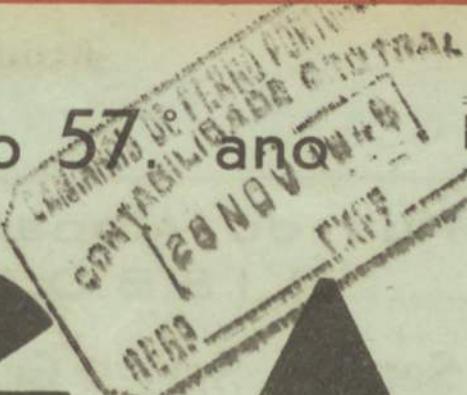


22.º do 57.



Lisboa, 16 de Novembro de 1945

Número 1390

GAZETA dos CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Comércio e Transporte / Economia e Finanças / Turismo

Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas

Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria

CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA



**Quereis dinheiro?
JOGAI NO**

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



**"A NOVA
LOJA DE
CANDEEIROS"**

Vende ao preço da tabela:
**Fogões, Esquentadores, Lan-
ternas e todos os artigos da
VACUUM**

UNICA CASA NO GÉNERO QUE TEM AO
SEU SERVIÇO PESSOAL TÉCNICO QUE
PERTENCEU ÀQUELA COMPANHIA, TO-
MANDO RESPONSABILIDADE EM TODOS OS
CONCERTOS QUE LHE SEJAM CONFIADOS

Rua da Horta Sêca, 24 -- LISBOA -- Telefone 2 2942

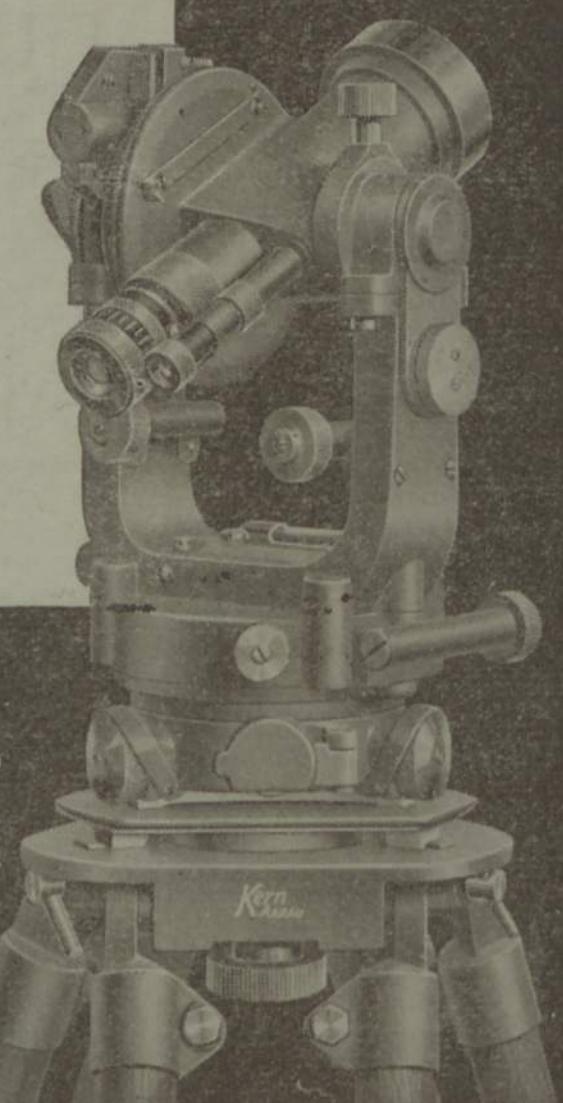
Os novos
**Teodolitos de
circulo duplo**

permitem obter
os melhores
resultados em
medioções, com
mais facilidade,
mais rapidez
e com menor
esforço

Kern
AARAU
(Suissa)

DK

KERN & Cia. S. A.
AARAU (Suissa)
Fabrica de mechanica fina e optica
Representantes:
CARLOS GOMES & Cia.
Lida.
LISBOA
Aparlado 658 Telef. 21143



Armindo Ferreira

TÉCNICO EM CANALIZAÇÕES

Executa todos os trabalhos de reparações,
montagens completas — Encanamentos de
ferro para aquecimento de água — Encana-
mento para gás e montagem de casas de ba-
nho — Executam-se com perfeição todos os
trabalhos de funileiro — Trabalhos de cal-
deiras e fogões de toda a espécie, etc. — Re-
parações em instalações eléctricas —

Pedo aos Ex.ºs Clientes a fineza de pedirem pelo
TELEFONE 21572

Rua da Atalaia, 34 — LISBOA — Travessa da Espera, 51

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 2 7520

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1390



16—NOVEMBRO—1945



ANO LVII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

A Precursora dos Combóios Aerodinâmicos, por <i>William F. McDermott</i>	565
Um ano de actividade dos Estaleiros Navais do Alfeite	567
Os Caminhos de Ferro na obra de Eça de Queiroz, pelo dr. <i>Bussquets de Aguilar</i>	568
Ascensor Município-Biblioteca, por <i>Raul Mesnier de Ponsard</i>	571
Há 50 anos.	575
Caminhos de Ferro Coloniais	575
Linhas Estrangeiras	576
Vida artística.	576
O nosso número especial dedicado à Companhia de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal	576
Espectáculos	576
Parte Oficial	577

A Precursora dos Combóios

Aerodinâmicos

Por WILLIAM F. McDERMOTT

O interessante artigo de William F. McDermott, que se vai lêr em seguida, foi condensado da Revista «Coronet» para as «Seleções do Reader's Digest.» E' desta última publicação que, com a devida vénia, o transcrevemos. Trata-se de um assunto digno da atenção dos nossos leitores e de arquivo nas colunas da Gazeta dos Caminhos de Ferro.

NUMA linda tarde da primavera de 1893, Charley Hogan, campeão maquinista do expresso Empire-State, da Companhia Central de Caminhos de Ferro de Nova York, decidiu tirar o «freio» à máquina 999, para ver o que ela podia dar. E a 999 bateu o recorde mundial de velocidade, que deteve durante 41 anos, até que apareceram os combóios aerodinâmicos a motores Diesel.

Naquele tempo, as companhias ferroviárias andavam competindo umas com as outras, a ver qual delas fabricava melhor material para ser exibido na Exposição Colombiana de Chicago, cuja data então se aproximava. Os rapazes da Central de Nova York, que já em 1891 tinham batido os recordes de velocidade dos Estados Unidos e da Inglaterra, com 84,5 quilómetros à hora entre Nova York e Búfalo passaram

a andar numa grande excitação. O seu objectivo secreto era assombrar o mundo com uma velocidade de 160.

Coube a Bill Buchanan, antigo superintendente da fôrça-motriz, a preparação de tal proeza, no decurso da qual se fizeram algumas experiências radicais. A máquina 999 tinha rodas motrizes especiais, de 2.10 m. de diâmetro, demasiado grandes para puxar pesadas cargas, mas muito úteis para acelerar a marcha. Foi também a primeira locomotiva a ter freios nos jogos de rodas dianteiros, e tinha uma nova caixa-de-fogo, inventada por Buchanan. Quando saiu dos depósitos ferroviários de West Albany pela sua própria fôrça, era uma cousa de resplandecente beleza: tôdas as cintas, tubos e enfeites de latão luziam com o polimento; a cabina do maquinista estava lustrosamente pintada, e dum lado

e outro do «tender», em letras de dois pés e meio de altura, cobertas com fôlhas de ouro, lia-se a inscrição: The Empire State Express.

Entretanto, a repartição de viação-e-obras preparava-se para a grande prova, e andava pondo a via férrea em condições, botando mais saibro nos trilhos e experimentando as agulhas. O túnel por baixo da prisão de Sing Sing, ao norte de Nova York, foi escavado mais 30 cm. para dar passagem à 999.

Depois de ter passado a nova «favorita» da Central, com todos os cuidados, pelas provas preliminares de 128 km, à hora, o Presidente da Companhia, Webb, chamou três antigos maquinistas, e perguntou a cada um dêles se seriam capazes de bater o recorde: dois hesitaram; o terceiro, Charley Hogan, homem experiente, que tudo tinha enfrentado, desde as avalanches de neve aos ataques dos Índios, respondeu prontamente: «Eu sou capaz disso» Foi então encarregado do cometimento.

A prova teve lugar no trajecto entre Siracusa e Búfalo, no estado de Nova York. O comboio levava quatro carruagens, com muitas personagens importantes dos caminhos de ferro — e três cronometristas para registarem e confrontarem entre si a duração das provas.

Hogan seguiu com a maior naturalidade a 128 quilómetros à hora, abrandando a marcha nas curvas, até que ultrapassou Rochester e chegou a Batâvia. Aqui começava uma linha recta de 58 quilómetros. Durante algum tempo havia uma ligeira subida, seguindo-se depois uns 23 quilómetros na horizontal.

Neste percurso, o cintilante trem lançou-se para diante como um pássaro a voar. Charley abriu um pouco a válvula reguladora de velocidade, e a 999 acelerou a marcha. 130 quilómetros à hora, durante uma milha (1.610 m.) e os cronometristas foram concordes no registo; outra milha a 153 quilómetros por hora; outra a 156 quilómetros e, finalmente, mal se distinguindo já a paisagem e as casas das fazendas, omágico, o extraordinário sonho das 100 milhas,

ou seja 160 quilómetros à hora, tornava-se realidade!

Mas Charley e o seu intrépido fogueiro Al Elliott, de nada sabiam. O que todo o pessoal da máquina ignorava, era que a 999 poderia vir ainda a atingir mais velocidade. Al Elliott passou a dar mais vertiginosamente ainda combustível ao «monstro». Abriu-se mais um ponto à válvula reguladora de velocidade, ainda outro mais... até o máximo! E a 999 portou-se à altura. Cada vez mais e mais depressa giravam aquelas rodas, as maiores do mundo. Os espectadores não podiam contar as carruagens — mas viam-nas de relance!

Aguantar-se-ia a locomotiva sobre os trilhos? Charley, por intuição, estava convencido que sim. Atrás, nas carruagens, o coração dos passageiros batia, acelerado de anseio...

Depois de abrandada a marcha, e da triunfal entrada em Búfalo, os números cuidadosamente conferidos demonstravam a espantosa realidade. Pela primeira vez no mundo, tinha-se marchado com a vertiginosa velocidade de 181 quilómetros à hora!

Charley Hogan levou a sua famosa 999 e o Empire State Express à Feira Mundial de Chicago, onde causaram a admiração de milhões de pessoas. Na Exposição do Século do Progresso (Chicago), em 1933 e 1934, lá se encontravam o maquinista Hogan e a sua velha locomotiva, na grande secção de caminhos de ferro. Tanta gente atraíram ali, que Nova York desde logo pensou em exibi-los na sua Feira Mundial de 1939 e 1940. Efectivamente lá estava a famosa locomotiva, mas já sem o seu maquinista. Hogan tinha recebido o sinal de partida — e entrara na «grande recta» ilimitada, quase aos 90 anos...

Hoje, a famosa e velha 999 descansa tranqüilamente nas instalações ferroviárias de West Albany. Conserva-se, porém, nas mais perfeitas condições, pronta a desempenhar em qualquer altura o seu papel, puxando quatro carros a 112 quilómetros à hora ou mais, se fôr preciso.

Um ano de actividade

dos

Estaleiros Navais do Alfeite

Ejá hoje notável, apesar da sua relativamente curta existência, pois foi criado há cerca de 6 anos, a obra realizada até agora pelos Estaleiros Navais do Arsenal do Alfeite. E, aos obstáculos que se têm opôsto ao seu desenvolvimento, não devemos esquecer os originados pela segunda Grande Guerra.

Não obstante as graves circunstâncias internacionais dêste último período, o Arsenal nunca deixou de acudir às necessidades da nossa Marinha de Guerra e até às da economia nacional.

A obra dos Estaleiros tem continuado, apesar de tudo, como se pode verificar pela leitura do Relatório e Contas referente ao ano transacto.

Entre os trabalhos ali realizados em 1944 registam-se duas importantes instalações que vieram aumentar as possibilidades de trabalho do estaleiro e melhorar o rendimento das construções novas — a carreira de 140 metros e o guindaste de lança, para 10 toneladas de carga elevatória, na ponta, e para 20 a meio.

Além disto, encontra-se também, em curso, a construção de vedetas para transporte de passageiros, unidades que medem 23,65 metros, deslocam 53.330 toneladas e podem alojar 128 pessoas.

Durante o ano passado continuaram a fazer-se aquisições de diversos artigos de aprestamento para as lanchas de fiscalização da pesca — «Corvina», «Dourada», «Espadilha» e «Fataça», construídas por incumbência do Ministério da Marinha.

Igualmente se encontram muito adiantados os trabalhos do navio petroleiro de 10.000 toneladas, D. W., construído por conta da Companhia Colonial, a unidade de maior construção até agora entregue ao Arsenal do Alfeite e também o que mais tem sofrido com as dificuldades criadas pela guerra. Espera-se que cheguem a Portugal, pois há muito estão concluidos, os motores, o cadaste, a roda de proa, o leme, a madre do leme e outras instalações indispensáveis a um navio tanque.

Fizeram-se ainda estudos e desenhos para a

continuação de um batelão destinado ao transporte de nafta, e de uma vedeta tipo «Alfa».

Estudaram-se, também, as instalações dos motores nos escalerões da «Azevia», da «Bicuda» e do «Sam Brás», além do projecto das hélices.

Fez-se o estudo e o projecto de um copo de lubrificação automática para o N. H. «D. João de Castro».

Restam ainda para executar doze unidades, afim de se cumprir o programa de reorganização da Marinha, fixado pelo decreto-lei n.º 18.663, de 17 de Julho de 1930.

Iniciou-se a construção de outra ponte-cais, semelhante à que já existe, e o prolongamento da mesma, o que permitirá melhor e mais regular atracação dos navios tipo «aviso de 1.ª classe».

Parece ser desejo da direcção do Arsenal prolongar, em nova fase de obras, o cais acostável até ao fim do molhe leste de protecção, para que os Estaleiros possam dispor de um cais equivalente às possibilidades de construção das suas cinco carreiras.

O movimento geral de reparações de navios, em 1944, atingiu o número de 108 unidades, deslocando 147.078 toneladas, além das embarcações miudas. O custo total dos trabalhos executados elevou-se a 42.330.624\$80.

No armamento de vários patrulheiros dispensou-se a verba de 10.000 contos. Com os avisos «Afonso de Albuquerque» e «Bartolomeu Dias» gastaram-se 6.955 contos.

O total da despesa realizada com três submersíveis montou a 4.685.250\$00.

O valor da conta do Património aumentou 3.042.758\$24.

A verba de Devedores e Credores cifra-se em 29.741.714\$18 e a conta da Gerência acusa um saldo de 15.789\$27.

O exame das contas demonstrou que a Administração do Arsenal do Alfeite continua a ser modelar.

Os Caminhos de Ferro

na obra de Eça de Queiroz

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

III

Achegada a Lisboa, a demora na entrega da bagagem, e a dificuldade em encontrar meio de transporte para o hotel, descreveu-os magistralmente Eça de Queiroz numa carta de Fradique dirigida à sua madrinha, Madame de Jouarre e publicada na «Correspondência de Fradique Mendes».

«Chegáramos (¹) a uma estação que se chama de Sacavém — e de tudo o que os meus olhos arregalados viram do meu país, através dos vidros húmidos do vagão, foi uma densa treva, donde mortiçamente surgiram aqui e além luzinhas remotas e vagas. Eram lanternas de fáluas dormindo no rio: e simbolizavam dum modo bem humilhante essas escassas e desmaiadas parcelas de verdade positiva que ao homem é dado descobrir no universal mistério do ser. De sorte que tornei a cerrar resignadamente os olhos — até que, à portinhola, um homem de boné de galão, com o casaco encharcado de água, reclamou o meu bilhete, dizendo Vossa Excelência! Em Portugal, boa madrinha, todos somos nobres, todos fazemos parte do Estado e todos hos tratamos por Excelência.

«Era Lisboa e chovia. Vinhamos poucos no combóio, uns trinta talvez — gente simples de maletas ligeiras e sacos de chita, que bem depressa atravessou a busca paternal e sonolenta da Alfândega, e logo se sumiu para a cidade sob a molhada noite de Março.

«No casarão soturno, à espera das bagagens sérias, fiquei eu, o Smith (²) e uma senhora esgrouviada, de óculos no bico, envolta numa velha capa de peles. Deviam ser duas horas da madrugada. O asfalto sujo do casarão regelava os pés.

«Não sei quantos séculos assim esperámos, Smith imóvel, a dama e eu marchando desencontradamente e rapidamente para aquecer ao comprido do balcão de madeira, onde dois guardas da Alfândega, escuros como azeitonas, bocejavam com dignidade. Da porta do fundo uma carreta, em que oscilava o montão da nossa bagagem, veio por fim rolando com pachorra. A dama de nariz de cegonha reconheceu logo a sua caixa de fôlha de Flandres, cuja tampa, caindo para trás, revelou aos meus olhos que observavam (em seu serviço, exigente madrinha!) um penteador sujo, uma boceta de dôce, um livro de missa e dois ferros de frisar. O guarda enterrou os braços através destas coisas íntimas, e com um gesto clemente declarou a Alfândega satisfeita. A dama abalou.

Ficámos sós, Smith e eu. Smith já arrebanhara a custo a minha bagagem. Mas faltava inexplicavelmente um saco de couro; e em silêncio com a guia na mão, um carregador dava uma busca vagarosa através dos fardos, barricas, pacotes, velhos baús, armazenados ao fundo, contra a parede enxoalhada. Vi este digno homem hesitando pensativamente diante dum embrulho de lona, diante duma arca de pinho. Seria qualquer desses o saco de couro? Depois, descoroçado, declarou que positivamente nas nossas bagagens não havia nem couro nem saco. Smith protestava, já irritado. Então o capataz arrancou a guia das mãos inábeis do carregador e recomeçou êle, com a sua inteligência superior de chefe, uma rebusca através das arrumações, esquadrinhando zelosamente caixotes,

(¹) José Maria Eça de Queiroz, «A Correspondência de Fradique Mendes», 8.^a ediç., Pôrto 1926, págs. 153 a 161.

(²) O velho criado de quarto de Fradique Mendes.

vazilhas, pipos, chapeleiras, canastras, latas e garrafões. Por fim, sacudiu os ombros, com indizível tédio e desapareceu para dentro, para a escuridão das plataformas interiores. Passados instantes voltou, coçando a cabeça por baixo do boné, crayando os olhos em roda, pelo chão vazio, à espera que o saco rompesse das entradas dêste globo desconsolador. Nada! Impaciente, encetei eu próprio uma pesquiza sôfrega através do casarão. O guarda da Alfândega de cigarro colado ao beiço (bondoso homem!), deitava também aqui e além um olhar auxiliador e magistral. Nada! Repentinamente, porém, uma mulher de lenço vermelho na cabeça, que ali vadiava naquela madrugada agreste, apontou para a porta da estação:

«— Será aquilo, meu senhor?

«Era! Era o meu saco, fora no passeio, sob a chuvinha miuda. Não indaguei como êle se encontrava ali, sózinho, separado da bagagem a que estritamente o prendia o número de ordem estampado na guia em letras grossas — e reclamei uma tipóia. O carregador atirou a jaleca para cima da cabeça, saiu ao largo e recolheu logo anunciando com melancolia que não havia tipóias.

«— Não há! Essa é curiosa! Então como saiem daqui os passageiros?

«O homem encolheu os ombros. «Às vezes havia, outras vezes não havia, era conforme calhava a sorte...» Fiz reluzir uma placa de cinco tostões e supliquei àquèle benemérito que corresse as vizinhanças da estação, à cata de um veículo qualquer com rodas, coche ou carroça, que me levásse ao conchego de um caldo e de um lar. O homem largou, resmungando. E eu logo, como patriota descontente, censurei (voltado para o capataz e para o homem da Alfândega) a irregularidade daquèle serviço. Em tôdas as estações do Mundo, mesmo em Tunis, mesmo na Romélia, havia à chegada dos combóios, ônibus, carros, carretas, para transportar gente e bagagem. — Porque os não havia em Lisboa? Eis aí um abominável serviço que desonrava a Nação!

«O aduaneiro esboçou um movimento de desalento, como na plena consciência de que todos os serviços eram abomináveis, e a Pátria toda uma irreparável desordem. Depois, para se consolar, puxou com delícia o lume ao cigarro. Assim se arrastou um dêstes quartos de hora que fazem rugas na face humana.

«Finalmente, o carregador voltou, sacudindo a chuva, afirmando que não havia uma tipóia em todo o bairro de Santa Apolónia.

«— Mas que hei-de eu fazer? Hei-de ficar aqui?

«O capataz aconselhou-me que deixásse a bagagem, e na manhã seguinte, com uma carruagem certa (contratada talvez por escritura) a viesse recolher «muito a meu contento». Essa separação porém não convinha ao meu conforto. Pois nesse caso êle não via solução, a não ser que por acaso alguma caleche, tresnoitada e tresmalhada, viesse a cruzar por aquelas paragens.

«Então, à maneira de naufragos numa ilha deserta do Pacífico, todos nos apinhámos à porta da estação, esperando através da treva a vela — querer dizer a sege salvadora. Espera amarga, espera estéril! Nenhuma luz de lanterna, nenhum rumor de rodas, cortaram a mudês daquêles êrmos.

«Farto, inteiramente farto, o capataz declarou que iam dar três horas e êle queria fechar a estação. E eu? Ia eu ficar ali na rua, amarrado, sob a noite agreste, a um montão de bagagens, intransportável? Não! Nas entradas do digno capataz decerto havia melhor misericórdia. Comovido o homem lembrou outra solução. E era que nós, eu e o Smith, ajudados por um carregador — atirássemos a bagagem para as costas, e marchássemos com ela para o Hotel. Com efeito êste parecia ser o único recurso aos nossos males. Todavia (tanto costas amolecidas por longos e deleitosos anos de civilização repugnam a carregar fardos, e tão tenaz é a esperança naquêles a quem a sorte se tem mostrado amorável) eu e o Smith ainda uma vez saímos ao largo, mudos, sondando a escuridão, com o ouvido inclinado ao lagedo, a escutar ansiosamente se ao longe, muito ao longe, não sentíramos rolar para nós o calhembeque da Província. Nada, desoladamente nada, na sombra avara!... A minha querida madrinha, seguindo êstes lances, deve ter já lágrimas a bailar nas suas compassivas pestanas. Eu não chorei — mas tinha vergonha, uma imensa vergonha do Smith! Que pensaria aquêle escocês da minha pátria — e de mim, seu amo, parcela dessa pátria desorganizada? Nada mais frágil que a reputação das nações. Uma simples tipóia que falta de noite, e eis no espírito do estrangeiro, desacreditada tôda uma civilização secular!

«No entanto o capataz fervia. Eram três horas

(mesmo três e um quarto), e êle queria fechar a estação! Que fazer! Abandonámo-nos, suspirando, à decisão do desespêro. Agarrei o estojo de viagem e o rôlo de mantas: Smith deitou aos seus respeitáveis ombros, virgens de cargas, uma grossa mala de couro; o carregador gemeu sob a enorme mala de cantoneiras de aço. E (deixando ainda dois volumes para ser recolhidos de dia), começámos sombrios e em fila, a trilhar à pata a distância que vai de Santa Apolónia ao Hotel de Bragança! Poucos passos adiante, como o estojo de viagem me derreava o braço, atirei-o para as costas... E todos três, de cabeça baixa, o dorso esmagado sob dezenas de quilos, com um intenso azedume a estragar-nos o fígado, lá continuámos, devagar, numa fileira soturna, avançando para dentro da capital dêstes reinos! Eu viera a Lisboa com um fim de repouso e de luxo. Êste era o luxo, êste o repouso! Ali, sob a chuvinha impertinente, ofegando, suando, tropeçando no lagedo mal junto duma rua tenebrosa, a trabalhar de carrejão!...

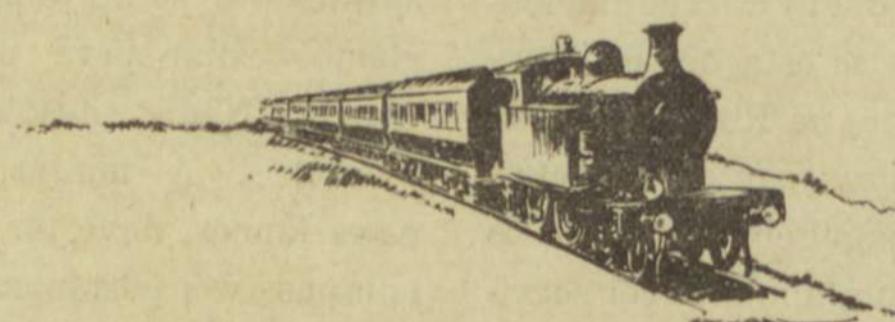
Não sei quantas eternidades gastámos nesta via dolorosa. Sei que de repente (como se a trouxesse, à rédea, o anjo da nossa guarda) uma caleche, uma positiva caleche, rompeu a passo do negrume duma viela. Três gritos sôfregos e desesperados, estacaram a parelha. E, à uma, tôdas as malas rolaram em catadupa sobre o calhambeque,

aos pés do cocheiro, que, tomado de assalto e de assombro, ergueu o chicote, praguejando com furor. Mas serenou, compreendendo a sua espantosa onipotência — e declarou que ao Hotel Bragança (uma distância pouco maior que tôda a Avenida dos Campos Elísios) não me podia levar por menos de três mil reis».

Apesar do preço exagerado, foi aceite o carro, devido à sua necessidade.

Eça de Queiroz nunca esqueceu a Terra Santa, que conheceu na viagem à cerimónia da inauguração do Canal de Suez em 1869, influenciando diversas obras como «A Relíquia», «Os Contos», «Prosas Bárbaras», «Notas Contemporâneas», «O Egípto» e «A Correspondência de Fradique Mendes». Daí a carta ⁽¹⁾ que Fradique dirigiu ao Engenheiro Bertrand por ter terminado o traçado do caminho de ferro de Jafa a Jerusalém. O sentimento do passado provocou a Fradique uma revolta anti-ferroviária, mas a ironia queiroziana domina a carta que é a apologia das viagens na Palestina pelos antigos processos, devendo considerar-se como uma manifestação de carácter literário, e não como inimizade pelos caminhos de ferro, pois Eça de Queiroz deu sobejas provas de quanto os admirava.

⁽¹⁾ José Maria Eça de Queiroz, obr. cit., págs. 183 a 191.



Ascensor Município - Biblioteca

Por RAUL MESNIER DE PONSARD

FOI longo o periodo que medeou entre a concepção d'este importante melhoramento e a sua realização.

São passados quatro anos, que da nossa parte foi lançada na circulação do mundo trabalhador a idéia, escudada em dados técnicos e de positiva probabilidade de êxito económico, que devia conduzir à realização prática desta utilíssima obra de arte e de interesse público.

Com fortuna variável decorreu o tempo empregado para implantar no espírito de especulação o valor da tentativa, despojada de outros atavios utilitários, que não fôssem os de mero alcance financeiro.

Na arena aberta para a luta debateram-se rígidamente as questões importantes da utilidade prática de semelhante obra, e da provável remuneração do capital a empregar. Rara foi a vez em que não predominasse conclusão favorável à emprêsa que construisse e explorasse o ascensor.

A par, porém, desta quase unânime manifestação da opinião pública, levantaram-se os atritos que a inveja, a cobiça e a ignorância, nunca deixam de levantar quando se trata de abandonar a órbita das operações ordinárias, e enriquecer a lei do progresso com mais um termo de alcance utilitário; e tais foram as contrariedades que se amontoaram para travar a marcha das operações conducentes a uma solução definitiva, que chegamos a desesperar de ver coroados de êxito tantos estudos e tantos sacrifícios, como os que, na luta pela realização da nossa idéia, aplicámos.

Hoje estão terminadas as contendas, aplanadas as dificuldades, removidos os atritos, sendo a ascensor Município-Biblioteca um facto consumado, traduzido na inauguração dos seus trabalhos há 3 meses, e na sua muito provável conclusão em Dezembro próximo; destinando-se o mês de Janeiro de 1896 para a sua entrega à exploração pública.

É do nosso dever, nêste momento, declarar o nome do ilustre capitalista a quem o público de Lisboa deverá, na parte financeira, a realização do ascensor Município-Biblioteca: é o dr. João Mira Correia Aires de Campos, presidente da Câmara Municipal de Coimbra, deputado da Nação, espirito moderno pronto a auxiliar com o seu recurso tôdas as manifestações utilitárias que, no seu país,

se lhe possam afigurar de valiosas. A construção de todo o material, e a sua montagem, estão contratadas com a Emprêsa Industrial Portuguesa, a Santo Amaro, sob a direcção dos ilustres engenheiros administradores srs. Baerlein, Rolin e Lacombe.

* * *

Passaremos agora à descrição d'este ascensor, com a feição actual e definitiva que tomou.

A *Gazeta* já deu circunstanciada notícia, com o auxílio de figuras explicativas, dos anteriores projectos que para o mesmo fim elaborámos.

Na presente descrição forçosamente teremos de repetir, na essência, o que já expuzémos, visto ser também na essência o actual projecto pouco diferente dos já descritos.

A entrada para o ascensor efectua-se pelo largo portão com o n.º 13, pertencente ao prédio do ex.^{mo} sr. José Street, fronteiro ao largo de S. Julião. Este portão é enfiado sensivelmente pelo eixo da rua de S. Julião, ficando a entrada de ascensor não só à vista do trânsito que se efectua pelo largo de S. Julião, como pelo da rua do mesmo nome, e de todo o trânsito das principais ruas da cidade baixa, que cruzam com a rua de S. Julião.

A entrada também se vê perfeitamente da parte da praça do Município, onde desemboca a rua dos Capelistas. De toda a forma, sendo a entrada principal do ascensor pelo largo de S. Julião, com razão se deveria agora, como muito bem fez reparo o nosso muito querido amigo, director da *Gazeta*, Mendonça e Costa, substituir o título *Município* pelo de *S. Julião*; e ficar o ascensor chamando-se: ascensor *S. Julião-Biblioteca*.

Ficará contudo com o seu primeiro título que nos é simpático, não só por ter sido aquêle com que foi registada a emprêsa definitiva, mas também por ter sido bom padrinho quem lhe deu o primeiro nome, o mesmo nosso dedicado amigo Mendonça e Costa.

Transpondo o portão n.º 13, enfa-se por um largo corredor, com extensão de 22 metros e largura de 3 metros. Na extremidade d'este corredor encontra-se um pátio em forma de trapézio, cujos 4 lados são formados pela muralha da calçada de

S. Francisco, e paredes dos prédios da ex.^{ma} família Street. Neste pátio levantam-se as torres metálicas do ascensor, tendo a base embebida num sólido monolito de beton, que ocupa toda a superfície do pátio, e desce a 3^m,4 de profundidade.

Levantando-se acima do nível do pátio, (sensivelmente o nível do largo de S. Julião ou do do Município) atingem as torres uma altura máxima de 40 metros, ficando o piso dos passageiros, à saída do ascensor, a 29^m,6 de altura acima do nível do pátio.

Nesta altura encontra-se o piso de uma ponte de 16 metros de comprimento, ligando as torres com a muralha do jardim pertencente ao ex.^{mo} sr. visconde de Coruche, passando a ponte a 20 metros por cima da calçada de S. Francisco.

O trânsito entre a extremidade da ponte, no jardim, faz-se por um corredor de 2 metros de largura, em percurso longitudinal de 15 metros, separando-se a faxa, que forma esse corredor, do resto do jardim, por meio de uma vedação de alvenaria de tijolo de 0^m,3 de espessura. A comunicação com o largo da Biblioteca efectua-se por uma porta rasgada na extremidade sul da muralha que sustenta a galeria vidrada, em primeiro andar, pertencente ao ex.^{mo} sr. visconde de Coruche.

Desta forma, o movimento de passageiros no extremo superior do ascensor fica em ponto culminante e na embocadura quase da rua Ivens.

Assim as importantes zonas de actividade, situadas em dois pontos do maior movimento administrativo e comercial de Lisboa ficam rápida e cómodamente ligadas pelo ascensor, e separadas apenas por alguns segundos, que emprega o ascensor em vencer a diferença de nível que as separa.

Estando agora esboçada a situação do ascensor, e delineado o trajecto que o passageiro tem de seguir para se utilizar do mesmo, vamos especializar mais as suas condições características técnicas, procurando dar tão clara idéia da sua constituição, quanto a falta de figuras explicativas o possa permitir.

Dissemos que a parte principal do ascensor é constituída pelas duas torres que se levantam no pátio da casa Street ao nível do largo de S. Julião.

Cada torre é formada por 4 prumos verticais, devidamente contraventados em toda a sua altura, e dispostos nos ângulos dum quadrado de 3 metros de lado.

As duas torres estão ligadas entre si, formando o grupo das duas um rectângulo, cujo lado maior (entre o eixo dos prumos) é de 6^m,470; e cujo lado menor, também entre os eixos dos respectivos prumos, tem 3 metros de extensão.

Dentro de cada torre funciona a respectiva cabine para o transporte de passageiros; podendo

cada uma comportar 25 pessoas. As cabines estão ligadas entre si por um forte cabo de fio de aço de 40 milímetros de diâmetro, com resistência superior a 10 vezes a carga máxima que deve suportar. O cabo passa na garganta de um tambor, situado na parte superior das torres, cujo diâmetro, contado do fundo da garganta, tem 3.450 milímetros, de maneira que o eixo do cabo de suspensão das cabines esteja no eixo das torres correspondentes. A posição relativa das cabines ligadas ao cabo é tal que, estando o piso de uma sensivelmente ao nível da estação superior, está o piso da sua conjugada ao nível da estação inferior: o peso morto das cabines fica assim equilibrado.

No mesmo compartimento onde está alojado o tambor, e de cada lado do mesmo, estão dispostos, longitudinalmente, 2 reservatórios de chapa de ferro, comunicando entre si, e comportando um volume total de 20 metros cúbicos de água.

Cada cabine tem na parte superior, ou tecto, um sistema de tinas podendo receber a água dos reservatórios na estação superior, estando, tanto os reservatórios como as tinas, munidos de torneiras e válvulas apropriadas.

A água vasada das tinas das cabines, na estação inferior, é recolhida num reservatório, donde é de novo levantada e restituída aos reservatórios do cimo das torres, com auxílio duma bomba movida por um motor a gaz da força de 6 cavalos.

Para garantia da menor probabilidade de interrupção de serviço, por efeito de qualquer desarranjo nos motores, a instalação comporta dois grupos distintos iguais dos mesmos, estando um grupo de prevenção, enquanto o seu semelhante funciona.

Prevenido o sistema de ascensor com estes elementos, é de primeira intuição o processo de movimento. Com efeito, estando cada cabine com o respectivo número de passageiros, pode dar-se, atendendo ao número de passageiros ascendentes e descendentes, numa mesma carreira, um dos dois casos: ou as cabines põem-se em movimento depois de abertos os freios; ou não. No 1.^o caso o condutor descendente regula a marcha, manobrando o seu freio; no 2.^o caso o mesmo introduz na tina da sua cabine a quantidade de água suficiente para romper o equilíbrio e pôr-se em marcha, graduando esta em seguida, com o seu freio, até à estação inferior, onde despeja a água que tirou do reservatório na estação superior.

Um segundo método pode também ser empregado, munindo cada cabine duma torneira de despejo variável. Consiste em lançar nas tinas das cabines o volume de água correspondente à carga máxima, e logo que a lotação em passageiros, para uma carreira, estiver efectuada, dado o sinal da partida, abrir o condutor ascendente a sua tor-

neira, deixando sair água até que se rompa o equilíbrio e o movimento se inicie; então fechar a torneira e, chegando à estação superior, restituir na sua tina a água que vasou na estação inferior.

De qualquer maneira, o que se conclue é que se realiza o processo mais simples e económico de tracção que se pode imaginar, sem exigências de aptidões especiais da parte do pessoal, e não dispensando em força motora senão a proporcional à diferença entre os pesos ascendentes e descendentes e respectivas resistências passivas.

A velocidade normal das *cabines* em movimento foi arbitrada em 0,5 por segundo, de maneira que em meio minuto se transpõe a diferença de nível entre o largo do Município e o largo da Biblioteca.

O processo de segurança baseia-se no princípio de travamento de rodas dentadas, trabalhando dentro de cremalheiras; princípio universalmente conhecido, como aplicado em ascensores de fortíssimas rampas, e tendo sempre dado o melhor resultado.

O travamento faz-se, quer automaticamente, em virtude da fractura do cabo, quer manualmente, por manobra do condutor de cada *cabine*: notando que a potência do freio manobrado pelo condutor é tal, que ele pode, mesmo em caso de fractura do cabo, desprezar a entrada em acção do freio automático, e regular a marcha descendente da sua *cabine*, com tranquilidade e segurança, até chegar à estação inferior.

Na disposição especial, estudada para o ascensor Município Biblioteca, em duas faces fronteiras de cada torre, uma das quais pertence ao lado menor do rectângulo que em projeção horizontal forma o grupo das duas torres, estão lançadas de alto a baixo, ligadas aos contraventamentos, duas linhas de ferros, cada uma das quais representa uma cremalheira dupla, formada por dois ferros U paralelos, deixando entre si o espaço dos dentes que vem a ficar cravados nos mesmos ferros U. Assim, o observador, que no interior da torre estiver voltado para a cremalheira dupla, encontra duas fiadas de dentes dispostos verticalmente, uma à sua direita, outra à sua esquerda.

Na realidade, para cada torre existem 4 cremalheiras distintas, que se podem considerar ligadas duas a duas entre si; e cada grupo de duas ligado à face correspondente da torre. Cada *cabine* está munida de 4 rodas dentadas entrando nas respectivas cremalheiras das quais se não podem mais desligar; porque num sentido, se uma roda tende a retirar-se da sua cremalheira de uma certa quantidade, a outra entra na cremalheira correspondente da mesma quantidade; noutro sentido, os dentes das rodas não podem abandonar as cremalheiras, visto estarem amparadas pelas faces internas dos ferros em U.

Cada roda dentada está ligada a seu eixo por duas chavetas, sobre as quais pode percorrer no sentido longitudinal um pequeno espaço de folga (20^{mm}).

Sobre o mesmo eixo de cada roda, está achavetado um tambor em cuja face se opõe a fricção de um calço, actuado pelo freio de mão, e cuja intensidade, convenientemente regulada, regula o movimento da respectiva roda dentada, e consequentemente o da *cabine*.

Esta operação efectua-se simultaneamente, para as quatro rodas, pela mesma manobra do condutor. As alavancas que constituem o mecanismo para a transmissão dos esforços, bem como os demais elementos do freio manual, estão calculados para o caso da *cabine* desligada do cabo; por conseguinte para serviço normal, onde se requer relativamente um insignificante esforço, têm uma segurança exagerada.

Além dos tambores de fricção ligados aos eixos, estão adaptados, nestes, duas fortes rodas de roquete, nos quais caem dois linguetes que se destram quando a fractura do cabo se efectua. Uma combinação de rodas, convenientemente dispostas e calculadas, fazem com que o travamento da marcha das *cabines*, pela queda dos linguetes seja eficaz e se efectue com elasticidade, não provocando o menor incômodo.

Os meios de segurança foram cuidadosamente estudados, empregando-se o melhor material, e uma cuidadosa mão de obra, para não deixar a desejar neste capítulo importante da existência de todo o ascensor.

A estabilidade das torres e da ponte foi calculada com os coeficientes de segurança regulamentares em construções desta ordem.

O material que se escolheu foi aço laminado, trabalhando em circunstâncias normais a 6 quilos por milímetro quadrado, e em casos de ventos violentos, que eram poucos, a 10 quilos por milímetro quadrado.

Nesta última hipótese, tomamos como pressão máxima do vento, a correspondente a 200 quilos por metro quadrado; pressão que nunca se exerceu em Lisboa, desde que oficialmente se registam em observatórios meteorológicos, as velocidades e pressões das camadas atmosféricas em movimento.

Com efeito, devido à extrema benevolência e delicadeza do ilustre director do observatório meteorológico do Infante D. Luiz, o ex.^{mo} sr. João Capelo, fomos por este distinto homem de ciência informados, de que só uma vez se computou uma pressão de 190 quilos por metro quadrado, isto a 101 metros acima do nível do mar. Na mesma altitude, e quando o grande telheiro da alfândega foi derrubado pelo vento, em 19 de Fevereiro de 1892, a pressão observada foi de 130 quilos por metro quadrado.

Adotando, pois, 200 quilos, colocamo-nos em se-

guras condições de garantida estabilidade, sobre-tudo considerando a diferença para menos na altitude onde se encontra o ascensor.

A base das torres, como já foi dito, mergulha num fortíssimo bloco de beton, enraizado a 3^m,4 de profundidade, no páteo da casa Street.

Este bloco foi determinado na hipótese de que, abstraindo de quaisquer outras circunstâncias favoráveis, o seu peso, transmitido pelas torres, fosse suficiente para resistir ao derrubamento que provocasse um vento de 200 quilos de pressão por metro quadrado.

Porém esta resistência própria é ainda favorecida, não só pela resistência ao arranque, resultante da sua inserção no solo, como também pela sua participação aos alicerces das muralhas que o cercam, e com os quais ficou travado.

A composição do beton foi dosada segundo proporções superiormente favoráveis a uma sólida construção, havendo na manipulação e fabrico do mesmo o maior escrupulo e fiscalização.

A dosagem é a seguinte para 1 metro cúbico de beton assente e batido: 0^{m³},770 de brita ao anel de 0,06; 180 quilos de cimento Portland pesando 1.300 quilos por 1^{m³}; 0^{m³},462 de areia; 58 litros de água.

A execução do bloco foi adjudicada ao inteligente empreiteiro sr. F. Grangeon, com reconhecida prática em construções de qualquer gênero de alvenarias, e particularmente em betons e pedras artificiais, e cujos numerosos trabalhos têm até hoje correspondido às legítimas garantias que se lhe exigiam.

Pela exposição que acabamos de fazer, tocando na sua essência todos os pontos importantes técnicos da construção do ascensor Município-Biblioteca, e da sua exploração, julgamos que no espírito público não deverá predominar a menor dúvida acerca do seu completo e garantido êxito.

Terminaremos com algumas observações de carácter alheio à técnica, referentes ao desenvolvimento da sua exploração financeira, interpretada debaixo do ponto de vista de arte e de certas comodidades que passageiramente se podem proporcionar ao público.

Com efeito, além de uma larga galeria que circunda as torres, ao nível do piso de trânsito pú-

blico, e da qual se gosa uma esplêndida vista de mar e terra, constroe-se ainda, a maior altura, outra varanda reinando em volta das torres, ao nível do andar destinado ao alojamento do tambor e reservatórios.

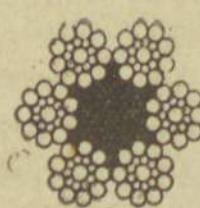
Acima da varanda terminam as torres por um vasto terraço, ocupando a superfície de todo o rectângulo formado por elas.

A galeria, a varanda e o terraço comunicam entre si por intermédio de duas escadas em caracol, alojadas dentro de dois elegantes torreões metálicos, situados simétricamente de uma e de outra parte, ao meio dos lados maiores do rectângulo formado pelas torres. Uma emprêsa, alheia à emprêsa exploradora do ascensor, conta tomar de arrendamento a esta os espaços mencionados, para fornecer ao público, a 40 metros acima do nível do mar, conjuntamente com o desfrute de um maravilhoso panorama, diversões e refrescos, que distraiam momentaneamente os espíritos afadigados no labutar diário.

A mesma emprêsa tenciona adoptar umas vastas lojas abobadadas, que se encontram ao nível da estação inferior, acomodando-as no gosto das grutas, que se encontram no estrangeiro, ornamentando-as com stalactites e cristais pendurados às abóbadas do recinto; dispondo aquariums e plantas apropriadas, entre as quais cintilarão em forma de flores, rompendo da folhagem, fósforos de luz eléctrica, formando a iluminação da gruta.

Por enquanto, somos só informados de que o destino destas grutas será de proporcionar refrescos ao público, acompanhados em dias festivos de orquestras sentimentais. Não sabemos se o serviço será desempenhado, para completar a cérémonia, por divindades oceânicas vestindo os seus trajes mitológicos, ou se por graves garçons de casaca e gravata branca; com isso nada temos, porque só nos ocupamos do ascensor propriamente dito, na sua brutal realidade de ferro, aço e bronze. Muito folgaremos que a emprêsa, que conta explorar o ascensor debaixo do ponto de vista da arte, seja muito feliz, e que o público fique satisfeito; mas muito mais desejaremos, no nosso egoísmo de artista, que ele fique satisfeito com a obra, que para ele construímos, do ascensor Município Biblioteca.

Da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de 16-XI-1895.



Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Novembro de 1895)

A Companhia Carris

Tem dado que falar de si, ultimamente, esta companhia, e não é, infelizmente para a nossa capital, porque ella tenha melhorado o seu serviço ou mesmo a sua situação.

A história da companhia Carris é longa, não podemos rememorar-a agora, mas parece-nos que o seu melhor capítulo é o que se está passando presentemente.

Ha muito que ella vive de expedientes, dos quais o mais notável foi o celebre contracto com a camara, contracto que a singular direcção da companhia julgou o salvador, e que, afinal, a desgraçou de todo.

Os erros de administração, a falta de tino, a insubstancialidade de opiniões, teem sido a norma do seu viver, atribulado este por uma tenaz competência que só tem servido para a collocar no commodo papel de eterna vítima em que a sua direcção teima em declarar-a, contentando-se com lamentações á falta de atiladas e corajosas reformas que a fizessem vencer os seus inimigos.

Ultimamente apareceram na imprensa notícias de que uma empresa estrangeira se propunha tomar o serviço, reformando-o por completo, pela applicação do sistema eléctrico, e introduzindo n'elle todos os melhoramentos próprios de uma rede de tremvias tão importante como esta.

Digamos desde já que o nome do sr. dr. Manuel de Castro Guimarães era citado como um dos fundadores dessa nova empresa, quando é certo que este nosso estimado amigo nada tem com isso, e nada teve ou quer ter. Invenções de reportagem.

A pessoa que efectivamente figura n'essa nova empresa é o sr. conde de Burnay, e esse tem feito todos os esforços para derrubar a actual direcção que, pelo seu lado, se segura quanto pôde, confiada em que a sua sabia administração durará ainda muito.

No meio d'isto apareceu nos jornaes uma convocação para uma assembléa geral, para 15, convocação cujos termos surprehenderam os mais ignorantes da matéria.

Segundo dizia o aviso, essa assembléa deveria resolver se, não tendo a companhia tirado lucros do material que comprou a outras empresas, deve ou não pagar as letras com que adquiriu esse material.

Era caso novo nos annaes das nossas sociedades anonymas e crêmos que de todo o mundo, mas os casos novos pululam n'aquella companhia.

No dia 13, porém, aparece um aviso pelo qual a assembléa é addiada a pretexto de umas irregularidades confessadas pelo proprio convocante, e hoje, 15, novo anuncio dos restantes membros da direcção e conselho fiscal mantendo a convocação da assembléa.

Esta sempre se realizou, presidindo o sr. Vasconcellos Abreu, secretariado pelos srs. Simões d'Almeida e Ascensão Machado.

A discussão foi acalorada e larga, prolongando-se até o anoitecer, sendo resolvido afinal: eleger o sr. Alfredo da Silva para a vaga de director efectivo; suplentes os srs. Manuel Alves do Rio, Mauricio d'Oliveira Monteiro e dr. João Catanho de Menezes; vogal efectivo do conselho fiscal, Augusto Gomes d'Araujo; vogais suplentes, José Luiz de Sousa Coutinho, George Lambert e Antonio Serrão Fran-

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Pelo Governador Geral de Angola foi nomeada uma comissão, constituída pelos srs. dr. Vasco Sá Carneiro, director dos serviços aduaneiros; engenheiro José Rodrigues Moutinho, director das Obras Públicas; Aguinaldo Pires dos Santos, presidente da Associação Comercial e engenheiro Fernando Moreta, para estudar uma proposta de aumento de tarifas solicitado pela Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela.

LUANDA

Os srs. Horácio Pinto de Almeida e Cândido Antunes Basílio foram nomeados presidentes, respectivamente, da direcção e do Conselho Geral do Sindicato dos Motoristas e Ferroviários de Angola.

MOÇAMBIQUE

O sr. Hermínio Lopes Madeira Leitão, engenheiro chefe de Serviço dos armazens gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique, foi transferido, por portaria ministerial, para o lugar de categoria idêntica, de engenheiro chefe dos serviços de electricidade da referida direcção de serviços.

— Tomou posse do cargo de chefe de divisão de Finanças da Direcção de Caminhos de Ferro e Transportes, o sr. Henrique Augusto Rodrigues, funcionário distinto e dos mais queridos da colónia.

co; delegado do conselho fiscal, Firmino Augusto Lopes Brottas Cardoso.

Os srs. Alfredo da Silva e Brottas Cardoso pertencem ao grupo do sr. Burnay.

O sr. Barbosa Colen deu a sua demissão.

Por proposta do sr. Consigliero Pedroso, foi nomeada uma comissão de syndicância aos actos da gerencia, syndicância que o sr. Simões d'Almeida propôz se estendesse a um período de 5 a 6 annos.

Esta comissão ficou composta dos srs.: dr. Gabriel de Freitas, Antonio Serrão Franco, dr. Catanho de Menezes, dr. Arthur de Carvalho, George Lambert e Simões d'Almeida.

Vae haver nova sessão de assembléa geral para votar a demissão do actual presidente da assembléa geral, por estar incompatível com a mesma, e eleger novo presidente.

O sr. Marçal Pacheco não compareceu.

Se de tudo isto nascer a reconstituição da companhia e a melhoria do serviço, é o que desejamos.

No proximo numero trataremos com mais vagar do assumpto.

Linhas Estrangeiras

AMÉRICA DO NORTE Em Chicago esteve recentemente em exposição uma carruagem de recreio para crianças provida de lanterna mágica, teatro de fantoches, piano, brinquedos e uma grande variedade de jogos. Esta carruagem pertence a uma série a construir neste período de post-guerra.

Destinada para recreio de pequenos viajantes e para resolver, quanto aos pais, o problema de entreter as crianças durante as viagens longas em caminho de ferro, o salão de jogos ocupará sómente uma quarta parte da carruagem e estará a cargo de um empregado especialmente preparado para atender os miudos.

Em resultado de esta inovação, um bilhete de combóio para as crianças será também um passaporte para um fantástico mundo rolante e uma das mais deliciosas e interessantes aventuras infantis.

— Os construtores de vagões de caminhos de ferro dos Estados Unidos têm em seu poder, desde Agosto último, nada menos que 1.175 encomendas de carruagens para passageiros, sendo o preço de cada uma 80.000 dólares, o que perfaz um total de 84 milhões de dólares.

A-pesar de ter acabado a guerra contra o Japão conta-se com a dificuldade de obter certos materiais de construção. A capacidade dos construtores está calculada em 60 mil vagões de mercadorias por ano.

INGLATERRA Durante os próximos 5 anos, a companhia inglesa L. N. E. R. vai retirar da circulação 1.000 locomotivas, que serão substituídas por igual número de máquinas modernas de nova construção. As oficinas da Companhia construirão 500, à razão de cem por ano, e as restantes serão construídas por outras firmas inglesas.

As necessidades da guerra obrigaram, durante os últimos cinco anos e meio, a conservar tôdas as locomotivas que fôssem capazes de rebocar um comboio.

Das 1.000 locomotivas que vão ser agora retiradas do serviço activo, 515 são de comboios de passageiros e 485 de mercadorias. Com essa eliminação desaparecem 49 tipos diferentes.

As 1.000 novas locomotivas correspondem a 10 tipos, sete dos quais se encontram já ao serviço.

VIDA ARTÍSTICA

Exposição de Cecília Lita Botez

No Estúdio do S. N. I. a pintora romena Cecília Lita Botez abriu em 10 de Novembro uma excelente exposição de aguarelas e desenhos.

Sente-se que a artista tem pelo nosso país uma viva admiração, não só pela sua paisagem, mas também pela sua arquitectura original e pelos seus costumes pitorescos.

O Douro, a praia da Nazaré, o bairro de Alfama, as ruas e as casas mais típicas de Evora, alguns dos mais belos aspectos da Arrábida mereceram a atenção da artista, que sabe escolher assuntos e tratá-los com interesse.

A sua maneira de aguarelar pode considerar-se original. Uma outra qualidade que notámos na expõsitora é o seu poder de comunicação.

O nosso número especial dedicado à Companhia de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

O nosso número especial dedicado à Companhia de Caminho de Ferro do Norte de Portugal e que publicámos em Julho, continua a merecer de várias entidades as melhores provas de aprêço e simpatia.

Entre as últimas correspondências recebidas nesta redacção referentes àquèle número desejamos destacar uma carta de felicitações do ilustre engenheiro, sr. António de Vasconcellos Pôrto, director dos Serviços de Exploração da C. C. de Ferro do Norte de Portugal.

— A Sua Ex.^a os nossos melhores agradecimentos.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - 15,30 e 21,30 - «Forja de heróis».

OLIMPIA - Às 2,45 e 8,45 - «Noite sem estrelas».

COLISEU - Às 21,30 - «Companhia de circo».

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO - Exposição de animais.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 206, 2.ª série, de 3 de Setembro, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se declara que, por portaria de 21 do corrente, foi prorrogado por mais três dias o prazo de um mês, a que se refere a portaria de 12 de Junho último, para o director geral de caminhos de ferro Engenheiro Rogério Vasco Ramalho se desempenhar da missão oficial de serviço no estrangeiro de que foi encarregado, com os direitos na mesma portaria consignados. (Não carece de visto, nos termos do artigo 8.º do decreto n.º 27:563, de 13 de Março de 1937, conforme deliberação do Tribunal de Contas).

O «Diário do Governo» n.º 218, 2.ª série, de 17 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de luros da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referente ao 1.º semestre de 1945 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 2.904\$57, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminho de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia Nacional de Caminho de Ferro e referente ao 1.º semestre do ano de 1945 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 12.602\$71, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminho de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela; apresentada pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, relativa ao 1.º Semestre do ano de 1945 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 14.294\$91, como liquidação dessa garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato da empreitada n.º 63, de construção de um restaurante junto à estação de Beja.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão nomeada por portaria de 27 de Junho último, publicada no *Diário do Governo* n.º 155, 2.ª série, de 5 de Julho seguinte, que vistoriou a concordância sul da linha férrea de Leste com a linha férrea de Vendas Novas, que seja aberta à exploração a referida concordância, devendo observar-se as indicações constantes do auto da vistoria.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações; concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o projecto de ampliação do edifício de passageiros da estação de Barcelos, na linha férrea do Minho, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 236, 2.ª série, de 9 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1921, que sejam declaradas sobrantes sete parcelas de terreno com as superfícies, respectivamente, de 15:735, 435, 415, 755, 497,50, 402 e 122 metros quadrados, a primeira, segunda, terceira, quarta, quinta e sétima à direita da linha férrea do Cais do Sodré a Cascais, entre os quilómetros 6,596,50 e 7,570,00, 23,560,50 e 23,645,70, 24,652,50 e 24,813,50, 24,854,00 e 25,035,50, 25,045,50 e 25,197,50 e 25,205,00 e 25,228,50, e a sexta à esquerda da mesma linha, entre os quilómetros 25,060,00 e 25,138,00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas: a primeira na freguesia de Belém, concelho e distrito de Lisboa, a segunda na freguesia do Estoril, concelho de Cascais, distrito de Lisboa; a terceira, quarta, quinta, sexta e sétima na freguesia e concelho de Cascais, distrito de Lisboa, e confrontam: a primeira, ao norte e nascente com a estrada marginal de Lisboa a Cascais, Câmara Municipal de Lisboa, Manuel de Oliveira, Cooperativa de Pão A Familiar, Rua dos Cordoeiros, Maria Luiza Palache, Angelo Gaspar, Francisco Inácio de Almeida, Maria de Lourdes Pelegão, Travessa da Torrinha, Alfredo Abreu e Domingos Abreu e ao sul e poente com o caminho de ferro e estrada marginal de Lisboa a Cascais; a segunda, ao norte, sul e nascente, com a estrada marginal de Lisboa a Cascais e ao poente com a estrada marginal de Lisboa a Cascais e caminho de ferro; e terceira e quarta, ao norte, nascente e poente com a estrada nacional n.º 11 — 1.ª e ao sul com o caminho de ferro; a quinta, ao norte e poente com o Parque Palmela, ao sul com o caminho de ferro e ao nascente com a estrada nacional n.º 11 — 1.ª; a sexta, ao norte e poente com o caminho de ferro e ao sul e nascente com a estrada nacional n.º 11 — 1.ª, e a sétima, ao norte e nascente com Parque Palmela, ao sul com o caminho de ferro e ao poente com o caminho público.

O «Diário do Governo» n.º 237, 2.ª série, de 10 de Outubro de 1945, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 361^{m²},58, à direita da linha férrea de Santa Comba a Viseu, entre os quilómetros 36,558,30 e 36,589,00

nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Torredeita, concelho e distrito de Viseu, e confronta ao norte com a estrada nacional n.º 33-2.º (ramal), ao sul com a Empreza Industrial de Madeiras, Limitada, ao nascente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 243, 2.ª série, de 17 de Outubro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no contrato a celebrar com Raul Justo para a execução da empreitada n.º 64, da construção de um dormitório e duas moradias para pessoal de exploração e dormitório para pessoal de tracção na estação de Castro Verde-Almodovar.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de ampliação da estação de Castelo Novo, na linha da Beira Baixa.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer n.º 1:618 do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, o projecto, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, da 2.ª via entre Chão de Maçãs e Caxarias, devendo, porém, na sua execução atender-se às indicações contidas nas conclusões do referido parecer.

O «Diário do Governo» n.º 245, 2.ª série, de 19 de Outubro de 1945, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 19 de Setembro findo, adjudicar a Raúl Justo a empreitada n.º 64, de construção de um dormitório e duas moradias para pessoal de exploração e dormitório para pessoal de tracção na estação de Castro Verde-Almodóvar, da linha férrea do sul, pela importância de 244.0090\$.

O «Diário do Governo» n.º 255, 2.ª série, de 1 de Novembro de 1945, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear para, ao abrigo do decreto n.º 24:124, de 30 de Junho de 1934, irem a Espanha em missão oficial de estudo os engenheiros de 2.ª classe do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, José Chedas Bogarim, Luiz Costa, João Exaltação Cunha e Flávio José da Costa Borges.

A estes funcionários serão abonadas as despesas de transporte e a ajuda de custo diária de 400\$, durante oito dias, podendo os mesmos receber adiantadamente a im-

tância de 3.200\$, correspondente aos encargos prováveis de cada um, e de que prestarão contas no seu regresso.

Os abonos a efectuar nos termos desta portaria serão satisfeitos pela dotação do n.º 7) do artigo 10.º do orçamento do Fundo especial de caminhos de ferro para o corrente ano económico.

O «Diário do Governo» n.º 235, 2.ª série, de 8 de Outubro de 1945, publica o seguinte:

Repartição do Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 28 de Setembro findo de S. Ex.º o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aviso ao público, proposto pela Sociedade Estoril, pelo qual é suspensa, a título provisório e até 31 de Dezembro próximo futuro, a aplicação da tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade a remessas de mercadorias constantes do capítulo 1.º da citada tarifa.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.º o Sub-Secretário de Estado das Comunicações de 23 de Setembro findo, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal — Caminhos de Ferro do Vale do Vouga —, anulando o aviso ao público A n.º 69, que estabelece preços especiais para os transportes de vinho entre a estação de Viseu e as estações de Paços de Brandão até Espinho-Vouga.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 1 de Julho desta Direcção Geral, o projeto de aviso ao público anunciando a alteração dos preços, no percurso espanhol, aplicáveis ao transporte de passageiros e bagagens para o combóio *Lusitânia-Expresso*, pelo qual fica modificado em conformidade o aviso ao público A n.º 640, de 58 de Maio de 1940.

O «Diário do Governo», n.º 229, 2.ª série, de 12 de Outubro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, e de harmonia com o despacho de 11 de Setembro findo de S. Ex.º o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, foi aprovado o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1 (passageiros), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual o percurso da actual zona 10.ª é limitado ao de Lisboa-Terreiro do Paço a Seixal, a Montijo e a Praias.

O «Diário do Governo» n.º 241, 2.ª série, de 16 de Outubro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado com modificações, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, proposto pela Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (Caminhos de Ferro do Vale do Vouga), pelo qual são considerados caducos os avisos ao público que dele constam, por estarem prejudicados por outras publicações ou fora de oportunidade.

Para interiores
UMA TINTA A ÓLEO, FÓSCA,
DE ASPECTO AVELUDADO
Aplica-se à pistola ou o pin-
cel, adere o todas as superfi-
cies, é lavável, isento de pro-
dutos tóxicos, não deixa cheiro,
e é por isso recomendado para
escolas, hotéis, casas de saúde,
hospitais, etc.
Com esta tinta obtém-se os
mais belos efeitos decorativos.

VALPASTEL

VALENTINE

SOC. GILLCAR. LTDA
Rua Nova do Almada, 81, 2.º
Telef 24504 LISBOA

LUCRE, ACERTE, ATINE, PINTANDO COM VALENTINE

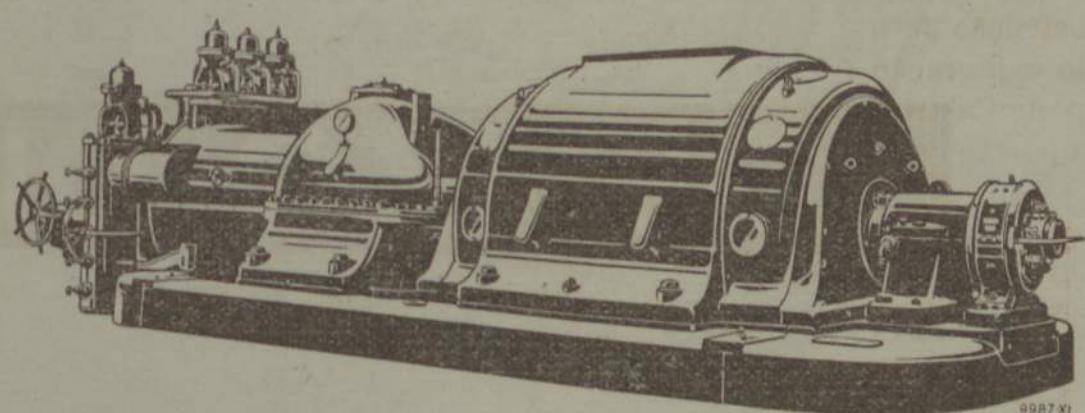
Telefone 2411

Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.ia

B A D E N — S U I Ç A

A firma que instalou o maior nú-
mero de kilowatts nas Centrais
Eléctricas Portuguesas — A firma
que montou o maior número de
turbinas a vapor em Portugal



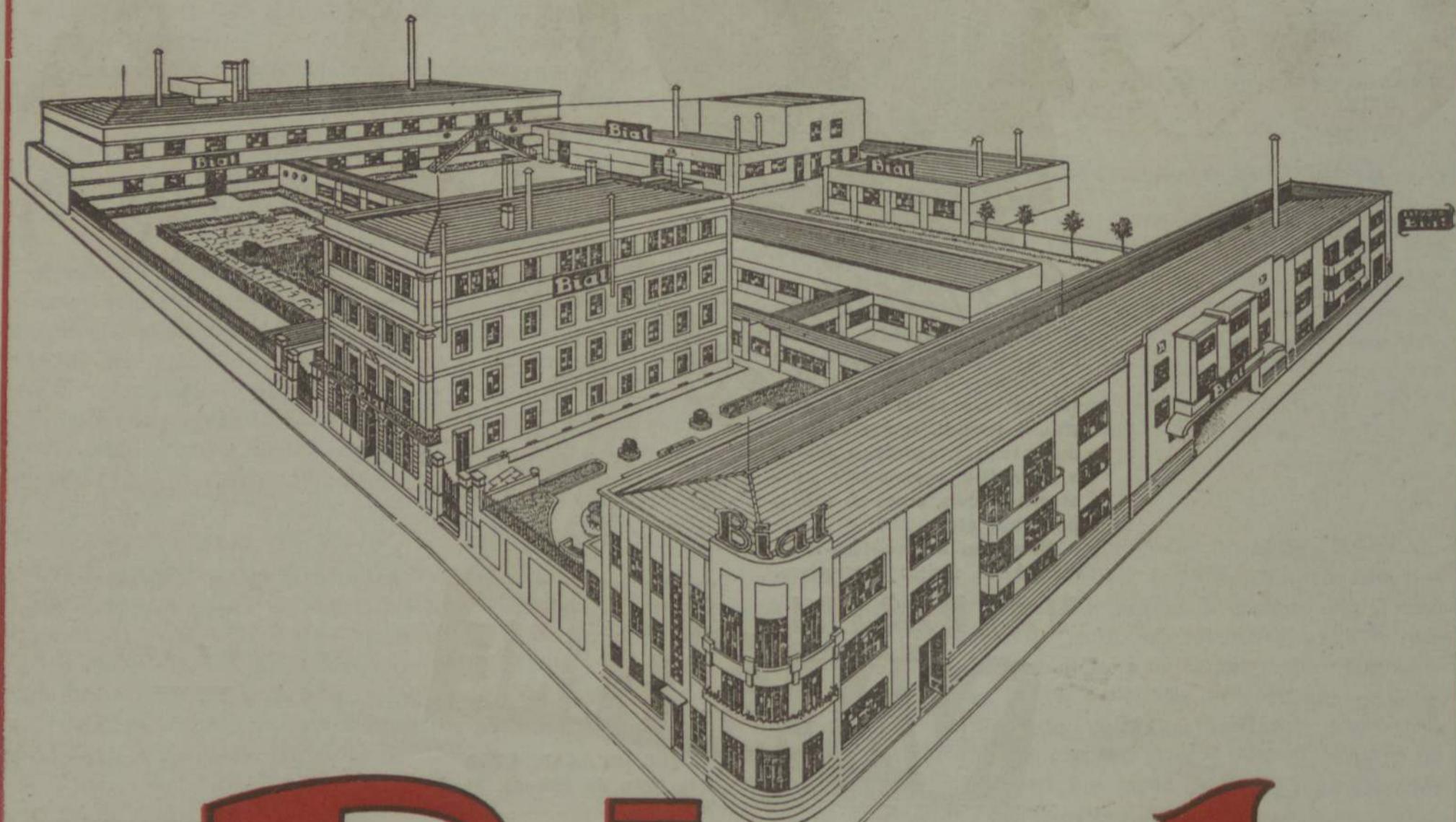
União Eléctrica Portuguesa, Pôrto
Turbo-grupo a vapor de 7.500 kilowatts

Representante geral para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Praça D. João 1, 25, 3.º, Dt.º — Pôrto



Bial

É NESTES LABORATÓRIOS
QUE SE PREPARA O

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE