata-se da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que estabeleceu com uma fundição de Bilbao o fornecimento de carris que, diga-se de passagem, se não executam em Portugal.

A C. P. envia áquella fabrica sucata de ferro, isto é, carris velhos. A fundição fornece, depois, á Companhia, carris novos. Segundo nos informam, a C. P. firmou este contracto não só porque em Portugal se não faz tal fabrico, como ainda porque é essa a forma de valorisar a sucata de ferro.



A velha estação do Sul e Sueste vai ser demolida

Vai ser brevemente demolida a antiga estação do Sul e Sueste — aquele velho casarão que só nos envergonhava aos olhos dos turistas estrangeiros. Nesse sentido o Conselho Nacional de Turismo acaba de officiar ao sr. ministro das Obras Publicas, pedindo, desde já, a sua inutilização. Do texto do documento afirma-se que uma vez erguido o novo edificio da estação do S. S. deve demolir-se em seguida o antigo, e alude ainda aos esforços e diligencias dispendidas, durante muitos anos, para se conseguir que o velho edificio desaparecesse da Praça do Comercio.



C A M B I O S

CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres	109\$80	110\$20
Paris	1\$21,2	1\$21,7
Madrid	2\$47,4	2\$48,3
Nova Iorque	30\$89,7	31\$00,9
Zurich	6\$01,6	6\$03,8
Roma	1\$57,4	1\$57,9
Bruxelas	4\$29,4	4\$30,9
Amsterdão	12\$44,8	12\$49,4
Berlim	7\$32,9	7\$35,6
Praga	\$91,5	\$91,2
Rio de Janeiro	—	—
Libra Ouro	147\$40	—

INDICAÇÕES :: UTEIS ::

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, a mais velha das revistas portuguesas, no desejo de dar aos seus assinantes e leitores o maior numero de indicações uteis, recomenda-lhes a leitura desta pagina e das informações mais completas dadas adeante na secção de anuncios.

Advogados — O exito das acções judiciais depende, em grande parte, dos advogados que encarregamos da defeza dos nossos interesses.

Aguas Termals — Devemos preferir as aguas nacionais, não só por patriotismo, mas porque temos aguas melhores que as mais afamadas do estrangeiro.

Alfaiates — Toda a gente póde vestir com economia e elegancia.

Automoveis — Um automovel deve ser bom, elegante e barato.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Bancos — Para segurança do capital, do comercio, da industria, deve escolher-se sempre um bom banco.

Cafés — Uma hora passada num bom café, dispõe-nos bem para o trabalho.

Dentistas — Sem bons dentes não póde haver saude perfeita e sem um bom dentista não póde haver bons dentes.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Electricidade — A vantagem, de dia para dia mais evidente, de utilizar a electricidade nas mais variadas applicações torna-se tanto maior quanto maior fôr o escrupulo na escolha da energia, do material e dos encarregados da instalação.

Hidro Electrica Alto Alentejo — Rua dos Douradores, 150, 1.º.

Farmacias — Se em tudo se torna necessario escrupulo, ele é sobretudo indispensavel na escolha dos preparados farmaceuticos.

Fundições — Para o desenvolvimento lucrativo da agricultura e da industria e para tudo o que seja aparelhagem metalica, ha que escolher o melhor fabrico aliado ao melhor preço.

Hoteis — Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um suplicio.

Insecticidas — Temos que nos defender dos insectos, com frequencia transmissores de doenças graves.

Pós de Keating — R. dos Fanqueiros, 105, 1.º.

Louças — Um importante factor da comodidade domestica são as louças. Não é necessario gastar muito dinheiro para se ter louça de boa qualidade.

Maquinas — A maquina póde substituir em muitos casos o homem com interesse dele mas é preciso que o homem saiba escolher a maquina, a melhor maquina.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Materiais de construção — Para que a construção seja solida é preciso que os materiais sejam bons.

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.ª — Madziras. — Praia do Ribatejo.

Material electrico — Gasta-se muito em material electrico porque não se procuram as casas que o vendem bom e barato.

Medicos — Quando não pudermos evitar as doenças temos que procurar quem as cure.

Dr. Augusto d'Esaguy — Clinica Médica Consultório: Rua do Mundo, 84-2.º — Residencia: Av. da Republica, 33, r.c.

Mercearias — A saude e as dificuldades da vida exigem que procuremos generos de alimentação bons e baratos.

Mobiliã — A mobiliã é uma das condições da felicidade domestica. Quem não possa ter mobiliã cara, artistica poderá ter mobiliã barata, comoda e de bom gosto.

Navegação — Para as viagens por mar ainda mais que para as viagens por terra, é indispensavel o maior escrupulo na escolha do transporte.

Royal Mail Steam Packet Company — R. do Corpo Santo, 47, 1.º, Lisboa — R. dos Ingleses, 28, 1.º. — Porto.

Marcas e Patentes.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Telefonia sem fios — Um bom aparelho de T. S. F. é hoje uma necessidade das maiores para quem tenha uma certa cultura e a queira aumentar.

Tinturarias — A economia e o aceio nos tecidos impõe o recurso ás boas tinturarias.

Tinturaria Cambournac — Largo da Anunciada, 11 e 12 — Lisboa.

FIGURAS DO DIA

— FERREIRA GOMES

Este nosso presado amigo e colaborador vem publicando n'esta revista interessantes artigos sobre os Caminhos de Ferro em França e os seus portos de ligação, o que tem motivado referencias interessantes de alguns nossos colegas.



Promete-nos Ferreira Gomes para breve alguns estudos sobre linhas ferreas hespanholas, portuguesas e francesas, que aguardamos com certo interesse.

DR. REIS GOMES

Por portaria publicada no *Diario do Governo*, de 30 de junho findo, o Govêrno acaba de mandar, pelo ministerio da Instrução Publica, dar publico testemunho de louvor ao nosso querido amigo e colega sr. Dr. Alvaro Reis Gomes, como professor da Escola Industrial e Commercial de «Antonio Augusto de Aguiar», do Funchal, pela maneira dedicada como tem orientado os serviços a seu cargo e designadamente, pela publicação do *Anuario*, que nos termos da portaria referida, tem sido um valioso elemento de propaganda do ensino tecnico da referida ilha. D'esta redação, onde este presado amigo é bastante estimado, desejamos-lhe, do coração muitas felicidades e regosijamos-nos com este merecido louvor com que as estações superiores acabam de o distinguir.



ANTIGOS COMBATENTES DO B. S. C. F.

Os sargentos, cabos e soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionários a França, que se reuniram no banquete de confraternização na Costa do Sol, no dia 1 de Maio do corrente ano, manifestando o seu contentamento pela maneira brilhante como decorreu o banquete, são de opinião que êle se deve repetir, nos suburbios de Lisboa, dia 7, no primeiro domingo de Maio de 1933.

A cotisação para êsse fim é de 4\$00 mensais com inicio em 1 de Junho de 1932, terminando em 1 de Março de 1933.

As condições são: 1.^a — Só poderão inscrever-se, sargentos, cabos e soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro que fizeram parte do Corpo Expedicionário a França.

2.^a — Os combatentes inscritos têm de satisfazer a importancia de 40\$00 pagáveis por uma só vez ou em 4\$00 mensais.

3.^a — Só têm direito a tomar parte no banquete os combatentes que tiverem satisfeito a importancia total e os Delegados da Imprensa que para êsse fim sejam convidados.

4.^a — Os combatentes inscritos que tenham contribuido com qualquer importancia e que por motivo estranho á sua vontade não possam tomar parte no banquete, serão reembolsados das importancias com que tenham contribuido, mediante prévio aviso á Comissão Organizadora, até ao dia 20 de Abril de 1933. A correspondencia relativa a êste assunto deverá ser enviada ao condutor de 1.^a classe, sr. Manuel Florindo, Delegação do Pessoal de Trens, Lisboa-Rocio.

A comissão é composta pelos srs.: Manuel Florindo, Antonio Nunes, Antonio Nogueira, Artur Rodrigues, José Oliveira Jorge, Manuel Martins, José Maria Figueiredo, Honorato Lopes dos Santos, Cecilio Martins.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Serviço de Via e Obras

ANUNCIO

Pelo presente se faz publico que no dia 30 de Julho próximo, pelas 12 horas, recebe esta Companhia propostas em carta fechada, no Escritorio do Serviço de Via e Obras, em Figueira da Foz, para o fornecimento de 15 000 travessas d'eucalipto, sendo 13.000 normais e 2.000 rectangulares, segundo as condições constantes do Caderno d'encargos, patente n'aquelle Serviço todos os dias uteis das 9 1/2 ás 18 horas.

Figueira da Foz, 30 de Maio de 1932.

O Engenheiro Director

Fernando d'Arruda

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

ECOS & COMENTARIOS

Por SABEL

AMIGOS DOS... DIABOS

DEPOIS da guerra começou a notar-se por todo o lado, a falta de seriedade por parte das pessoas, principalmente daquelas que se dizem amigas.

Para quem ainda tenha ilusões, a amizade hoje de qualquer pessoa não é certa, e negoceia-se com ela com a maior das facilidades, salvo raras excepções, porque ainda aparece uma pessoa que é verdadeiramente amiga e que nós á força de estarmos escaldados não o acreditamos; e se não lhe damos crédito é por conhecermos já a maneira de viver de certos bicos que, de luvas e de bengala atraem com a ponta desta os miseros cobres que muito nos custam a ganhar.

Se fossemos a contar a série de peripecias que se passam connosco, apesar dos grandes avisos que temos nos «guichés» da redacção e administração, certamente enchiam um livro com tantas paginas como as que tem o «Manual do Perfeito Escroc». Mas não queremos deixar de chamar a atenção dos nossos leitores sobre os novos processos que usam agora os que se dizem amigos e os desconhecidos, pessoas que nunca vimos e que se apresentam com uma labia de respeito que até nos deixam envergonhados.

Batem ao «guiché» e perguntam logo pela pessoa que mais lhe parece que possa escorregar com uns cobres e fazem-se passar por creatura muito da intimidade, pois tratam logo a pessoa atingida por tu.

Essa pessoa atingida começa por dar voltas ao miolo para se recordar do visitante e não vendo maneira de se recordar acaba por o mandar entrar.

Então o intruso, usando o processo do «Serapião», entra e logo se desfaz em cumprimentos e nos diz:

— Então não se lembra de mim?

— Não. Não tenho ideia...

— Sou fulano. Conheço-o desde creança e fui muito amigo de seu pai, seu avô ou sua tia.

Dá uns dados certos e a certa altura, depois de nos impingir meia duzia de escovas, desfecha á queima roupa um tiro de 25 escudos.

Claro que depois dos antecedentes familiares e das desgraças que conta o intruso passadas no lugar onde nos viu, desde creança (o que nunca por lá passou) vai-se no embrulho e era uma vez uns 25\$00 (vinte e cinco escudos) que não é brinquedo.

Aparecem outros que com certa piada intrujam os espertalhões e este caso passou-se não por cá mas com pessoa conhecida.

Um celebre Gorjão, homem elegante, fa'o azul e monoculo tinha comprado por dois mil escudos duas camionetes. Aparece-lhe comprador e este por sua vez já tinha em mira enganar terceiro.

Os carros andavam na perfeição e um descia com uma velocidade demasiada.

Ao fim da descida onde foi feita a demonstração o negocio ficou fechado e o pagamento ao «poseur» foi feito em cheque que não tardou uma hora a ser recebido.

O comprador nota depois que havia sido intrujado, pois o motor de uma das camionetes nem funcionava e o outro estava avariado e com falta de peças, apesar de bem pintado.

Nesse mesmo dia, e, depois do homensinho ter dado pela falcatura passou logo os dois carros com um ganho de 3 mil escudos cada

E sabe-se lá se o outro ainda intrujou uma quarta pessoa... Agora no que diz respeito a amigos, temos cá fresquinhas e boas.

Quando eles nos começam a bater nas costas e a dizerem-se amigos, é certo que o são de «peniche»...

Ainda ha semanas tivemos grande exemplo.

Eles aparecem como apareceu o «Serapião» fazem-nos festas, elogios, chamam-nos nomes bonitos, conquistadores afamados e não nos engraxam as botas porque lhes não damos tempo.

Depois começam com a mechericada, intriga para ali, intriga para acolá e quando vêem que não pega e não dá resultado para atingirem os seus fins, inventam mil e uma maneiras de intrujar, como as mil e uma maneiras de fazer bacalhan.

Quando vêem que começam a insinuar-se, então é que principiam nos «quites» e depois entram a matar e depois de conseguirem os seus fins, que é em geral o verdadeiro roubo, vão descansar e pensar no primeiro que a seguir ha-de cair como bom cristão e amigo.

Neste entretanto, ele receando já, que se espalhe a «bomba», vai dizendo mal do amigo que lhe matara a fome, que lhe dava os escudos para as suas despesas e do que inclusivamente lhes dava roupa e calçado, etc. Todo o momento é aproveitado para nos cafés se dizerem as verdades e mentiras e pronço nem se pede a importancia com que fomos burlados porque senão vamos parar ao «Detective» ou ao «Reporter X», como criminosos de alta categoria.

Nós conhecemos recentemente, uma trempe de «bons rapazes» dos quaes uns trabalhavam e out-os manobravam na confecção de um jornal.

A certa altura apareceu a dirigir o referido orgão uma pessoa extranha aos mancebos e não foi preciso mais nada para que se desenrolasse uma série de intrigalhada, em que faziam acusações graves uns aos outros, sempre pelas costas. A certa altura a pessoa que superintendia nos referidos serviços, foi estudando as «prendas» que tinha e foi dando ar e vento a todos, com certa diplomacia.

Descançou depois de se ter visto livre de tão antigas carraças e não faltou muito tempo para vêr que a «trempe» que, tanto mal diziam uns dos outros se juntasse e agora se virem contra a pessoa que tantas e tantas razões tinha para os pôr a andar.

Ha de tudo. Pois se nós até conhecemos um que é de tão boa marca e que até conta dos outros as proesas que comsigo se passam...

POLITICA INTERNACIONAL

EM Kiel, informam os jornais berlineses, deram-se conflitos entre comunistas e grupos com uniforme da bandeira republicana do Imperio. Ficaram diversas pessoas feridas á facada e á pedrada. Em Varel, no Oldenburgo, algumas centenas de comunistas e socialistas realizaram violentas manifestações contra um cortejo de hitlerianos, que ao som de pifanos e tambores pretendiam içar a bandeira racista na Camara Municipal, a fim de celebrarem a tomada do poder pelos hitlerianos em Oldenburgo. Muitos hitlerianos foram gravemente feridos com garrafas.

A agencia Havas confirma a mesma noticia.

Mas, ha mais:

A aludida agencia informa que em Berlim ocorreram novas desordens entre a Policia e elementos extremistas, tendo sido um hitleriano morto a tiros de revolver pelo agressor, que estava postrado num local pertencente aos comunistas.

Houve, igualmente, conflitos em diversos pontos do Reich e em Essen.

E continua a haver mais paz na Alemanha:

Em Andernach, na Renania, travou-se uma batalha em regra entre hitlerianos e comunistas durante uma reunião onde um tal Rathmann, fazia uma conferencia sobre a Russia sovietica. Ficaram gravemente feridas diversas pessoas.

Um verdadeiro manancial de delicias, como na Russia Soviética! E, agora, digam que são intrigas dos portugueses...

DESCOBERTAS E INVENTOS

As oficinas «Fiat» acabam de inventar um processo curioso e novo para disfarçar a marcha dum avião no ar. Ouvem-se muito bem os motores, mas é impossível vêr o aparelho. Correspondentes ingleses de varios jornais conseguiram assistir a experiencias do «avião-invisível» por cima do lago de Garda.

O aparelho, que era um hidro-avião, deslisou sobre o lago, e depois, elevando-se como uma seta, desapareceu.

Ouviam-se os motores, umas vezes aproximando-se, outras afastando-se; mas nenhum sinal exterior traía a presença do avião no céu claro. Voltando á superfície do lago, a máquina tornou-se visível para os espectadores satisfeitos; mas, antes que tivessem podido examiná-la, foi levada para debaixo dum hangar, por destacamentos de soldados.

Parece que as experiencias deram ottimo resultado, aguardando-se surpresas varias para uma guerra futura no ar.

Em Berlim tambem o engenheiro hespanhol Don Vicente Maestre, que ali reside há algum tempo, descobriu uma essencia especial, extraída do carvão por um engenhoso processo.

As noticias a respeito desta descoberta são muito vagas, mas tudo nos leva a crer que é mais um preparado quimico que se vai fabricar para «beneficiar» os povos numa futura guerra.

RECORDAR É VIVER

Os engenheiros do ano de 1922, do Instituto Superior Tecnico, reuniram-se, no restaurante *Arcadia*, num jantar de confraternisação, a que assistiram 35 convivas. Ao toast proferiram brindes os srs. Oswaldo Maia, Duarte Silva, o actor Erico Braga, Antonio Crêspo, Francisco Sanches, Sacadura Bote, Castro e Sola, aluno Carlos Costa, dr. Caetano Beirão da Veiga e Duarte Pacheco.

Com inarcessível ternura foram recordados os nomes dos srs. Alfredo Bensaude e Brito Camacho, este ministro, quando da fundação do Instituto, general Ferrugento Gonçalves, engenheiro Figueiredo Gomes, Mira Fernandes e professor Herculano de Carvalho.

Findo o repásto constituiu-se a comissão para tratar da fundação da Associação dos Antigos Alunos da I. S. T., por proposta, applaudida por unanimidade, do sr. Oswaldo Maia. Dela fazem parte os srs. engenheiros Antonio Crêspo, Artur Norton, Herculano de Carvalho, Gomes Leal e Castro e Sola.

Tambem tomou parte na festa, que decorreu com elevada animação, a actriz, Maria Cristina e o popular actor Nascimento Fernandes.

BONS SOCIALISTAS...

Solo, ex-governador de Sevilha, atacou severamente o deputado socialista Cassas pela sua acção nos acontecimentos daquela cidade espanhola, e por este ter afirmado que a sua actuação nos conflitos operarios foi deficiente e parcial, não respeitando igualmente os interesses de todos.

No final do debate o deputado Cassas agrediu nos corredores do Congresso o sr. Solo, tendo sido separados pelos ministros do Trabalho e da Justiça que os levaram para o gabinete do presidente da Camara, sr. Besteiro, que foi chamado para os reconciliar.

Bons patriotas e excelentes socialistas, mas Cassas antes quererá ser «solo» que mal acompanhado.

UM PROCESSO CONTRA O KAISER

Já terminou o julgamento do processo movido por Linden contra o ex-Kaiser, de quem o auctor reclamava cem mil francos, por pêrdas e danos, devido a considerar Guilherme II

responsavel pela morte duma filha e quando do bombardeamento de Athles pelas tropas francesas.

Eis a sentença:

«Atendendo a que Linden pretende que fôra feita intimação antecipada á autoridade alemã, para a evacuação da população civil e que esta não foi avisada; atendendo a que a responsabilidade do acidente incumbiria ao Estado Maior alemão; atendendo a que Guilherme de Hohenzollern não poderia ser tornado responsavel se não enquanto fôsse representante do Estado alemão, e atendendo a que Guilherme de Hohenzollern já não possui aquela qualidade: o Tribunal declara improcedente a reclamação de Linden, á qual nega, portanto, provimento, condenando Linden em todas as custas do processo».

E Linden, agora, anda furioso, bebendo cerveja, como bom alemão que é...

NINHARIAS...

O formidavel órgão de Turismo da nossa melhor sala de visitas que oferecemos aos turistas estrangeiros que nos visitam — *Sintra Regional* — que se entretém bôbamente — passe o neologismo — a fazer écos *hitler*... rarios descara, por completo da sua missão a cumprir: fazer propaganda de turismo.

O hebdomadario trata de painéis, das margens do rio Sêna, das questões sexuaes e a respeito da defesa dos interesses do concelho — nada!

Se até ha cartas que defendem — e publicadas em bom tipo — o subsidio que a Camara respectiva, por maioria, resolveu dar ao Colegio Municipal de Sintra!

Ao invéz os collegios primarios, cujos professores morrem quasi á fome e cujo material didactico é deficiente, ficam na tinta do tinteiro!

Porque não toma o referido jornal uma attitude e se deixa do «dominó para os dois lados»?

MULHERES FRIVOLAS

A Direcção Geral de Saude acaba de publicar uma estatística alarmante sobre as mulheres portuguezas, que pecam, por frivolidade.

A titulo de curiosidade registamos os seguintes dados — e que se referem também ás estrangeiras:

Mulheres matriculadas, 2.863; estrangeiras, 66; portuguezas, 2.707.

Das estrangeiras, são; americanas, 1; brasileiras, 12; espanholas, 22; francesas, 25; inglesas, 1; e italianas, 4.

Das nacionais, por distritos, a indicação é a seguinte: Aveiro, 11; Beja, 26; Braga, 101; Bragança, 6; Castelo Branco, 22; Coimbra, 83; Evora, 109; Faro, 134; Guarda, 22; Leiria, 20; Lisboa, 1.070; Portalegre, 73; Porto, 723; Santarem, 57; Setubal, 109; Viana do Castelo, 19; Vila Real, 40 e Vizeu, 18.

Profissões: 9 são actrizes e coristas; 209 costureiras; 894 domesticas; 23 empregadas no commercio; 1 estudante; 52 empregadas no campo; 1 «manicure»; 170 operarias; 1.048 criadas de servir; 49 vendedeiras; 316 sem profissão e 91 de profissões diversas.

Estado e cultura:

2.040 são solteiras; 110, casadas; 50, viúvas e 63 divorciadas e das quais 2.237 são analfabetas, sabendo ler e escrever sómente 626.

Causas que originaram a desgraça destas infelizes; por abandono de sedutor, 250; abandonadas pela familia, 169; aliadas, 183; inclinação, 182; incompatibilidade com a familia, 2; por leviandade, 73; por miseria, 1.502 e causas diversas, 602.

Desde 1925 até ao fim de 1931 a legião das infelizes aumentou em 570!

E as que estão fóra dos registos policiaes?

Um pavor, a que a policia não pode pôr cõbro.

HA QUARENTA ANOS

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Julho de 1892)

Congresso de caminhos de ferro

Na lista oficial, que recebemos, dos delegados á 4.^a sessão em S. Petersburgo, figura o nosso país pela seguinte fórma:

Por parte do governo, ministerio das Obras Publicas, Comercio e Industria — o sr. Joaquim Pires de Sousa Gomes, engenheiro de 1.^a classe, membro da junta consultiva d'obras publicas e minas.

Pelas administrações de caminhos de ferro:

Caminhos de ferro do Estado — os srs. Joaquim Pires de Souza Gomes, José Joaquim de Paiva Cabral Couceiro, João Verissimo Mendes Guerreiro e João Candido de Moraes.

Companhia Real — os srs. Francisco Van-Zeller e Manuel Afonso de Espregueira, relator.

Companhia da Beira Alta — os srs. Durangel, Drouin e Conde de Gouvêa.

Companhia Nacional — os srs. Antonio Francisco da Costa Lima e Manuel Emygdio da Silva.

Caminhos de ferro do Estado, nas colonias Portuguezas — ainda não nomeados os delegados.

Esta lista é antiga, e portanto inexacta.

Os delegados da Companhia Real serão os srs. Espregueira, relator, Marquez de Fontes, Antonio Carrasco Bossa e Ferreira de Mesquita.

D'estes delegados só os dois primeiros foram especialmente nomeados pelo Conselho, sendo este numero muito inferior ao que tem figurado nos anteriores congressos e reduzido ao strictamente indispensavel. Aos demais, empregados superiores da companhia, deu esta unicamente a sua representação para poderem gosar das competentes vantagens no transporte.

Da Companhia Nacional vae tambem o sr. Pedro Ignacio Lopes.

Os negocios da Companhia Real

O conselho occupa-se actualmente de estudar uma proposta de mr. Closon, um dos representantes dos obrigatarios francezes, tendente a regularisar a situação da companhia para com os seus crédores.

Segundo ella crear-se-hiam 400.000 novas acções das quaes 300.000 seriam distribuidas aos obrigatarios em substituição de todas as obrigações actuaes em circulação, pagando-se a divida fluctuante e resolvendo a questão com as linhas hespanholas.

Por esta forma os actuaes obrigatarios constituiriam maioria no capital acções, mas como da troca da sua situação lhes poderia resultar prejuizo, estuda-se o meio de lh'o evitar, fazendo-os participantes dos lucros e haveres da companhia.

Segundo se affirma, juntando ás actuaes receitas liquidas as subvenções do governo e um milhão de francos de economias, obter-se-ha o bastante para os encargos d'esta combinação.

Esta proposta está, como dissemos, sendo estudada para ser presente na proxima assembléa geral.

A tracção electrica nos transways

O senhor Crosby director geral dos transways, explorados pela companhia americana «Thomsoe-Honston», diz que, a pesar da opposição que encontrou em Brookling, a adaptação do systema de conductores aéreos para a tracção nos transways electricos, é este o unico systema que funciona e com

exito inspira bastante confiança aos capitalistas. Pelo mau resultado dos accumuladores em New-York, considera o sr. Crosby quasi possivel a sua applicação aos transways, para um serviço regular.

Não se deve duvidar que os accumuladores teem actualmente bastantes inconvenientes, para serem empregados nos transways, mas tambem é indubitavel que tem prestado já bons serviços, tanto em Inglaterra como na Belgica, e mesmo em Portugal onde tivemos durante muito tempo uma boa experiencia com um carro do systema Julien e outro de invenção portugueza, do nosso distincto electricista o sr. Herrmann.

Alem d'isso a opinião do sr. Crosby é positivamente suspeita, sendo elle director d'uma companhia de tramways, electricos por conductor aéreo.

Basta ver que este systema de locomoção só permite que os carros andem n'um determinado percurso, enquanto que o de accumuladores torna os carros applicaveis em todas as linhas.

Movimento e productos do trafego da Companhia Real

As receitas definitivas desta companhia, nos primeiros quatro mezes deste ano, comparadas com as do ano anterior, são as seguintes:

Rêde não garantida:	1891	1892
Passageiros	369.730\$940	435.135\$779
Grande velocidade	81.337\$603	100.681\$266
Pequena »	384.804\$021	422.862\$186
Total.	835.872\$534	958.679\$231

Rêde garantida (Torres Figueira Alfarclos e Beira-Baixa; está sómente em 1892)

Passageiros	30.539\$840	25.949\$835
Grande velocidade	6.0.6\$985	4.455\$104
Pequena »	41.784\$013	32.376\$690
Total.	78.390\$338	62.781\$659

O total foi portanto. 914.223\$402 1.021.460\$890
ou menos em 1892 107.237\$488

Esta diminuição foi proveniente da diferença de 61 contos em passageiros, resultado do seu numero ter descido de 888.693 a 605.134 ou seja menos 283.559; 18 contos em grande velocidade, pela reducção de 9.441 a 6.207 toneladas, ou menos 3.234; e 29 contos em mercadorias que do pezo de 481.337 toneladas, transportado em 1891, passaram a 224.593 toneladas em 1892; menos, portanto, 266.744 toneladas.

Aquella diferença de 107 acha-se hoje reduzida a pouco mais de metade, como se vê da nossa tabela de rendimento das diferentes linhas.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

Serviço de Via e Obras

ANUNCIO

Pelo presente se faz publico que no dia 30 de Julho próximo, pelas 12 horas, recebe esta Companhia propostas em carta fechada, no Escriptorio do Serviço de Via e Obras, em Figueira da Foz, para o fornecimento de 15 000 travesasas d'eucalipto, sendo 13.000 normais e 2.000 rectangulares, segundo as condições constantes do Caderno d'encargos, patente n'aquelle Serviço todos os dias uteis das 9 1/2 ás 18 horas.

Figueira da Foz, 30 de Maio de 1932.

O Engenheiro Director

Fernando d'Arruda

INSECTICIDAS

PÓS DE KEATING
MATAM



DEPOSITO PARA REVENHA
103, Rua dos Fanqueiros, 1.
TEL.-C. 1717 LISBOA

MEDICOS

Dr. Augusto d'Esaguy

CLÍNICA MÉDICA

Assistente livre da Cadeira de Sifilografia
da Faculdade de Medicina de Lisboa

DOENÇAS DA PELE E SÍFILIS

CONSULTÓRIO:

RESIDENCIA:

Rua do Mundo, 84-2.º

Av. da Republica, 33-r/c.

Consultas das 14 às 17 horas

TETEFONE: 21483 LISBOA TELEFONE: NORTE 1940

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.ª

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fabricas Macanicas de Serração
PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

REVISTAS

Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos
Arquipelagos dos Açores e da Madeira
e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de cotados escritores

Redacção e Administração: R. DA HORTA SECA, 7, 1.º -- Lisboa
Telefone (P B X) 2 0158

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regular-
mente as carreiras
para: Madeira, S. Vi-
cente, Pernambuco,
Rio de Janeiro, San-
tos, Montevideu e
Buenos Aires - Os
vapores teem magni-
ficas acomodações
para passageiros -



Nos preços das pas-
sagens inclue-se vi-
nho de pasto, comi-
da á portuguesa, ca-
ma, roupa, propinas a
creados e outras des-
pezas - Para carga e
passagens trata-se
com

Agentes em Lisboa **JAMES RAWES & C.º**

RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

NO PORTO

TAIT & C.º

RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

MARCAS E PATENTES

MARCAS E PATENTES

Para a sua obtenção em Espanha e no
Bureau Internacional de Berne (Suíça)

DIRIJA-SE A

THE UNION

Agencia fundada em 1916

DIRECTOR GERENTE: D. Rodolfo de la Torre Roselló

Professor Comercial e Agente Oficial da Propriedade Industrial

MADRID (Espanha)

Barquillo, 18

Telefone, 19329

Caixa Postal 137

Se deseja comprar ou vender em Espanha, anuncie na Re-
vista «THE UNION». Cada um dos seus numeros constitue o
reportorio mais util e numeroso dos Importadores e Exportadores
espanhoes. (Peça-nos um exemplar gratis).

TINTURARIAS

TINTURARIA Cambournac

11, L. da Annunciada, 12--175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
inglezes, allemães, e outros

Tinge seda, lã linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito desmanchado - Encarrega-se de reexpedição pelo ca-
minho de ferro ou qualquer outra via - Limpa pelo processo
parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc, sem
serem desmanchados - Os artigos de lã limpos, por este pro-
cesso não estão sujeitos a serem atacados pela traça.



NA HORA DA ORAÇÃO

(Quadro do pintor açoreano Domingos Rebelo)