

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: Antuérpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 8-10 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Mcutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 943

S U M A R I O :

Página artística: O novo material circulante da
Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de
Portugal.— Sanatórios ferro-viários, pelo Eng.^o AR-
MANDO FERREIRA. — A Companhia dos Cami-
nhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo Eng.^o
J. FERNANDO DE SOUSA. — A ponte monu-
mental de Sidney, por VISCONDE D'ALCÓBAÇA.
Viagens e transportes. — Negociabilidade dos
Títulos de Transporte por Caminho de Ferro. —
Ecos & Comentários, por NICKLES. — A tera-
peutica da natureza, por JOSÉ DA NATIVIDADE
GASPAR. — A electrificação dos Caminhos de
Ferro Italianos. — Bibliografia, por C. O. — Os
meus livros, pelo Dr. ARMELIM JÚNIOR. — O
que todos devem saber. — Imprensa. — A situação
das automotoras na França. — Ha quarenta anos.
Figuras do passado, por CARLOS D'ORNELAS.
Figuras do dia — A «Gazeta» em Espanha. —
Os nossos mortos — Linhas estrangeiras. — Major
: : : : : Viriato Gonçalves : : : : :

1933

ANO XLVI

16 DE JULHO

NUMERO 1094

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA
OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

Eng.º ARMANDO FERREIRA

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Engenheiro ABEL AUGUSTO DIAS URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO



DELEGAÇÕES

Espanha — A MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

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 20158

DIRECÇÃO 2 7520

SANATÓRIOS FERRO- VIÁRIOS

LEMOS num jornal ferro-viário — aliás feito com uma proficiência e uma dignidade profissional vulgarmente esquecidos nos meios operários — uma notícia que nos merece o maior apoio. O Sanatório de Paredes de Coura está terminado de construir, faltando apenas provê-lo com o material necessário para a sua inauguração, e ainda a dotação indispensável à sua manutenção.

Tem os ferro-viários um sanatório em S. Brás de Alportel que é duma reduzida capacidade para as necessidades infelizmente crescentes da classe ferroviária. Não é o 2.º sanatório, de Paredes de Coura, que vem solucionar por completo o problema da tuberculose entre os ferroviários; mas é uma nova arma combativa contra o mal que mina a sociedade, mormente os que trabalham numa árdua e dura labuta.

Nós estamos a vêr o problema; o eterno problema de não se atentar de princípio a fim a uma obra por mais urgente e necessária que seja. Fez-se o edificio... mas agora, à semelhança de tantos outros que se começam e não acabam, os anos vão passar sem que a sociedade, os interessados se utilizem dos benefícios da obra.

Um pouco remediado êsse mal, nas coisas públicas, pela nova política de dotações orçamentais que em vez de distribuir uma gôta a cada obra, adiando interminavelmente a sua conclusão, vai determinar o acabamento sucessivo das mais urgentes, gostaríamos de ver a mesma orientação tomada nas obras particulares e semi-oficiais, para não se darem casos como êste que vimos tratando.

Diz o órgão ferroviário com razão: as dificuldades que se opõem à abertura dêste sanatório, quaisquer que sejam, não chegam para justificar a falta de assistência mais adequada ao tratamento daquêles ferroviários. E mais adiante:

«Estamos certos de que a Comissão Administrativo do Fundo de Assistência aos Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado, se porventura ainda lhe incumbe nesta questão tentar promover o funcionamento do sanatório, não vai descurar o assunto, agora que as dificuldades vencidas, traduzidas pela sua construção, lhe dão ânimo, com certeza, a atingir a etapa final, que era mais conveniente aos interesses dos ferroviários, e que consiste em deligenciar no sentido de, junto de quem de direito, obter para o Sanatório de Paredes de Coura o material necessário e a dotação da verba suficiente para a sua manutenção.

Os ferroviários precisam que se lhes abram as portas dêste Sanatório. Por isso apelam para as entidades competentes confiados no seu bom acolhimento».

É verdadeiro suplício de Tântalo êste, de ver pronta uma obra e não se poder tirar dela imediátamente a sua utilização prática.

Este brado, no meio de tanto barulho às vezes desnecessário e injusto, foi para nós de tão justificado interesse que não podemos deixar de juntar a nossa vóz, para que se possa em unisono ouvir lá nos altos... É que estamos em frente duma idéia de humanidade e, cada dia que passa, o mundo precisa mais de idéias de humanidade que demonstrem que os sentimentos e a Bondade ainda não desapareceram atabafados na vaidade, no egoismo e no ódio...

ARMANDO FERREIRA

A COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL EXERCICIO DE 1932

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

MERECEM análise detida os relatórios das Companhias de Caminhos de Ferro, nos quais se registam as vicissitudes do tráfego e os resultados da gerencia de um dos mais importantes ramos da industria dos transportes, valioso índice das vicissitudes da economia nacional.

Temos presente o relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, constituída em 1927 e cujo espirito progressivo se tem afirmado notavelmente.

Fôram com efeito aprovados em portaria de 25 de Janeiro de aquele ano os estatutos da nova empresa, formada pela fusão das Companhias concessionárias

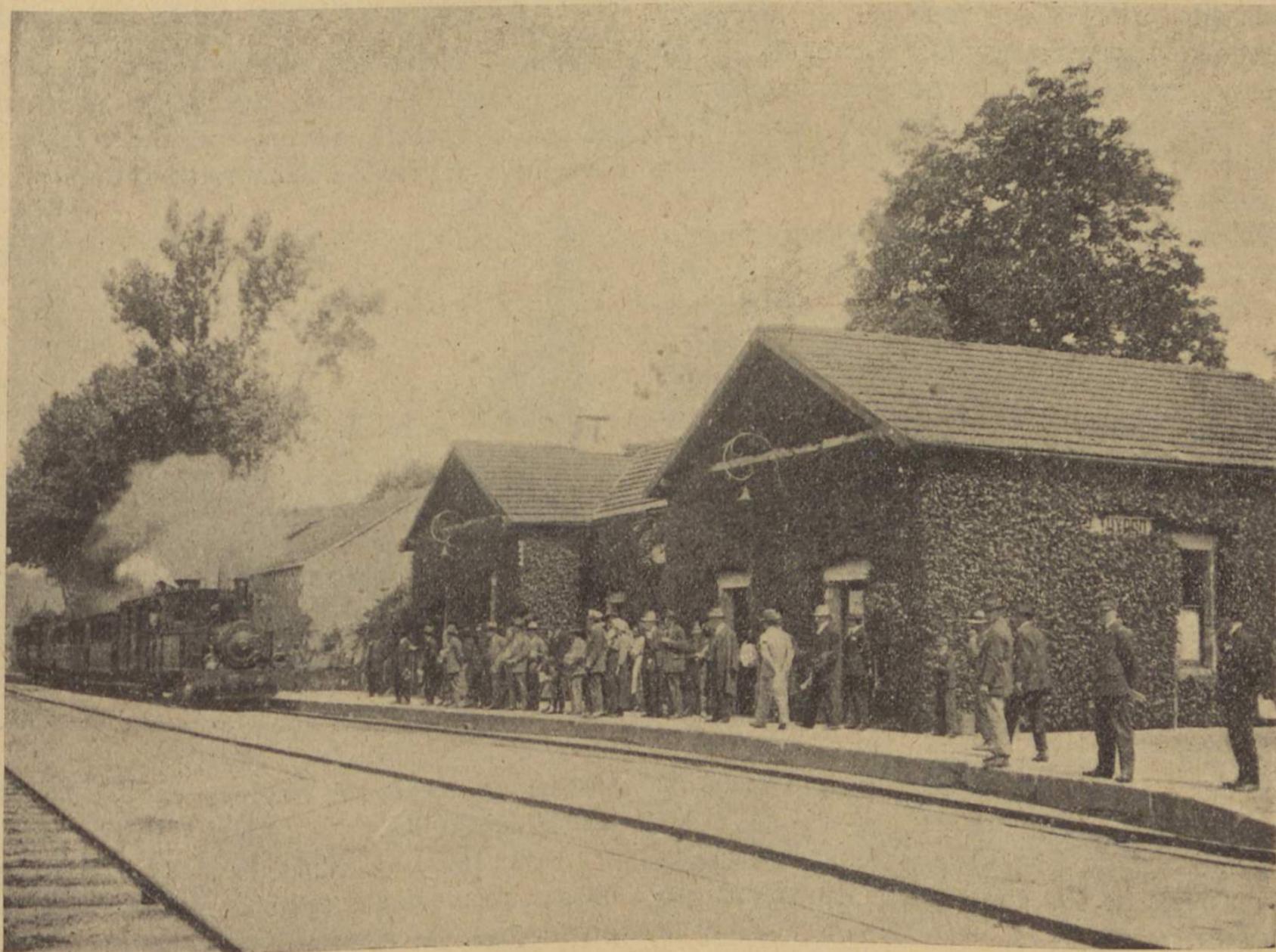
da Póvoa e de Guimarães e suscitada pelo pensamento governativo formulado explicitamente no art. 2.º do Decreto n.º 12.568 de 26 de Outubro de 1926.

Concede-se por um diploma à companhia de Póvoa e linha de Trofa à Senhora da Hora com garantia de juro sob condição de se fundirem as duas companhias, de ser transferido para leito próprio o troço de Lousada à Trofa e alargada para a linha da Póvoa.

No referido art. 2.º declara-se *«de toda a conveniencia assegurar a unidade de administração e exploração da rede dos caminhos de ferro secundários do Minho, evitando o seu fraccionamento e tomando para núcleo dessa unidade o grupo das linhas existentes, confiando sucessivamente á Companhia, sua concessionária, a construção de novos troços em condições análogas às indicadas para o troço agora requerido.*

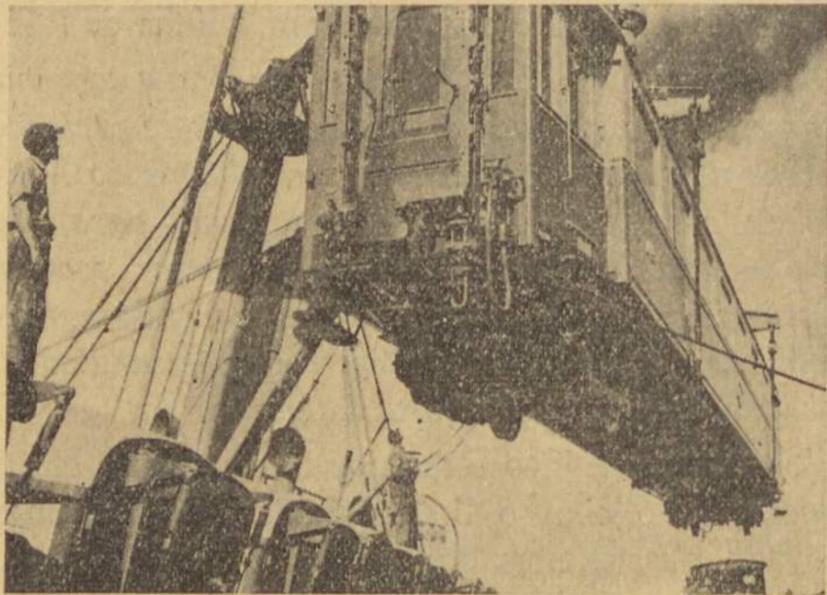
A garantia de juro tinha por base o custo efectivo da construção com o limite máximo do orçamento aprovado. As receitas liquidas globais da Companhia ocorriam aos encargos financeiros anteriores, incluindo a anuidade garantida. Assim, um dividendo às acções e o saldo encontrava-se com o aumento de receitas das linhas existentes determinado pelo afluxo do tráfego das novas linhas era aproveitado para diminuir o complemento do juro garantido, como era de boa razão e se fez em França nas convenções de 1859 relativas à nova rede garantida, para a qual havia o *déversement* da rede antiga.

Êste plano fica proposto ao parecer unanime do Conselho Superior de Caminhos de Ferro.



SANTO TIRSO—Estação. (Note-se o antigo material da Companhia)

O Decreto n.º 12.988 de 23 de Dezembro de 1926 juntou à convenção feita pelo Decreto n.º 12.566 e com aplicação da doutrina do art. 2.º a das linhas da Póvoa a Espozende, Barcelos e Braga prolongada até Guimarães, com a garantia de juro dada à da Trofa à Senhora da Hora, garantia que se tornava extensiva



LEIXÕES—Descarga do novo material circulante

aos troços de Lousado à Trofa e da Boa Vista à Trindade.

Às prescrições dos dois decretos obedeceu o contrato de 8 de Agosto de 1927, que sintetisava dois diplomas.

A Companhia empenhou-se em cumprir os compromissos contraídos e melhorar a exploração das suas linhas. Adquiriu locomotivas *Mikado* e carruagens sobre *bogies*, de fabrico italiano que são das melhores existentes, podendo-se taxar até de luxuosas.

A via foi reforçada e alargou-se a linha da Póvoa e o respectivo material sem interromper a exploração.

Desde logo procedeu a Companhia á elaboração dos projectos de diversos troços de linhas, no que immobilizou avultadas quantias.

Surgem então dificuldades postas ao cumprimento do contracto alegando-se erradamente que o custo efectivo da construção tomado para base da garantia obrigava a minuciosa e impertinente fiscalização; o mesmo sucederia com as despesas efectivas de exploração. Taes sugestões houve nêsse sentido que o Governo impoz á Companhia por Decreto n.º 16.505 de 18 de fevereiro de 1929 a fixação de 17.500 contos para base de garantia da linha de Trofa á Senhora da Hora em vez de 22.758 contos do orçamento e o coeficiente de exploração de 0.80. A economia em variantes seria abatida áquela importancia.

Cometeu a Companhia o erro de condescender com esta exigencia em vez de insistir pelo cumprimento do contrato.

Ficou pois cerceada de 5.250 contos a verba da construção da linha.

A segunda via da Boa Vista á Senhora da Hora ia absorver mais de 800 contos, que não tinham garantia de juro.

Alem disso tomou por sub-arrendamento a linha

do Tamega que isolada era deficitaria, pois só pela receita determinada pelo seu tributo na linha do Douro póde compensar esse *déficit*.

Apezar das prescrições do contracto, igual ao da Companhia Nacional para as linhas do Corgo e do Sabor, e assinado no mesmo dia, foi paga a esta a indemnização de cerca de 1.700 contos e a do Norte não conseguiu receber perto de 800 contos a que tem incontestavel direito.

O decreto 17.842 de 31 de Dezembro de 1929 reduziu a 12.000 contos a base de garantia do troço da Boa Vista à Trindade e fixou em 0,40 o respectivo coeficiente de exploração. Nova origem de dificuldades, pois assim se obriga a Companhia a construir dois troços por menos alguns milhares de contos do que seria e vem a ser o custo da construção.

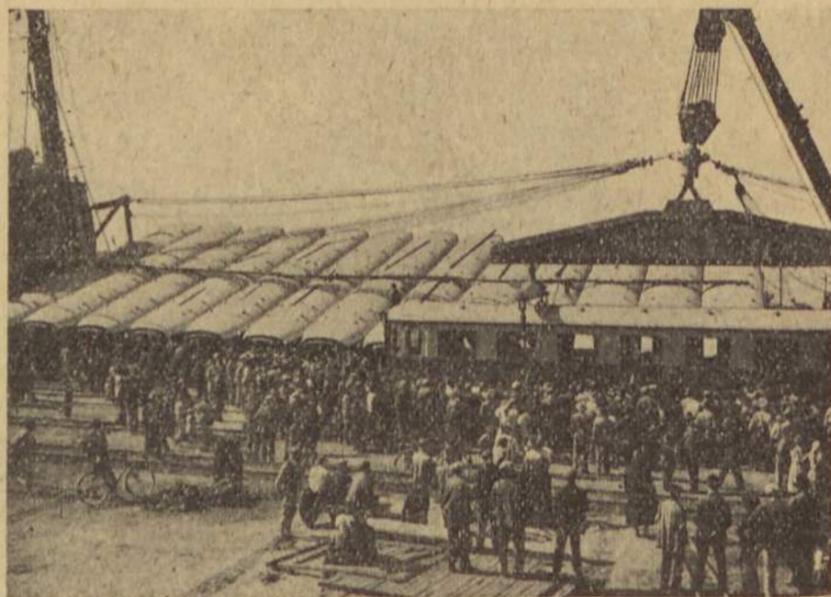
Entretranto agrava-se a partir de 1930 a crise económica geral e adquire intensidade o desvio de tráfego pela concorrência das *camionetes*, tornando deficitaria a exploração, que até então se liquidava com saldos importantes.

Pondo de parte a linha subarrendada do Tamega, eis a nota das receitas e despesas de exploração dos últimos anos (em escudos).

LINHAS CONCEDIDAS (Póvoa, Guimarães e Senhora da Hora à Trofa)

	Receitas	Despesas	SalDOS d'EspL.	Coef. d'EspL.
1928	6.901.682\$	6 456.785\$	+404 897\$	0,941
1929	6.481.145\$	6 012.182\$	+468.962\$	0,928
1930	6.121.273\$	5.769 661\$	+351.612\$	0,943
1931	5.182.319\$	5 995.810\$	—813 491\$	1,157
1932	6.098.036\$	6.573.300\$	—475.263\$	1,077

Vimos ocorrer uma quebra de receitas de mais de 900 contos de 1930 a 1931. Em 1932 houve aumento de 916 contos devido á abertura, em princípios de abril, da nova linha de Trofa á Senhora da Hora. Nos primei-



LEIXÕES—Chegada do novo material circulante

ros quatro mezes de 1933 houve 292 contos de aumento de receitas.

Assim pois, a Companhia deve ter visto absorvidos os seus recursos e encontrado graves dificuldades nas liquidações das empreitadas de construção e fornecimento de material circulante.

Como ter disponibilidades para pagar adiantado o coupon das obrigações emitidas?

E quem é o culpado dessa situação, senão o Estado que não cumpre os contratos a que a Companhia não faltou?

Com efeito:

1.º — reduziu a base da garantia da linha de Trofa e da Boa Vista de bastantes milhares de contos, tornando-a inferior ao custo da construção;

2.º — não tem pago a indemnisação devida pelos prejuizos no Vale do Tamega, superior a 700 contos;

Depois de prestar a merecida homenagem aos serviços do sr. Eduardo Plácido, que, merecê da odiosa cabala, se viu forçado a afastar-se temporariamente da Administração da Companhia, regista o relatório o facto notável da abertura solene da linha de Trofa à Senhora da Hora em Março de 1932 pelo Chefe do Estado.

Dêsse facto resultou incremento das receitas e das despesas, como se vê na nota que atrás publicámos. Do mapa seguinte constam os diversos elementos do tráfego, quantidades e produtos, comparados com os de 1931:

Comparação das receitas nos anos de 1931 a 1932

ENUMERAÇÃO	LINHAS CONCEDIDAS			LINHA DO TAMEGA			
	1932	1931	Diferenças	1932	1931	Diferenças	
Quilómetros explorados	(a) 145	120		(b) 56	22		
QUANTIDADES							
Numero de passageiros {	Bilhetes de cartão	1.597.909	1.606.481	8.572	62.025	59.438	+ 2.585
	Cobrança em transitio	40.674	34.726	+ 5.948	1.112	1.297	- 185
	Assinaturas	227.055	178.950	+ 48.105	5.036	2.250	+ 2.786
		1.865.638	1.801.157	+ 45.481	68.171	62.985	+ 5.186
Bagagens, peso, toneladas	922	1.145	- 223	121	143	- 22	
Mercadorias de G. V., pêsos, toneladas	5.104	5.616	- 512	392	449	- 57	
» » P. V., » »	106.845	93.507	+ 13.338	7.466	8.784	- 1.318	
Numero de passageiros — quilómetros	28.267.897	23.776.602	+ 4.491.295	1.039.819	786.233	+ 253.586	
» » toneladas — » G. V.	176.656	209.281	- 32.625	9.549	8.837	+ 712	
» » » — » P. V.	3.224.840	2.481.293	+ 743.547	152.425	133.005	+ 19.420	
PRODUCTOS							
De passageiros	3.634.226\$78	3.110.541\$39	+ 5.2385\$39	151.787\$18	111.727\$32	+ 40.059\$86	
» bagagens e cães	36.899\$87	37.619\$35	- 719\$48	4.534\$99	4.992\$93	- 457\$94	
» mercadorias de G. V.	283.995\$45	303.450\$53	- 22.455\$08	18.738\$65	16.825\$35	+ 1.912\$80	
» » » P. V.	2.023.392\$92	1.604.017\$73	+ 419.375\$19	145.253\$04	123.115\$30	+ 22.137\$74	
» receita eventual	119.521\$05	123.690\$00	- 4.163\$97	1.571\$40	—	+ 1.571\$40	
» » fora do tráfego							
Rendimento total	6.098.036\$05	5.182.319\$00	+ 915.717\$05	321.885\$26	256.661\$40	+ 65.223\$86	
» per quilómetro	44.188\$66	43.185\$99	+ 1.002\$67	9.783\$74	11.666\$42	- 1.882\$68	

(a) 120 quilómetros até 14 de Março — (b) 22 quilómetros até 20 de Março.

4.º — não tem dado seguimento aos troços da Po-voa a Fão e do Lousado á Trofa, apesar das prescrições do contrato obrigando a Companhia a ter em desembolso o custo dos estudos.

Era justo que, tendo-se-lhe assim cerceado disponibilidades, a Companhia haja de pedir que a garantia de juro lhe seja adeantada de cêrca de dois meses, que é o tempo necessário para liquidar as receitas liquidas definitivas de cada semestre.

Assim o pediu a Companhia, sem obter deferimento apesar de precedentes e de não vencer juro o deposito das receitas do fundo especial.

Deixe-se construir a Companhia os troços da Po-voa a Fão e de Lousado á Trofa. Conclua-se o troço de Boa Vista á Trindade, mesmo sem o edificio da estação, como esteve quasi 40 anos a linha de Cascaes e ver-se-á como as receitas tomam consideravel incremento e a situação da Companhia melhora.

* * *

Postos estes preliminares, darei noticia sumária do relatório de 1932.

Ocioso é pôr em relêvo o aumento de 45.000 pas-sageiros e 13.000 toneladas de de p. v.

Na linha do Tamega foi pequeno o aumento apesar de abertos 15 km. à exploração.

Analizando o balanço, encontramos 43.889 contos de *Estabelecimento* a encontrarcom 40.809 de acções e obrigações, que figuram no passivo, figurando no activo 4.323 de acções e obrigações em carteira. Os imóveis somam 363 contos e os abastecimentos em depósito 782.

As disponibilidades da Caixa cifram-se em 891 contos.

No passivo figuram 2.562 contos de reservas di-versas e 8.761 de contas crédoras.

Na situação presente seria de tôda a justiça e con-veniência publica duma operação de crédito indus-trial, que habilitasse a Companhia a vencer as difficuldades de momento, originadas quasi todas por não terem sido cumpridos pelo Estado os contratos bila-terais celebrados.

São de esperar melhores dias, quando haja a ni-tida compreensão dos deveres do Estado.

A PONTE MONUMENTAL DE SIDNEY

(Continuação do número 1901)

Só hoje nos é possível continuar a dar aos leitores desta revista, a tradução de algumas notas do livro, que a firma construtora Dorman, Long, da ponte de Sidney, publicou para celebrar a inauguração desta importante obra de engenharia e que apareceu no número da "Gazeta" de 1 de Junho.

A rocha do subsolo, nos dois lados do porto, permitiu que se fizessem fundações excelentes. O declive do terreno, facilitou a construção dos acessos em rampa nas duas margens.

O acesso do lado Sul é em linha recta, mas o do Norte é em curva inclinada para Oeste e com um raio de 434 metros.

O contracto de construção de Dorman, Long incluía o vão em arco de 502 metros e as torres de flanco, juntamente com os cinco vãos de acesso de cada lado do porto, num comprimento total de 1149 metros. No contracto, entrava todo o trabalho necessário para se concluir a ponte; desde as fundações ao assentamento das linhas de caminho de ferro e do pavimento de rolagem, bem como todas as excavações de terra e de rocha; as fundações em beton, o trabalho de alvenaria e de beton na construção das pilas-tras e dos pegões.

As dimensões principais da ponte são as seguintes:

	Metros
Vão principal, comprimento	502
Vãos, acesso Sul, 1 de	72,6
» » » 4 de	53
Ponte, comprimento total	1149
Pavimento de rolagem, largura	17,6
Vias de caminhos de ferro, 4, bitola 48 1/2	
Dois passeios, largura de cada	30
Taboleiro no vão do arco, largura total	488
» altura sôbre a agua	52,0
Rampas dos acessos, 1 em 40 e 1 em 39	—
Pilares ou torres de flanco, altura sem água	87,0
ARCO	
	Metros
Vão	502
Charneiras, altura acima do rio	8,4
Banzo inferior, altura acima charneiras	106,0
Espessura no fecho	18,0
» nas articulações	57,0
Paineis, comprimento aproximado	18,0
Vigamentos principais distanciados	30,0
Altura total no centro acima do rio	133,0
Número de painéis da ponte, 28	—

A construção—Os empreiteiros comprometeram-se ao apresentar a sua proposta, de fabricar o aço para a ponte na Nova Gales do Sul. O local para as oficinas, indicado pelo govêrno, perto da ponte, era muito estreito e teve que ser alargado a dinamite e a remoção de 55000 jardas cúbicas de rocha ou de 42000 toneladas, serviu para aterrar e enchimento da faixa marginal.

No terreno assim preparado, construíram-se as oficinas com 365 m. por 46 m. e equipadas com máquinas, muitas das quais muito maiores do que as empregadas vulgarmente em trabalhos metallicos. Um cais para madeiras com 76 m. por 15 m. junto às oficinas, foi construído e equipado com dois guindastes móveis de 10 toneladas. para a descarga das matérias primas provenientes de Inglaterra e da companhia que forneceu o aço fabricado na Australia.

Entre as oficinas e o cais, arranjou-se uma estância com 18 m. por 122 m. e servida por dois guindastes "semi-Goliath". Poderá geralmente, não ser apreciado que a fabricação do aço massiço para a ponte de Sidney, trazia um adiantamento técnico de fabrico, quasi tão grande como a própria construção da ponte.

Em qualquer ponte de tamanho excepcional, o estudo dos processos de fabrico está intimamente ligado à elaboração do trabalho metálico e dos métodos de construção a empregar.

Para a ponte de Sidney, houve que estudar a laminação do aço, desde que um aço especial era empregado para o vão principal, ao mesmo tempo que as secções e as chapas a empregar, eram de tamanho maior do que as fabricadas anteriormente para trabalhos de ponte.

O problema principal, em que cada um destes factores teve que ser tomado cuidadosamente em consideração, foi a elaboração e construção dos membros formando os banzos, particularmente os do banzo inferior, que são por muito os mais pezados na estrutura. Conseguiu-se grande simplificação do trabalho nestes membros, pelo emprêgo de ângulos de um tamanho maior até aqui laminados, nomeadamente de 12" x 12" x 1 1/2", em comprimentos até 20 m. e de chapas até 2 1/8" de espessura é de 2,5 m. de largo, na erecção da secção do banzo. A resolução de empregar guindastes na construção, capazes de erguer peças com o pêso até 120 toneladas e pedindo guindastes nas oficinas da mesma capacidade, simplificou a construção pela redução do número de juntas a fazer e de manobras dos guindastes a efectuar durante os trabalhos.

Manufatura do aço—A secção das peças do banzo da Ponte de Sidney excede em muito a de qualquer peça de ponte construída previamente.

A secção do banzo, tinha o feitio de uma caixa fechada, tendo quatro chapas verticais com uma altura que varia de um máximo de 8 pés 3 pg. ao mínimo de 3 pés 4 polg., com chapas horizontais de 11 pés de largura; o material na secção normal variando em

espessura ao máximo de 6 polg., aumentava a 10 polg. nas juntas, pela adição do material de cobertura.

Cada peça era construída com uma junta longitudinalmente a meio da chapa horizontal, coberta por chapas de 10 polg. de largura, de modo a permitir que cada peça do banzo fôsse montada em duas metades, a junta sendo cravada com rebites, depois da peça estar montada.

O fabrico era feito em duas oficinas, uma conhecida pela oficina de montagens ligeiras e a outra por oficina de montagens pesadas. O custo destas oficinas, incluindo a excavação da rocha para o alargamento do local, as fundações em béton, edifícios do cais e as máquinas representaram uma despesa de £300.000.

As peças de aço depois de prontas, eram colocadas num pontão metálico, de fundo chato, constituído de propósito, com 33 1/2 m. de comprimento por 7^m de verga e podendo transportar 140 toneladas; acondicionado numa doca especial, situada à saída das oficinas e sob a acção dos guindastes da oficina.

Os furos para os rebites, nas peças da ponte eram brocados de uma só vez por todo o diâmetro, com excepção dos furos nas extremidades das peças que formavam ligações.

Uma das mais uteis e interessantes máquinas de brocar que foram empregadas, era do tipo "gantry", movendo-se numa via de 3,96 ou sobre o pavimento da oficina.

A máquina consistia de um charriot de construção suíça, montada sobre ródas, com um par de brocas radiais e capazes de perfurar uma chapa de 3,65 ou de largo por 45,70^m de comprido. Algumas destas máquinas foram instaladas no mesmo comprimento de via para perfuração simultânea de peças compridas. Instalaram-se 9 destas máquinas.

Os rebites usados nas juntas principais eram de diâmetro maior do que o empregado usualmente em trabalho pesado de pontes; o maior empregado, apesar de em pequenas quantidades, tinha o diâmetro de 1 3/8 polg. (0,035 m.) com um comprimento de 305 mm. Rebites com 1 1/4 polg. de diam.^o e de 9 polg. foram usados frequentemente.

Todas as juntas feitas fóra das oficinas eram feitas com martelos pneumáticos; onde fôsse possível todas as juntas nas oficinas eram feitas hidraulicamente, mas a forma de caixa fechada das peças necessitou o uso de planta pneumática para muitos rebites cravados nas oficinas. Os furos para os rebites, eram abertos o mais correctamente possível 1/32 polg. (0,79^{mm}) maiores do que o rebite. O corpo do rebite era paralelo por todo e de diâmetro igual. A cabeça era cónica, mas fechada com uma ferramenta semi-esférica, de modo a exercer pressão no eixo da cabeça.

Tôda a planta e maquinaria nas oficinas era movida a energia eléctrica. Corrente alterna de 440 volts, trifásica, 25 ciclos, foi empregada nas oficinas para força motriz e corrente de 240 v. para a iluminação.

Todos os cálculos, projectos e desenhos de construção foram feitos em Londres num escritório montado expressamente e sob a direcção do engenheiro consultor da companhia, Mr. Freeman.

Neste escritório, o pessoal preparou as listas das matérias primas, rebites, parafusos e outros acessórios precisos para a execução do trabalho. Estas listas eram então usadas para encomendar os materiais necessários em Inglaterra e também enviadas para Sidney para encomendar as obtidas na Austrália.

Conseguiu-se o alto grau de eficiencia necessária e todo o louvor é devido ao pessoal, pela sua lealdade e orgulho profissional, durante a execução do contrato.

No período mais intenso dos trabalhos, as oficinas empregaram o sistema de 3 turnos e a produção máxima obtida foi de 2.000 toneladas mensais, o pessoal regulando à volta de 800 homens para os 3 turnos.

VISCONDE D'ALCOBAÇA



Viagens e transportes

C. P. A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses resolveu fazer as seguintes alterações, a partir de 5 do corrente, ao horário dos comboios: Comboio onibus n.º 22 — Partida do Porto às 13,55; chegada a Alfarelos às 18,27.

Este comboio, que tem seguimento para a Figueira da Foz, dá ligação ao comboio que parte de Coimbra-B às 18 horas, e ao que chega ali às 17,50. Comboio n.º 2004 — Partida de Campanhã às 19,8, sendo a chegada a Coimbra B às 23,24. Tem seguimento para Lisboa com a marcha indicada no cartaz horário.

Comboio onibus n.º 2 — Partida do Entroncamento às 6,35; chegada a Lisboa-Rossio, às 9,35.

Comboios onibus n.º 121, partida de Lisboa Rossio, às 23 horas, chegada ao entroncamento à 1,46. É também ampliado às três classes o serviço de passageiros dos comboios n.ºs 2107 e 2108, sendo este último prolongado até ao Entroncamento. Comboio tramuei n.º 22, partida do Porto às 13,55, sendo a chegada a Aveiro às 16,6. Comboio n.º 507, partida de Alfarelos às 20,31; chegada a Coimbra às 21,19. Comboio n.º 88/22, partida de Coimbra às 17,45; chegada a Alfarelos às 18,27. Comboio tramuei n.º 1427. Partida de Lisboa-Rossio às 23,12, chegada a Sacavem às 23,47. Comboio tramuei n.º 2, partida de Azambuja às 8,9, sendo a chegada a Lisboa-Rossio às 9,35. Comboio tramuei n.º 1424, partida de Braço de Prata às 18 horas; chegada a Lisboa-Cais dos Soldados às 18,10. Não se efectua aos domingos e nos dias feriados. Comboio tramuei n.º 1434, partida de Sacavem às 23,57, sendo a chegada a Lisboa-Rossio, às 0,27.

Comboio tramuei n.º 1323 — Partida de Lisboa-Rossio às 12,15; chegada a Sintra às 13,10.

Comboio tramuei n.º 1337 — Partida de Lisboa-Rossio às 18,41, sendo a chegada a Sintra às 19,28.

NEGOCIABILIDADE DOS TÍTULOS DE TRANSPORTE POR CAMINHO DE FERRO

(Continuação do número anterior)



Em transitio por caminho de ferro, as remessas fazem-se acompanhar de uma carta de trasparte ordinário, apontando como expedidor e destinatário do transporte por caminho de ferro, a companhia de navegação que assinou o conhecimento.

Porém isto em nada interessa os caminhos de ferro. Perante as Companhias ferroviárias podem as companhias marítimas num dos certificados de transporte exigir a entrega das mercadorias em Leipzig ou em Paris.

É da exclusividade da Companhia de navegação, em virtude do certificado de transporte proceder à entrega da mercadoria na sua agência continental à entidade que guarda o conhecimento do transporte por caminho de ferro.

Parece-nos desnecessário expôr as condições especiais do boletim de carregamento em transporte fluvial pelo Reno ou pelo Danubio, onde a situação política peculiar a estas rêdes exclue toda a comparação. Nem sequer por via de analogia se podem obter informações que interessem à sistematização internacional do tráfico por caminhos de ferro, objecto do estudo presente. Estamos persuadidos que os técnicos em matéria de negociabilidade de títulos de transporte, hão de apreciar as ideias por nós expostas.

E quais os motivos porque este problema não perdeu ainda toda a sua oportunidade no decurso dos dois últimos anos? Talvez porque o conhecimento não é sómente um documento de transporte mas também um documento de crédito, cuja razão de ser e formas de existência ultrapassam os interesses das companhias de transporte.

Isto é evidente, tanto mais que é possível estabelecer o paralelo histórico do conhecimento à ordem com a letra de câmbio.

Esta, outróra, desempenhava funções de transporte. Na língua alemã ainda hoje se diz que um filho da família tal, estudante na Universidade de... recebeu ou recebe uma letra de câmbio mensal (Monatswechsel) na importância de tantos marcos ou libras. Vê-se que a finalidade da letra de câmbio era o transporte de dinheiro de um lugar para outro, até ao seu destinatário. Pouco a pouco esta função foi desaparecendo nomeadamente para as grandes remessas, que se efectuam ao alcance de outros regulamentos. Resta ainda para pequenas quantias o vale do correio.

Actualmente a letra de câmbio, perdida a primeira função, limita-se a uma função económica, a de procurar crédito. Quando se pretende introduzir o conhecimento à ordem no tráfico terrestre procede-se por via de analogia com a letra de câmbio e os que se dedicam à sua introdução nas praxes administrativas das companhias ferroviárias, encaram de preferência este aspecto — o de um instrumento de crédito.

Esta interpretação encontra-se justificada pelo facto de que o título de transporte negociável pode estender-se aos transportes aéreos. Nestes, a velocidade é tal que não há pos-

sibilidade de dispor da mercadoria mediante um documento negociável.

A mercadoria atinge o lugar de destino num tempo mínimo tal, que não permite a transferência para mãos diversas do título de transporte negociável.

Apezar de tudo, preconisa-se o funcionamento do título de transporte negociável, e menos pelo transporte em si do que propriamente pela armazenagem da mercadoria, operação que justifica uma segunda função do título de transporte endossável. Não se trata apenas da obrigação jurídica do transporte, mas igualmente de outra obrigação concorrente — a da armazenagem. E é neste momento que a questão se impõe sob esta forma:

A adopção do título de transporte aéreo á ordem é um negócio que interessa ao transportador em primeira linha, ou a obrigação de armazenagem sobreleva aquela de forma que seja a operação essencial e o transporte acessório?

¿ Não seria nestas condições, mais equitativo subordinar o negócio aos princípios do contracto de armazenagem por forma que o armazenador possua todos os direitos e contraia as obrigações, que na hipótese contrária competiriam ao transportador?

Segundo a opinião do autor, não há dúvida que a regulamentação do princípio referente a um documento à ordem deve estar em harmonia com a finalidade em vista.

Ora no transporte aéreo a finalidade essencial é a armazenagem.

É pois natural que se transforme o boletim de depósito endossável já actualmente em vigor de maneira que a mercadoria possa ser transferida duns armazens para outros sem dificuldades. Estas são insignificantes no transporte aéreo em que o essencial consiste na armazenagem.

A operação poderia ser executada pelo que respeita ao direito dos mesmos princípios porque se rege o conhecimento directo Chicago — Leipzig: A mercadoria transportada viajaria a respeito do transportador em carta de transporte comum, e, as obrigações de armazenagem teriam cumprimento integral da parte do armazenador a quem incumbe entregar a mercadoria, no lugar de expedição, e coloca-a no depósito no lugar de destino, ou antes estas duas obrigações incidem cumulativamente sobre ambos os armazenadores — o de expedição e o de destino. As vantagens decorrentes deste processo de armazenagem seriam manifestas, pois alcançar-se-ia para a mercadoria um trato em harmonia com as disposições do direito, e o boletim do depósito estaria em condições de ser negociada n'uma outra bolsa, mediante um Warrant de Hamburgo ou Manheim.

Efetivamente as clausulas da *lex rei sitae* (lei que regula as mercadorias sem depósito), têm aplicação muito especial sobre mercadoria armazenada e sobre o certificado de depósito, e como consequência imediata, semelhante certificado ou documento negociável por endosso criaria em face das necessidades económicas, um bilhete à ordem com vantagem sobre um título de transporte endossável. As ideias expostas em matéria de aviação applicam-se igualmente aos transportes terrestres com documento à ordem nos quais o transporte efectivo se realisa mais rapidamente, ou na ipotesi mais desfavorável n'um espaço de tempo sensivelmente inferior ao da circulação comercial do conhecimento. Ora este, devendo adquirir uma importância prática de feição económica, sómente a alcançará quando a obrigação de armazenagem se unir com a do transporte. Mas succede que a uma das grandes dificuldades para a introdução do título de transporte assenta no problema de armazenagem.

Enquanto os navios fazem longas escalas (nas travessias do oceano atingem 8 dias por vezes), enquanto certos navios servem ocasionalmente de armazem, e até as sociedades de armadores em razão da própria natureza das suas funções, poem à disposição dos seus clientes vastos armazens, as companhias de caminho de ferro, ao contrário, possuem

apenas nas grandes cidades armazens utilisáveis para depósito de longa duração. A descarga rápida dos vagões é para as companhias uma necessidade, tanto financeira como de exploração. A variedade imensa de mercadorias em tráfico requer uma escolha atenta e minuciosa do lugar utilisável para depósito, visto que a expedição e a conservação de determinadas mercadorias está cheia de responsabilidades e não é fácil encontrar entre os chefes das estações, embora com preparo profissional, todas as qualidades para resolver os problemas que diariamente a armazenagem apresenta.

Apenas os chefes dos cais saberão dar solução prática às dificuldades ocorrentes. Tanto o tráfico aéreo como terrestre com documento à ordem importam numa questão de pura armazenagem, se tomarmos em consideração a duração do percurso.

Acontece porém que a carta de depósito endossável está em princípio de acôrdo com as normas do direito, o que não sucede com o título de transporte terrestre.

Trata-se pois de averiguar se não será mais vantajoso para a economia dos transportes ferroviários, proceder a uma alteração do direito dos boletins de depósito endossáveis, em vez de criar um título de transporte endossável.

Uma tal transformação incluiria mudanças de depósito com transportes anteriores, ou intermediários de um lugar para outro, e estas operações constituiriam funções especiais dos armazenadores, fora do alcance das companhias de transportes ferroviários. Têm-se proposto ou pelo menos tentado afastar as objecções destas companhias, quanto à aceitação e execução dos trabalhos de armazenagem de mercadorias com documento à ordem, libertando-as desde logo, de toda a responsabilidade pelas faltas cometidas na escolha «culpa in eligendo» dum lugar apto para depósito, bem como pelo tratamento das mercadorias depositadas. É êste o ponto de vista de certos especialistas para quem as consequências jurídicas e os efeitos possíveis produzidos pela adopção de um título de transporte à ordem mais affectariam os caminhos de ferro, quando eles estivessem isentos das responsabilidades do transportador. Os caminhos de ferro poderiam, na opinião destes técnicos, admitir por uma formalidade de direito a possibilidade de um transporte com um documento negociável, com a condição expressa de um declino de toda a responsabilidade. Assim, teriam feito as companhias tudo o que está ao seu alcance; o resto, seria um negócio comercial em que as vantagens deste sistema seriam utilizadas na medida das conveniências. Estes argumentos seductores na aparência são frágeis na prática. Se os caminhos de ferro criam um documento de transporte análogo até nas minudências, ao conhecimento marítimo, quer pela sua forma exterior quer pela sua utilização, o público tem incontestável direito de supor e de esperar que esta inovação seja concluída em termos sérios, isto é, que se lhe confirmem as mesmas faculdades que possuem os conhecimentos marítimos. Nesta ordem de ideias, seria necessário, pelo menos para uma parte dos países europeus, por motivo do estado de espírito dos seus corpos judiciários, assentar, caso os títulos de transporte se tornem negociáveis, que os tribunais considerariam naturalmente como séria a intenção dos transportadores, de fornecer ao público as possibilidades reais do conhecimento. O resultado desta atitude seria, não obstante todo o repudio formal de responsabilidades provenientes da endossabilidade que os caminhos de ferro ficariam fortemente onerados, pela razão da obrigação que sobre eles pesa como transportadores, e teriam de suportar as consequências derivadas do character endossável do título de transporte. O autor julga que a introdução nas condições do transporte ou na nova C. I. M. dum simples clausula, excluindo a responsabilidade por todas as consequências do endosso, não criaria para os caminhos de ferro uma situação tal que ficassem fora de toda a responsabilidade. Quando muito, admitida a suposição de uma recusa formal de indemnização, seria pouco agradável, mesmo invocando a

clausula de irresponsabilidade, mostrar-se desinteressado pelas pessoas cuja boa fé está fora de discussão, e que previamente depositavam, quando adquiriram o conhecimento com a confiança nas empresas de caminhos de ferro. Seria desagradável uma proposta deste jaez. Esses negócios são da competência exclusiva do chefe do cais. Há ainda uma consideração, que se relaciona com a política de transporte e que recomenda êste procedimento :

As operações de armazenagem são frequentemente tratadas por empresas expedidoras, ainda quando se trata do tráfico interior para o qual a endossabilidade teria como resultante a imediata amplificação das instalações de depósitos. Se mediante o título de transporte endossável se conseguisse retirar das casas expedidoras os negócios referentes a armazenagem justamente no momento em que êlas se julgam prejudicadas pelos serviços de caminhos de ferro, camionagem e pelos transportes combinados, não se teria ainda evitado a interferência de empresas intermediárias, que vivamente deplorariam a perda da armazenagem e um ramo de actividade de rendimentos tão consideráveis — o único que lhes ficava entre mãos — Pelo contrário, se se procedesse à inscrição d'uma clausula dentro das normas que regem os boletins de depósitos à ordem, clausula que assegurasse o direito de mudar o lugar de depósito para um outro, sem haver interrupção no character da armazenagem, teriamos de reunir por seu lado dados bem estabelecidos concernentes a todas as necessidades de armazenagem, cujo relatório serviria de base para a instituição tão vivamente ambicionada do título de transporte negociável, e por outra parte, abrir-se-ia aos commissários, um novo campo de acção justificado por motivos económicos e para o tráfico isento de perigos.

A importância das considerações precedentes torna-se patente se encararmos as soluções propostas sob o ponto de vista crítico, no intuito de crear uma formula para a transmissão por endosso do título de transporte.

As soluções são as seguintes: 1.º Fizeram-se esforços para obviar, mediante a introdução nas normas legais, de uma referência de destino, na posse exclusiva do titular, as multiplas dificuldades, provenientes da incerteza do direito de disposição, que no ponto de vista subjectivo, isto é: pelo que respeita às pessoas que podem dispor (remetente, endossante) quer no ponto de vista da coisa à disposição, como sejam: a própria mercadoria ou o título de transporte. Contra as dificuldades que surgem pela divergência das coisas nos diferentes países, lançou-se uma proposta análoga ao disposto no parágrafo 450 do código comercial alemão, nos termos seguintes: A transmissão do documento de transporte à pessoa habilitada por êste documento a entregar-se a mercadoria, dá origem, pela aquisição dos direitos sobre a mercadoria, caso seja transportada como carga por via férrea, aos mesmos efeitos produzidos pelo acto da entrega da mercadoria. Muito imperfeitamente estas medidas conseguem atenuar os riscos já apontados, como passamos a demonstrar.

É freqüente alegar-se como prova em favor da referência ao destino, o facto de ela ser um processo que vem produzindo os melhores efeitos na navegação interna alemã. Há realmente, no direito de navegação interna alemã, uma prescrição isolada referente a direcção. Encontra-se no parágrafo 72, alínea 3, da lei em data de 15 de Junho de 1895, e abrange matéria jurídica sobre navegação interna em face do direito privado. O texto é seguinte:

Se o libreto de carregamento foi passado à ordem de uma pessoa sem domicilio ou estabelecimento no lugar da entrega, o transportador pode exigir uma direcção de referência, mediante a qual, logo após a entrega da mercadoria no local assinado, será possível esclarecer qual a pessoa em posse do boletim original do carregamento. É obrigatória a inscrição no documento de carga, da direcção de referência.

(Continua no próximo número)

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

TURISMO?

Meu caro Frederico

A tua maneira de exagerar tudo o que existe a dentro do Turismo português, levou-me a aceitar o teu convite para eu depois te demonstrar a quanto vai a tua exagerada bondade na defesa de «coisas» portuguesas que não existem.

Nalguns pontos eu tenho fatalmente de dar-te razão, sem favor, porque são coisas demonstráveis como é fácil provar. Refiro-me a estradas cuja maioria são transitáveis, havendo outras que desgraçadamente cheias de covas são tapadas pelos cantoneiros, com terra, para se não dar assim, à primeira vista, por esses buracos que espatifam um carro por molas mais fortes que ele tenha.

Aquela estrada de Castelo Branco a Tomar é uma verdadeira miséria, intransitável, cheia de curvas falsas e perigosa ao último extremo.

Agora por falar em Castelo Branco lembro-me que aquele jardim apavora o turista. Por muito que se queira fixar os olhos é impossível — vê-se o estado deplorável em que ele se encontra. Tudo seco; as estatuetas partidas, outras derrubadas; tudo seco e muito seco.

Agora aquela ideia que tiveste em me aconselhar a dormir em Evora, naquele pardieiro infamissimo a que dão o nome de Hotel Eborense, ficou-me de memória.

Quartos péssimos sem agua nem qualquer grau de conforto, cheios de mosquitos por 25\$00 só a dormida. E nem ao menos uma cadeira, um guarda vestidos, a campainha não toca, não há sabão, etc. E depois o arrojo de pedir por um chá e um pão pequeno sem manteiga 6\$00, mencionando-se no talão «ceia 6\$00».

O seu gerente o sr. João Guerra por muitos anos que viva não vence mais nenhuma batalha de exploração com a minha pessoa.

O Hotel Ribatejano só por dormir exigia por um dos seus quartos, vulgares nos hotéis de 2.^a categoria, 50\$00 por pessoa. Os quartos eram bons mas o preço carissimo.

Tentei também vêr a Igreja de S. Francisco e a celebre capela dos ossos o que não consegui por estar fechada. Perguntei num estabelecimento próximo a maneira de poder satisfazer o meu capricho, obtendo como resposta que era impossível vêr porque o sacristão «passava o dia nos copos».

Boas instalações e boa comida tivemos em Vila Viçosa, Setubal, apesar do creado pertencer à Associação dos Malcreados, Tomar, Castelo de Vide e em Badajoz no restaurante «La Mezquita» com boas acomodações e conforto .. e .. a preços módicos.

Vou fechar esta carta agradecendo muito as tuas informações mas antes quero dar-te um conselho. Prometes não te zangares?

Lá vai:

Nunca exageres o que faz o nosso turismo, não ponhas nas «orelhas» da lua os hotéis que não merecem sequer o nome de pensão, quanto mais de hotéis, e se tiveres algum amigo lá nessa coisa das estradas diz-lhe que em lugar de mandar tapar os buracos das estradas com terra, os mande tapar com a mesma droga com que são feitas as estradas.

Um abraço do teu velho amigo

NICKLES

UM BANQUETE

O mês passado ofereceram ao popular actor Estevam Amaranthe um banquete que foi organizado por um grupo de pessoas amigas do homenageado.

O repasto estava marcado para as 13 horas do dia 22 e eu estava comprometido para outro almoço, no mesmo dia, ao Montez, no Skeeet Club, a que não pude comparecer, justificando a minha falta com certa antecedencia. As 14 horas passaram e foi dada ordem de «aterrar» o que se fez rapidamente. A mesa era em forma de T e os logares na presidencia, fóra alguns já destinados, foram tomados de assalto por várias pessoas que acabaram por comprometer a comissão organizadora que havia deixado outros logares para pessoas de maior destaque, etc.

Que miséria de almôço por 30\$00, servido pelo restaurant do Alhambra, com dois únicos pratos e rés vez uma taça de champanhe a cada convidado (champanhe barato, não confundir)

Mas não é aqui que eu quero chegar. O que me obrigou a fazer este éco é a falta de caracter de certos incorrigíveis que se inscrevem nos banquetes, única e simplesmente para verem escarrapachado o seu nome nos jornais, e, não pagando a sua inscrição enviam um cartãozinho ou telegrama, comprometendo a comissão organizadora que conta sempre com os inscritos que tem por hábito nunca pagar.

Que curioso seria reproduzir o discurso do Belo Redondo, quando fez referência a esses cavalheiros!...

O menú, bastante curto e mal impresso, também confeccionado pelo Alhambra, continha 16 gralhas.

Não levamos nada pela revisão.

PELOS TRIBUNAIS

SERVIU de exemplo aos réus o caso passado no tribunal civil de Lille, quando o juiz presidente ao acabar de lêr a sentença, condenando um criminoso à pena de 18 mezes de prisão este atirou com um tamanco visando a cabeça do magistrado que ficou bastante maltratado.

Agora aparece em Nantes um caso identico, passado com um individuo acusado de roubo e vagabundagem, que já possuía um avantajado cadastro. O juiz condenou o réu a 6 mezes de prisão, e este ao terminar a leitura da sentença levantou-se de um salto, e pegando no «mocho» (banco do réu), onde estava sentado atirou-o à cabeça do magistrado e fê-lo com tanta infelicidade que o juiz-presidente caiu sem sentidos, banhado de sangue.

Escusado será dizer que foi algemado, aguardando agora novo julgamento para se deliciar com nova fatia.

CONCURSOS DE BELEZA

A propósito dos concursos de beleza e de «misses» de isto e daquilo um jornal atirava-se ás concorrentes chamando-lhes parvas, pindericas, desavergonhadas, parvalhonas, porcas, estupidas e por fim gulosas, por se quererem governar sem trabalhar.

Não é assim!..

Inventaram-se esses concursos simplesmente para propaganda de várias praias, casinos, etc., e para govêrno de muitas pessoas que encontraram neste modo de vida uma maneira fácil de adquirirem alguns centavos para não dizer dezenas de contos.

Não tem o colega direito de chamar «gulosas» ás pequenas que arranjam um meio de vida fácil de vencer, pois assim à custa da «sua beleza» nada lhes falta até à altura de atingirem o grau de cavacas.

Se calhar o colega tem inveja!..

Pobres pequenas imberbes...

NEM ESCAPAM OS CADAVERES

«Le Concours Médical», de Paris diz que Clamow, de Karkow, baseando-se nas experiências, sobre os cães, expostas já no último Congresso dos Médicos na Ukrania, querendo remediar a insuficiência dos dadores de sangue, Serge Judine tentou a utilização do sangue dos cadáveres.

E cita este exemplo:

«Um jovem engenheiro tendo tentado suicidar-se cortando as veias do pescoço, foi transportado completamente exangue ao serviço de cirurgia de urgência. A transfusão por dadores de sangue sendo insuficiente, o cirurgião tirou uma quantidade apreciável de sangue (meio litro) da veia cava dum doente que acabava de morrer numa crise de angina pectoris, fez a transfusão ao ferido e teve a satisfação de o vêr reviver».

Por sete vezes mais renovou a experiência, com tanto sucesso que passados dias fez uma comunicação ao Congresso de Cirurgia de Karkow. Depois de outras experiências fez uma outra comunicação à Sociéte de Chirurgie de Paris, referindo-se a cento e trinta casos, todos com resultados bons.

Actualmente, tira-se o sangue seis, oito, dez horas ou mais depois da morte. Recolhe-se em balões depois de o terem acidulado e conserva-se numa geladeira. Pode servir durante seis semanas.

E termina «Le Concours Medical»:

«Antes de fazer-se uso dêle podem entregar-se a todas as investigações desejáveis (reacção de Wasserman, héemoculturas, etc.). Enfim a autópsia do doente a quem se tirou o sangue permite obter todo o socêgo de consciência desejados».

Depois de tudo isto o morto fica satisfeitissimo por não lhe terem levado os ossos para fazer botões.

NOVOS MANDAMENTOS DO DUCE

POR ordem de Mussolini foi promulgado em toda a Itália o seguinte decálogo fascista:

1.º — Deus e Pátria acima de qualquer outra afeição ou outro dever;

2.º — Aquese que não estiverer pronto a dar corpo e alma à Pátria e a servir o Duce sem discutir não é digno de vestir a camisa preta do fascismo;

3.º — O fascista deve empregar toda a inteligência para compreender as ordens que receber e todo o entusiasmo para as cumprir;

4.º — A disciplina não á sòmente uma virtude do soldado nas fileiras; deve sêr uma prática de todos os dias e em todas as circunstâncias;

5.º — O mau filho e o mau estudante não são fascistas;

6.º — Organiza o emprego do tempo de tal maneira que o trabalho seja para ti um prazer;

7.º — Aprende a sofrer sem te queixar: a dar sem pedir e a servir sem esperar recompensa;

8.º — As boas acções, como as acções de guerra, não se devem fazer pela metade. Devem ser levadas até ás consequências extremas;

9.º — Nas ocasiões críticas lembra-te que a salvação está na audácia;

10.º — Agradece a Deus todos os dias por te haver feito fascista e italiano.

Tudo isto é muito bonito mas desconfio que se todos os defensores do Duce rezassem por êstes mandamentos não havia fascistas.

O 7.º (aprende a sofrer sem te queixar; a dar sem pedir e a servir sem esperar recompensa) só os filiados no comissariado do desemprego é que estão nestas condições.

O CONFLITO DE ALHOS VEDROS

NÃO têm conta as notícias vindas a público a propósito de certo incidente passado entre a Câmara da Moita e os industriais de Alhos Vedros, tendo-se estendido agora o conflito aos próprios povos do concelho que não vêem com bons olhos a atitude hostil creada pelos componentes da Câmara da Moita que resolveram também não acatar as ordens do Governador Civil de Setubal.

O motivo do incidente não ainda esclarecido é já do conhecimento público foi originado na recusa do pagamento do imposto de caes (imposto voluntário) por parte dos industriaes daquela vila a esta câmara actual da Moita.

A essência dêste conflito, leva-nos a crer que seja uma questão política pois a câmara por acinte contra os industriaes de Alhos Vedros, alguns dos quaes haviam pertencido à câmara transata, mandou retirar das suas fábricas as oito lampadas eléctricas, alegando falta de corrente.

VAIDADES DE MULHERES

SÃO tantas as parvoices inventadas para embelezar a mulher que, as vaidosas correm doidamente, procurando êsses preparados inventados com o único fim de arranjar reclame para essas fábricas de miscelânea ganharem fortunas fabulosas.

As americanas agora deram no vinte, descobrindo que a mulher moderna a mulher da moda não deve usar meia no verão.

Que bonito! . . .

Nas práias, claro que de dia, não usam meia, mas, se tiverem de frequentar qualquer festa elegante pintam as «gâmbias» (desculpam sim?) de purpurina doirada ou prateada, conforme a idade e o seu estado.

As meninas de 20 anos pintam-nas de prateado, 30 de bronzeado, 40 de doirado, 50 de branco e naturalmente as de mais de cinquenta anos de azul escuro para dar o logar às de 60 anos que as devem pintar de preto.

Certamente as damas não devem pintar assim as pernas sem mais nem menos; terão que com um pouco de betume tapar os buracos das mesmas, depois dar-lhe a primeira demão e depois pinta-las.

As nossas quando souberem d'isto ficam radiantes.

Umás porque não têm paciência para coser as meias, porque são desmazeladas e não lhes chega o tempo para falar da vida alheia, outras porque gostam de mostrar os cabos de facas, deselegantes, que até metem dó; e ainda outras porque recebem a percentagem dos droguistas para a exploração dos que são substituídos pelos de primeira necessidade.

Também apareceram agora as unhas sobrepostas que não dá trabalho algum a pôr ou tirar. Mais trabalho dá a arranja-las. Podem agora as damas «chics» fazer das suas unhas armazens de porcaria porque não há perigo de censuras, pois existem as sobrepostas.

E não aparece um gato morto.

A FECHAR

UM rapazote subiu acima duma árvore para apanhar fruta, mas apareceu o dono da quinta que berrou:

— Desça já dessa árvore que é minha.

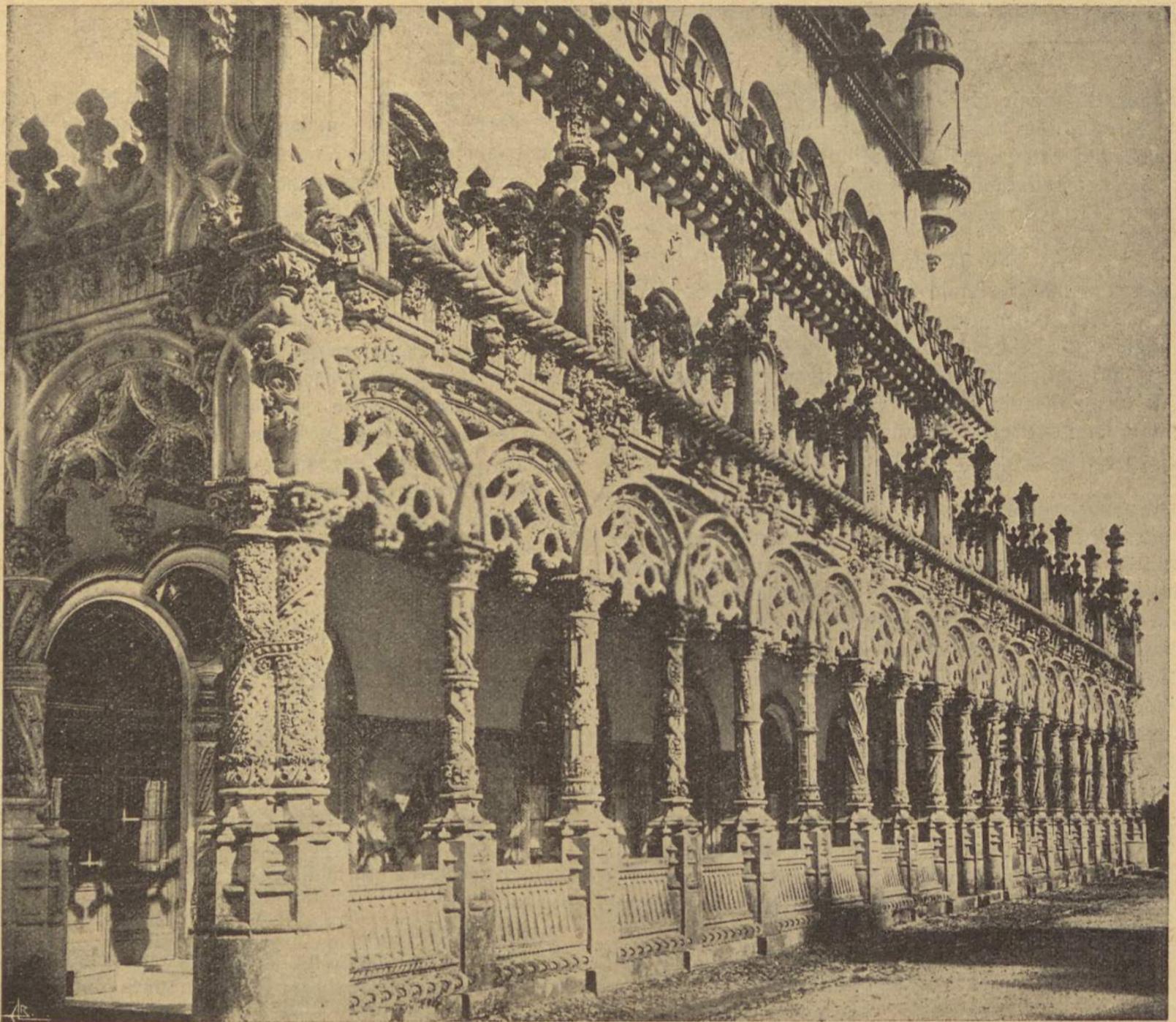
— O senhor não sabe quem eu sou.

— Não sei, mas desça cá para baixo.

O rapazote desceu e o outro perguntou-lhe:

— Agora diga lá quem é?

— Sou o rapaz que estava em cima da árvore.



BUSSACO - Galeria do Hotel

A TERAPEUTICA DA NATUREZA

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

COMEÇA a iniciar-se o exodo que despovoará, dentro em pouco, a capital, em benefício de inúmeras vilazinhas que, quanto mais não seja, pela graciosa beleza que as orna, bem merecem esse favor com que a Cidade as honra no período estival.

Deslocarmo-nos dos grandes centros do bulício, para as serenas povoações dormentes no plácido seio da Natureza, não é o luxo que muitos imaginam. É uma necessidade física e espiritual, é a necessidade que a todo o ser se impõe de fugir do angusto ambiente, onde à míngua de ar puro se sufoca, para ir retemperar os pulmões intoxicados no puro oxigénio dos espaços desemparedados.

Quando os médicos aconselham os enfêrmos a deixarem as infectas cidades pelas povoações provincianas, receitam-lhes a mais salutar das terapeuticas pois, a par do remédio que as termas de certas paragens proporcionam, basta a mudança de local, a troca

de um ambiente viciado pelo ar livre, a substituição das paredes negras dos prédios pelo viço das árvores e pela grandiosidade das montanhas, a eliminação da luz eléctrica pelo esplendor do sol ou pela sonhadora suavidade do luar, para actuarem espiritualmente sobre o doente e em grande parte lhe concorrerem para a cura.

Um indivíduo achacado de reumatismo, tratando-se nas Caldas de Monchique, pode porventura deixar de ser influenciado pela benignidade da linda serra algarvia, pelo encanto daquelas frondosas e vicejantes quebradas, pela amplidão daqueles panoramas em que os olhos se espraiam em mil cambiantes de verde, salpicado das manchas brancas de casinhas, até lá abaixo à toalha infinita de um mar de divino azul?

Aqueles que procuram nas águas sulfúricas de Vizela o alívio para as suas afecções bronquiais, cutâneas ou reumáticas, não podem deixar de reconhecer que esse alívio seria menos fácil noutro am-

biente que não fôsse o daquelas regiões em que o rio corre por entre tufos viçosos de verde, brinca traquinando com os branquinhos seixos do leite, salta jubilo em várias quedas onde se arrenda em espuma. E seja para o lado da aprazível e histórica Guimarães, para as bandas dos ubérrimos vinhedos de Santo Tirso, ou para os lados das pitorescas Roriz e Lordelo, toda aquela terra é um parque de repouso, de serenidade e beleza, infinitamente salutar.

O mesmo sucede àqueles que correram a Caldelas em busca de remédio para os sofrimentos do aparelho digestivo, repousando naquela tranqüila e lavada região, entre as preciosidades arqueológicas de Litânia e Sabroso, ou aos seus vizinhos confiantes nas termas hiper-termas do Gerez, êsse sanatório natural cuja serenidade parece ser mantida pela imponência magestática das sentinelas de pedra, vigilantes pela serra, que até do alto da sua severidade parecem impôr respeito ao sol. E nessas paragens onde correm torrentes e cascatas, entre gargantas de sombria imponência, onde as quebradas se coroam de verde, onde nos interstícios das rochas se firmam as sólidas raízes de luxuriantes árvores, e pelas encostas das serranias desce, alinhado, um exército de gigantes nodosos, hercúleos, ciclopes magestáticos do mundo vegetal, que parecem ir manter a guarda no sereno talvegue onde repousam os pensionistas.

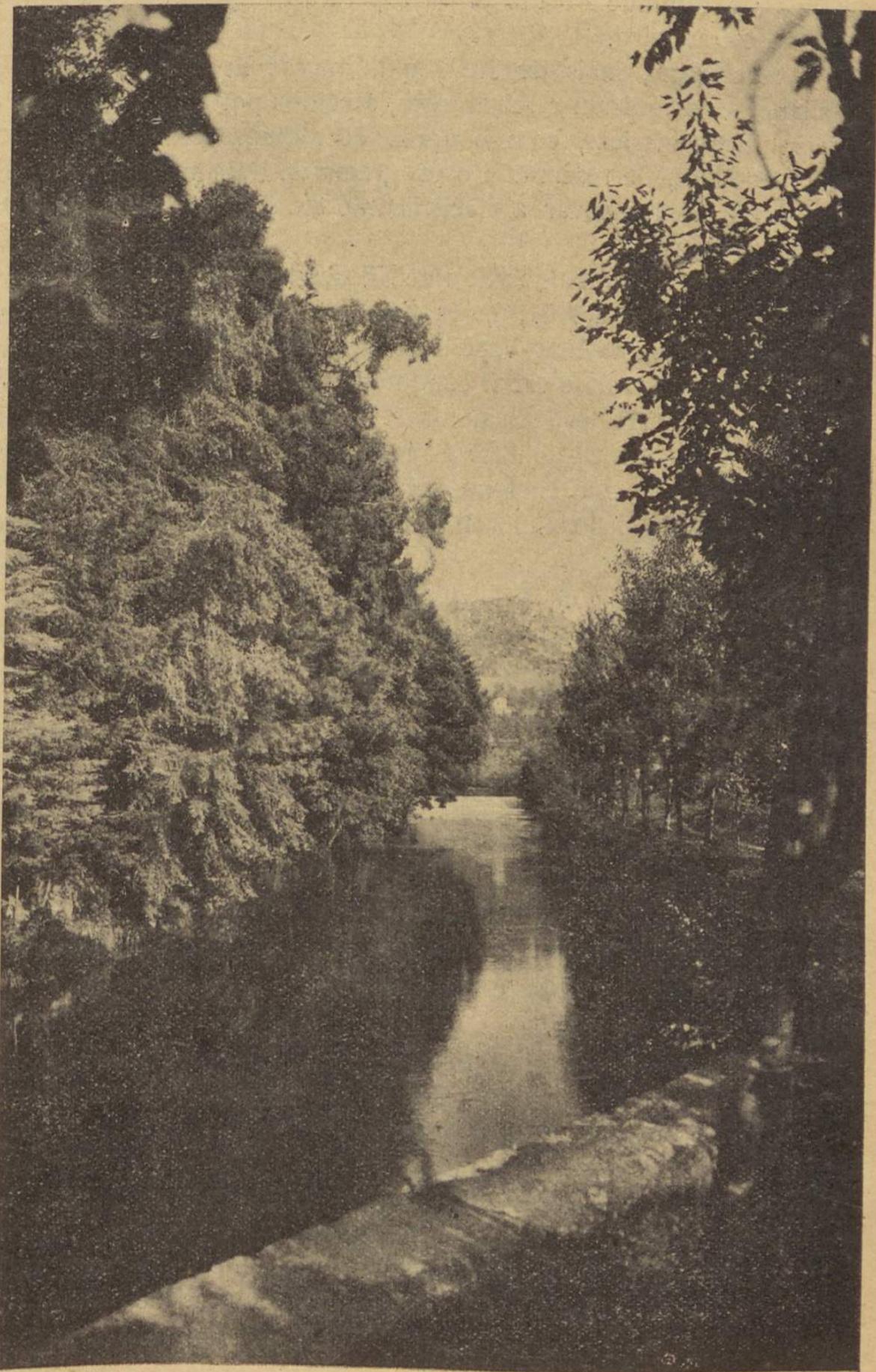
Na Curia, aqueles que recorrem à acção provadamente benéfica, das águas sulfatadas cálcicas, para os sofrimentos artríticos ou renais, hão-de, decerto, confessar que é ideal o recinto onde não falta conforto e tranquilidade, a par do interêsse natural da região, reside êle nos viçosos vinhedos da vizinha Anadia, nas pitorescas praias de Vagos ou Ilhavo, na veneziana Aveiro, no rideníssimo Vale do Vouga, ou no consagrado Bussaco.

Nas Pedras Salgadas, por muito que os padecimentos gastro-intestinais aflijam os aqüistas, ninguém pode permanecer indiferente à ideal beleza da terra transmontana, quando se erra entre parques que não parecem dêste mundo, onde numa clareira umbrosa, se espelha um lago manso, esm uma ruga, sem uma cólera, chapa de cristal onde se narcisam cisnes.

E, em redor, por êsses montes, por onde sobem degraus de vinhas, por êsses vales onde deslisam cõregos, por essas encostas onde corre um combóiozinho atrevido ladeando precipícios, trepando montes, furando rochas, galgando vales, saltando torrentes, por essas estâncias

onde se elevam palácios de confôrtoe luxo, veja o Hotel Avelames ou de Vidago, e por todas as bandas onde brotam fontes de água puríssima e amadurecem frutos de apetitosa cõr, quem pode afirmar que em tais estâncias os sofrimentos se não minoram, as curas se não facilitam, os espíritos se não desanuviam, os nervos se não tranquilizam?

Pensamos desnecessário enumerar mais exemplos confirmativos de que a terapêutica da Natureza, seja ela sob a forma de repouso em sítios aprazíveis, seja no percurso através de regiões ridentes de colorido, variadas de perspectiva, é sempre de seguro efeito, de acentuado alívio nos espíritos macerados pelo pêso de chumbo de longos meses sob os ceus fuliginosos, das cidades. Sôbre os cérebros cansados do bulicio enervante das grandes cidades exerce influência salutar a quietação dos campos.



VIZELA - Um trecho do Vizela (junto ao Parque)

A ELECTRIFICAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO ITALIANOS

A Itália, país montanhoso, sobre tudo no norte e rico de quedas de água, é quasi totalmente desprovido de combustíveis minerais. Nestas condições a electrificação dos caminhos de ferro apresenta vantagens especiais sob o ponto de vista económico e diminue a saída de ouro para a compra de carvão estrangeiro.

Actualmente, mais de 3.000 quilómetros da rede italiana se encontram electrificados, servidos por centrais hidro-eléctricas, com o apoio de algumas centrais térmicas, de reserva. E o programa de trabalhos em curso visa a levar a electrificação até 5.000 quilómetros de via.

Os primeiros trabalhos de electrificação ferroviária em Itália datam de 1901, época em que se inaugurou o serviço da linha Milão-Varese (60 km.) com corrente contínua a 650 volts e carril condutor (terceiro carril).

Um ano mais tarde inaugurou-se o serviço eléctrico na linha Lecco-Sondrio e ramal de Colico-Chiavenna (107 km.) com corrente trifásica a 3.400 volts e 15,8 períodos por segundo, alimentação por dois condutores aéreos.

Em vista dos bons resultados obtidos nesta linha, resolveu-se efectuar a electrificação com corrente trifásica em larga escala, e em 1910 foi pôsto em serviço um curto troço de linha de Génova (de Pontedécimo a Busalla). Êste troço, de 10 quilómetros apenas, tem rampas muito fortes (de mais de 3,5 %) devido às quais a exploração a vapor oferecia sérias dificuldades que a tracção eléctrica permitiu vencer com facilidade. Entretanto já no túnel do Simplon (20 km.) metade em território suiço e metade em território italiano se adoptara a tracção eléctrica trifásica. A frequência adoptada foi de 16 $\frac{2}{3}$ períodos por segundo.

Interrompida pela guerra, a electrificação tem prosseguido nos últimos tempos com grande intensidade, sob o forte impulso do governo fascista.

ITÁLIA DO NORTE

No norte de Itália existe actualmente a mais extensa linha electrificada da Europa, desde Modane (fronteira francesa) até Livorno, passando por Turim, Génova e Pisa (475 km.).

Além desta linha principal, quasi totalmente de



Mapa dos caminhos de ferro italianos
A traço mais forte, cheio, as linhas electrificadas
» » » » , pontilhado, as linhas em electrificação
» » » » , interrompido, as linhas electrificadas não pertencentes ao Estado

via dupla e com fortes rampas na região alpina, está electrificada a linha Ronco-Busalla-Sampierdarena, subsidiária do porto de Génova e vários ramais que melhoram o diagrama de funcionamento das centrais alimentadoras.

Em Bussoleno, a 50 km. da fronteira francesa, há um ramal electrificado de 8 km. para Susa. Em Turim, o ramal Pinerolo-Torre Pelice e o de Bicherasio a Bargo (60 km.) e perto de Génova o ramal de Trofarello-Chieri (9 km.). Em Alessandria a electrificação estende-se para Voghera, donde partem as duas linhas que vão para Génova (95 km.).

Pouco antes de Génova uma outra linha se estende por Savona até Ventimiglia na fronteira francesa (108 km.), e também de Savona por Ceva e Turim.

A êste grupo pertence também a linha Alessandria-Ovada-Sampierdarena (74 km.).

A Este dêste grupo de linhas electrificadas encontra-se a linha Bolonha-Florença (132 km.) de grande tráfego e fortes rampas, e ao norte a linha Monza-Lecco-Sondrio, de 145 km., com ramal para Chiavenna.

Mais ao norte ainda, de Bolzano ao Brennero, há uma linha electrificada de 89 km., com rampas fortíssimas, pois num troço passa-se de 266 metros de altitude (Bolzano) a 1.370 metros (fronteira do Brennero).

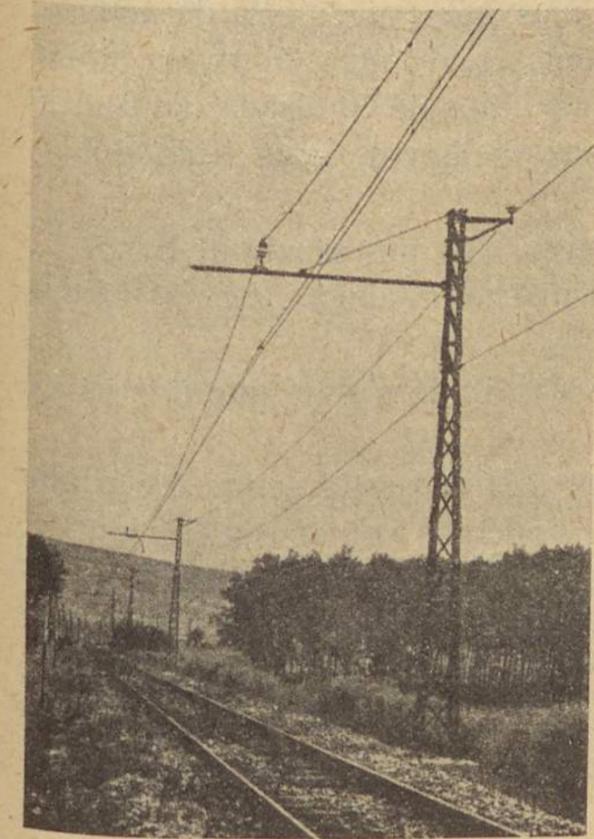
Como fontes de energia empregam os Caminhos de Ferro do Estado as suas centrais de Bardonecchia, perto da fronteira francesa, de Pavana, nos Apeninos Bolonheses, de Morbegno, para o grupo lombardo, e uma central térmica de reserva (Chiapella, perto de Génova). A restante energia é fornecida pelas centrais

das diferentes empresas eléctricas, por meio de sub estações providas de grupos conversores de frequência.

Existem mais duas centrais de reserva em Savona e em Livorno, pôrtos de mar onde o carvão se pode importar menor despesa.

É interessante mencionar mais uma central termo-eléctrica, em Torre del Lago, perto de Pisa, em que se queima turfa gaseificada, combustível baixo muito abundante nalgumas regiões de Itália.

Como a tensão não é muito elevada, 3.700 volts para as linhas do centro e noroeste,



Linha Benevento-Foggia, de 5.000 volts, corrente contínua

3.400 volts para as linhas trifásicas da Lombardia, as sub-estações de transformação são bastante numerosas ao longo das linhas electrificadas. A relação de transformação é, em geral, de 60.000/3.700 volts.

Em todas as linhas trifásicas usa-se a frenagem regenerativa, na qual os motores das locomotivas funcionam como geradores assíncronos nas descidas, restituindo energia à linha.

Os caminhos de Ferro do Estado dispõem de mais de 500 locomotivas eléctricas de três tipos. Um deles destina-se à tracção de combóios de mercadorias e de passageiros em secções de fortes rampas, com duas velocidades, 50 e 25 km./hora. Outro tipo destina-se ao reboque de comboios de passageiros em secções de perfil normal, com, uma potência de 2.200 a 2.700 HP., para a velocidade máxima de 100 km./hora.

Um terceiro tipo, intermédio, permite realizar em secções de rampas acentuadas uma velocidade considerável. No grupo do Norte, a linha Milão-Varese-Porto Ceresio, constitue uma unidade independente, de corrente contínua. Esta linha no troço Milão-Varese (60 km.) tem carácter puramente inter-urbano.

ITÁLIA CENTRAL E MERIDIONAL

Nestas regiões está em serviço a secção Nápoles-Villo Literno da linha Roma-Nápoles, a corrente contínua, 750 volts, com terceiro carril.

No centro da Itália tem-se a linha Roma-Avezano-Sulmona (171 km.) electrificada a 45 períodos, com um perfil muito acidentado.

A tenção da linha de contacto é de 10.000 volts. A linha de contacto é alimentada por uma linha de 60.000 volts, da central Anversa-Scanno.

Outra linha electrificada no sul da Itália é a Benevento-Foggia, de corrente contínua, a 3.000 volts, empregando-se nela frenagem recuperativa.

Parece haver uma tendência para a adopção deste sistema nas linhas a electrificar.

LINHAS PARTICULARES

Temos até aqui falado das linhas do Estado que abrangem a totalidade das linhas de via larga na Itália.

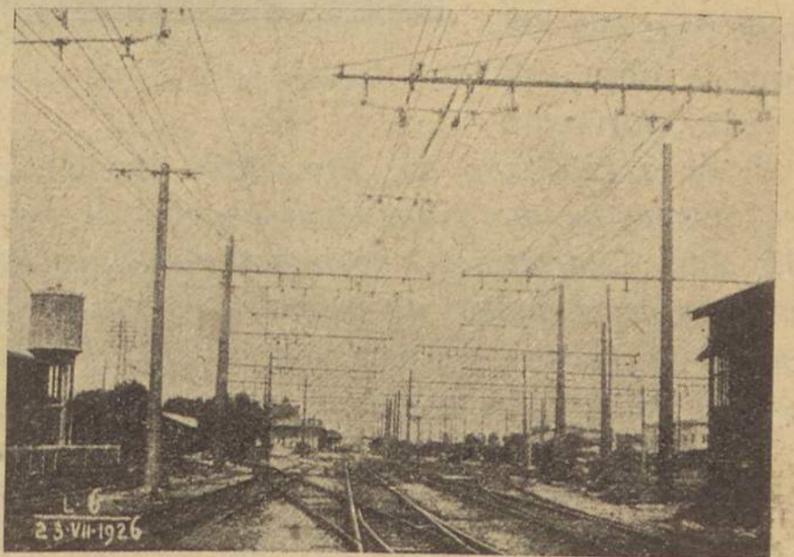
Na rede particular nenhuma das linhas electrificadas adoptou a corrente trifásica.

É notável a linha Turim-Lanzo-Ceres (43 km.) electrificada a corrente contínua, a 4.000 volts.

Uma linha importante, a 1.650 volts, é a Roma-Fiuggi-Frosinone (134 km.).

Outra, notável pelas fortes rampas, mas de pequena extensão é a Intra-Premeno, no norte da Itália, a 1.330 volts.

Em resumo, a Itália está realizando grandes progressos na electrificação dos seus caminhos de ferro, reduzindo a pouco e pouco as suas importações de carvão.



Linha Spezia-Livorno, trifásica com dois condutores

Entre nós infelizmente nada há feito, além dos 25 quilómetros de linha do Estoril, e a água da maioria dos nossos rios continua a correr para o mar tranqüila e inutilmente.

VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

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

BIBLIOGRAFIA

Os Portugêses no Mar — Memórias Históricas e Arqueológicas das Naus de Portugal — 1.º Volume — por Quirino da Fonseca, da Associação dos Arqueólogos Portugueses.

Grosso volume, de 798 paginas e, entre pag. 788 e 789, vinte laudas, com XXIV estampas de Náus.

Obra notável do Comandante Quirino da Fonseca, oficial superior e distinto da nossa armada, escritor consagrado e académico ilustre a quem cordealmente agradecemos o exemplar que nos ofereceu, ainda mais valorizado pela generosa e gentil dedicatória com que quiz honrar-nos.

Abre o livro, com interessantes conceitos, firmados pelo prestigioso nome de Henrique Lopes de Mendonça, páginas 5 a 8; e seguem-se *Introdução*, de pag. 9 a 20 e os *XIII capítulos*, de pag. 21 a 668, em que a obra está dividida, por reina-



Comandante Quirino da Fonseca

dos, desde a fundação da Monarquia Luzitana; um *Índice onomástico das Naus capitães*, etc., de pag. 669 a 695, uma *Ordenação Cronológica das Naus Portuguesas conforme a data da primeira notícia que delas encontrou o Autor*, de pag. 696 a 723; *Perdas de Náus por naufrágios e outros accidentes*, pag. 724 a 732; *Navios Diversos*, pag. 733 e 734; *Vice-Reis da India, Capitães Mores*, e outros funcionários de pag. 735 a 787; *Índice dos Capítulos*, pag. 789; *Corrigenda*, pag. 791 a 798.

Esta detalhada especificação de todo o conteúdo desta notável obra, por si mesma, eloquentemente, afirma o colossal trabalho de investigação erudita, histórica e arqueológica, do seu ilustre autor e nosso presado amigo.

Prescinde, pois, de adjectivações, de superfluos encómios; porque o maior encómio, o maior laurel o mais legítimo e autêntico, sem favor nem empenhos, está nessa simples especificação.

Apesar das machadadas que em geral são alvo as pessoas que pretendem, colocar Portugal no seu verdadeiro logar essas felizmente não atingem o valor intelectual dos portugueses que trabalham com acerto para o engrandecimento da nossa Terra.

C. O.

OS MEUS LIVROS

Meus, não porque sejam obra minha, produto de minhas lucubrações; mas generosa oferta de amigos. Não são filhos do meu ser, do meu labor, da minha actividade cerebral; mas filhos de enraizadas amizades; êles mesmos dos meus melhores, mais leais e fieis amigos.

E que melhor amigo do que um bom livro!...

— Amigo que nos instrue e educa, que nos ensina e melhora.

— Amigo que nos não ilude e trae, que nos não é pérfido e desleal.

— Amigo que logo se nos revela o que é e o que vale; o que com êle podemos contar e n'êles confiar.

— Amigo que nos leva a abraçar o bem e a afastar o mal; a caminhar para a luz e a espancar a treva; a procurar a verdade e a profligar a mentira, a falsidade e o erro; a seguir a virtude e a repelir o vicio; a ser, constantemente, fiel á probidade, á honestidade e á honra, e repulsar o crime.

«O livro, disse algures Victor Hugo, é ainda mais vasto que o espectáculo do mundo; porque ao facto alia a idea. Se existe alguma cousa maior que Deus visto no sol, é Deus visto no Universo. O Universo sem o livro é a sciencia que se esboça; o Universo com o livro é o ideal que aparece».

Não basta descobrir a verdade e conceber o bem; é mister espargir aquela e praticar este; e, portanto, faze-las vingar entre os homens.

O meio é o livro.

Publicar um livro bom é produzir a melhor das obras, o mais util dos factos; é gerar calor e luz.

Equivale a dar á sociedade, n'um filho, um bom cidadão; ou, n'uma arvore, a mais amiga e hospitaleira sombra, o mais são e belo fruto, o mais puro e reconfortante oxigénio.

D'ai, o meu cordeal affecto e altissimo apreço por todos esses úteis e beneméritos obreiros do livro.

* * *

De vários livros, que me tem sido, obsequiosamente, oferecidos pelos seus ilustres Autores, — e que irei, sucessivamente, anotando e apreciando, em rápidas sínteses, embora tardiamente, quanto á data da publicação d'essas obras; que, quanto ao mais, nunca é tarde para noticiar e aquilatar um bom livro — tratarei, hoje aqui, de um valioso e interessantissimo, sólida obra de um Novo de raro talento.

* * *

Mais um novo livro — e que encanto de livro!... de fecundo Autor de outras obras primas, como «Terra de Sol», 1912; «Canções da Terra», 1913; «Vilancetes», 1915; «Cancioneiro d'Amor», 1928; «Livro da Noite», 1929; Poema das «Pedras», 1932;

O QUE TODOS DEVEM SABER IMPRENSA

CENSURA À IMPRENSA

A folha oficial inseriu o seguinte decreto-lei que altera os artigos 5.º e 7.º do decreto-lei 22.469, que regulamenta a censura prévia às publicações gráficas: Artigo 5.º As comissões de censura ficam subordinadas ao Ministro do Interior, por intermédio da Direcção Geral dos Serviços de Censura.

Artigo 7.º Das decisões da comissão de censura haverá recurso em todos os distritos, à excepção de Lisboa e Pôrto, para o respectivo governador civil.

§ 1.º Em Lisboa os recursos serão decididos por uma comissão composta pelo governador civil, director geral dos serviços de censura e por uma pessoa idónea que o Govêrno nomeará. No Porto a comissão de recurso será constituída pelo governador civil, presidente da respectiva comissão de censura e por uma pessoa idónea nomeada pelo Govêrno.

§ 2.º Junto de cada comissão de recurso haverá um representante da imprensa.

§ 3.º As comissões de recurso poderão funcionar com a maioria dos seus membros.

§ 4.º O recurso será interposto por meio de exposição fundamentada, em papel comum, acompanhada da prova ou original censurado e com indicação da comissão de censura que proibiu a publicação.

§ 5.º Quando em recurso fôr autorizada a publicação do escrito censurado, a entidade que julgar o recurso, ponderando as circunstâncias que ocorreram, poderá propor ao Govêrno que a empresa jornalística ou o proprietário da publicação seja indemnizado dos prejuizos, propondo também o quantitativo da indemnização.

Pelo Ministério do Interior vai ser publicada a seguinte portaria: «Manda o Govêrno da República Portuguesa, pelo Ministro do Interior, nomear as comissões criadas pelos §§ 1.º e 2.º do artigo 7.º do decreto-lei n.º 22.469 de 11 de Abril de 1933, modificado pelo decreto-lei n.º 22.756, de 29 de Junho do mesmo ano, as quais ficarão assim constituídas:

Lisboa: presidente, tenente coronel João Luiz de Moura, governador civil de Lisboa; vogais, major Alvaro da Salvação Barreto, director geral dos Serviços de Censura; Artur Ribeiro Colaço, representante da Imprensa.

Porto: presidente, major dr. Herculano José Ferreira, governador civil do Porto; vogais, capitão Nuno Avides do Espirito Santo, presidente da Comissão de Censura do Porto; Antero Pacheco da Silva Moreira e Francisco Guimarães, representante da Imprensa.

«D. Manoel II», 1932; além dos deliciosos «Versos para Gente Moça», de colaboração com seus ilustres Pai e Avô paterno, brilhantes Prosadores e inspirados Poetas, Dr. Alfredo da Cunha e José Germano da Cunha. Para elaborar um livro, como o «Livro das Elegias», 1933, do Dr. José Coelho da Cunha, só um grande talento, servido por grande coração, e ainda maior caracter.

Beleza de livro pela sua essencia, como pela sua forma, e até pela sua indumentária.

— Na *essencia*: obra de Poeta com estro; Filosofo de conceito elevado e profundo; Moralista equilibrado e austero, com notável coragem moral, e com a coragem das suas responsabilidades, como superior homem de letras e educador.

— Na *fôrma*; elegante e terso; notável propriedade de dicção, riqueza de rimas; perfeito conhecimento da delicada arte de metrificacão e da técnica do verso.

— Na *indumentária*: pela edição primorosa e artística, que honra as oficinas graficas portuguezas.

Eis aqui, na mais rápida sintese, o meu justo conceito sobre a obra notável e sobre o ilustre Obreiro.

Agora o fundamento, a prática demonstracão dos meus assertos.

Fica, porêm, para outro artigo, para não alongar mais este.

ARMELIM JÚNIOR

«CIENCIA E INDUSTRIA»

Acaba de sair o n.º 91 desta curiosa revista mensal de vulgarização científica e ensino técnico que insere bastantes assuntos palpitantes de interesse geral.

O artigo que hoje publicamos a páginas 430 sob o título *A Electrificação dos Caminhos de Ferro Italianos*, é transcrito da *Ciencia e Industria*, último número, que acaba de ser posto à venda.

«CORREIO DA MANHÃ»

Comemorando a passagem do primeiro aniversário da morte do sr. D. Manuel II, último rei de Portugal, publicou o «Correio da Manhã» um número especial com a colaboração dos srs. Comandante Henrique de Paiva Couceiro, João de Azevedo Coutinho, Engenheiro Fernando de Sousa, Dr. Mario Aguiar, Visconde de Asseca, Marquez de Lavradio, Dr. Pinheiro Torres, Saturio Pires, Dr. Fernando Pizarro, D. Tomaz de Melo Breyner, e muitos outros colaboradores conhecidos na política monárquica.

«GENTE DA GUERRA»

Excelentemente dirigido pelo tenente Campos Rego, valioso combatente da Grande Guerra, continua a publicar-se em Coimbra o jornal dos Combatentes «Gente da Guerra».

Referindo-se o seu número 4 ao quando do banquete anual dos sargentos, cabos e soldados que fizeram parte do batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, diz, a propósito do discurso do nosso director o seguinte:

Segue-se Carlos d'Ornellas. Voz vibrante, calor, sinceridade, ataque leal e desassombrado aos arranjistás da guerra, fauna inlecorosa que hoje torpe eia, mais do que ninguem, a justiça que merece a «malta» que se bateu e que sofre. Prolongados aplausos e vivas ao orador.

Anuncia mais o «Gente da Guerra» que nas suas colunas vai começar a publicar uma serie de gravuras da guerra, conforme afirma num eco que transcrevemos parte:

Deste numero em diante começará a publicar uma nova secção intitulada «Esoca da Guerra», que constará de gravuras alusivas a aspectos da guerra, o que tornará o nosso jornal interessante, constituindo um documentário gráfico de casos e coisas passadas que ficará no «Gente da Guerra» a afirmar o esforço e o sacrificio da grei heroica que lutou e sofreu pela Pátria.

Essa colecção de gravuras foi-nos gentilmente cedida pelo nosso bom amigo e camarada combatente sr. Carlos d'Ornellas, a quem tributamos os nossos agradecimentos pelo valioso auxilio prestado ao nosso jornal.

A SITUAÇÃO

D A S

AUTOMOTORAS

NA FRANÇA

TODAS as companhias de caminho de ferro franceses estão agora experimentando as automotoras nas linhas locais onde até agora tem dado prejuizos. As importantes vantagens em desenvolvimento nos caminhos de ferro do seu Estado já foram demonstradas em artigos recentemente publicados em várias revistas da especialidade ferroviaria. O P. L. M. está trabalhando com automotoras desde 1930. Naquele ano a companhia adquiriu dois veiculos Renault movidos a gazolina, hoje em serviço entre Mouchard e Salins-les-Bains, um desvio de comprimento de 5 milhas no districto de Jura. A fim de tirar vantagens dos motores Diesel movidos a oleo pesado, o P. L. M. em 1931, organisou propostas com o fim de seleccionar modelos. Os carros tinham que ter uma acomodação mínima para 40 passageiros sentados e 10 de pé, com sufficiente logar para bagagem até 1000 kilos. A velocidade especifica era de 90 quilómetros à hora no nivel e 60 numa rampa de 3 em 200; os carros correndo a 90 kilometos num declive de 1 em 200, devem parar rapidamente a uma distancia de 120 metros. Oito typos seleccionados foram divididos em grupos, compreendendo-se do typo de caminho de ferro com o pezo tãra de 6.6 a 8 toneladas e 11.7 a 17 toneladas em movimento, com 40 logares e 20 em pé, o typo de automotora com pezo tãra de 6.8 a 11 toneladas e 11 a 15,5 toneladas em movimento. Todos estes typos tem um ou dois compartimentos para bagagem. As automotoras de encomenda deverão trabalhar em ramificações num total de 225 milhas, e nestas quatro linhas nenhum combóio deverá transitar em circumstâncias normais. As linhas são: Nuit-sous-Ravière a Châtillont-sur-Seine 22 milhas, Carnoules a Gardane 50 milhas, Alès a Quissac 20 milhas, e Alès a St. Ardoise 35 milhas. De Alès a St. Jean-du-Garde 29 milhas e St. Auban a Digne 14 milhas os combóios só circularão em certo dias como sendo aos domingos e feriados. Nas outras quatro linhas os combóios funcionarão diàriamente independentemente das automotoras. As linhas são Pontarlier a Gilley 15 milhas, Pontarlier a Vallorbe 16 milhas, Lyons a Croix 15 milhas, Rousse a Trévoux 16 milhas, Toulon a Salins-

d'Hyères 18 milhas. Nestas dez linhas as automotoras devem manter um serviço de maior rapidez e mais frequente. As milhas percorridas no serviço de combóios serão reduzidas a 1354, enquanto as milhas percorridas pelas automotoras aumentarão para 2235.

Automotoras Micheline com rodas pneumáticas estão sendo empregadas na P. O., de Vierzon a Montluçon desde 1 de Agosto de 1932. O carro sai de Vierzon às 10.22 a. m. depois de tomar os passageiros vindo pelo expresso de Paris. Assim os passageiros poderão chegar a Montluçon às 12.18 p. m. com tempo para almoçar. No retorno sai de Montluçon às 5 p. m. e chega a Vierzon às 6.51 p. m. a tempo para os passageiros apanhar o expresso que chega a Paris às 9.58 p. m. O P. O. tambem tem em encomenda seis automotoras com motores Diesel de trez diferentes typos. Na Nord estão em exploração automotoras Michelins entre Beauvais e Crecil, desde Dezembro do ano passado. Estes carros têm ligação em Crecil com os expressos de Paris. O horário entre Beauvais e Paris ficou reduzido de 2,3/4 hora a 1,1/4. A Nord tem em vista aumentar consideravelmente os serviços da automotora como foram indicados nas propostas do Snr. M. Juavary para uma série de linhas, radiando de Guise.

A companhia conseguiu a autorisação do Ministério das Obras Públicas para a construção de dois modelos cada um de quatro distintos typos de automotoras. Espera-se efectuar, poupando tempo em viagens longas, serviços frequentes destes carros. A importante será obter um carro capaz de manter uma velocidade de 75 milhas por hora sujeita a uma despeza possivel, não mais de metade do custo por quilómetro dos famosos expressos da companhia.

A companhia já requereu e espera autorisação, afim de experimentar uma rápida automotora a conseguir resultados eguaes àquêles obtidos pelo Voador Hamburguês.

O Leste possui actualmente duas Michelines automotoras em serviço desde Março de 1932, que até ao fim do ano percorreram 35,000 milhas. Trabalharam no principio entre Mezières — Charleville e Givet, sendo o percurso mais tarde augmentado até Dinant na Bélgica. Os veiculos tem trabalhado satisfactoriamente, mas as receitas financeiras foram desfavoráveis, e em Outubro foram transferidas para outras secções entre Mirecourt e Langres. Ali, o tráfico de passageiros teve um aumento importante. Um número de novos typos de automotoras estão agora em construção na França destinados a serviços na rede da linha do Este.

O Midi, seguindo os successos de construção typo Pauline pela Enterprises Industrielles Charentaises, empregam dois outros typos nas bases

HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Julho de 1893

Os negocios da Companhia Real

Na sessão de 14 d'este mez foi approvedo pela camara dos dignos pares do reino o projecto de iniciativa do governo, auctorisando-o a permittir a reorganisação da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, projecto que já tinha obtido igual approvação da camara dos deputados.

Nas bases em que foi dada aquella auctorisação encontram-se as disposições legislativas de que carecia o accordo feito pela companhia com os seus obrigacionistas e demais crédores, para ser valido para todos os interessados, uma vez que a maioria o sancione.

Alem d'isto permite-se a creação de 560:000 obrigações privilegiadas com que a companhia pagará a divida fluctuante e liquidará as contas com as companhias hespanholas, recebendo as restantes os actuaes obrigacionistas em troca das antigas obrigações que serão em parte convertidas nas privilegiadas.

Estão portanto sanadas as difficuldades legaes que obstavam á regularisação da companhia, em conformidade dos accordos realisados, sendo por isso de

dêste modelo. Um dêstes dois typos com 55 logares, é montado em pares de dois eixos independentes afim a suprimir o ruido à passagem sôbre as juntas do rail. Será usado nas linhas onde o tráfico é mais intenso. O segundo typo de 40 logares é montado em dois eixos e destinado para linhas onde o tráfico é leve. Um dos novos typos de carros de Charentaise foi exposto na recente exposição de automotoras na Gare Sr. Lazare. Vinte e duas destas automotoras, 18 para 55 passageiros e 4 de 40 logares estão sendo construidas para as companhias Alsace-Lorraine, Este, Etat, Midi e P. L. M.

Os caminhos de ferro Midi tem agora em uso nas linhas de Mon-de-Marsan a Marmande, Nérac e Dax, 8 automotoras, e trez typos de 40 logares postos a serviço nas linhas Carnaux a Vindrac. O Midi está empregando em projecto dois carros capazes de atingir velocidades de 80 a 90 milhas por hora. Um dêstes typos será fornecido elètricamente e a alimentação dos motores é feita por linha aèria sendo a tomada de corrente feita por meio dum trolley articulado. O outro é equipadô com um motor Diesel de 250 H. P. Espera-se que êstes carros rápidos seguirão os expressos afim dos passageiros nas estações intermediárias poderem tomar os expressos.

esperar que brevemente se reconstitua legalmente a companhia e de modo a que a exploração das suas linhas venha a compensar os sacrificios que ora fazem os obrigacionistas e demais crédores.

Damos em seguida a parte do relatorio do sr. ministro das obras publicas, e a da proposta, referentes a este assumpto, separando a parte de um e outra que se refere ás obras do porto de Lisboa para outro artigo que adiante publicamos.

Senhores. — Para duas questões importantes tem o governo de chamar a vossa attenção; uma refere-se á companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, outra ao porto de Lisboa.

A companhia real dos caminhos de ferro portuguezes achou-se em 1891 n'uma situação embaraçosa, que não lhe permittiu fazer face aos seus compromissos e a obrigou a a suspender pagamentos. Resultaram d'isso reclamações dos crédores e varios pleitos, que collocaram a companhia em grandes apuros, tornando necessaria a intervenção do governo, o qual por decreto de 21 de abril de 1892 providenciou por modo a garantir a effectividade da intervenção simultanea dos differentes interessados na mesma companhia; dando a este tempo para regularisar a sua situação e hibilitar-se a satisfazer os seus compromissos.

Dependendo a regularisação dos negocios da companhia de concessões dos crédores da divida fluctuante que facilitem o pagamento dos respectivos credits em harmonia com os recursos de que a mesma pôde dispor, e de accordos com os portadores de obrigações tendentes a reduzir os encargos dos titulos actualmente em circulação, a assembléa geral da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes deu ao conselho de administração auctorisações para fazer uma combinação n'esse sentido com todos os crédores. O conselho de administração abriu negociações com os diversos interessados e é licito esperar que essa combinação chegará a bom termo.

Como, porém, semelhante combinação não poderá tornar-se definitiva sem intervenção do estado, já por ser este um dos maiores crédores da companhia, ja porque pôde dar-se o caso de ser indispensavel adoptar algumas providencias especiaes, que não se ajustem perfeitamente ás disposições da legislação vigente, com respeito á creação de obrigações, á acceitação por parte da minoria dos crédores, dos accordos feitos com a maioria, á participação dos portadores de obrigações na administração da companhia e a algum outro ponto, entende o governo necessario achar-se auctorisado a decretar as providencias adequadas para tornar effectiva a combinação que se fizer entre a companhia e os seus crédores, quando o governo a julgue acceitavel.

E para defesa dos direitos do estado com respeito ás linhas ferreas de que a companhia é concessionaria, vista mesmo a intima ligação dos interesses do estado e da companhia, torna-se sem duvida conveniente que o governo tenha o direito de se oppôr a quaesquer resoluções da assembléa geral ou dos corpos gerentes que prejudiquem aquelles interesses do estado ou offendam as leis e os estatutos em vigor.

Artigo. 1.º E' o governo auctorisado:

1.º A tomar as providências necessarias para assegurar o reembolso das quantias de que o estado é crédor á companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, bem como para se regularisar a situação financeira e administrativa da mesma companhia, podendo n'esta conformidade:

a) Permitir e tornar exequivel a conversão de todas as obrigações da companhia em circulação, quando essa conversão se mostre acceite pela maioria dos obrigacionistas, pela fórma que fôr determinada;

b) Permitir a creação de novas obrigações privilegiadas ou não privilegiadas, sendo n'este caso substituidas por ellas todas as actualmente existentes;

c) Conceder representação na administração da companhia aos portadores das obrigações.

§ unico. Esta auctorisação é sujeita ás seguintes condições:

— que nenhum novo encargo advirá para o thesouro nem prejuizo para os direitos garantidos ao estado nos actuaes contractos;

— que os estatutos da companhia serão reformados de maneira a garantirem uma efficaz acção e fiscalisação do governo na administração da companhia, podendo o governo suspender e annullar as deliberações da mesma companhia, sobre emissão de titulos, aquisição ou arrendamento de linhas, contractos de empreitadas geraes ou quaesquer outros actos de administração contrarios ás leis e aos estatutos.

FIGURAS DO PASSADO

III

PEDRO WENCESLAU DE BRITO ARANHA

Por CARLOS D'ORNELAS

Tendo passado, no dia 28 de Junho último, o primeiro centenário do nascimento dêste eminente e venerando jornalista, fecundo e erúditto escritor, e sábio bibliógrafo, promoveu, o «Sindicato dos Profissionais da Imprensa de Lisboa», uma dupla homenagem, nêsse dia, à sua Memória, que foi a mais expressiva e revestiu o maior brilho; a saber: — uma romagem, piedosa ao seu mausoleu no cemitério dos Prazeres; e uma sessão soléne na sua séde.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que vai já no seu 45.º ano de existência, e foi fundada também por distinto jornalista, erúditto escritor e o homem de notável iniciativa, nosso querido e saudoso amigo, L. Mendonça e Costa, leal amigo e sincero admirador de Brito Aranha — associa-se à justissima homenagem e saúda o já ilustre Filho do Homenageado, e o nosso presado camarada do «Diário de Notícias» de que aquele foi, desde a sua fundação, colaborador e redactor, e depois, durante anos, seu preclaro Director.

De nenhuma melhor forma nos poderíamos, associar, e solidarisar, a tão merecido preito, do que transcrever, na integra, e com a devida vénia, do «Diário de Notícias» a eloquente *Alocução*, que, na sessão soléne na «Casa da Imprensa», pronunciou o nosso amigo e colaborador, Sr. Dr. Armelim Júnior:

— Permitti, senhores, que um antigo jornalista, já fóra da trincheira e do combate, pela sua provecta idade, mas desvanecido e orgulhoso sempre de o ter sido, e com dignidade e honra, e, propellido pela saudade e pela velocidade adquirida, ainda por vezes aí faz as suas incursões; que um dos mais antigos colegas do homenageado, na Imprensa, um dos seus mais velhos e devotados amigos, que muito viveu na sua intimidade, também, venha agora aqui, nesta expressiva e piedosa romagem depôr — não efemero ramo de flôres, que logo fenecem e marcham como certas amizades e certas memórias — mas expressões intimas e sinceras, moldadas, no bronze eterno de infinda saudade, de perduravel recordação, da mais firme, leal e duradoura amizade.

«Eu não sou, nunca fui, do numero daqueles para quem a ausência é o esquecimento e que, em perdendo de vista, depressa perdem de memória e de coração!..»

«Por isso recebi penhorado, aceitei pressuroso e aqui acorro solícito, ao amavel e honroso convite para assistir a estas merecidas e justissimas homenagens, que por igual enaltecem e honram o homenageado e a preclara e benemérita collectividade que as promove.

«Se quisermos sintetizar, em rápido conceito, a complexa

personalidade de Brito Aranha, ou caracteriza-la e definir pelo seu primacial attributo, não encontro outro mais preciso e frisante senão este: *trabalhador indefesso e constante*.

«E de feito, desde a sua juventude até á sua provecta idade, consecutiva e constantemente se consagrou á mais bela e proficua, á mais santa e pura oração: *A oração do trabalho*, das mais uteis para quem a pratica e das mais gratas á Providência.

«Tendo nascido em 23 de Junho de 1833 — faz hoje precisamente um século — e falecido em 8 de Setembro de 1914, e portanto com 81 anos completos de idade, trabalhou até ao fim. Toda esta longa e operosa existência, iluminada por um grande coração e nobre character, foi consagrada a extenso e intenso trabalho, desde o trabalho manual tipográfico até á sua obra monumental de intellectual superior. Poucos dias antes do seu passamento publicava o tómo XXI (14.º do suplemento) do «Dicionário Bibliográfico Português», grôso volume de 700 páginas compactas, monumento literário bio-bibliográfico critico erguido á gloriosa memória de Herculano, pela vasta erudição e judiciosa critica de Brito Aranha, nas primeiras 344 páginas, e de Gomes de Brito, preclaro e castiço critico e não menos indefesso investigador histórico, nas restantes 349 páginas.

«São da exclusiva elaboração de Brito Aranha os dôze tómos desta obra, desde o X (3.º do suplemento) 1883, até ao XXI (14.º do suplemento) 1914. E deixou em preparação, já muito aliantada, o tómo XXII, que foi completado e publicado, em 1923, por Gomes de Brito e Alvaro Neves, distinto escritor e erudito bibliógrafo, que foi quem elaborou, e firma a notavel bio-biografia de Brito Aranha, com que abre este tómo (15.º do suplemento) de páginas IX a LXIII.

«E cabe aqui dizer, para dizer toda a verdade, que o notavel e indefesso bibliófilo e bio bibliógrafo, que foi Brito Aranha, não foi mero continuador empírico, mas outrossim corrector ou rectificador critico e ampliador eruditissimo da monumental obra de Inocência.

«E antes, e de par e concomitantemente com este colossal trabalho bio-bibliográfico, de investigação erudita, científica, literária e histórica, de beneditina paciência e esforço, quantas outras obras literárias, pe'o jornal e pelo livro, como jornalista, comista, pedagogista, historiógrafo, orador, autor teatral e tradutor, avultando, entre todas, as suas «Memórias de um jornalista», rica e valiosissima contribuição para a História do movimento jornalístico, literário, político e social da nossa Pátria nos últimos cinquenta anos, antes do seu decesso.

«Mas, de todas as suas obras, a de maior valia e que mais fundo prazer e legítimo orgulho lhe deviam hoje causar, foi o seu filho dilecto — estudante dos mais brilhantes e laureados nas escolas secundárias e superiores nacionais e estrangeiras, jornalista distinto, escritor erudito, orador inspirado, ilustre engenheiro e brioso official do Exército: o meu querido Paulo Emilio de Brito Aranha, que foi sempre o maior prazer, o legítimo orgulho e a maior glória de sua santa mãe e minha sempre querida e saudosissima amiga sr.ª D. Maria Amália Teles da Mota Brito Aranha, alto e culto espirito, servido pelas mais raras e excelsas virtudes.

«Filha, esposa e mãe modelares, que foi, na prolongada e percuciente doença mortal do seu idolatrado marido, a sua mãe carinhosa, paciente e desveladissima enfermeira, verdadeira irmã da caridade e seu admirável Cireneu no tremendo Calvário daquele excruciante sofrimento.

«Outro-sim foi a mãe ilustrada, previdente e amantissima, que moldou e formou o espirito, o coração, a consciência e o character do seu glorioso filho. Mulher superior, a cuja memória, querida e sagrada, lhe consagro, agora aqui, o meu sincero culto e sentido preito».

Uma vibrante salva de palmas coroou a brilhante oração.

FIGURAS DO DIA

BRIGADEIRO CASIMIRO TELLES

Com a classificação distinta concluiu há dias o exame para o posto de General o senhor Coronel Casimiro de Sousa Telles, oficial distinto que há seis anos comanda com energia e superior critério a Escola Prática de Infantaria, em Mafra.

O Comandante Casimiro Telles é, sem dúvida, um dos oficiais superiores mais distinto da arma de infantaria e um dos mais sabedores que conseguiu organizar uma escola de oficiais em Mafra, exemplo de ordem e de disciplina.

Há poucos dias a officialidade da escola de Mafra, Depósito de Remonta e Metralhadoras organizou em sua honra uma sessão que decorreu com um brilhantismo enexcedível e onde foi destacado o valor do Comandante exemplar e do chefe de família modelo.

Não podemos deixar de nos congratular com a alta classificação que obteve o Coronel Casimiro Telles, que a sua modéstia, após o seu exame distinto o levou a recolher à sua querida unidade onde conta amigos desde o soldado mais inferior ao oficial mais graduado.

Por ser absolutamente impossível transcrever na íntegra os feitos gloriosos do Coronel Sousa Telles, transcrevemos algumas notas biográficas dêste nosso illustre amigo:

Assentou praça em 1 de Agosto de 1891. Foi promovido a alferes em 19/9/1896, a tenente em 1/12/901, a capitão em 16/9/910, a major em 3,2/917, a tenente coronel em 9/11/918 e a coronel em 11/3/922.

Desempenhou varias comissões de serviço de importância quer na Guarda Fiscal quer em diversas unidades, no Colégio Militar, na Inspeção de Infantaria, fez por varias vezes parte do juri de exames para o posto de major do Quadro Colonial, etc.

Comandou o Batalhão de Infantaria n.º 12 no C. E. P. e o Batalhão de Infantaria n.º 5 do Corpo de Tropas da Guarnição de Lisboa e vem comandando desde 30 de Abril de 1927 a Escola Prática de Infantaria.

Da sua folha de matricula constam varios prémios, condecorações e louvores entre os quais os seguintes: É condecorado com a Medalha de Ouro da Classe de Comportamento Exemplar; Comendador da Ordem Militar de Aviz; Medalha da Victoria; Medalha Comemorativa da Expedição a França; Medalha de Prata de Bons Serviços;

Louvores:

Louvado pela muita intelligencia e dedicação com que



desempenhou o serviço de vogal na Comissão encarregada da escolha da ferramenta portatil a distribuir aos corpos da Arma de Infantaria e respectiva Escola Prática.

Louvado em 29/9/912 pelo Comandante do grupo de batalhões em Santarem pelo interesse e superior illustração com que dirigiu a sua companhia de instrução.

Louvado pelo comando do 1.º regimento do C. E. P. em 13 de Março de 1917 pelo notável zelo e boa vontade que revelou no desempenho das suas funções de comandante de batalhão.

Louvado pelo comando da 1.ª Divisão do C. E. P. pela correção, garbo e disciplina com que se apresentou e todo o batalhão do seu comando na revista que lhe foi passada em 7/12/917.

Louvado por Sua Ex.ª o Ministro da Guerra em 11/8 928 pelas qualidades de official-inteligente, disciplinador e competente mais uma vez demonstrados.

Louvado pelo mesmo Sr. em 7/9 929 pela muita competência, dedicação e intelligência com que tem exercido o comando da Escola Prática de Infantaria, comissão esta de serviço considerada importante e extraordinária.

Louvado ainda pelo mesmo Sr. em 19/7/930 pelas qualidades e competência profissional, zelo e dedicação que tem revelado no desempenho das suas funções de comandante da Escola Prática de Infantaria, tendo realisado naquele Estabelecimento uma completa transformação sob todos os pontos de vista aproveitando os reduzidos meios materiais de que a Escola dispõe por forma a obter o máximo rendimento em instrução militar, e tendo conseguido com um são critério, o aproveitamento das qualidades dos seus subordinados no sentido de obter uma bela acção de conjunto de que resulta não só a eficiência das forças sob o seu comando, mas também, pelo character do Estabelecimento, uma subida do nível da educação militar e da competência profissional dos quadros que passam pela Escola Prática de Infantaria.

Louvado pelo mesmo Ex.º Sr. em 24/7/931 pelo zelo, dedicação e superior critério com que tem orientado os trabalhos da Escola Prática de Infantaria, conseguindo pela sua dedicação elevar o nível da instrução da Arma de Infantaria, muito contribuindo para o bom nome da Escola e eficiência dos cursos e trabalhos nela realisados.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, envia a S. Ex.ª o cartão de felicitações.

A "GAZETA" EM ESPANHA

Foi apresentado em Côrtes num projecto de lei ditando normas para a mudança de instalações ferroviárias nos grandes centros, atendendo ao desenvolvimento da urbanização e ao crescimento do tráfego nas grandes cidades.

Parece que êste projecto de lei será modificado em vista de algumas reclamações apresentados por várias entidades atingidas.

Os nossos mortos

JOAQUIM MEIRELES

Finou-se a semana passada o Joaquim Meireles, de 55 anos, telefonista da C. P., na estação de Santa Apolónia, e nosso solícito informador.

Era bom empregado e a sua modéstia, porte correcto e honradez criaram-lhe muitos amigos.

O funeral realizou-se de sua casa, Rua Marquez Ponte de Lima, 12-2.º para o cemitério do Alto de S. João.

Condolências à família.

Linhas estrangeiras

ALEMANHA Tanto na Alemanha como na França foi realizado um meio de aumentar as velocidades dos comboios locais. No distrito industrial do Ruhr existem sete grandes cidades dentro duma distancia de 34 milhas com um movimento de tráfico constante e pezado, entre elas e cada uma com um importante movimento de tráfico local. O sistema de caminho de ferro desenvolveu-se ao maximum em numerosas linhas de conexão e junções, com um pezado tráfico de comboios de carga tanto como de passageiros, de importancia internacional. As novas facilidades conhecidas como "Serviços acelerados do Ruhr" são descritas por Herr Wiskott de Essen num recente artigo publicado no Zeitung des Vereins.

As secções de linha principalmente interessadas são as dos trajectos entre Essen, Bochum e Dortmund, uma via Steele e a outra via Wattenschild, e apesar do pesado tráfico já passado por estas linhas, conseguiu-se um possível aumento dum número de conexões entre Essen e Dortmund de 80 por cento e mais, entre muitos pontos intermediarios. Estas disposições foram expressamente feitas com o objectivo de eliminar todas as fontes de atrazo. Os comboios normais são de trez, excepcionalmente de quatro wagons de quatro rodas, typo de compartimento, com logares para 28 passageiros de segunda classe e 169 de terceira classe, rebocado por locomotivas rápidas, das quais em número considerável foram submetidas à electrificação do serviço local de Berlin.

Com estes pêsos leves, velocidades altas poder-se-hão obter rapidamente e serem fácilmente mantidos, e assim o tempo gasto entre Essen e Dortmund, incluindo as paragens em todas as estações conseguiu-se em 43 minutos, uma diferença sómente de 8 minutos a mais do tempo gasto previamente pelos semi-rápidos com 3 paragens sómente. O tempo nas estações é limitado a meio minuto afim de facilitar as entradas e saídas dos comboios, parando perto das entradas e saídas das estações para os passageiros, enquanto os

compartimentos para os fumadores e não fumadores são distribuidos igualmente em tôda a extensão do wagon. Letreiros especiais indicam aos passageiros a necessidade de subir e descer com a máxima rapidez, não podendo levar bagagem alguma.

Os letreiros com o destino à frente das locomotivas, nos lados dos wagons e no indicador da plataforma, tem as palavras "Ruhr serviço acelerado" e uma faixa vermelha diagonal afim de os distinguir dos outros. Assim por meio de artigos de jornal e letreiros indicando ao publico a possível rapidez dos comboios, o tempo aproveitado é importante. A velocidade é aproximadamente igual à obtida pelos carros de 100 kilómetros à hora com motores electricos Diesel, e no verão serão experimentados os referidos vehiculos em conjunto com os presentes comboios a vapor.

Os combios geralmente andam a horas certas, mas o tempo para contingencias — 2 minutos para as 34 milhas — é insufficiente. Foi obtida autorização para poder atingir 90 kilómetros à hora um vehiculo sem passageiros rebocado por uma machina sujeita aos regulamentos correntes. O resultado deste empreendimento teve um grande exito, e em média 21 por cento e 59 por cento dos lugares foram ocupados. O número de passageiros tem aumentado consideravelmente desde o inicio, neste meio de transporte. A intenção é de se estender estes comboios de futuro adiante de Dortmund a Duisburg como também utilisá-los em outras linhas, onde as condições sejam mais favoráveis, como por exemplo, entre Essen e o Wupper Valley, onde os serviços presentes tem dado lugar a queixas. Um ambicioso programa com a introdução de 230 automotoras em todo o distrito, indo além de Colonia e Dusseldorf, está sendo preparado.

FONTE DA ARCADA

LEITARIA E BAR

Serve chá, café, cacau, chocolates, refrigerantes,
Limonadas e Cervejas

Lanches quentes e frios

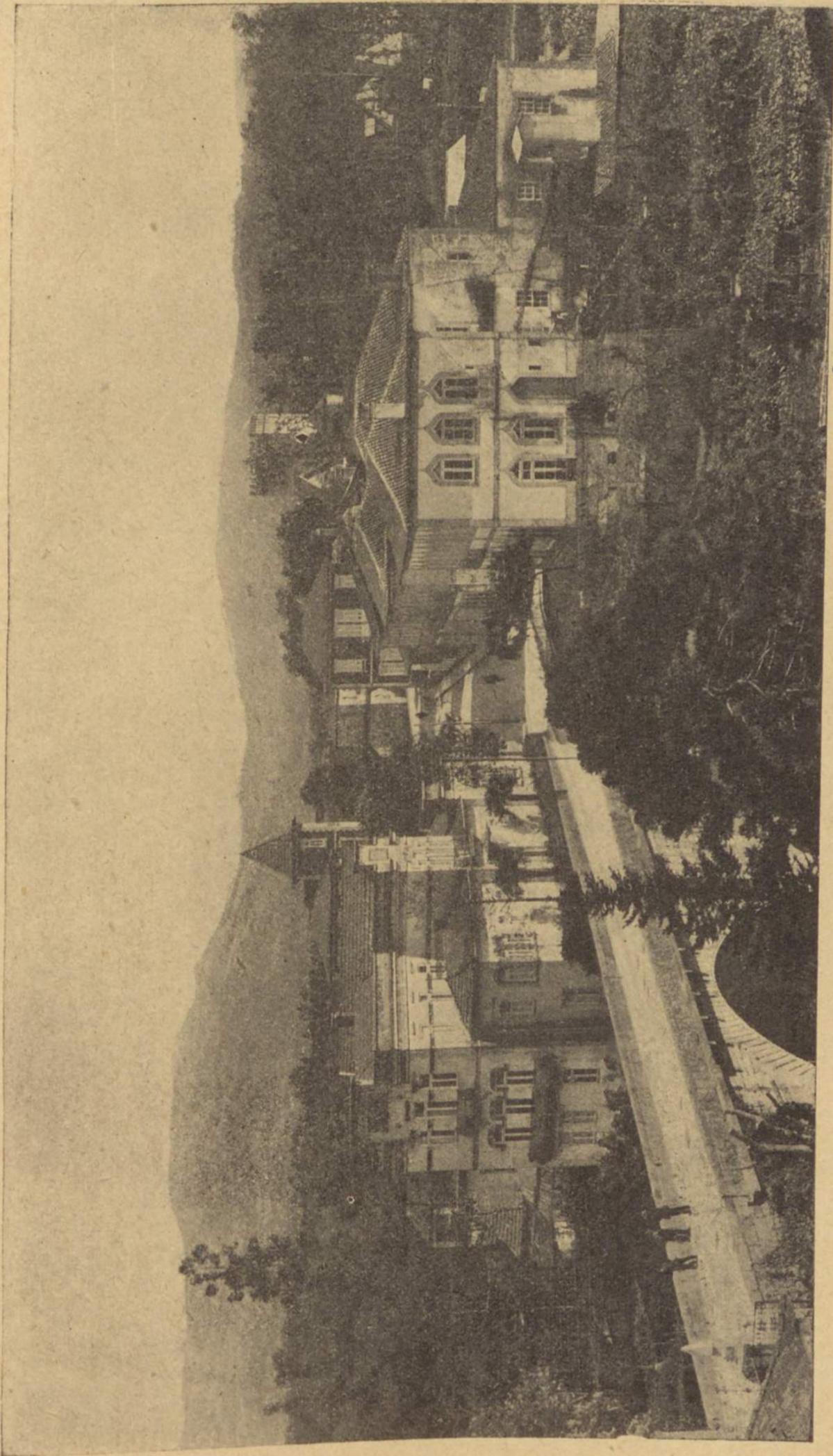
Os nossos refrescos são feitos com agua filtrada,
sistema MONARCH, ou agua de SELTZ

R. do Comercio, 75 — Telef. 23761

MAJOR VIRIATO GONÇALVES

Acaba de abandonar a Secretaria do Conselho Superior de Viação o nosso presado amigo e distinto official do exercito, major Viriato Gonçalves, que durante alguns anos dirigiu com superior acêrto os serviços da referida secretaria, agora extinta pelo novo decreto de Viação.

O Major Viriato Gonçalves, conseguiu, devido à sua bondade e muito acêrto criar bastantes simpatias e com muito pesar nosso se afasta dum importante lugar, deixando em cada um dos seus subordinados um amigo.



VIZELIA — Bairro Mourisco