

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro
5, Rua da Horta Sêca, 7

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINANÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO e AVIAÇÃO / OBRAS PUBLICAS / AGRICULTURA MINAS / ENGENHARIA / INDÚSTRIA / TURISMO e CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 2 0158



BOVRIL

FORTALECE OS FRACOS

AGENTES EM PORTUGAL

A.L. SIMÕES & PINA, L^{DA}

R. DAS FLORES. 22. 22A

LISBÔA

*— Não quero isso!
prefiro Bovril!*

Adega Regional de Colares

FUNDADA EM 1931

Grémio de Viticultores

Sede: COLARES-BANZÃO

Telefone: COLARES 10

Telegramas: «Regional Colares»

Instituição oficial que labora em comum as uvas características da região de Colares, e que garante, com a sua direcção técnica e fiscalização, a genuinidade e pureza dos vinhos por essa forma fabricados.

«Não é de louvaminha, nem de lisonja, que tenho a satisfação de lhes afirmar que trouxe da visita à vossa Adega a melhor impressão, sob todos os pontos de vista, moral, material e social e designadamente aquela relevante percentagem de acção humanitária, que é a faceta altamente simpática da vossa utilíssima organização».

(CASA DO DOURO)
GRÉMIO DOS VINICULTORES
DO CONCELHO DE ALIJÓ

Alijó, 27 de Janeiro de 1936

Pela Direcção

a) Manuel Carvalho de Mattos



PORTO — *Fachada principal da Estação de S. Bento*

Calendário para 1937

JANEIRO				FEVEREIRO				MARÇO			
Domingo	.	—	3 10 17 24 F	Domingo	.	—	7 14 21 28 —	Domingo	.	—	7 14 21 28 —
Segunda	.	—	4 11 18 25 —	Segunda	.	1	8 15 22 — —	Segunda	.	1	8 15 22 29 —
Têrça	.	.	— 5 12 19 26 —	Têrça	.	.	2 9 16 23 — —	Têrça	.	.	2 9 16 23 30 —
Quarta	.	.	— 6 13 20 27 —	Quarta	.	.	3 10 17 24 — —	Quarta	.	.	3 10 17 24 31 —
Quinta	.	.	— 7 14 21 28 —	Quinta	.	.	4 11 18 25 — —	Quinta	.	.	4 11 18 25 — —
Sexta	.	.	F 8 15 22 29 —	Sexta	.	.	5 12 19 26 — —	Sexta	.	.	5 12 19 26 — —
Sabado	.	.	2 9 16 23 30 —	Sabado	.	.	6 13 20 27 — —	Sabado	.	.	6 13 20 27 — —
ABRIL				MAIO				JUNHO			
Domingo	.	—	4 11 18 25 —	Domingo	.	—	2 9 16 23 30	Domingo	.	—	6 13 20 27 —
Segunda	.	—	5 12 19 26 —	Segunda	.	—	F 10 17 24 31	Segunda	.	—	7 14 21 28 —
Têrça	.	.	— 6 13 20 27 —	Têrça	.	.	— 4 11 18 25 —	Têrça	.	.	1 8 15 22 29 —
Quarta	.	.	— 7 14 21 28 —	Quarta	.	.	— 5 12 19 26 —	Quarta	.	.	2 9 16 23 30 —
Quinta	.	.	1 8 15 22 29 —	Quinta	.	.	— 6 13 20 27 —	Quinta	.	.	3 F 17 24 — —
Sexta	.	.	2 9 16 23 30 —	Sexta	.	.	— 7 14 21 28 —	Sexta	.	.	4 11 18 25 — —
Sabado	.	.	3 10 17 24 — —	Sabado	.	.	1 8 15 22 29 —	Sabado	.	.	5 12 19 26 — —
JULHO				AGOSTO				SETEMBRO			
Domingo	.	—	4 11 18 25 —	Domingo	.	1	8 15 22 29 —	Domingo	.	—	5 12 19 26 —
Segunda	.	—	5 12 19 26 —	Segunda	.	2	9 16 23 30 —	Segunda	.	—	6 13 20 27 —
Têrça	.	.	— 6 13 20 27 —	Têrça	.	.	3 10 17 24 31 —	Têrça	.	—	7 14 21 28 —
Quarta	.	.	— 7 14 21 28 —	Quarta	.	.	4 11 18 25 — —	Quarta	.	.	1 8 15 22 29 —
Quinta	.	.	1 8 15 22 29 —	Quinta	.	.	5 12 19 26 — —	Quinta	.	.	2 9 16 23 30 —
Sexta	.	.	2 9 16 23 30 —	Sexta	.	.	6 13 20 27 — —	Sexta	.	.	3 10 17 24 — —
Sabado	.	.	3 10 17 24 31 —	Sabado	.	.	7 14 21 28 — —	Sabado	.	.	4 11 18 25 — —
OUTUBRO				NOVEMBRO				DEZEMBRO			
Domingo	.	—	3 10 17 24 31	Domingo	.	—	7 14 21 28 —	Domingo	.	—	5 12 19 26 —
Segunda	.	—	4 11 18 F —	Segunda	.	1	8 15 22 29 —	Segunda	.	—	6 13 20 27 —
Têrça	.	.	— F 12 19 26 —	Têrça	.	.	2 9 16 23 30 —	Têrça	.	.	— 7 14 21 28 —
Quarta	.	.	— 6 13 20 27 —	Quarta	.	.	3 10 17 24 — —	Quarta	.	.	F 8 15 22 29 —
Quinta	.	.	— 7 14 21 28 —	Quinta	.	.	4 11 18 25 — —	Quinta	.	.	2 9 16 23 30 —
Sexta	.	.	1 8 15 22 29 —	Sexta	.	.	5 12 19 26 — —	Sexta	.	.	3 10 17 24 31 —
Sabado	.	.	2 9 16 23 30 —	Sabado	.	.	6 13 20 27 — —	Sabado	.	.	4 11 18 F — —

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES - ECONOMIA E FINANÇAS - ELECTRICIDADE E TELEFONIA - OBRAS PUBLICAS
- NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO - AGRICULTURA E MINAS - ENGENHARIA - INDÚSTRIA E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; - MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; - Liège 1906; - Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; - MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º - Madrid
Delegado no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 - Telefone 893



S U M Á R I O

PORTO — Fachada principal da Estação de S. Bento.
— Calendário para 1937. — Os Caminhos de Ferro em
1936. — As Comunicações e Transportes Terrestres pelo
General JOÃO D'ALMEIDA. — Aviação, pelo Tenente
HUMBERTO DA CRUZ. — Necessidades de tempo
de Paz e Necessidades de tempo de Guerra, pelo Coronel
de Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO. — Por-
tugal na Exposição Internacional de Paris, 1937, por
A. DE MELLO E NIZA. — A Via Férrea Moderna
e os Novos Métodos de Rectificação de Curvas, pelo
Eng.º Aux. MANUEL TAVARES DOS SANTOS.
— Estudo das condições necessárias para conveniente
inscrição no material circulante de dois e três rodados,
por JAYME GALLO. — Publicações recebidas. — A
família ferroviária de luto, pelo Eng.º J. FERNANDO
DE SOUSA. — Pelos Caminhos de Ferro. — Imprensa.
— Dr. António Sardinha. — O que todos devem saber.
— O IV Combóio Automóvel a Espanha. — Consa-
gração à Família Ferroviária. — Ano Novo, por PLI-
NIO BANHOS. — Parte Oficial. — Economia Desor-
ganizada. — Bôas-festas. — Operações Aduaneiras nas
Fronteiras. — Conselheiro Fernando de Sousa. — Assen-
tamento de via férrea, por ANTONIO GUEDES. —
Ecos & Comentários, por SABEL. — Crónicas de Es-
panha, por CARLOS D'ORNELLAS. — A Tabela,
pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA. — Espanha
Nacionalista, por ALVARO JORGE. — Há quarenta
anos. — O empréstimo que o Governo contraiu na Caixa
:: :: Geral de Depósitos. — Linhas estrangeiras :: ::

1 9 3 7

ANO XLIX

1 DE JANEIRO

NÚMERO 1177

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ DA COSTA PINA

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
General RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. JACINTO CARREIRO
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA
DELEGAÇÕES
Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

OS

CAMINHOS DE FERRO

EM 1936

ANO que agora findou foi absolutamente esteril para os caminhos de ferro portugueses. Apenas se acrescentou à rede após largos anos o pequeno trço de Santiago do Cacem a Sines, de menos que secundária importância, com funções que a camionagem poderia exercer.

Devemos lançar ao seu activo a revogação de parte da reforma da Direcção Geral, que foi afinal um estôrno de erros cometidos, que a *Gazeta* frisou.

A falta de fé paralisou os trabalhos de uma comissão tecnica encarregada de preparar a revisão do decreto basilar de 31 de Dezembro de 1864 e de regulamento de 11 de Abril de 1868.

As dificuldades com que lutam as Companhias Nacional e do Vale do Vouga mantiveram-se e agravaram-se.

Nenhuma providência foi tomada para melhorar a sua situação.

Também nada se fez para pôr termo à ocupação violenta da Companhia do Norte por uma comissão delegada do Govêrno, desde Agosto de 1933.

O *tertius gaudet* é a Companhia Carris de Ferro do Pôrto, que mais não faria se fôsse ela própria quem administrasse as linhas para chamar ao eléctrico e à caminheta todo o movimento suburbano que elas podiam servir, e impedir o prolongamento da Boa Vista à Trindade.

Após a longa campanha jornalística feita durante tanto tempo com independência de quaisquer interesses e absoluto respeito da verdade reconhecemos a sua inutilidade e difficilmente escreveremos de novo sôbre tal assunto.

Cumpram-se os factos, e prossiga avante o esbulho.

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre)	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £.	1.00
FRANÇA () fr. ^{os}	100
ÁFRICA ()	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECCÃO 2.7520

AS COMUNICAÇÕES E TRANSPORTES TERRESTRES⁽¹⁾

Pelo General JOÃO D'ALMEIDA

O assombroso incremento que por toda a parte, e também entre nós tomou, a viação automóvel, está produzindo uma completa desorganização, arruinando e conduzindo à perda quasi total, de todos os outros meios de transporte terrestre.

Mas é nos caminhos de ferro que essa crise se torna mais evidente e alarmante, não só pelo incremento exagerado dos transportes em comum, mas ainda pelo deslocamento do tráfego de mercadorias e géneros de toda a ordem.

E em verdade, o automóvel, indo directamente a casa do passageiro, ao armazém ou à fábrica, ou ainda à propriedade, sem necessidade de transbordo, circulando por qualquer estrada, sem estar adstrito a nenhuma e parando onde quizer, oferece de facto, condições de economia em tempo, comodidades e algumas vezes até em dinheiro, bem superiores, em muitos casos, aos caminhos de ferro.

Os caminhos de ferro ligados aos carris e obrigados às paragens nas estações, são rígidos e sem flexibilidade bastante nem possibilidade de adaptações às novas condições do transporte automóvel, sendo estas portanto que se têm de acomodar às condições de ser,

dos caminhos de ferro. Mas é indubitável que as comodidades oferecidas por este, sobretudo nas grandes viagens, são bem superiores às do automóvel, bastando notar que neste, o passageiro vai mal sentado, entalado quantas vezes e imóvel durante a viagem.

Por outro lado, a facilidade e o pouco capital com que se lança uma viatura automóvel numa linha de exploração de transportes em comum ou de carga, sendo em muitos casos o próprio proprietário quem explora e dirige, com capital muitas vezes emprestado, leva quasi sempre a uma concorrência desmarcada, deslial e ruínoza, contra a qual, os caminhos de ferro, de forma alguma podem lutar.

Estes, pelas somas enormes dispendidas na sua construção e pelas grandes despesas da exploração, exigem, para equilíbrio dos seus orçamentos, um certo volume mínimo de tráfego, com tarifas determinadas e em harmonia com a natureza e valor comerciável das matérias a transportar. Estão pois os caminhos de ferro, por si, em condições de inferioridade na luta contra o automóvel.

Ora os caminhos de ferro têm direito a viver, nos precisos termos e condições, com os direitos e encargos que, na sua concessão, lhes foram assegurados pelo Estado, devendo ter-se ainda em atenção que elles constituem sua pertença.

A elle compete portanto, promulgar as medidas necessárias para que se mantenha o justo equilíbrio nas actividades exploradoras dos transportes, definindo a cada uma a sua esfera de acção, não permitindo que umas invadam as das outras. Ora como se sabe, nas concessões dos caminhos de ferro, garante-se sempre uma zona de protecção, não sendo permitida a construção de linhas paralelas a uma distancia inferior a 50 km., para cada lado, isto com o fim de lhes garantir todo o tráfego dessas zonas laterais e evitar a luta da concorrência. Em compensação, são permitidas todas as linhas concorrentes dentro dessas zonas, por trazerem tráfego afluente, e que, dessa forma, completam e ajudam a efectivar, a acção do caminho de ferro. Estamos certos que o espirito que presidira a esta protecção teve em vista toda a

(1) Do livro *O Estado Novo*.

viação acelerada e portanto que o Estado, a deve tornar extensiva, à viação automóvel.

Praticamente não se pode nem deve proibir o estabelecimento de carreiras automóveis paralelas às linhas férreas, quer para transportes de passageiros, quer de mercadorias ou quaisquer materiais; mas devem estas ser tributadas por tal forma que, não possam viver em guerra com o caminho de ferro. E por outro lado, devem dar-se todas as facilidades promovendo mesmo a criação daquelas carreiras de automóveis que, convergindo às estações do caminho de ferro, sejam como que um prolongamento delas e sirvam as suas zonas de protecção.

Essa tributação, para as carreiras paralelas, deveria constar de uma taxa fixa, por viatura destinada a explorar o transporte, variável para cada concelho, — mínima naqueles que não forem servidos directamente por linha férrea, ou esta lhe passe no extremo da sua área territorial; e outra de trânsito, por cada concelho que atravessar, também variável, conforme os percursos ou as viagens se effectuarem, em estradas paralelas ou convergentes às linhas férreas.

Em resumo: o que importa fazer, é delimitar e definir bem os campos de actividade e chamar a uma mutua colaboração, em vez de guerra, os dois sistemas de transporte, que em muitos casos, poderiam e deveriam até ser explorados, pelas próprias empresas ferroviárias.

E para uma realização prática, põe-se o problema da construção de automotoras que possam igualmente circular sobre estradas de macdame e sobre carris, de forma a effectuarem os transportes directos de centro a centro urbano, sem necessidade de transbordo. Praticamente poderia realizar-se esta idea adaptando às chapas de trilho das rodas da automotora circulando sobre carris, um pneu para rolar nas estradas e que, em alguns minutos, se pudesse colocar ou tirar, problema êste que não seria de difícil resolução aos engenheiros portugueses.

Mas é um facto que a viação ferroviária está em crise grave, motivada pelo desenvolvimento do automóvel, pensando muitos que a substituirá por completo em pouco tempo.

É certo que, para as pequenas distâncias, tal como hoje se apresentam os factos, os transportes automóveis têm incontestáveis vantagens sobre os caminhos de ferro, mas julgamos prematuro dizer, se convirá dar maior expansão às construções de novos caminhos ou detê-los no seu estado actual e cuidar apenas no desenvolvimento das redes de estrada de macdame.

A nosso vêr, conviria limitar a actividade constructora dos caminhos de ferro: à terminação das linhas em construção, prolongando-as até às suas testas ou bases naturais; a estabelecer uma melhor concordância entre elas, e sobretudo realizar, a ligação necessária, entre as zonas de caminhos de ferro que actualmente servem já o país.

Pelo que respeita à viação ordinária e automobilista torna-se urgente e necessário, completar a construção da rede de estradas de macdame, em especial as de 2.^a e 3.^a ordem, dando a preferência a tôdas as que forem afluentes às estações de caminhos de ferro, e por forma a servir comodamente, tôdas as pequenas regiões desprovidas de comunicações ferroviárias. Por outro lado é indispensável também, completar estradas que liguem as capitais de distrito, com as sedes dos concelhos — há ainda concelhos nalguns distritos, como o da Guarda, que não estão ligados directamente à sede; — e bem assim estas com as povoações mais importantes, sobretudo as sedes de concelhos, com as estações de caminhos de ferro mais próximas. Tal deveria ser o crédito a seguir, na remodelação a fazer no plano geral das estradas de macdame. De resto o esqueleto da rede geral das estradas nacionais, de há muito está concluído; não se devendo por isso gastar mais dinheiro em novas estradas da rede primária, — sobretudo quando paralelas às linhas férreas, — enquanto se não completasse a rede secundária, que hoje têm incontestavelmente, uma importância capital, na nossa economia rural.

Mas ainda mais que os dos caminhos de ferro, os transportes a tracção animal, foram levados à ruína, poderemos dizer mesmo, a um completo aniquilamento, pelo exagerado emprêgo da viação automóvel, em prejuizo de tôda a economia rural, sem com-

pensações de qualquer espécie para as gentes dos campos.

Assim, os pequenos lavradores e proprietários, e até os pequenos industriais de transportes hipomóveis, despojaram-se dos seus animais — que constituíam o seu ganha pão, — e abandonaram a sua actividade neste ramo de trabalho, para cederem o lugar aos transportes automóveis.

E dêste modo, com a preocupação de ganhar tempo que por outro lado desperdiçam, sem utilidade, levam a viajar, a trôco de qualquer pretexto, todos aqueles que nunca deviam sair do âmbito da sua aldeia, perdendo tempo que deviam ocupar no amanho das suas terras, gastando dinheiro em viagens escusadas e perdendo até, os auxílios e comodidades que lhes ofereciam, os seus animais de transporte.

Ao estado compete ainda neste particular, regular em conjunto e em detalhe, a esfera de

acção de cada um destes géneros de transporte, já tributando os automóveis, já isentando os veículos e animais de sela e tracção de tal forma, que os transportes chamados agrícolas, dentro das propriedades e nos meios rurais, tenham que ser feitos, única e exclusivamente, pelo sistema animal.

E para isso, importa construir uma rede completa de bons caminhos vicinaes, ligando não só as localidades e os pequenos logarejos entre si, mas até com todos os centros de grandes e pequenas propriedades agrícolas. As Juntas de Freguesia competem as suas reparações e conservação e às Camaras e Juntas Distritais, a construção e conservação, não só das obras de arte, como a concessão de subsídios, para abertura de novos caminhos. As Obras Públicas compete dar, a assistência técnica, que deve ser gratuita, para tôdas as obras de viação de interesse público.



AZAMBUJA.

A ESTAÇÃO

aviiação

UM ASPECTO DA GUERRA

CONTRA O QUAL

NOS PRECISAMOS DE DEFENDER

Pelo Tenente HUBERTO DA CRUZ

PALPITA-SE, por razões fortes, que chegam até nós pelos noticiários dos jornais e da T. S. F., que a próxima guerra não se fará esperar. E de resto, se ela não marcar presença, nada se perde do que se fizer para suavisar os seus efeitos, sempre duros. Lá diz o ditado: «mais vale prevenir que remediar».

Eu sou dos pessimistas que aceitam como inevitável o seu breve aparecimento com aparatoso cortejo aéreo. Como me parece e pareceu sempre que não valerão de muito as sentenças dos optimistas lembro-me de beliscar o nosso comodismo com algumas palavras que talvez sejam oportunas.

A guerra moderna apresentará uma complexa coleção de engenhos de luta. Os aviões, os carros de assalto e a artilharia marcarão lugar de pronunciado destaque. Não esqueço a Infantaria sempre indispensável e que fortemente motorizada e mecanizada deve poupar aos infantes as grandes caminhadas, mas como não pretendo esboçar sequer, o conjunto militar, mas sim um aspecto importante de ataque que ha-de ressaltar de todos os outros, permiti-me falar acentuadamente dos três elementos que podem, mais fortemente, ter intervenção no assunto que pretendo focar. Poderia mesmo apontar só os aviões pois que a guerra química pode bem ser tratada por guerra aéro-química e é a esta modalidade de ataque que me quero referir.

Há quem não acredite no seu emprêgo, mas as fábricas e os laboratórios trabalham.

A guerra não permite regulamentos e os povos que lutam lançam sempre mão de todas as suas possibilidades para vencerem. A guerra química, os gases, não devem ser surpresa na próxima guerra. A grande, a de 1914, apresentou forte amostra do mostruário que agora nós pode ser dado sofrer vindo dos ares. Há quem não acredite no emprêgo de gases. Não faz mal! O que é preciso é que os chefes acreditem e

tomem todas as providências para que, mesmo os incredulos, se saibam e possam defender quando a realidade destruir as suas ilusões.

Os estudos levados a efeito para defender as populações, principalmente nos grandes centros demográficos, tem dinamismo e orgânica nas várias Nações.

Criam-se abrigos coléctivos, constroem-se cisternas bem abrigadas para água, popularisa-se o uso da mascara com cuidada instrução e estabelecem princípios rígidos de obediência aos alarmes.

As autoridades civis têm normalmente à sua responsabilidade o encargo da organização.

Há entidades formadas com êsse objectivo. A evacuação das cidades deve estar preparada e condicionada às várias saídas para o exterior, pelo menos para o número que exceder a lotação dos abrigos.

Entre nós parece-me que não há nada feito. O espetaculoso ataque aéreo — via reduzida — que se faz a Lisboa, nada disse à população. Todos acharam interessante o que se passou mas não colheram ensinamentos.

Quási todas as nossas maiores cidades apresentam condições de relativa defeza a aproveitar e também condições de perigo sério. O seu relêvo oferece possibilidades de alturas perfuráveis em contraste com as baixas que serão matadouro certo. Temos que nos aproximar do perigo que é superior às nossas vontades a que inevitavelmente há-de aparecer e preparar a defeza. A inconsciência não perdoa. Se não cuidarmos da nossa defeza com tempo o nosso desinteresse será selado com a morte e a desmoralisação. Eu não quero dizer aqui, em apontamento, o que seria a resultante dum ataque aéreo com gazes e bombas incendiárias com bombinhas de 200 grammas produzindo 3000° de temperatura, lançadas às centenas, aos milhares, eu não quero pintar o quadro, sequer com suaves tintas, para que não me chamem trágico. Quero apenas chamar a atenção de todos para um perigo que nos pode visitar.

A guerra aéro-química é uma verdade com que devemos contar e contra a qual nos precisamos defender enquanto é possível preparar a defeza.

A VIA FERREA MODERNA E OS NOVOS METODOS DE RECTIFICAÇÃO DAS CURVAS

Com êste título publicamos no presente número da «Gazeta», um artigo do nosso amigo, Sr. Eng.º Aux. M. Tavares dos Santos, sendo as gravuras que o ilustram cedidas gentilmente pelo «Boletim da C. P.», de tanta valia profissional.

Ao «Boletim da C. P.», endereçamos, os nossos melhores agradecimentos.

NECESSIDADES DE TEMPO DE PAZ

— E —

NECESSIDADES DE TEMPO DE GUERRA

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

A GORA que todos os países se estão preparando para a luta e que o nosso se sente na necessidade de activar a sua defesa, tomando medidas destinadas a garantir a sua segurança e a não se encontrar completamente desprevenido perante um cataclismo que parece prestes a desencadear-se, não deixa de ser oportuno fazer algumas considerações atinentes a melhorar as suas condições de defesa.

O projecto há pouco aprovado pelo Parlamento, da organização do abastecimento de petróleo e seus derivados, destinada a regular em tempo de paz aquilo que em tempo de guerra se não pode improvisar, visa a êsse imperioso objectivo.

O rearmamento do exército e da armada que prossegue com decisão e firmeza, é outro factor de activa preparação.

Mas ao lado destes, outros problemas importa considerar e desde já.

Um deles é a questão do abastecimento de matérias primas, como o ferro, o cobre, o wolfram, etc., tão necessários à indústria da guerra.

O consumo de munições é, na guerra moderna formidável. E países que não estejam preparados para as produzir, podem ver-se em situação aflitiva por lhe cortarem as linhas de abastecimentos, ou por não terem países donde as munições possam ir.

A defesa, sem material abundante, é hoje impossível.

Os países que normalmente fornecem munições e armamento, podem, de um momento para o outro, encontrar-se em condições de precisarem de tudo o que são capazes de produzir e não poderem ir em socorro de quem quer que seja.

Já em tempos de paz, nós estamos assistindo a dificuldades dessa natureza.

Contratou o Governo de Moçambique o fornecimento de alguns aviões para a sua frota comercial aérea.

Êsses aviões, e eram poucos, deviam ter sido entregues em praso determinado. Pois até hoje não o foram, porque o Governo inglês não permite à fábrica fornecedora que trabalhe para fora do país, enquanto as necessidades internas não forem satisfeitas.

Ora, tem Portugal jazigos de ferro em abundância; tem minas de cobre em exploração; tem wolfram; tem, enfim, uma mineração que não aproveita, estando a acontecer hoje com os minérios o que acontecia há 100 anos com a cortiça. Portugal exportava para Inglaterra a matéria prima e recebia de lá as rôlhas feitas com ela.

Várias tentativas têm sido feitas para o estabelecimento entre nós dos altos fornos para produzir o ferro.

Não vingaram, porque as condições não eram propícias.

Mas podem se-lo agora.

A metalurgia do cobre não se tentou sequer. O mesmo se diz do Wolfram, etc.

A criação da indústria das matérias primas para o fabrico de munições é pois outro problema que demanda urgente atenção. E note-se que não é um problema, exclusivamente, de guerra: é também um problema de paz. O ferro e o cobre são elementos indispensáveis às actividades económicas.

Não é porém para aqui esmiuçar êste assunto e muito menos discuti-lo. Falando dêle quisemos tão sômente pôr em foco mais uma faceta do magno problema da preparação para a guerra em que todos os povos andam empenhados.

Nas páginas da *Gazeta* cabem melhor algumas considerações sôbre caminhos de ferro nas suas relações com a nossa defesa militar.

Está o país ainda mal servido de vias de comunicação aceleradas. E quando tudo indicava que se ia iniciar uma era de grande actividade construtiva, surge o espantallo da tracção mecânica como novo meio de transporte colectivo a grandes distâncias a ameaçar a subversão de todos os meios de comunicação até então existentes. Por isso nunca mais se pensou em construir caminhos de ferro, não se dando mesmo andamento às concessões já feitas, mas ainda não efectivadas.

Mais uma vez se verificou sermos um país dos 8 ou dos 80.

Na altura em que isto se deu, estava já elaborado um vasto plano de viação acelerada, destinado a melhorar e a completar a rede existente, por todos reconhecida como muito deficiente.

Sôbre êle se pronunciaram os nossos melhores

técnicos. A Associação dos Engenheiros Civis elaborou dois notáveis pareceres que podem lêr-se nos números 649 e 651 da sua Revista, relativos aos anos de 1928 e 1929.

Ao emitir êsses pareceres, a Associação já se achava presa da preocupação da concorrência da camionagem e por isso escrevia:

«Sabendo-se o grande desenvolvimento «que o automobilismo tem atingido... julga «esta Associação imprudente, sob o ponto de «vista financeiro, apertar as malhas da rêde «ferroviária do país.»

É de notar porém que a Associação não se preocupou com o aspecto militar do problema. Dêntro de um campo estrictamente económico, entendeu que não se deviam apertar as malhas da rêde ferroviária, especialmente as de via larga, por forma que as distâncias entre os vértices mais afastados dos polígonos fechados, se tornassem sensivelmente inferiores aos limites de distância de 100 quilómetros.

A expressão de um tal critério, quando sancionada, levaria a uma remodelação do plano elaborado pelas estações oficiais, facto que parece não se ter dado.

Dir-se-ia, antes, que o plano foi abandonado.

E, entretanto, alguma coisa há a fazer desde já, para se tirar da rêde existente todas as vantagens que ela deve oferecer à economia do país e para que, ao mesmo tempo, ela possa cooperar eficazmente na defesa da Nação, se a sua integridade territorial vier a ser ameaçada.

ESBOÇO DA SITUAÇÃO ACTUAL

Consideremos em primeiro lugar as ligações da rêde existente através dos nossos dois grandes rios, o Douro e o Tejo, que cortam o território de um lado a outro, e o dividem em 3 grandes zonas: norte, centro e sul.

As travessias dêsses rios por via ordinária são ainda deficientes. Todos conhecem os clamores que de longe se levantam para que se construa uma ponte sôbre o Tejo em Vila Franca de Xira.

Ora, por via acelerada, as ligações são ainda mais deficientes.

Sôbre o Douro há apenas duas pontes de caminho de ferro de via larga, situadas nos extremos do seu percurso em terras portuguesas, e uma terceira, de via estreita, que fica quasi a meio das duas. Desta não há que falar, por isso que se encontra sem utilização e mesmo porque quando a tenha, a sua importância, debaixo do ponto de vista que estamos considerando, não pode deixar de ser insignificante.

A ponte Maria Pia, em frente quasi do Pôrto, é o único elo de ligação da rêde do norte com a rêde do centro. É velha, muito velha mesmo. Di-

zem que, apesar disso, está hoje mais sólida do que quando foi feita.

Não podemos saber se Eiffel, que a projectou e construiu, seria da mesma opinião, porque já morreu há mais de 47 anos, segundo cremos.

Mas, mesmo os que afirmam que a ponte está mais sólida do que nunca, por virtude dos persistentes trabalhos de conservação e de reparação, reconhecem a necessidade urgente de a substituir por outra.

Leva-se hoje mais tempo a atravessar o Douro do que ir de Lisboa a Cascais. Ora, se a deficiência das ligações assim se evidencia em tempo de paz, o que não seria em tempo de guerra, se uma mobilização exigisse o transporte rápido de grande quantidade de tropas e de material de uma margem para a outra?

Passando agora a considerar a situação da rêde em relação ao rio Tejo, notam-se as mesmas deficiências de ligações que no caso do Douro.

Existe presentemente a ligação do Setil, na linha do Setil a Vendas Novas; a ligação da Praia, na linha de leste; a ligação de Abrantes na linha da Beira.

Mas a rêde ferroviária do Sul liga-se com a do centro do país, apenas pela ponte do Setil.

A ligação em frente de Lisboa, tão necessária e tão justificada, não existe.

A parte sul do país encontra-se separada da Capital por êsse tremendo fosso que é o estuário do Tejo que em certas ocasiões nem sequer permite a passagem de uma para outra margem.

* * *

Passando agora a considerar as condições em que se encontram as diferentes linhas férreas, nós vemos que bastantes deficiências também existem que convirá remediar, a bem da exploração das linhas, da economia dos transportes e da segurança do Estado.

Com efeito, encontram-se bastantes ramais sem saída para outras linhas, sendo por isso a sua exploração muito dispendiosa. Esses ramais só servem o público num sentido, obrigando passageiros e mercadorias a fazer, por vezes, percursos enormes, ou a utilizar camionetes em longos trajectos, desviando do caminho de ferro o tráfego que paga e deixando-lhe apenas o que lhe dá prejuizo.

Estão nessas condições os ramais de Mora, de Sousel, de Vila Viçosa, de Reguengos, da Louzã, etc.

Está indicado que Mora se ligue com a Torre das Vargens; Sousel com Portalegre; Vila Viçosa com Elvas; Reguengos com Mora; Louzã com Santa Comba Dão por Arganil, se não se preferir trajecto mais dispendioso, mas bem mais interes-

sante através da Serra da Estrela para ir ligar em qualquer ponto à linha da Beira Baixa.

Mas não é só debaixo do ponto de vista económico que há deficiências a corrigir.

A situação actual precisa ser também encarada debaixo do ponto de vista militar, ou seja da defesa do país.

Está a nossa fronteira terrestre cercada por uma cintura de ferro, constituída por uma grande via de comunicações aceleradas, cujo character militar foi posto em evidência logo que o seu plano se esboçou.

Vai essa linha de Vigo a Huelva, passando por Orense, Astorga, Zamora, Salamanca, Placência, Cáceres, Mérida e Zafra.

A deslocação de tropas e de material ao longo da nossa fronteira está assim completamente assegurada. Tropas de Vigo podem ir, ao cabo de um dia, bater-se no Sul, como as do Sul se podem deslocar para o norte com igual facilidade.

E nós que temos?

Excelentes linhas de alturas para presenciar êsses deslocamentos. É pouco, muito pouco mesmo.

A linha da Beira Baixa [constitue um excelente trço a incorporar num sistema que tenha em vista os transportes ao longo da nossa fronteira terrestre, tão convenientes e justificados mesmo em tempos de paz.

Tem o nosso Minho e a província de Traz-os-Montes características que não permitem a fácil construção de uma linha que ligue todos os ramais que pelos vales secundários do Douro se dirigem para o norte. O problema tem sido considerado apenas para a hipótese do estabelecimento de uma rede de via estreita. O plano elaborado do que já falámos, comprehendia uma linha que seguindo do Porto pelo litoral, ia até Esposende, internando-se depois no sentido de leste para passar por Braga, Póvoa de Lanhoso, Pedras Salgadas, Mirandela, Macedo e Mogadouro, onde ligava com a linha do Pocinho a Miranda.

Enfim, é uma solução. Defeituosa sem dúvida, debaixo do ponto de vista da defesa, mas que alguns serviços pode prestar. Várias vezes tem esta linha sido justificada e a construção defendida pelo patriarca dos ferroviários portugueses.

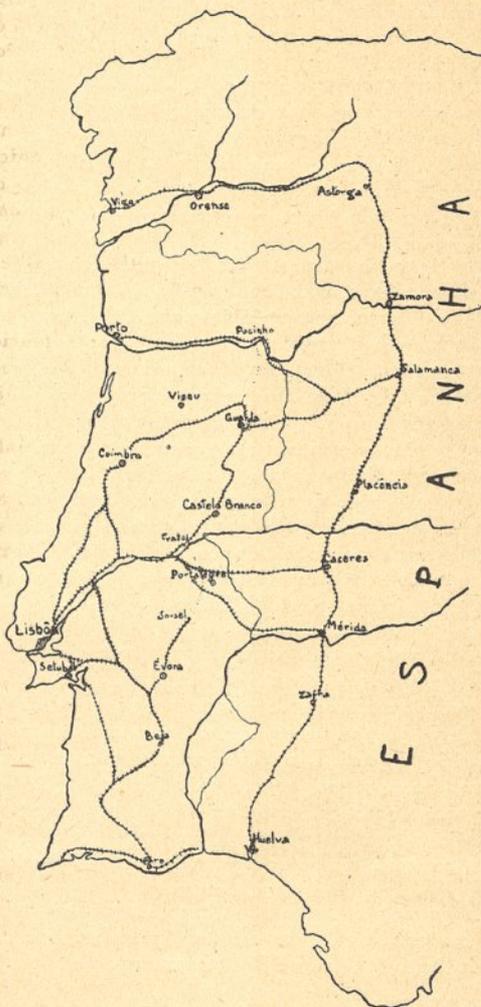
BREVE RESUMO DO QUE É PRECISO FAZER

Das considerações expostas, fácil é concluir o que de mais urgente há a fazer para que a rede ferroviária de via larga desempenhe no país todas as funções que ela pode ser chamada a desempenhar. Não é só o ponto de vista financeiro como a Associação dos Engenheiros Civis diz, que tem de ser tomado em consideração factores de outra ordem há também a atender e que, quantas vezes, sobrepujam aquele.

Pelo que diz respeito às passagens sobre os rios Douro e Tejo torna-se urgente:

a) Construir uma nova ponte sobre o Douro, para via dupla, dando fácil e rápida ligação da rede do Minho e Douro à rede do centro do País. Os estudos já feitos permitem a rápida elaboração do projecto e a pronta execução da obra.

b) Construir uma ponte sobre o Tejo, do Beato



AS DUAS CINTURAS DE FERRO

ao Montijo. A ponte está amplamente justificada. Calcula-se para já um tráfego anual de mais de 700 mil passageiros e de mais de 700 mil toneladas de mercadoria. Dezenas de combóios diários serão necessários para dar vasão ao tráfego que desde logo a ela afluirá.

É do conhecimento de todos que várias casas estrangeiras mandaram aqui os seus técnicos estudar o problema, em face dos dados concretos que lhes fossem fornecidos. E diz-se que a adjudica-

ção da obra só não chegou a ser feita, porque a casa, que pedia uma soma aceitável, exigia garantia de juro ao capital a dispender. Mais se diz que essa garantia não teria sido dada por uma questão de princípio.

Se assim é, parece-nos não fazer razão para não se chegar a um acôrdo. O diferendo é mais de forma do que de fundo. Com efeito: não vão as grandes obras de irrigação ser construídas com o produto de empréstimos que se acham já autorizados?

E quem garante o juro do dinheiro que vai ser empregado nessas obras se não o Estado?

A única diferença é que num caso quem levanta o dinheiro é uma empresa, no outro é o próprio Estado; mas quem garante o juro do capital dispendido é sempre o Estado, visto que não sai das suas disponibilidades.

De resto, os construtores de pontes não têm interesse em angariar fundos para as obras.

Não é da sua competência mesmo desempenhar o papel de banqueiros. O que fundamentalmente lhes interessa é realizar os trabalhos. Quanto ao dinheiro, o Estado que levante os empréstimos necessários. Isso simplifica grandemente a solução do problema e estamos em acreditar que até pode ocasionar redução no preço da proposta.

A justificação económica da obra está feita. Os números atrás referidos bastam para o comprovar.

Mas essa ponte é também destinada a dar ligação à rede das estradas do centro e do sul, o que é importantíssimo. Debaxo do ponto de vista militar, a sua necessidade é evidente.

Construiu-se há pouco uma ponte com cerca de 4 quilómetros sobre o rio Zambeze, em território português, para dar ligação a dois caminhos de ferro que às vezes nem tráfego terão para um combóio diário! E não foram pequenas as somas dispendidas nessa construção. Segundo notícia que veio a público, gastaram-se na obra mais de 3 milhões de libras. A ponte sobre o Tejo faz-se com pouco mais de quatro. E haverá comparação possível entre uma obra e outra?

Pois aquela está feita, tendo sido há pouco inaugurada. E pela sua construção se desinteressou o Governo inglês que deu garantias ao capital.

* * *

Em matéria de construção de caminhos de ferro, tendo em atenção a preparação para a defesa, há a considerar o seguinte:

a) Deve-se ligar o ramal de Sousel com a linha da Beira Baixa, no Fratêl, passando por Portalegre e Castelo de Vide, como consta do plano official.

b) Deve-se ligar Reguengos com Moura, prolongando a linha pelo Redondo e Alandroal, até Vila Viçosa por um lado, e deve prolongar-se pelo vale do Guadiana, para sul, até ligar com a linha do litoral algarvio.

c) Deve-se construir a linha de Vila Franca das Naves ao Pocinho na linha férrea do Douro, seguindo pelo vale do rio Coa.

A VIABILIDADE DO PLANO DE OBRAS SUGERIDO

Debaxo do ponto de vista técnico nenhuma dificuldade de execução encontra o plano esboçado. Leva tempo a executar; mas por isso mesmo é que convém ataca-lo quanto antes e dar-lhe começo de execução.

Debaxo do ponto de vista financeiro também se nos afigura exequível, nas condições em que presentemente se encontra o erário público.

Dez a doze milhões de libras, escalonadas por 8 ou 10 anos, não representam encargo incomportável para as finanças do Estado. E o dinheiro que a rápida execução das obras movimenta, traz um grande alento às populações operárias mais duramente experimentadas pela crise que vamos atravessando.

As vantagens que o estabelecimento de uma linha de via larga que ligue o Pôrto com o Algarve pelo interior do país, passando pela Guarda, Castelo Branco, Portalegre, Reguengos, Moura, etc., traria ao país, são de tal ordem, que bem justificam o sacrificio que o país tenha de fazer para a vêr estabelecida.

De maior urgência se afigura a construção da linha do Vale do Coa, ligando Vila Franca das Naves com o Pocinho e a ligação de Sousel com o caminho de ferro da Beira Baixa no Fratêl.

Assim, já se consegue uma razoável linha de comunicações pelo interior do país, passando por Evora e Beja. O resto da linha preconizada ir-se-á fazendo depois.

* * *

Dir-se-á que muitos problemas demandam atenção, porque o país se encontra ainda bastante distanciado da meta que os povos mais adiantados atingiram e não se pode fazer tudo a um tempo.

É verdade.

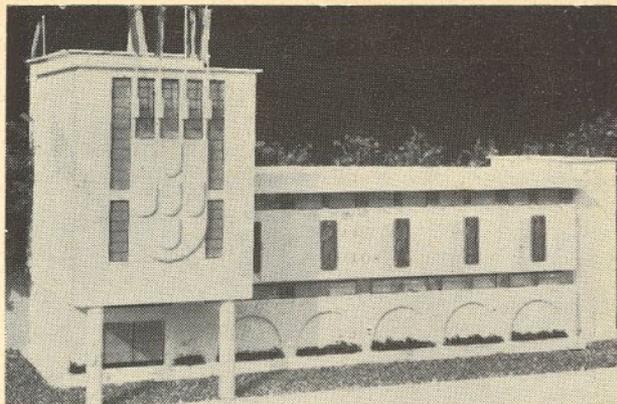
Mas é preciso agita-los todos e po-los em equação; é preciso saber-se como se hão-de resolver e os sacrificios de ordem financeira que demandam.

De tudo se faz um apanhado e dentro da capacidade financeira do país, tem de efectivar-se tudo o que dêsse apanhado conste, escalonadas as obras pela ordem de urgência porque se apre-ntam.

Para realizar obra de tão grande vulto são necessários sacrificios, grandes sacrificios mesmo.

Mas abençoados serão eles porque darão trabalho a muita gente; acudirão a muita miséria; melhorarão as condições económicas e sociais do país e contribuirão eficazmente para lhe assegurar a independência, suprema aspiração do nosso sentimento nacionalista.

Pela independência da Nação todos os sacrificios são de aceitar.



Um aspecto do pavilhão português na Exposição Internacional de Paris, 1937

PORTUGAL NA EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL DE PARIS, 1937

Por A. DE MELLO E NIZA

Esquecidos facilmente os ecos de algumas representações em certames internacionais, com que se não dignificava o país, ou a ausência que nelas se fazia notar, pudemos já apresentar uma série de brilhantes manifestações que reflectem a grande transformação da vida portuguesa de há dez anos a esta parte.

Não poderíamos faltar ao concurso internacional que no grande centro da civilização latina que é Paris vai desenrolar-se na próxima primavera.

Tem esta Exposição caracter singular. Chama-se da «Arte e técnicas na vida moderna». A sua concepção abrange mais do que a habitual demonstração dos progressos realizados aqui e além, do apêlo às correntes de visitantes, das competições industriais, do esforço para a intensificação das trocas comerciais: ela tem por finalidade lembrar, ensinar, que o progresso mecânico com que se tem procurado reduzir as formas e hábitos de viver a uma expressão desoladoramente simples não pode constituir ideal de vida.

Da arquitectura à indumentária, ao mobiliário, a tudo quanto nos rodeia, às próprias letras e aos conceitos filosóficos, poderíamos com Spengler afirmar que estamos em decadência. Porque o progresso das ciências, se alcançou maravilhosas descobertas que utilizamos para bem ou para mal, cuidam menos do elemento humano, pessoal, cujo aperfeiçoamento moral e estético convinha ter em conta. Do conceito mecanicista das ciências positivas saíram doutrinas sociais que são bem o seu espelho.

Sem desprezar o que a inteligência do homem pode conquistar, é preciso que a Arte domine nas manufacturas, pela mesma razão que o Espírito deve comandar a Matéria.

É esta síntese luminosa que a França, a verdadeira França, foco dos mais altos vãos do pensamento latino, reagindo contra a infecção que deixou infiltrar-se-lhe nas veias, proclama ao mundo inteiro.

Nós vamos ali afirmar, não a última palavra da tecnica industrial que não temos, mas a novidade de um pensamento construtivo que em poucos anos fez levantar uma Nação, um Império, da miséria moral e material em que resvalara por ter abandonado a maior parte das virtudes que fizeram a sua grandeza e continuidade histórica.

Vamos mostrar êsse prodígio de arte e tecnica que tem por fim restituir à nossa gente o sentido real da vida social, no respeito pela disciplina, pela hierarquia, pelos laços indestrutíveis da família, pela Pátria, por Deus. E como dêses princípios fundamentais deriva a paz pública, o equilíbrio económico, o trabalho ordenado para a valorização do nosso património territorial, a libertação das consciências para recuperarmos a posição de potência espiritual no Mundo.

Por modesta que pareça a nossa representação, ela não deixará de marcar no concêrto dos valores que vão exhibir-se em Paris uma alta manifestações do pensamento contemporâneo.

A VIA FÉRREA

MODERNA

E OS NOVOS MÉTODOS

DE RECTIFICAÇÃO

DAS CURVAS

Pelo Eng.º Aux. MANUEL TAVARES DOS SANTOS

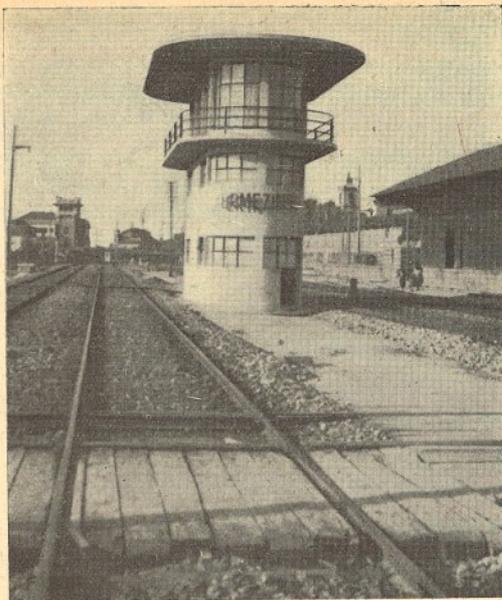
Chefe de Secção de Via e Obras da C. P.



Interior duma carruagem moderna

Os caminhos de ferro, em todas as especialidades que comporta, isto é, nos ramos de Tracção, Exploração e Via, tem sofrido progressivos e constantes aperfeiçoamentos.

No ramo da Tracção e Material Circulante, ao aumento constante do tráfego, antes da crise económica e da concorrência dos transportes automóveis, corres-

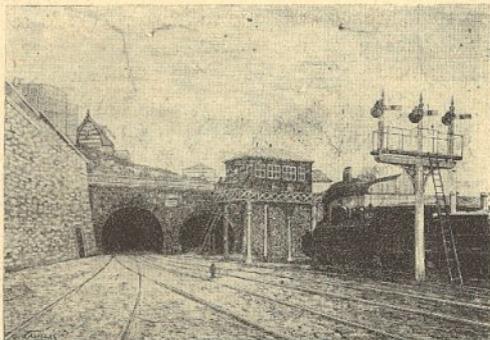


Estação de Ermezinde — Moderno pôsto de sinalização
(Projecto do Sr. Arq. Cottinelli Telmo)

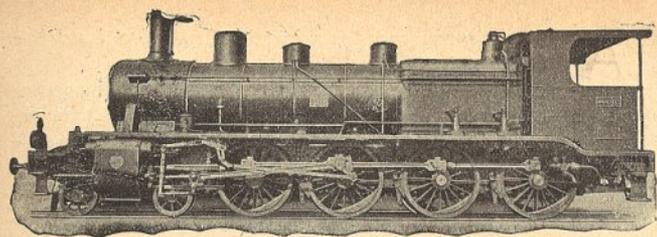
pondeu a necessidade do aperfeiçoamento das locomotivas, do aumento do seu pêso, da sua fôrça e da sua velocidade.

As necessidades da vida moderna impuzeram a introdução de melhoramentos no material circulante no sentido de aumentar a comodidade dos passageiros e, nesta conformidade, fôram dotadas as carruagens com corredores, com retetes, lavatórios, iluminação eléctrica e aquecimento.

No ramo da Exploração também as exigências da vida actual, não se coadunando com as fracas velocidades dos combóios e as suas intermináveis demoras nas estações, que impacientavam os passageiros, causavam prejuízos ao comércio e à indústria e obstavam a que as empresas tirassem do material circulante todo o seu rendimento, determinaram a modificação nos horários no sentido do aumento das velocidades e na economia do tempo.



Estação de Lisboa-R. — Antigo pôsto de sinalização



Locomotiva antiga

No que respeita à Via, tornou-se imprescindível o aumento da resistência das linhas ao grande peso das locomotivas modernas e ao aumento da velocidade dos combóios.

Para isso, houve necessidade de aumentar a secção dos carris e o número de travessas, à medida que ia aumentando o peso das locomotivas e impoz-se o aumento da segurança na via e da suavidade no rolamento dos veículos, à medida que ia aumentando a velocidade na sua circulação.

Com o fim de obterem cada vez maior suavidade no rolamento do material circulante, os engenheiros de Caminhos de Ferro têm estudado teórica e praticamente a forma de corrigir os traçados primitivos das linhas, feitos em épocas em que o assunto ainda não estava convenientemente esclarecido com as lições da experiência.

Assim, por exemplo, tem sido aumentado o comprimento dos carris e diminuído, por consequência, o número de juntas que são sempre os pontos mais fracos da via, onde ela se deforma com mais frequência e onde é mais perturbada a suavidade de rolamento dos veículos.

Em Portugal os carris atingem o peso de 45 quilos por metro e o comprimento de 18 metros. Nos Caminhos de Ferro Federais Suíços são empregados nos túneis carris laminados de 24 metros. Nos Caminhos de Ferro Alemães são adoptados, nas linhas de serviço internacional e de combóios rápidos de longo curso, carris com 30^m, de comprimento, tendo sido colocados na via carris com 60^m, para experiência, e que são formados por dois carris de 30^m, soldados com soldadura autogénia.

Também nos Caminhos de Ferro do Estado Norueguês fôram assentes a título de experiência, carris de 60 metros formados por 4 carris de 15 metros soldados e carris de 90 metros, constituídos por 6 carris de 15 metros soldados.

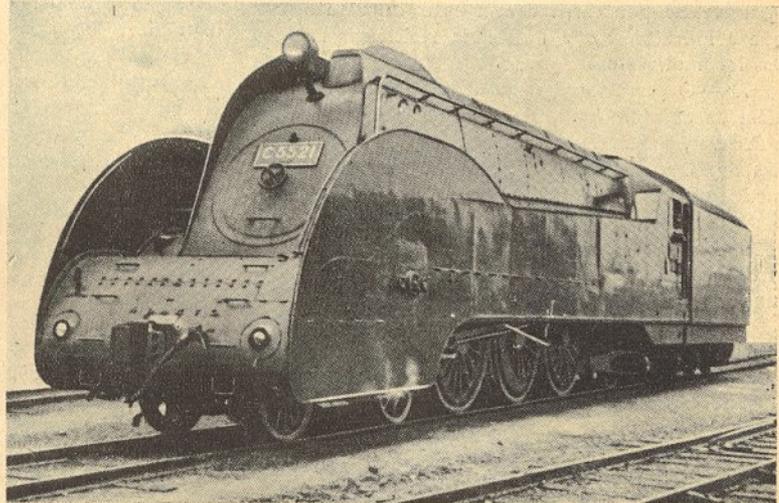
No traçado primitivo das linhas, as curvas circulares su-

cediam-se aos alinhamentos rectos sem disfarce ou transição de flechas. Na prática reconheceu-se, porém, que o material circulante inscrito numa curva, vindo encostado à fila exterior pela acção da força centrífuga, ao entrar no alinhamento recto que se seguia ao ponto de tangência, passava bruscamente a encostar-se à outra fila, produzindo grandes oscilações nos veículos e correlativas deformações na via. A linha

sufria sempre nos pontos de tangência uma deslocação forçada pelo material para o interior da curva, como a ensinar-nos que entre o alinhamento recto e a curva circular teríamos de intercalar um disfarce de flechas ou concordância progressiva para que a passagem do material circulante de um alinhamento recto para uma curva e vice-versa se fizesse imperceptivelmente.

Durante muito tempo julgou-se indispensável a existência de um alinhamento recto intermediário entre curvas de sentidos contrários. Os caminhos de ferro alemães fixaram para êsse alinhamento recto o comprimento mínimo de 10 metros e mais tarde ampliaram êsse comprimento para 30 metros. Entre nós foi fixado o comprimento mínimo de 10 metros. Hoje está provado teórica e praticamente que se pode suprimir o alinhamento recto, entre curvas de sentidos contrários desde que se tenha o cuidado de empregar nas duas curvas, concordâncias progressivas bastante extensas e disfarces de nível de fraca inclinação.

Seguindo as indicações da prática, adoptaram-se as concordâncias progressivas ou disfarces de flechas entre as curvas circulares e os alinhamentos rectos; estudaram-se as escalas mais convenientes a adoptar nas curvas para contrabalançar os efeitos da força centrífuga na fila exterior nas grandes velocidades e



Locomotiva moderna

de forma a evitar o mais possível o esmagamento dos carris da fila interior nas pequenas velocidades; estudaram-se as sobrelarguras mais convenientes a adoptar conforme os raios das curvas e as suas transições ou disfarces para os alinhamentos rectos; e finalmente foram estudadas devidamente as mudanças de via, tendo em atenção as condições de inferioridade da situação do seu material em relação ao da via corrente e a economia do mesmo material, sujeito a grandes esforços exercidos pelo material circulante.

Em resumo, as conclusões destes estudos e das experiências realizadas para se poderem adoptar as velocidades na circulação dos comboios em conformidade com as exigências da vida moderna, são as seguintes:

1.º—Os elementos que constituem a via devem estar sólidamente ligados, isto é, devem apresentar uma grande resistência as ligações dos carris entre si e dos carris com as travessas;

2.º—O balastro deve ser de boa pedra britada, não muito grossa, para apresentar boas condições de permeabilidade e de elasticidade, indispensáveis para terem saída rápida as águas pluviais e para se evitarem deformações nos carris e o desnivelamento da via.

3.º—A linha deve estar bem alinhada, nivelada e bem guarnecida de balastro;

4.º—A plataforma da vida deve estar sempre bem drenada, isto é, a sua construção deve ser de molde a evitar a estagnação das águas das chuvas e das nascentes, que produz uma diminuição de resistência do terreno aos grandes esforços que tem de suportar.

5.º—Os carris devem ter o maior comprimento possível para que seja mínimo o número de juntas e, por consequência, em menor número as perturbações na suavidade do rolamento dos veículos e as deformações na via;

6.º—A secção transversal dos carris e o número de travessas por carril devem estar calculados para que a linha ofereça a necessária resistência ao peso das locomotivas modernas;

7.º—O perfil longitudinal da via deve apresentar, além de uma uniformidade de inclinação nas rampas e declives, concordâncias progressivas de nivelamento nas ligações dos trainéis, para que as mudanças de inclinação da via sejam imperceptíveis na circulação dos comboios;

8.º—As curvas devem apresentar, na sua parte circular, uma perfeita uniformidade de raio, ou seja uma perfeita igualdade de flechas;

9.º—As curvas devem apresentar, na sua parte circular, uma escala ou sobre-elevação do carril exterior calculada de maneira a tornar mínimo o desgaste lateral na fila exterior dos carris e o esmagamento na fila interior;

10.º—As curvas devem apresentar, na sua parte circular, uma sobrelargura uniforme, que, como a escala, deve ser variável com o raio e que deve ser a menor possível, isto é, a estritamente necessária para

permitir aos rodados a folga indispensável à sua inscrição na curva;

11.º—Entre as curvas circulares e os alinhamentos rectos devem existir uma transição ou disfarce de flechas, um disfarce de escala e um disfarce de sobrelargura ou disfarce de gueija para se evitarem mudanças bruscas no rolamento e na inclinação do material, em planta e perfil que ofereceriam o risco de descarrilamento do material circulante num aumento possível da velocidade dos comboios;

12.º—Estes três disfarces de flechas, de escala e de gueija devem estar sensivelmente em coincidência, para que em qualquer ponto da via, fora dos alinhamentos rectos, haja sempre a escala e a sobrelargura correspondente ao raio da curva nesse ponto, raio que, como é sabido, vai diminuindo de valor a partir do alinhamento recto para a curva circular, onde deve conservar-se uniforme;

13.º—Entre duas curvas próximas do mesmo sentido deve haver de preferência a um alinhamento recto uma outra curva com a escala correspondente ao seu raio, com os respectivos disfarces de flechas, de escala e de gueija e não com a escala média das tangentes como preceituavam as nossas antigas Instruções;

14.º—Entre duas curvas próximas de sentidos contrários deve haver um disfarce de flechas, de escala e de sobrelargura tão compridos quanto possível, ainda que para aumentar êsse comprimento seja necessário suprimir por completo o alinhamento recto intermédio;

15.º—Nos alinhamentos rectos não deve haver escala nem sobrelargura, sendo preferível prolongar os disfarces para o lado das curvas circulares a prolongá-los nos alinhamentos rectos, quando for inteiramente impossível fazer-los coincidir com os disfarces de flechas sem exceder os limites máximos permitidos.

16.º—Nas mudanças de via, o raio da curva de derivação deve ser o maior possível; a largura da calha deve ser a menor possível; os contra-carris devem ser suficientemente compridos e sobre-elevados em relação aos carris, apresentando disfarces de nível; as agulhas devem ser elásticas, bastante compridas e devem assegurar em bom apoio lateral das lanças contra os carris das contra-lanças por meio de esquadros; e finalmente:

17.º—As obras de arte correntes e especiais devem estar em bom estado de conservação e apresentar a solidez necessária para resistir ao elevado peso das locomotivas.

Tais são as condições indispensáveis para garantir uma boa conservação da via e uma perfeita segurança na circulação dos comboios com velocidades elevadas.

Das condições enumeradas vamos ocupar-nos principalmente das que se referem à regularização das curvas.

Para diligenciar obter uma perfeita regularidade de flechas nas curvas, isto é, um aumento gradual do valor das flechas a partir dos alinhamentos rectos e

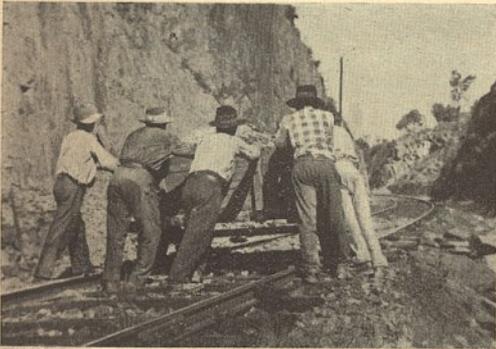
uma uniformidade de flechas nas curvas circulares, existem vários métodos, a maioria dos quais exige conhecimentos de matemática e de topografia.

Tais processos de regularização das curvas são muito morosos na sua aplicação e, por esse motivo, nem sempre podem ser aplicados em casos de urgência.

Os antigos livros de instrução profissional, prevendo a impossibilidade de se rectificarem sempre pelos métodos topográficos as curvas que careciam de uma correção urgente, descreviam um processo de arredondamento por tentativas que tinha vários inconvenientes e cuja existência apenas tinha a justificação da falta de outros processos exactos e expeditos.

Consistia esse processo, de regularização das curvas, em medir as flechas da parte circular em pontos equidistantes, em determinar o valor da flecha média pela divisão da soma das flechas pelo número de pontos e em ripar a linha por tentativas tendentes a obter em cada ponto uma flecha de valor igual ao da flecha média calculada.

Os inconvenientes de tal processo de arredonda-



Transporte de terras

mento são bem evidentes e são bastantes para que êle esteja irremissivelmente condenado a desaparecer dos livros de instruções.

Com efeito, basta para se condenar tal processo, atentar um pouco nos inconvenientes resultantes do facto de se desprezar, no cálculo das flechas, o valor das flechas das concordâncias ou disfarces entre as curvas circulares e os alinhamentos rectos. Como as deformações das curvas não existem sómente na sua parte circular e até se notam com mais frequência nos disfarces, mesmo quando, por mero acaso se conseguia obter uma regularidade de flechas na parte circular, os defeitos nas transições para os alinhamentos rectos subsistiam, quando não eram agravados com as ripagens feitas arbitrariamente, com a aplicação de tal processo.

É sabido que, marcando uma curva vários pontos equidistantes, se efectuarmos uma ripagem num desses pontos, as flexas dos dois pontos vizinhos sofre uma diminuição ou um aumento de valor conforme a ripagem fór para o interior ou para o exterior da curva. Mas

quando se efectuavam as ripagens nunca se tinha em conta o verdadeiro valor do aumento ou da diminuição



Transporte de materiais em carro americano

ção das flechas vizinhas, porque se ignorava qual era esse valor.

Daí o resultarem infrutíferas muitas tentativas para se conseguir um arredondamento perfeito, chegando-se com frequência, ao fim de um dia ou de alguns dias consecutivos de ripagens constantes, ora para o interior, ora para o exterior, a não se conseguir senão um arredondamento sofrível e por vezes à custa de várias deformações na via.

Para que a rectificação de uma curva possa resultar perfeita é indispensável que a soma das flechas novas seja exactamente igual à soma das flechas antigas em toda a extensão da curva, incluindo as concordâncias progressivas ou transições de flechas; como na rectificação se desprezavam as flechas das concordâncias progressivas, sucedia com frequência, após sucessivas ripagens feitas arbitrariamente, apparecem nos disfarces as flechas acumuladas, constituindo graves defeitos para a circulação dos combóios.

Esses defeitos são designados vulgarmente pelo nome de *sacos*.

Donde provém esta designação da acumulação das



Chefe de lança em inspecção à linha em quadriciclo de pedal

flechas? Pensando bem, talvez encontremos a justificação do nome no facto de, quasi sempre, sobraem flechas após as sucessivas tentativas de arredondamento de uma curva sem nenhuma base científica como aos aprendizes de relojoeiro ou de mecânico por vezes sobejam peças após a montagem de um relógio ou de um motor. E então as flechas sobraem, na applicação do processo de arredondamento por tentativas, eram guardadas nos *sacos* das concordâncias.

É pela mesma razão de ser muito difficil, senão impossivel, concordar perfeitamente uma parte rectificada de uma curva com outra que não sofre rectificação, que ainda hoje se não consegue effectuar o arredondamento perfeito de um troço comprehendido entre duas estacas de piquetagem distanciadas de 50 metros, por exemplo, dando ou tentando dar ao mesmo troço a flecha correspondente ao seu raio teórico.

Nos casos de arredondamento de troços comprehendidos entre estacas de piquetagem distanciadas só podemos adoptar uma das três soluções seguintes:

A primeira solução consiste em tomar como verdadeiros pontos da curva aqueles que estão definidos pelas estacas de piquetagem e effectuar somente o arredondamento entre esses pontos, conservando-os fixos. Então, obtendo as flechas médias nos vários troços e effectuando o arredondamento de cada troço com a respectiva flecha média, transformaremos uma curva de raio único numa série de curvas de vários raios, embora de grandezas aproximadas, com ligações imperfeitas.

A segunda solução consiste em empregar, no arredondamento de todos os troços comprehendidos entre as estacas de piquetagem, a mesma flecha correspondente ao raio teórico da curva e então, como não se atendeu à igualdade das somas das flechas antigas e das flechas novas em toda a extensão da curva, é fatal o aparecimento dos *sacos* nas proximidades das estacas de piquetagem.

Finalmente a terceira solução consiste em tentar obter o arredondamento geral da curva calculando a flecha média na totalidade das flechas e, neste caso, como temos de desprezar as estacas de piquetagem, fica inutilizado um trabalho que importou em algumas centenas de escudos.

Como nenhuma destas três soluções é aceitavel, é preferivel renunciar em tais casos ao referido processo de rectificação e proceder ao arredondamento a *olho* entre as estacas de piquetagem, por muito distanciadas que estejam.

E para não sermos constrangidos a adoptar como norma uma tal solução só admissivel como provisória em casos de urgência, torna-se indispensavel adoptar na rectificação das curvas um método que permita a colocação de pontos certos, definidos por estacas de piquetagem, sufficientemente aproximados para se poder em qualquer caso obter facilmente o arredondamento perfeito das curvas com pequenas ripagens.

Resumindo, podemos attribuir ao processo de re-

gularização das curvas por tentativas os seguintes inconvenientes:

1.º — Falta de base científica, dando origem a ripagens, por vezes consideráveis e puramente arbitrárias;

2.º — O desprêso da rectificação simultânea das concordâncias progressivas permitindo accumulações de flechas que podem causar sérias perturbações na marcha dos combóios;

3.º — Grande perda de tempo dos chefes de lanço e do pessoal dos Distritos em tentativas infructíferas, com prejuizo de outros trabalhos de conservação da via;

4.º — Deformações no materias fixo proveniente das constantes ripagens em sentidos contrários.

Atendendo a estes grandes inconvenientes não podemos deixar de concordar que um tal processo de rectificação, que dantes tinha apenas a justificar a sua existência a falta de outros processos expeditos, pode e deve ser completamente bauido do número dos trabalhos de conservação da via, visto haverem surgido os métodos exactos de correcção das flechas, na applicação dos quais as ripagens a effectuar são previamente calculadas.

Para facilitar os trabalhos de conservação e evitar perdas de tempo e deformações na via com tentativas de arredondamento das curvas feitas sem bases recomendáveis, solução idea seria conseguir a piquetagem de todas as linhas com estacas definitivas colocadas à distância de um metro da fila baixa e distanciadas de 10 metros, para que a uniformidade de flechas se pudesse manter e as deformações nas curvas se pudessem corrigir sem perdas de tempo e com ripagens insignificantes

Infelizmente, porém, ainda as linhas se encontram bem longe de possuir em toda a sua extensão as estacas indispensáveis para que o pessoal dos Distritos possam proceder à regularização das curvas empregando para isso uma simples bitola e dispendendo nas ripagens um tempo relativamente insignificante. Mercê dos processos de rectificação trabalhosos e extremamente morosos até agora usados, um grande número de linhas não possui quasi nenhuma piquetagem e outras possuem com as estacas tão distanciadas que não só se tornaram praticamente inúteis para o fim a que se destinam, isto é, para se obter com facilidade o arredondamento perfeito das curvas, mas até se tornarem alguma vez prejudiciais para o estudo da regular distribuição das flechas, porquanto constituem pontos obrigados de passagem aos quais muitas vezes as curvas não podem obdecer com um traçado correto.

Durante muitos anos empregaram-se em todas as linhas na rectificação do traçado das curvas os métodos topográficos usados na sua construção.

Tais métodos de traçado assentam em bases rigorosamente matmáticas e, por isso, à falta de outros mais práticos e expeditos que oferecessem a exactidão conveniente, serviram sempre, indistintamente, quer

na construção que na rectificação das linhas em exploração.



Ripagem da linha

Hoje está praticamente demonstrado que, se tais processos não podem deixar de ser empregados na construção da plantaforma da linha, podem ser substituídos, com vantagem, na rectificação das linhas em exploração, por outros métodos mais expeditos e praticamente mais exactos.

À exactidão incontestável mas puramente teórica dos métodos topográficos não correspondem os resultados práticos da sua aplicação.

Todos quantos fazem rectificações de traçados pelos processos topográficos são forçados a reconhecer, se não preferirem iludir-se a si próprios, que, apesar do cuidado com que procederam no campo à recolha de elementos para o estudo, do rigôr dos cálculos e da perícia na execução da piquetagem provisória, o traçado obtido está bem longe de corresponder à exactidão teórica do método aplicado e ainda bem longe de justificar o tempo preciso gasto na execução do trabalho. Facilmente o reconhecem aquêles que, não pretende iludir-se a si próprios, fazem a verificação do traçado obtido, medindo as flechas da curva rectificada e desenhando o diagrama das flechas novas. É evidente que se o traçado estivesse na linha tão perfeito como



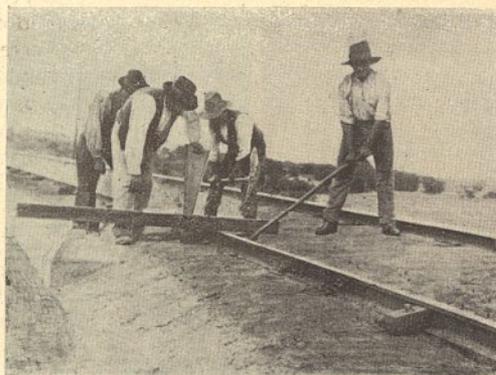
Nivelamento da via em recta

no desenho, a curva apresentaria na sua parte circular uma igualdade de flechas e estas teriam o valor correspondente ao raio teórico da curva; nas concordâncias parabólicas as flechas decresceriam regularmente desde a parte circular até aos alinhamentos rectos.

Raríssimas vezes, porém, se obtém uma tal regularidade de flechas com o emprêgo dos métodos topográficos de rectificação. Um conjunto de circunstâncias impede que os traçados sejam praticamente rigorosos como no papel, por muito grandes que sejam a perícia e a competência de quem os aplica.

Com efeito, começa-se por cometer erros na recôlha dos elementos para o estudo, por virtude da dificuldade de se obterem medidas exactas das distâncias, efectuando as medições sobre as banquetas e outros obstáculos que impedem que a fita métrica esteja rigorosamente nivelada.

Erradas as medições das distâncias, estão errados os ângulos medidos com auxílio do aparelho apropriado e ainda que os cálculos dos elementos da curva



Nivelamento da fila baixa pelas estacas de piquetagem das curvas

sejam feitos com o máximo cuidado e fiquem rigorosamente certos, os traçados ficarão deficientes, visto que ha a juntar aos erros cometidos na piquetagem provisória.

Tendo reconhecido tais inconvenientes nos processos topográficos de regularização das curvas, os engenheiros franceses estudaram novos processos mais expeditos e de resultados práticos muito mais exactos.

Em 1911, o engenheiro Lefort apresentou na Associação dos Engenheiros de França, um método baseado no seguinte princípio que se verifica na prática:

«Quando se efectua uma ripagem para o exterior num dos pontos equidistantes marcados numa curva, aumentando a flecha nêsse ponto, os dois pontos vizinhos sofrem uma diminuição nas suas flechas cujo valor é igual a metade da ripagem: e quando se efectua uma ripagem para o interior num dos pontos equidistantes, diminuindo a flecha nêsse ponto, os dois pontos vizinhos sofrem um aumento nas suas flechas cujo valor é igual a metade da ripagem.

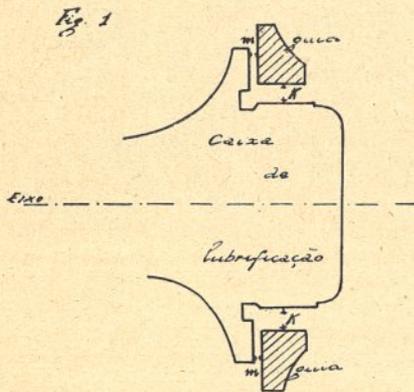
(Continúa)

Estudo das condições necessárias para conveniente inscrição nas curvas, do material circulante de dois e três rodados

Por JAYME GALLO

Capitão de Sapadores de Caminhos de Ferro

SE dois eixos ou rodados dum veículo tivessem posição paralela invariável, difficilmente poderiam inscrever-se em certas curvas, principalmente sendo grande o seu afastamento. A posição invariável dos eixos numa curva apertada poderia mesmo ocasionar o descarrilamento do veículo. Para que haja rolamento perfeito, é necessário que os eixos tomem posição convergindo para o centro da curva que percorrem e, para isso faz-se existir nos veículos uma



certa *folga longitudinal* K (fig. 1) entre as caixas de lubrificação dos rodados e as guias das tesouras fixas ao leito.

No caso das folgas longitudinais não serem suficientes para que haja posição radial perfeita $A\tilde{O}$ e $B\tilde{O}$ (fig. 2) a inscrição ainda poderá ter logar à custa das *folgas laterais* m (fig. 1) estabelecidas para permitir a deslocação lateral dos eixos, embora com risco de se produzir atrito de escorregamento, se a deslocação necessária para a inscrição na curva, não fôr a conveniente para o cone de cada roda aplicar sobre os carris o círculo do rolamento que deve compensar a diferença de percurso a fazer nas duas filas.

Sem folgas bastantes, a inscrição numa curva só poderá fazer-se com produção de atritos que, causarão deformações e desgastes no material circulante e na via.

FOLGAS LONGITUDINAIS:

Podemos deduzir o valor da folga longitudinal necessária nos rodados dum veículo para que haja posição radial perfeita nas curvas que têm de percorrer.

Seja, com relação à figura 2:

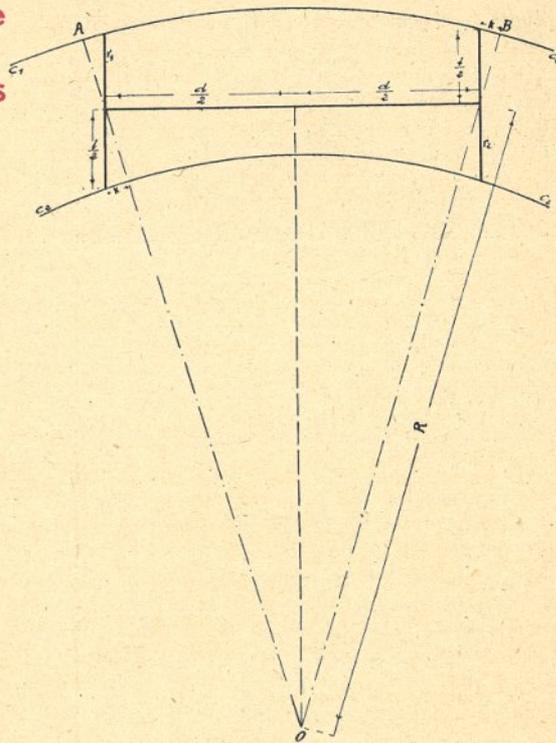


Fig. 2

$C1$ e $C2$ a linha de rolagem ou bordos interiores à via das duas filas de carris.

R o raio mínimo existente nas linhas que o veículo tem de percorrer.

d o afastamento entre eixos de dois rodados $r1$ e $r2$.

K a folga longitudinal junto de cada roda.

l a largura da via.

Teremos

$$R : \frac{d}{2} = \frac{l}{2} : K$$

donde

$$R = \frac{\frac{d}{2} \cdot \frac{l}{2}}{K}$$

ou

$$R = \frac{d \cdot l}{4 \cdot K}$$

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Junta Autónoma das Estradas — Relatório 931/935.
É uma publicação útil a que acabamos de receber, referente ao movimento de 1 de Julho de 1931 a 31 de Dezembro de 1935. Sobre todos os aspectos marca pela pormenorizada coleção de detalhes que bem ilucidam o que foi a acção da Junta Autónoma no benefício das Estradas do nosso país. Mapas, gravuras dos curiosos trabalhos executados, Estatísticas, gráficos a côres, tudo contrribui para que o notável Relatório, de bastante utilidade, seja consultado pelas pessoas que se interessam pelo fomento do turismo nacional.

No que diz respeito ao problema das estradas de acesso às estações de caminhos de ferro, insere a páginas 48, o seguinte:

O problema das ligações das estações ferroviárias com a rede de estradas nacionais mereceu a maior atenção.

Algumas estações estavam completamente isoladas e não exerciam a função económica que lhes competia.

Foi resolvido o problema em relação a algumas pela construção de pequenos troços. Assim:

A estação de Vesúvio, na linha do Douro, ficou ligada a Numão e a E. N. 6-1.ª, Pôrto-Barca de Alva.

Freixo de Espada-à-Cinta ficou ligado com a estação de Freixo na linha do Vale de Sabor e com Barca de Alva na linha do Douro.

A estação de Ferrão, na linha do Douro, viu aumentada a sua zona de influência pela construção do trço do ramal que a servia e que a ligou à rede de estradas nacionais (Vila Real e Sabrosa).

O apeadeiro de Pala, na mesma linha, ficou servindo a parte marginal do Douro atravessada pelo ramal da E. N. 19-2.ª, pela construção de 8 quilómetros de estrada completa, compreendidos entre Penha Longa e aquele apeadeiro.

A estação de Mossamedes, da linha do Vale do Vouga, ficou ligada à estrada nacional 8-1.ª (Aveiro-fronteira por Vizeu).

A estação de Gouveia, na linha da Beira Alta, ligou-se à mesma estrada pela construção das terraplenagens do ramal de Chãs de Tavazes.

A estação de Fratel, na linha da Beira Baixa, ficou ligada com esta povoação.

A estação de Mouriscas ficou ligada à rede de estradas nacionais — E. N. 83-2.ª (Alferrarede-Mação).

Ligou-se Serpins à rede de estradas nacionais.

Ligou-se Maceira e Martingança com a estação de Martingança.

Ligou-se a estação de Santa-Clara-Sabóia com Monchique. (Construíram-se 14 quilómetros de pavimento a macadam sobre as terraplenagens construídas no primeiro período).

Ligou-se a estação de Amoreiras com S. Martinho das Amoreiras.

Ligou-se a estação de Tunes à rede de estradas nacionais.

No que diz respeito à supressão de passagens de nível, transcrevemos o seguinte:

O problema das passagens de nível é, por assim dizer, um problema universal. Não são exclusivos do nosso país as dificuldades existentes para acabar com um dos maiores perigos para a circulação por estrada. A solução completa da questão — o desaparecimento das passagens existentes — exige uma despesa de tal vulto que há que renunciar à ideia de a obtermos rapidamente com os recursos normais da Junta. Há, portanto, que proceder parceladamente, começando por substituir as mais perigosas, quer pela intensidade da circulação de comboios ou veículos pela estrada, quer pelas más condições de visibilidade.

A supressão de passagem de nível foi considerada no Decreto n.º 16.734, de 30 de Março de 1929, que prevê a cooperação do Estado e das empresas ferroviárias para se conseguir tal objectivo.

E dentro deste princípio, foi possível suprimir 7 passagens de nível neste segundo período de trabalhos da Junta. Essas passagens são:

- 2 na Baleeira, perto do Bombarral, na estrada Pôrto-Lisboa;
- 2 na Alhandra, na estrada Lisboa-Santarém;
- 1 na Amadora, na estrada Lisboa-Sintra, em execução;
- 2 no Fundão, em execução, na estrada Castelo Branco-Covilhã.

Nas novas estradas têm-se evitado as passagens de nível, e construído em seu lugar passagens superiores ou inferiores; como exemplos citaremos as passagens superiores de Bombel, Vilar Formoso, Móra (já executadas), e Martingança (em execução).

Banco de Portugal — Está publicado o n.º 12, referente a Outubro do ano findo, do «Boletim dos Serviços de Estatística e Estudos Económicos do Banco de Portugal».

Insere grande quantidade de mapas estatísticos dos movimentos de dinheiro em moeda portuguesa e estrangeira.

isto é, dois rodados r_1 e r_2 , afastados d e possuindo junto de cada roda uma folga longitudinal K , tomarão posição radial OA e OB numa curva de raio R e largura l . Em curva de raio maior continuarão a ter boa inscrição porque a folga K será mais do que suficiente; uma curva de raio menor exigirá maior valor de K .

Dado o valor de raio mínimo existente nas linhas que o veículo tem de percorrer, o valor da folga longitudinal necessária para posição radial dos rodados será

$$K = \frac{d \cdot l}{4 \cdot R}$$

Indica-nos esta fórmula que apesar de haver vantagem em distanciar os eixos porque quanto maior fôr o

afastamento dos rodados maior será a estabilidade do veículo, devemos limitar esse afastamento a um certo valor de folga longitudinal, pois que esta sendo muito grande tornará incomoda a passagem nas rectas e curvas de grande raio.

Antigamente o afastamento dos eixos não excedia 4 metros, mas procurando-se sempre aumenta-lo, atinge hoje 10 metros no mais moderno material rígido de transporte de passageiros. Estão nestas condições as carruagens alemãs, recebidas para a nossa via larga depois da Grande Guerra, as quais tendo 18 milímetros de folga longitudinal junto de cada roda, têm inscrição perfeita em curvas de raio igual e superior a 219 metros.

(Continúa).

A família ferroviária de luto

Luiz de Albuquerque de Orey

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

MAIS um luto para a grande família ferroviária, que perdeu um dos seus mais abalisados membros. Faleceu na sua casa de Santo Amaro de Oeiras, em 28 de Dezembro último o illustre engenheiro Luiz de Albuquerque de Orey, antigo Chefe de Tracção e Oficinas das linhas do Sul e Sueste.

Foi vítima de uma congestão cerebral, que veio agravar sobremaneira o estado precário da sua saúde e à qual succumbiu ao cabo de quatro dias.

Nascido nos Açores em 1852, era filho de um alemão, Guilherme Aquiles de Orey, que as lutas políticas do seu país fizeram emigrar para Portugal, e de D. Luiza Mousinho de Albuquerque, irmã do eminente engenheiro Luiz Mousinho de Albuquerque, pai do glorioso militar e colonialista Joaquim Mousinho de Albuquerque.

Cedo perdeu seu pai, que deixou 6 filhos e 3 filhas na orfanidade e recomendára que aquêles fôsse educados na Alemanha. Luiz de Orey, que era o terceiro na idade, fez com distinção o curso de engenheiro de máquinas, entrou para o quadro das Obras Públicas e foi servir na Direcção do Sul e Sueste como adjunto de Carlos Albers, Chefe de tracção e oficinas, que pouco depois substituiu quando êste foi servir em Lourenço Marques.

Durante 20 anos exerceu com singular competência e distinção êsse cargo, em que, a despeito da escassez das dotações concedidas, melhorou todos os serviços de conservação e reparação do material terrestre e fluvial.

Introduziu nas oficinas o sistema de tabelas e tarefas para a execução dos trabalhos pelo pessoal do quadro e exerceu intensa acção disciplinadora conjugada com todo o disvelo pelo bem estar do pessoal e justiça ao procedimento para com êles.

Em 1898 acedeu a custo ao convite do Ministro Elvino de Brito para ir dirigir temporariamente as Oficinas do Minho e Douro e as de Leixões cujos trabalhos deixavam muito a desejar, e levantar o *Titan* do pôrto, que fôra atirado ao mar por um temporal. Teve como dedicado auxiliar em comissão temporá-

ria, que desempenhou com singular distinção, o habil engenheiro, seu discípulo, Zacarias Santana.

A reforma administrativa dos Caminhos de Ferro do Estado inaugurada em 1899 permitiu que Luiz de Orey dispusesse desafogadamente dos necessários meios de acção. Melhoraram-se as oficinas, adquiriram-se máquinas ferramentas, estabeleceu-se uma central eléctrica, uma carpintaria eléctrica, uma instalação de ar comprimido. Deu-se vigoroso impulso à melhoria do material circulante, fabricaram-se carruagens e vagões de via larga e estreita, adquiriu-se uma draga, um rebocador e um excelente vapor em condições excepcionais de baratesa, graças às hábeis negociações de Orey, transformaram-se os vapores existentes, adquiriu-se material fechado para o serviço fluvial de mercadorias.

Orey era respeitado e estimado por todo o pessoal apesar da sua aparente severidade.

Vieram porém as conspirações precursoras do advento da República e as sociedades carbonárias, que recrutaram de preferência adeptos entre o pessoal dos caminhos de ferro.

Em 7 de Outubro de 1910, quando Orey ia, como de costume, para o seu serviço no Barreiro, foi avisado de que tramavam a sua morte e aconselham-no a não ir.

Não fez caso do aviso. Foi e percorreu tôdas as oficinas na habitual visita da manhã, sem que ninguém se atrevesse a desrespeitá-lo ou agredí-lo. Regressou a Lisboa e pediu a demissão do cargo, que exercera brilhantemente por mais de 20 anos, de acção

fecunda, durante os quais fui seu companheiro de trabalhos, primeiro como adjunto do director e depois como vogal-secretário do Conselho de Administração.

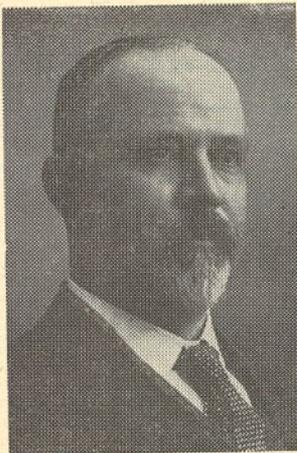
Serviu depois como director das Obras Públicas, tendo porém sempre a nostalgia da sua especialidade técnica. Em 1928 foi escolhido para delegado do Governo junto da C. P. na fiscalização das linhas do Estado por ela arrendados e como tal tomou assento no Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Exerceu várias outras comissões de serviço e entre elas a de engenheiro consultor da Agencia Geral das Colónias.

Atingido pelo limite de idade, reformou-se, abandonando os trabalhos officiais.

* * *

Luiz de Orey casara com uma senhora distinta pela família a que pertencia e pelas virtudes que a ornavam. Foi abençoado êsse lar, caracterizado pelo mais afectuosa intimidade e por numerosa prole em vida patriarcal à roda do seu extremoso Chefe. Poucos meses lhe faltavam para celebrar as bodas de ouro.



Luiz de Albuquerque de Orey

PEDIDO Á C. P.

Uma comissão de residentes no Sabugo entregou ontem, em Santa Apolónia, na Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, uma petição com mais de cem assinaturas de várias casas comerciais e bastantes particulares, solicitando a paragem de um combóio de mercadorias e que ao mesmo seja atrelada uma carruagem mista para serviço de algumas localidades como sejam Malveira, Mafra, Pero Pinheiro, Morlena, Palmeiros, Montelavar, Olela, Vale de Lobos, etc.

Aguarda-se que a C. P. atenda como é costume, esta petição que muito beneficiará todas as localidades servidas pelo referido combóio.

PEDIDO Á DIRECÇÃO GERAL

Aa sr. director geral dos caminhas de ferro foi entregue uma petição, assinada por comerciantes e proprietários da área servida pelo apeadeiro de Pala, a pedir a concessão do serviço de pequena velocidade e a elevação daquele apeadeiro a estação. O respectivo projecto já foi há tempo entregue pela C. P. à Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

IMPRESSA

«A Voz» vai mudar as suas instalações

O nosso colega «A Voz», cujas instalações são, há anos, no largo do Picadeiro, vai agora mudar-se para a rua do Mundo, 17, 2.º.

Luiz de Albuquerque de Orey, aparentemente severo e quasi ríspido, tinha um coração de ouro, afectuoso e bom. Era sobremodo caritativo. A morte prematura do filho mais velho e o abandono da actividade técnica impressionaram-no profundamente e abalaram a sua saúde.

* * *

Foi muita sentida a sua morte, antes da qual recebeu com plena consciência a Extrema Unção.

O seu funeral, apesar de não ser anunciado deu ocasião a significativa demonstração de pesarosa estima, em que tomaram parte sobre tudo os seus antigos camaradas ferroviários, de que foi modelo e mestre na sua especialidade.

Paz à sua alma! Os sentidos pesames da Gazeta à sua desolada família.

UMA SESSÃO DE HOMENAGEM Á SUA MEMÓRIA

Promovida por uma comissão composta pelos srs. Jaime Ferreira, Horácio Gonçalves, Mário Campos Lobo, Francisco Pinto Coelho, Leonel de Menezes Aguiar e Manuel Santos Leite, realiza-se no próximo dia 10 ás 21 horas, no salão da Associação de Socorros Mútuos dos Empregados no Comércio e Indústria, rua da Palma, 237 uma sessão de homenagem à memória do escritor nacionalista António Sardinha, em comemoração do aniversário da sua morte. Além de diversos representantes dos sindicatos nacionais, usará da palavra o escritor e nosso presado amigo dr. Manuel Múrias.



DR. ANTONIO SARDINHA

Os bilhetes de admissão podem ser pedidos na rua da Palma, 264, e na rua do Alecrim, 46, 1.º.

O que todos devem saber

PAGAMENTO DE CONTRIBUIÇÕES

A partir de 2 do corrente estão em pagamento, como se segue, as contribuições industrial, dos grupos A, B e C, predial, impôsto complementar, impôsto sobre a aplicação de capitais, impôsto profissional, de empregados por conta de outrem e profissões liberais, respeitantes ao ano económico de 1937; 1.ª prestação, em Janeiro; 2.ª em Abril; 3.ª em Julho; 4.ª em Outubro.

As colectas inferiores a 200\$00 na contribuição industrial, impôsto profissional e impôsto complementar e a 100\$00 na contribuição predial não são divisíveis em prestações e devem por isso ser pagas por uma só vez, no mês de Janeiro, bem como o impôsto sobre aplicação de capitais.

As importâncias que não fôrem pagas nos respectivos prazos vencerão juros de móra.

O relaxe efectuar-se-á sessenta dias depois de expirado o prazo do pagamento à boca do cofre.

Vilar Formoso — O Chefe Louro da Polícia Internacional, e os Agentes da Alfândega, bem como o seu director Balcão e os oficiais da Guarda-fiscal, registando os carros que saem.



Pessoal da caravana de Vi-zeu, S. Pedro do Sul, Famalicão e Viana do Castelo.



Em ordem de marcha.

© IV Combóio Automóvel a Espanha



Condutores de camionetes do Pôrto.

Como o povo de Salamanca recebeu o combóio automóvel.



O Conde de Aurora com algumas figuras de destaque do Norte.



Alguns elementos que tomaram parte na caravana de Matosinhos.

Gravuras gentilmente cedidas
pela Revista RENASCENÇA

O Capitão Jorge Botelho Moniz, organizador do inédito IV Combóio Automóvel, cumprimentando o General Queipo de Llano.



CONSAGRAÇÃO À FAMÍLIA FERROVIÁRIA

NUMA FESTA SIMPÁTICA REALISADA EM SANTA APOLÓNIA, COM A ASSISTÊNCIA DO CHEFE DO ESTADO, MINISTRO DAS OBRAS PÚBLICAS E SUB-SECRETÁRIO DAS CORPORAÇÕES, FORAM PREMIADOS QUATRO HUMILDES OPERÁRIOS PORTUGUESES



Um aspecto da assistência à "Segunda Grande Festa da Família Ferroviária"

NA estação de Santa Apolónia realizou-se no passado domingo 27, a segunda festa de beneficência, promovida por uma comissão de ferroviários, delegada dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários.

A antiga estação que se encontrava vistosamente engalanada e repleta de famílias dos ferroviários portugueses, apresentava um aspecto surpreendente, pois foi a segunda festa neste género que se realizou em Portugal que marcou pelas afirmações de espírito de camaradagem proferidas pelas altas figuras que ali se apresentaram.

Às 16 horas, quando na estação se encontravam já, entre outros, os srs. ministro das Obras Públicas e Comunicações, sub-secretário de Estado das Corporações, general Amílcar Mota, engenheiros Mário Costa, do Conselho de Administração da C. P.; engenheiros Carlos Santos e Barata; direcções dos vários Sindicatos Ferroviários, etc., chegou o sr. Presidente da Republica, ao qual fez a guarda de honra uma delegação de creanças do Ateneu Ferro-viário.



A mesa da presidência

Depois dos cumprimentos da praxe, o sr. Presidente da República dirigiu-se para a "gare" da estação que estava vistosamente engalanada com as bandeiras dos sindicatos nacionais ferro-viários e com verduras e flores, vendo-se ao fundo duas locomotivas também ornamentadas, e ao centro grandes mesas com o lanche para as crianças que foi servido no final da festa. Ladeando a mesa de honra, duas grandes "árvores do Natal" davam ao ambiente um ar de simpática alegria.

O Chefe do Estado tomou a presidência ficando a seu lado os srs. Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, Capitão de Eng.º Mário de Oliveira e Costa, representantes do Conselho de Administração da C. P., representantes dos Sindicatos Nacionais, etc., etc..

Ao iniciar-se a sessão, o sr. Arnaldo Durens, um dos dirigentes do movimento corporativo do pessoal da C. P., pronunciou algumas palavras de agradecimento às entidades oficiais, por terem comparecido à festa, dando, em seguida, a palavra ao sr. Restituto José Coelho, procurador à Câmara Corporativa, o qual se referiu largamente ao significado moral da festa, especialmente destinado às crianças. Chamou a atenção dos seus colegas ferro-viários para a obra benemérita do Orfanato, exortando-os a filiarem-se nos Sindicatos Nacionais, unindo meio de conduzir os operários no caminho do dever e da realização das justas aspirações, e terminou dando "vivas" ao Chefe do Estado, ao sr. dr. Oliveira Salazar, ao sr. sub-secretário de Estado das Corporações e às empresas ferro-viárias.

Falou, depois, o sr. João Julio Pina, presidente do Sindicato Nacional dos Ferro-viários do Centro de Portugal, que, após ter feito largas considerações sobre a "Festa da Família", afirmou:

— Enquanto em Portugal, onde reina a Paz e a Ordem, se realizam festas como estas, na vizinha Espanha procura-se, a golpes de foice e de martelo, destruir a sagrada instituição da família.

O bem-estar e a felicidade dos ferro-viários—disse o orador—sô se consegue quando êles constituirem nma família e se entenderem todos, como começaram já a entender-se, dando assim um nobilíssimo exemplo de disciplina e de consciência de classe e demonstrando ao Govêrno que os trabalhadores dos caminhos de ferro estão de alma e coração com os altos interesses do País, quê o mesmo é dizer com o Estado Novo e com o sr. dr. Oliveira Salazar, o homem que teve o condão de incutir no animo dos operários as idéas claras das novas realizações sociais.

É preciso provar—acentuou ainda o orador—que se indisciplina houve na classe ferro-viária, essa indisciplina passou, diluiu-se no mar grandioso das novas doutrinas, e os ferro-viários sentem orgulho em terem nascido portugueses e portugueses querem morrer.

Referiu-se ainda o orador a uma nota de família,

todos são disciplinados e respeitadores, sabem o que querem e sabem o que podem e devem pedir. Está convencido de que as justas aspirações dos ferro-viários serão atendidas, porque o sr. dr. Oliveira Salazar assim o determinará, e uma dessas principais reivindicações é a publicação do novo regulamento da Caixa de Reformas e Pensões, velha ambição que, decerto, será um facto dentro em breve.

Depois de, em nome da comissão organizadora da festa, ter falado o sr. André Brito, usou da palavra, como representante do Conselho de Administração da C. P., o sr. Capitão de engenharia Mário de Oliveira Costa, o qual após as saudações do estílo, acentuou que todos estavam a assistir a uma festa sob todos os pontos de vista interessante e a que, há anos, não era possível realizar. Antigamente na classe ferro-viária tudo denotava guerra, agora tudo demonstra paz e concórdia. Os ferro-viários já compreendem,



O sr. Presidente da República, na estação de Santa Apolónia, assistindo à "Festa da Família Ferroviária"

escrita pelo sr. presidente do Conselho —a instituição secular é a base que conduzirá os povos à gloria e à prosperidade; dirigiu-se às mulheres e crianças que assistiam, apontando-lhes a Pátria como o mais alto ideal de todos os portugueses, fez a propaganda da obra dos sindicatos nacionais, que, de acôrdo e com a ajuda das empresas, sómente trabalham pela felicidade dos operários, e terminou erguendo «vivas» aos srs. Presidentes da República e do Conselho, que a assistência sublinhou com palmas.

O sr. Mateus Gregório da Cruz, que representava os ferro-viários da antiga rêde do Estado, saudou o sr. Presidente da República e, depois, acentuou que, antigamente, os ferro-viários eram o simbolo da anarquia e da desordem, mas, agora, tudo se modificou,

felizmente, o que vale a harmonia na classe e, até, o que vale o patriotismo. Passou o tempo em que os dirigentes se viam, às vezes, obrigados a, por meios violentos, meter na ordem os ferro-viários. Actualmente o panorâma é o que aquela festa demonstrava: harmonia, disciplina, confiança absoluta e justa na obra do Govêrno. Terminou, agradecendo ao Chefe do Estado e aos membros do Govêrno a comparência à festa e saudando em nome da administração da Companhia, todos os colaboradores da C. P., operários ou funcionários.

O Chefe do Estado distribuiu os «prêmios de família»

Por entre vibrantes aplausos, o sr. General Carmona fez depois a entrega dos «Prêmios de Família», desti-

ANO NOVO

Por PLÍNIO BANHOS

Ao entrar no seu 49.º ano de existência, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a mais velha das revistas portuguesas, e uma das mais velhas revistas do mundo, apresenta aos seus assinantes, anunciantes e colaboradores os seus cumprimentos affectuosos e votos sinceros de prosperidade no Novo Ano e a tóda a família ferroviária, cujo labôr bem regista esta *Revista* com as possibilidades que dispõe.

Merecia a nossa *Revista*, sejamos francos, um auxílio maior por parte dos nossos ferroviários, aos quais já fizemos preços especiais nas assinaturas, pois a colaboração escolhida que nela inserimos é de interesse geral, instructiva e educativa para todas as categorias ferroviárias.

Uma coisa nos fez perder mais algumas centenas de assinantes — as tarifas ferroviárias que eram distribuídas desde a publicação do primeiro número, e que não sabemos, como deixou de ser-nos distribuídos.

Mas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* continua a merecer o apoio amigo que o público lhe tem dispensado, e se alguns amigos partem outros regressam porque esta *Revista* não é um baluarte político mas sim uma publicação cujo intuito é, o defender os interesses ferroviários do nosso país.

Recordemos neste momento aqueles que por esta *Revista* tanto se sacrificaram como foi Mendonça e Costa, que tanto gostaria de assistir às bodas de ouro da sua filha, como elle lhe chamava, e alguns bons colaboradores que desinteressadamente o ajudaram, como seja o actual director e nosso querido amigo Engenheiro Fernando de Sousa.

Uma fase perigosa tivemos nós, após o fallecimento do fundador desta *Revista*, na invasão por algumas pessoas que julgando ser aqui a arvore das patacas como antigamente se chamava ao Brasil, entraram as nossas portas *desinteressadamente* e, a pouco e pouco desorientaram a carreira da *Gazeta* traçada por Mendonça e Costa em Março de 1888.

Mas, agora, vamos a caminho, ao chamado bom caminho, para conseguirmos ter as coisas afinadas para, quando entrarmos no 50.º aniversário desta *Revista* ter uma vida desafogada e orientados os nossos espiritos para prosseguir no caminho que trilhamos pelo seu fundador e que bem tem querido continuar o mais antigo trabalhador desta casa Engenheiro Fernando de Sousa.

As Direcções de todas as Companhias de Caminhos de Ferro pede a *Gazeta* o favor de lhe enviarem todas as informações cuja publicação julguem útil e nos facilitar tudo o que solicitamos para o bom desempenho da nossa missão.

E, a caminho...

nados às famílias numerosas de ferro-viários. Foram contemplados o operário José Augusto Ferreira, do Minho e Douro, com 10 filhos; o servente Evaristo Augusto, de Lisboa, com 4 filhos; o agulheiro Francisco Alves, de Castelo de Vide, com 7 filhos e Américo Damião, com 5 filhos.

Procedeu-se depois à distribuição de um lanche e brinquedos às quinhentas crianças filhas de ferro-viários que se encontravam na sala, tendo a distribuição sido feita por um grupo de senhoras que se multiplicaram em delicadezas para aumentar a alegria das crianças.

Mas não terminou aqui a interessante festa. Uma sessão de variedades, dedicada inteiramente às crianças, foi muito aplaudida por estas, principalmente quando se exibiram os clássicos palhaços que a todos arrancaram fartas gargalhadas.

Depois o Chefe do Estado e os membros do Governo retiraram com o mesmo cerimonial da entrada.

A segunda festa da família ferro-viária, começará, no sábado, por um grande espectáculo de cinema e variedades, e beneficio do Orfanato Ferro-viário, que terminará com um baile.

P A R T E O F I C I A L

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

Supremo Tribunal Administrativo

Secção do Contencioso do Trabalho e Previdência Social

Recurso n.º 253, em que é recorrente Júlio Baptista de Almeida, recorrida a Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, e de que foi relator o Ex.º Conselheiro Dr. Guilherme Augusto Coelho.

Acordam os do Supremo Tribunal Administrativo, na secção do contencioso do trabalho e previdência social:

Foi a presente acção instaurada em 9 de Outubro de 1934 no Tribunal do Trabalho de Lisboa, a requerimento de Júlio Baptista de Almeida, casado, ferroviário, residente em Espinho, contra a Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, sociedade anónima, com sede nesta cidade, alegando: que entrou ao seu serviço, em África, em 7 de Dezembro de 1922, sob cláusulas e condições que vieram a constituir o regulamento geral do pessoal europeu n.º 1, aprovado por despacho do Alto Comissário da República em 13 de Agosto de 1929; que a ré em Junho de 1935 pôs em vigor um novo regulamento, que cerceia e elimina muitas das regalias do pessoal, indicadas na petição inicial; que tais alterações são abusivas, porquanto, tratando-se de uma convenção bilateral, não podiam elas ter sido adoptadas sem o assentimento do respectivo pessoal, pelo que este fez sentir à ré os seus protestos, que, embora aumentassem de intensidade e de energia, não atingiram o carácter de perturbação de ordem; que, porém, em 8 de Junho de 1935 a Companhia ré, invocando propósitos subversivos, suspendeu o autor e outros empregados do serviço, conseguindo dos poderes públicos a militarização dos serviços e a mobilização do pessoal, após o que foi demittido, o que lhe ocasionou graves prejuízos morais e materiais, tendo à data da demissão direito à reforma.

Termina por pedir que a ré seja condenada a admitir o autor ao seu serviço, com as mesmas condições do regulamento de 1929, ou a conceder-lhe a reforma, com a pensão mensal de 900\$, transmissível por sua morte a sua mulher e filhos menores, e em qualquer hipótese a indemnização por todas as perdas e danos morais e materiais que sofreu e que se liquidarem em execução de sentença, bem como no pagamento de todas as custas e mais despesas judiciais e procuradoria.

As partes não se conciliaram.

A ré alegou na sua contestação: que o autor não entrou ao seu serviço nas condições do regulamento de 1929, porquanto a sua entrada teve lugar em 1922, por isso muito antes do regulamento; porém desde que elle entrou em vigor até que foi revogado esteve o autor a elle subordinado; que o pessoal, nos termos das respectivas condições do mesmo regulamento, fica obrigado a acatar os regulamentos vigentes à data da admissão e os que posteriormente entrarem em vigor; que, nos termos do artigo 28.º do seu contrato de concessão, submeteu o regulamento em questão à aprovação do respectivo governo de Angola, o que é bastante para elle entrar em vigor; que no dia em que a ordem de serviço o mandou entrar em vigor o pessoal das oficinas abandonou o trabalho inesperadamente e em massa dirigiu-se ao escritório das oficinas, e, tendo-lhe sido ordenado que sem demora retomasse os seus lugares, voltou às oficinas mas não retomou o trabalho, ficando assim declarada a greve, recusando-se posteriormente a trabalhar, apesar de intimado superiormente para tal, alastrando a greve e outras pavações e serviços; que a ré sus-

pendeu o pessoal, mas a suspensão foi levantada e o pessoal mais uma vez convidado a retomar o trabalho, o que foi secundado por edital do respectivo administrador do concelho, lembrando-se aos grevistas que a Constituição Política proíbe e pune a greve, tendo sido demittidos os que não aceitaram o convite; que, para pôr termo a uma situação de indisciplina, o governo geral mobilizou o pessoal até 6 de Setembro de 1935; que, entretanto, a Companhia abriu inscrição para admissão de pessoal, admitindo os próprios demittidos e obrigando-se a reparar os não colocados; que o autor tomou parte no movimento grevista, recusando-se até final a retomar o trabalho, e praticou faltas previstas no regulamento, «propaganda subversiva ou contrária aos interesses da Companhia, provocação ou incitamento à indisciplina, quando de tais actos resulte ou possa resultar conseqüências graves»; que ela, ré, convidou o autor a dizer o que se lhe oferecesse, limitando-se este a alegar que não concordava com o novo regulamento, pelo que foi demittido em circunstâncias perfeitamente normais e legais; que, se o autor sofreu quaisquer danos com a demissão, é da sua exclusiva responsabilidade; que à data da demissão o autor não tinha direito à reforma.

Termina por pedir que a acção seja julgada improcedente e não provada.

As partes juntaram grande número de documentos e foram inquiridas testemunhas, tendo previamente havido réplica e tréplica.

A ré confessa que pelo regulamento de 1935 foram alteradas algumas das regalias e subsídios do regulamento de 1929.

O Tribunal, a entre outros quesitos, respondeu:

Não estar provado que o autor fôsse admitido ao serviço da ré nos termos do regulamento de 1929, e que por isso o autor tivesse feito a declaração a que se refere o regulamento — de o pessoal acatar os regulamentos vigentes ou que vierem a ser postos em vigor;

Não estar provado que houvesse acôrdo entre a ré e o seu pessoal para que o regulamento de 1929 não fôsse alterado sem mútuo consentimento;

Estar provado que tendo a ré mandado afixar a ordem de serviço pondo em vigor o novo regulamento, o autor e o restante do pessoal das oficinas abandonou o trabalho para em massa se dirigir ao escritório; sendo convidado a ocupar os seus lugares, o pessoal retomou-os mas não pegou no trabalho, atitude que se prolongou pelos dias seguintes e se estendeu a outras pavações e serviços, sem contudo paralisar por completo a circulação dos combóios;

Estar provado que em 8 de Junho de 1935 a ré suspendeu o autor do serviço, invocando necessidade de disciplina e atribuindo-lhe, bem como aos seus companheiros, propósitos subversivos, mas que o autor não tinha estes fins, mas sim que a ré lhe respeitasse a sua anterior situação;

Estar provado que os protestos cresceram de intensidade e atingiram o carácter de alteração da ordem, atitude esta previamente concertada como medida de protesto contra o novo regulamento;

Estar provado que a ré e o administrador do concelho de Benguela, a fim de que o pessoal reconsiderasse, convidou este a tomar o trabalho, sob pena de demissão, o que não foi aceite por todo elle;

Estar provado que o governo geral, para pôr termo a uma situação de indisciplina, militarizou e mobilizou o pessoal;

Estar provado que o autor tomou parte neste movimento, recusando-se até final a retomar o trabalho, tendo o autor incitado à indisciplina, pelo que foi demittido pela ré, sofrendo por este facto prejuízos morais e materiais;

Estar provado que o autor não tinha direito à reforma à data da demissão;

Estar provado que o pessoal da ré fica obrigado, de um modo geral, a acatar os regulamentos vigentes à data da admissão, como os posteriormente postos em vigor, e não restritamente a determinado regulamento.

A fl. 510 foi proferida sentença julgando improcedente e não provado o pedido, com fundamento: em que o autor, bem como o restante pessoal da ré, fez greve, que «é hoje tal acto atentatório da ordem política e jurídica estabelecida, e como tal proibido por leis fundamentais da Nação e até punido para quem nêlo toma parte com a pena de multa, convertível em prisão, justificando o djstrate unilateral de um contrato ou a applicação de uma regulamentar pena de demissão»; em que a ré não fez mais que usar de um legítimo e incontestável direito; em que acresce que, ainda que o Tribunal não tivesse dado como provado o direito de a ré reformar o seu regulamento, a attitude do autor e seus companheiros não se justificava; e em que o Tribunal também deu como provado que o autor não tinha as condições necessárias à data da demissão que lhe dessem direito a qualquer reforma.

Com esta decisão não se conformou o autor, e dela recorreu para este Supremo Tribunal, desenvolvendo doutamente, a sua minúta doutrina de que, embora o artigo 96.º do regulamento de 1929 estabeleça que o empregado da ré é obrigado a sujeitar-se às alterações de vencimentos que venham a ser effectuadas, é certo que os tribunais do trabalho devem julgar com equidade, e, assim, que tal disposição se devia considerar como não escrita por o contratado se achar numa situação de quasi coacção ao aceitar o contrato, devido à necessidade de ganhar a sua vida, havendo por isso um abuso de direito por parte da ré, e que esta foi a causadora da greve, pois foi ela quem primeiramente faltou ao contrato.

Termina por pedir que este Supremo Tribunal condene a recorrida na indemnização de perdas e danos que em execução de sentença se liquidar.

Na sua contraminuta, a recorrida combate, não menos doutamente, a aquella doutrina, argumento por argumento.

O digno agente do Ministério Público neste Supremo Tribunal é de parecer que a sentença deve ser mantida.

O recurso é legal e foi oportunamente interposto.

As partes são, sem dúvida, legítimas.

O que tudo visto e devidamente ponderado:

Trata-se de um recurso de revista.

Este Supremo Tribunal tem de aceitar os factos dados como provados por resolução do Tribunal *a quo*, por os autos não convencerem que ella fôsse tomada contra a prova constante dêles.

Mas os autos convencem que na sentença recorrida se fez boa applicação da lei.

Na verdade, se as alterações introduzidas pelo regulamento de 1935 eram ou não applicáveis ao recorrente, se as condições da sua admissão podiam ou não ser alteradas, se por essa alteração era devida qualquer indemnização, se o autor tinha ou não direito à reforma, eram assuntos que deviam ser discutidos amigavelmente entre autor e ré, ou, se tal impossibilidade se verificasse, seria a discussão de tais assuntos levada aos tribunais competentes, mas sem quebra do contrato nas restantes condições, por ambas as partes, até final decisão do assunto.

Porém, o autor, em vez de seguir este caminho, pacífico e legal, enveredou pelo da violência, não só pondo-se em greve, mas também recusando-se sempre a retomar o trabalho.

Tais actos são punidos, nos termos dos artigos 25.º a 27.º da actual Constituição Política, com a pena de demissão.

Com o seu procedimento o autor não só deixou de cumprir o contrato, mas também o anulou, pois deixou de ser empregado da ré, compellido esta a dar-lhe baixa e desobrigando-a do cumprimento do seu contrato.

Não ficou o autor com outros direitos senão o de pedir à ré a responsabilidade por qualquer falta havida enquanto a ella prestou serviço, mas tal pedido não o faz na sua petição.

Por tais fundamentos, negam provimento ao recurso e confirmam a decisão recorrida.

Lisboa, 3 de Novembro de 1936. — *Guilherme Augusto*

Coelho — Francisco Caetano — Sebastião Coelho de Carvalho — Fui presente, Mário Madeira.

Está conforme. — Secretaria do Supremo Tribunal Administrativo, 19 de Novembro de 1936. — O Secretário, *António Leite Cruz.*

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Para os devidos efeitos se publica que em 5 de Abril do corrente ano foram demittidos, por motivo disciplinar, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontravam prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas, do Estado, de 11 de Março de 1927, o condutor de 1.ª classe da rêde do Minho e Douro, António dos Santos Campelo, e o guarda-freio de 2.ª classe da mesma rêde Adelino Rodrigues de Almeida Faria, que à data do referido arrendamento tinham, respectivamente, as categorias de condutor de 2.ª classe e aspirante a guarda-freio.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 3 de Dezembro de 1936. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos.*

Para os devidos efeitos se publica que, em 11 de Novembro findo, foi demittido, a seu pedido, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço, nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, o ferreiro de 3.ª classe da rêde do Sul e Sueste, José Alves Ferreira, que, à data do referido arrendamento, tinha a categoria de operário de 1.ª classe.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 7 de Dezembro de 1936. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho.*

Para os devidos efeitos se publica que, em 25 de Novembro findo, foi demittido, por ausência ao serviço, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, o estofador de 3.ª classe da rêde do Minho e Douro, João Baptista Garrido, que à data do referido arrendamento, tinha a categoria de artifice de 3.ª classe.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 8 de Dezembro de 1936. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho.*

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, de 12 de Junho de 1931, aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno para desvio de um caminho público, ao perfil 66 do 2.º lanço da linha do vale do Lima, para efeitos do disposto no artigo 7.º do citado decreto.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 9 de Dezembro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.*

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, de 12 de Junho de 1931, que seja aprovado o pro-

jecto de substituição de um muro de suporte entre os perfis 16 e 19 + 10 metros da linha de cintura do Pôrto por um enrocamento.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 9 de Dezembro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com a informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro de 24 do corrente mês, adjudicar a João Monteiro Peixoto a empreitada n.º 4 da linha do Vale do Tâmega, de pavimentação da estrada de acesso à estação de Gatão, pela importância de 25.400\$.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 25 de Novembro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho engenheiro directo geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato, a celebrar com João Monteiro Peixoto, para execução da empreitada n.º 4 da Linha do Vale do Tâmega, de pavimentação da estrada de acesso à estação de Gatão.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 25 de Novembro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Divisão dos Serviços Gerais

Secção de Expediente

Aviso

Para os devidos efeitos se anuncia que, nos termos do decreto-lei n.º 26:117, de 25 de Novembro de 1935, e do decreto n.º 27:236, de 25 de Novembro findo, está aberto, pelo prazo de trinta dias, contados da data da publicação deste aviso no *Diário do Governo*, concurso documental para o preenchimento das vagas de engenheiros civis de 3.ª classe existentes no quadro permanente desta Direcção Geral, e das que venham a dar-se durante o prazo de dois anos, em conformidade com o disposto na parte final do artigo 3.º do citado decreto n.º 27:236.

Os requerimentos dos candidatos, dirigidos ao engenheiro director geral de Caminhos de ferro, serão entregues na Divisão dos Serviços Gerais, desta Direcção Geral, indicando o nome, naturalidade, filiação, residência, número e data do respectivo bilhete de identidade, e serão instruídos com os seguintes documentos:

1.º Certidão de idade pela qual prove ser cidadão português com mais de vinte e um anos e menos de trinta e cinco,

excepto no caso de haver sido combatente da Grande Guerra, pois o limite máximo é de quarenta anos de idade, ou de ser já funcionário público, pois neste caso não está sujeito a tal limite;

- 2.º Certificado do registo policial;
- 3.º Certificado do registo criminal;
- 4.º Documento comprovativo de haver satisfeito as leis do recrutamento militar;
- 5.º Os atestados médicos a que se refere o decreto n.º 15:518, de 29 de Maio de 1928;
- 6.º Pública-forma da carta de curso passada por uma escola nacional ou estrangeira oficialmente reconhecida;
- 7.º Declaração a que se refere o decreto n.º 27:005, de 14 de Setembro do corrente ano;
- 8.º Quaisquer documentos que os candidatos entendam que devem ser apreciados pelo júri e designadamente os relativos a trabalhos de engenharia elaborados pelos concorrentes.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 17 de Dezembro de 1936. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Divisão Fiscal de Via e Obras

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 de utilidade pública a expropriação de uma parcela de terreno no apeadeiro de Mirão, à direita da linha do Douro, com a superfície de 14 metros quadrados, destinado à ligação de uma serventia particular com o mais próximo caminho público.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de S. Tomé de Covelas, concelho de Baião e distrito do Pôrto; confronta ao Norte e oeste com o caminho de ferro ao sul com Eduardo Rodrigues de Almeida e a este com o caminho público, conforme está indicado no desenho n.º 536 apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 16 de Dezembro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Fundo Especial

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão técnica criada pelo artigo 1.º do decreto n.º 18:881, inserto no *Diário do Governo*, 1.ª série, de 12 de Junho de 1931, aprovar tecnicamente para efeitos de execução o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para a substituição dos tabuleiros metálicos do pontão ao quilómetro 158,924.10 da linha de Évora.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 16 de Dezembro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Sama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

ECONOMIA DESORGANIZADA

AUTOMOBILISMO DESORDENADO

II

No jornal *A Voz* de 14 de Junho último, a propósito do problema do Milho, o Presidente da Liga Agrária do Norte, deputado sr. Dr. António Pinto de Mesquita, um dos espíritos mais brilhantes e mais activos da elite nacional, apontou como primeiro factor da diminuição do consumo do milho no país, não obstante o aumento da produção: — «a substituição da tracção animal pela tracção mecânica».

E o sr. Correia Rodrigues, vice-presidente da Associação Agrícola da Madeira, acudiu, logo, na *Voz*, de 20 daquele mês, a confirmar o assérto, num artigo impressionante, que é um verdadeiro apêlo clamoroso.

«Quem verifica, como eu, pungitivamente, a catástrofe que essa substituição está provocando na minha terra — a Madeira, — não pode deixar de apoiar todas as referências que levem à formação de uma melhor consciência dos interesses nacionais, em face do prejudicialíssimo desenvolvimento da camionagem.

«A febre da camionagem arrancou à economia da Madeira mais de setenta mil contos nestes dez últimos anos; fez desaparecer mais de um milhar de mueres que eram empregadas na condução de mercadorias; tirou à terra grande parte da sua adubação natural; lançou no número dos «sem trabalho» muitas centenas de homens e rapazes, fez baixar o consumo do milho em cerca de duas mil toneladas e está queimando dia a dia uma boa percentagem dos salários dos trabalhadores que vivem afastados do local das suas occupações, diminuindo-lhes, portanto, as possibilidades de melhoria de alimentação e de comodidades.

«A camionagem querendo estimular a vida, promove a morte; ligando rapidamente os povos, tira-lhes lentamente a razão de ser dessas ligações; desejando enriquecer, arruína; pretendendo oferecer bem-estar, impõe desmoralização e miséria.

«Deve, pois, o Governo intervir, com a energia que as circunstâncias e as necessidades de cada região aconselharem, na limitação da liberdade de oferecer aos povos serviços de falsa utilidade pública, promovendo quanto

antes, dentro das conveniências que se impo-
nam, o regresso às boas práticas do passado.»

O que por uma forma tão fustigante o sr. Correia Rodrigues assim depõe sobre a Madeira, com côres mais carregadas se observa em algumas regiões do nosso país, mais pobres, em recursos, do que a formosa pérola do Atlântico.

Desejamos focar principalmente o prejuizo que o automobilismo veio causar à agricultura, à riqueza pecuária e à pequena indústria de tracção animal.

Quem conheceu, como nós, a vida rural no norte do país, não ignora que uma das maiores fontes de receita do pequeno lavrador, do que trabalha a terra — é a do ganho do gado.

A junta das vacas, não só lhe dá estrume para adubar a terra, como lhe dá as crias para vender nas feiras, destinando êsse dinheiro ao pagamento das décimas e à compra das fazendas de que necessita para se vestir e à família.

Toda a restante receita que a terra lhe dá, consome-se no sustento de cada dia.

Parece que não, mas o facto é que o desenvolvimento da camionagem veio afectar profundamente estas insubstituíveis condições de vida do lavrador.

A tracção mecânica, substituindo a tracção animal, aniquilou por completo esta pequena indústria, fazendo baixar verticalmente o valor do gado bovino, cavalal e muar.

Os transportes de vinhos, azeites, cereais e de outros abastecimentos às vilas e cidades que se faziam em carros de bois e de vacas e não só de abastecimentos, mas de materiais de construção, pedra, madeira, etc., desapareceram quasi por completo onde haja estradas.

E não há hoje vila ou cidade que não esteja ligada por estradas municipais a todas as freguesias rurais.

Seria fácil e interessante avaliar a importância desta indústria pelo que o Estado e as autarquias locais deixaram de cobrar dos impostos respectivas, a-pesar-de mais de 50 por cento das carreiras escaparem às collectas e às licenças.

O desaparecimento de tantos milhares de cabeças de gado, empregado nos transportes, reduziu consideravelmente os recursos da adubação das terras.

Os adubos químicos não são, nem podem ser, empregados na pequena lavoura do norte; em primeiro lugar pelo seu preço incompatível com a pobreza e pequena extensão das culturas, em segundo lugar pela divisão, dispersão e situação das glebas, em terceiro lugar pelo acidentado do terreno e distância dos respectivos mercados, em quarto lugar pelo baixo preço a que desceram os cereais pobres, sobretudo, depois da excessiva abundância do trigo e da entrada dos géneros similares das colónias: milho, feijão e óleos vegetais, etc., e em quinto lugar pela falta de dinheiro e dificuldades de crédito, o que obriga os pequenos agricultores a não poderem esperar e a cair na mão dos intermediários sem escrúpulo.

Tornando-se, assim, insubstituível para a agricultura a adubação proveniente do gado, as terras deixaram de ser cultivadas convenientemente.

Explica-se assim, em grande parte, a diminuição da produção do milho e doutros géneros, a que aludiu o sr. dr. Pinto de Mesquita e o sr. Correia Rodrigues nos já referidos artigos da *Voz*.

A falta de gado para talho e o conseqüente aumento de preço não pode animar o lavrador à sua criação, não apenas porque esta é anti-económica só por si, sem a aplicação do gado ao jugo, mas também porque a importação de fora nunca permitirá a elevação a um preço remunerador.

Era nos transportes que a pequena e média agricultura do país tinha uma das poucas condições da sua prosperidade e era na adubação dos estrumes que a pequena e média propriedade rústica tinham o seu maior poder de produção.

Ambos êsses fortes elementos de riqueza estão desaparecendo para a vida agrícola do país.

É certo que, segundo as estatísticas, tem ultimamente aumentado o número de cabeças de gado muar, especialmente no Alentejo, devido à intensificação da cultura de trigo.

Isso, porém, não destroi as conclusões a que chegámos, porque, se não fôra a concorrência do automobilismo, a essa cifra haveria que aditar o número de cabeças de gado empregado nos transportes.

Além do aniquilamento da indústria de tracção animal e da falta insanável da adubação da terra, questões que focámos no último artigo, outras indústrias também para sempre arruinadas, como sejam as oficinas de sejeiro, de arreios, de siderotécnica, de ferragens, etc. que nem por serem modestas deixavam de dar trabalho a inúmeros pequenos industriais.

A acrescentar a todo êste cortejo de malefícios, devemos pôr em relêvo a sóma infinita e espantosa de acidentes e desastres que tódos os dias os jornais publicam e que ocorrem no país, não contando aquêles que escapam à publicidade e são arrumados e abafados pelos interessados para escapar à acção da polícia e da justiça.

É certo que o Código da Estrada é meticoloso nas disposições que regulamentam o movimento e nas condições de segurança e comodidade dos passageiros, mas a observação mostra-nos que todas as medidas preventivas resultam insuficientes para evitar a frequência dos acidentes em tóda a rêde das estradas e ruas do país, cujos processos enxameiam os Tribunais e as repartições de fiscalisação.

Sucede isto, em primeiro lugar, pela própria natureza do meio de transporte e pelas condições inerentes à sua actividade e em segundo lugar, por não ser possível à regulamentação e à fiscalisação, contar com a imprudência, desatino e incapacidade, tanto dos motoristas como dos transeúntes, nem considerar as causas imprevisas e acidentais que surgem a cada momento, sem culpa de ninguém.

E à a considerar, finalmente, entre os efeitos mais prejudiciais de camionagem, sem freio, a danificação constante das estradas, produzidas pelo rodado dos veículos, cuja importância deve ser formidável, como será fácil apurar pelo dispêndio nas reparações feitas e a fazer, em cada ano, tanto pelo Estado como pelas autarquias locais, e pela sua adaptação ao automobilismo, no côrte das curvas, na inclinação, vedação das rampas, sinalização, etc.

E, juntando a isto o custo da fiscalização e a montagem dos outros serviços públicos que o automobilismo provocou, difficil será fazer uma idêa exacta do valôr que deve ser assinalado à contra-partida das vantagens do automobilismo.

É a altura de esclarecer que o nosso propósito não é combater o automobilismo, em si porque êle é um facto de progresso e um poderoso elemento de riqueza, indubitavelmente, mas apenas contribuir para pôr em eqüação o problêma que se vem suscitando e agravando e reclama solução urgente.

Para êsse efeito torna-se necessário proceder ao balanço dos «pró» e dos «contra», do activo e do passivo, dos malefícios e dos benefícios, estudando a fôrma de atenuar aquêles sem prejudicar, ou até tornar mais sólido o rendimento dêstes.

Há que considerar efeitos funestos que se pôdem suprimir ou atenuar e efeitos cujos danos é preciso reparar e resarcir por qualquer fôrma.

Estão no primeiro caso os antigos cocheiros, que sem grande dificuldade se transformaram, com vantagem, em motoristas.

Estão no segundo caso a indústria de tracção animal, cujos titulares pela falta de recursos, se não puderam transformar em industriais de automobilismo.

No primeiro caso, houve uma mudança de ocupação, no segundo houve uma indústria que se perdeu e outra que se criou, uma classe que ficou desgraçada e outra nova que se formou.

O mesmo aconteceu com a adubação das terras e com a indústria pecuária que permanecem perdidas e insolúveis.

No estudo do problêma, seja qual fôr a orientação a seguir, afigura-se-nos que há pelo menos, dois pontos e fundamentais a considerar: Reduzir o movimento do automobilismo ás necessidades reais do país, como se fez por exemplo, para a restrição do plântio de vinhas e ordenar e organizar a vida do automobilismo por fôrma a cooperar, e não a prejudicar, com a vida dos outros transportes, igualmente, ou porventura mais necessários, como são os transportes ferroviários.

No regime corporativo em que felizmente vivemos e estamos consolidando, não podem nem devem admitir-se as lutas da concorrência, sobretudo entre forças económicas cuja vitalidade é indispensável á vida da Nação.

Ordem e coóperação.

Ordem, na actividade de cada uma dêssas fôrças por fôrma que umas não prejudiquem as outras; e

BÔAS-FESTAS

Recebemos e agradecemos, retribuindo os desejos de festas felizes e um ano cheio de prosperidades, cartões dos seguintes Ex.^{mos} Snrs.

Comissão Administrativa da Liga dos Combatentes da Grande Guerra; Bertrand, (Irmãos) L.^{da}; José dos Santos, L.^{da}; Vacuum Oil Company; Dunkel & Antunes, L.^{da}; Junta Autónoma das Estradas; Nicolas Romero (Porto), Lá Preservatrice; Curia Palace Sport Club; Izidro Silva; Jayme da Costa, L.^{da}; Engenheiros; E. Pinto Basto & C.^a, L.^{da}; Pratas d'Arte, de A. de Sousa, L.^{da}; Júlio Pinto Tavares, José Luiz Ferreira Ribeiro Júnior; Pedro de Freitas; Sebastião Mendes, Capitão Salvador d'Almeida; tenente Carlos Rodrigues; Coronel Alexandre Lopes Galvão, D. Rafael Gutierrez Ramos; Sala de Recreio das Praças da Guarda Fiscal de Vilar Formoso, capitão António dos Santos Raza, etc.



1936/1937

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Deseja

BOAS FESTAS e ANO NOVO FELIZ

cooperação de tôdas, tendo em vista o bem comum que deve sobrepôr-se aos interesses particulares.

O sr. major Joaquim Abranches, a quem aqui prestamos a homenagem da nossa admiração pela coragem e energia com que afronta todas as dificuldades e obstáculos que se lhe depáram na gerência da pasta das Obras Públicas, hoje uma das mais complexas e trabalhosas do Estado Novo, e pelo desassombro da sua atitude intransigente a respeito dos subordinados que não cumpram o dever de lealdade para com a Revolução Nacional;

O sr. major Joaquim Abranches, dizíamos, numa importante entrevista concedida ao «Diário da Manhã», de 7 de Julho último, focou admiravelmente, numa preciosa síntese, os princípios do Estado corporativo, em que se há-de inspirar a solução do problema.

Declarou êle:

«São valiosos os serviços que a camionagem presta e poderá vir a prestar. Há que auxiliá-la dando-lhe mérito e ordem e convencendo-a de que a ecónomia

Operações Aduaneiras nas Fronteiras

Conforme determinou a Companhia da Beira Alta por Aviso ao Público E n.º 1505, de 20 de Março de 1934, todas as remessas destinadas a estações espanholas deverão ser expedidas em portes pagos à partida não que se refere ao percurso português.

Por motivo da anormalidade dos caminhos de ferro espanhóis, não poderão as remessas entrar em Espanha sobrecarregadas com qualquer débito, devendo por isso os expedidores também habilitar os Agentes Aduaneiros dos Caminhos de Ferro, nas fronteiras portuguesas, com as somas necessárias ao pagamento das despesas a efectuar com o desembaraço das mesmas junto da Alfandega Portuguesa.

A falta do cumprimento desta disposição obriga à retenção dessas remessas nas fronteiras, de que os expedidores tomarão inteira responsabilidade.



CONSELHEIRO FERNANDO DE SOUSA

Depois de ter estado retido em sua casa com um forte ataque de gripe, assumiu já as suas funções no jornal *A Voz* e nesta Revista o sr. Conselheiro J. Fernando de Sousa nosso presado e querido amigo e illustre Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a quem desejamos completas melhoras.

nacional impõe a cooperação de tôdos os meios de transporte e não a concorrência desregrada entre tôdos, que se tem notado, nociva para éla própria e para a Nação. Se se não estabelecesse a indispensável coordenação, continuaríamos a registar com freqüência a falência de emprêsas de camionagem, como hoje succede, e, a breve trecho, a das emprêsas ferroviárias. E se tal se dêsse para estas últimas, nos termos da legislação e contrátos em vigôr, e por se tratar de um serviço de utilidade pública, das duas uma: ou o Estado teria de suportar os «déficits» de exploração, o que não é de aceitar, ou o Estado teria êle próprio de fazer a exploração deficitária, o que seria um desastre.»

Os têrmos da questão acham-se aqui pôstos com tôda a clareza e mostram duma forma impressionante a necessidade do Governôo intervir com urgência no assunto.

Bordaremos mais algumas considerações sôbre a concorrência nos caminhos de ferro, noutra artigo.

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

PREÇOS PARA ELABORAÇÃO DE ESTIMATIVAS

Por ANTÔNIO GUEDES

(Continuação)

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				TOTAL
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	
191	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrelva de 2 ^m ,60 e incluindo balastragem	34.549\$83,1	1.526\$96,2	76\$34,8	22\$90,4	36.176\$04,5
192	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrelva de 2 ^m ,65 e incluindo balastragem	34.594\$30,4	1.531\$26,0	76\$56,3	22\$96,9	36.225\$09,6
193	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrelva de 2 ^m ,70 e incluindo balastragem	34.664\$72,1	1.535\$80,2	76\$79,0	23\$03,7	36.300\$35,0
194	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrelva de 2 ^m ,75 e incluindo balastragem	34.735\$09,4	1.541\$48,7	77\$07,4	23\$12,2	36.376\$77,7
195	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrelva de 2 ^m ,80 e incluindo balastragem	34.779\$56,7	1.546\$82,2	77\$34,1	23\$20,2	36.426\$93,2
196	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrelva de 2 ^m ,85 e incluindo balastragem	34.849\$98,4	1.551\$55,5	77\$57,8	23\$73,3	36.502\$85,0
197	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância para entrelva de 2 ^m ,90 e incluindo balastragem	34.965\$67,5	1.555\$66,2	77\$78,3	23\$33,5	36.622\$45,5
198	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrelva de 2 ^m ,95 e incluindo balastragem	35.065\$23,1	1.560\$39,5	78\$02,0	23\$40,6	36.727\$05,2

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				TOTAL
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	
199	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 3 ^m ,00 e incluindo balastragem	35.453\$08,4	1.565\$12,7	78\$25,6	23\$47,7	37.119\$94,4
	§ 3.º - TANGENTE DO ANGULO DA CRÓXIMA 0,13					
200	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,00 e incluindo balastragem	32.511\$24,7	1.309\$01,2	65\$45,1	19\$63,5	33.905\$34,5
201	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,05, e incluindo balastragem	32.575\$46,9	1.313\$11,9	65\$65,6	19\$69,7	33.973\$94,1
202	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,10 e incluindo balastragem	32.613\$21,9	1.316\$84,6	65\$84,2	19\$75,3	34.015\$66
203	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,15 e incluindo balastragem	32.676\$86,9	1.321\$61,0	66\$08,0	19\$82,4	34.084\$38,3
204	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,20 e incluindo balastragem	32.714\$57,5	1.325\$71,7	66\$23,6	19\$88,6	34.126\$46,4
205	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,25 e incluindo balastragem	32.778\$22,5	1.330\$06,9	66\$51,3	19\$95,1	34.194\$74,8
206	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,30 e incluindo balastragem	32.837\$97,5	1.333\$60,5	66\$68,0	20\$00,4	34.258\$26,4
207	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,35 e incluindo balastragem	32.879\$60,3	1.337\$71,2	66\$88,6	20\$06,6	34.304\$26,7
208	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 35 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,40 e incluindo balastragem	32.916\$46,6	1.341\$43,9	67\$07,2	20\$12,1	34.345\$09,8
209	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 36 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,45 e incluindo balastragem	32.981\$00,3	1.346\$82,7	67\$34,1	20\$20,2	34.415\$37,3

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

MOUSINHO DE ALBUQUERQUE

NO dia 28 do mês e ano passado foi colocada em Lourenço Marques, a primeira pedra do monumento ao heróico e glorioso herói de Chaimite.

Foi precisamente nessa data, em 1895, que Mousinho de Albuquerque, à frente das poucas tropas brancas que dispunha entrou no Prael e ali capturou o célebre Gungunhana mais tóda a sua gente indígena que em número dez vèzes maior, ficou atónito, sem saber o que fazer perante tão audaciosa surpresa. Gungunhana era um chefe rebelde que no sul de Moçambique, com os seus chefes rebeldes também, desobediencia as leis portuguezas e revoltava os indígenas contra as tropas brancas.

Com o audaciôso golpe de Mousinho finalizou essa campanha miserável de assassinatos, ciladas, pilhagem, actos vindictórios, ordenados pelo ferôz régulo contra as nossas tropas brancas.

Isto passou-se em 1895, vão portanto quarenta e um anos; e Mousinho é hoje recordado como um símbolo de valôr da nossa gente, daquêla gente que como tantos heróis que tivemos conseguiram conquistar as glórias que Portugal hoje mantém por êsse mundo fóra.

Mais glórias nos fóram dadas por êsse militar de altos predicados; as batalhas de Marracuene, em 2 de Fevereiro; a de Mangul, em 7 de Setembro; a de Coolela, em 7 de Novembro, e ainda, depois de Chaimite a sua bravura em Gaja e nos Namarrais.

Só quarenta anos passados é que Joaquim Mousinho de Albuquerque é lembrado e lhe é prestada uma homenagem eterna ao seu heroísmo, à sua bravura, à sua espáda gloriosa, conquistadora das nossas grandes campanhas.

Bem hajam!

CIDADE DA GUARDA

HA precisamente um ano o nosso colaborador Nickles, já falecido. a propósito de um serviço profissional, foi à cidade da Guarda e contou, em crónica, neste mesmo local as suas impressões dessa acidentada viagem.

Os periódicos da velha cidade quiseram deitar fôgo ao Nickles, chegando mesmo a lançá-lo às fêras... o que não deu resultado... porque... esse tempo já lá vai.

Ainda há dias um jornal d'al a propósito de umas impressões agradáveis da Guarda, descritas em *A Voz* por um jornalista da capital, terminava dizendo:

Nem todos são o tal Nickles da Gazeta dos Caminhos de Ferro.

Bem, não pensamos mais nisso porque o nosso antigo colaborador depois de falecido levou um funeral de primeira classe, daqueles que a Agência Magno fabrica a 300 escudos com todas as despesas incluídas e pago a prestações mensais.

Vamos ao que importa de momento.

Nas constantes visitas que tenho feito a Espanha, atravessando principalmente a fronteira de Vilar Formoso, o acaso proporcionou-me uma paragem de mais de uma hora na Cidade da Guarda.

A estação limpa e confortável com o seu pessoal educado e bem atencioso para tóda a classe de passageiros tem uma saída miserável.

Perto de vinte casebres velhorros de madeira, caiados de branco, peores que o Bairro da lata ou o Bairro das minhocas, dão-nos um aspecto desmoralizador, logo à saída dessa estação considerada internacional. Um destes casebres tem uma taberna pórcica e imunda; um talho nas mesmas condições que mais parece um curral de porcos; casa de habitação de meia dúzia de pessoas e o respectivo curral com dois valentísimos pórcos, de onde sai um cheiro pestilento que beneficia o largo fronteiro da estação e perfuma os passageiros que à Guarda se dirigem.

Passámos uma revista rápida por todo esse bairro, sujo como as coisas sujas, e fomos inquerir o motivo porque existe em frente a uma estação internacional tanta porcaria e tão indecente espectáculo.

— Sabem lá os senhores de Lisboa o que têm de protecção estas casas aqui defronte, diz-nos um mirona?

— Mas, porquê, inquerimos nós?

— Porque os donos destes casebres têm uma grande influência junto dos altos poderes e já muitas pessoas têm tentado acabar com isto e não o conseguem.

De facto, parece que em tempos se pensou em liquidação dos casebres mas, nada se sabe.

Aguardemos que dias venham e que haja quem olhe a bem da decência e do Turismo pela antiga e velha cidade de Portugal, que não tem sido defendida como merece.

ROUBOS NAS LINHAS FÉRREAS

PUBLICOU o jornal «O Século» a seguinte local. «A segurança dos passageiros dos caminhos de ferro quer em trânsito quer nas estações, tem de ser organizada por um módo perfeitamente harmónico e eficaz. É um dos aspectos do combate ao crime e, como tal nenhum dos elementos responsáveis que entram nessa luta, pôde descansar por um instante. Reclamam-no, em primeiro lugar, as garantias individuais, e, em seguida, o bom nome do País, visto que uma percentagem dos que viajam se compõe de estrangeiros. A um momento de fraqueza na repressão da gatunagem, a uma róda do maquinismo policial que não funcione em ritmo harmónico com as restantes, corresponde imediatamente um aumento no número dos roubos.

Nêsse campo merecem-nos louvores os esforços da Brigada dos Caminhos de Ferro da Polícia de Vigilância e Defesa do Estado que conta no seu activo serviços notáveis. As Polícias de Lisboa têm, por igual, cumprido o seu deêver, tanto mais quanto é certo terem regressado à metrópole cêntenas de cadastrados que se encontravam em Angola.



O «interessante» aspecto que nos oferece a saída da Estação Internacional da Guarda.
(Cliché C. Ornelas)

É preciso recordar que os ladrões não se contentam já com os primitivos processos de roubar. O modernismo invadiu o campo do crime. Assim, há dias, foi presa no Pôrto uma das quadrinhas motorizadas — dêmos-lhe esta designação — que tinham a Beira como geral de manobras. Naquela cidade têm outras o seu quartel general. É dali que, frequentemente, em automóveis, descem ás feiras do Alentejo e do Algarve.

Vejamos, entre as informações de que dispomos, mais alguns factos que nos dão razão. No dia 3 do corrente, registaram-se nas linhas férreas, entre outros, os seguintes roubos: Á chegada do combóio directo do Douro, um passageiro ficou sem a carteira e outro sem a corrente e o relógio; na estação de Coimbra, de manhã, á passagem do rápido Lisboa-Porto, furto de uma carteira com 3.600\$00; na de Campanhã, á partida do rápido Porto-Lisboa, o de uma mala de mão; no mesmo combóio, no trajecto Campanhã-Coimbra, o de uma carteira e o de uma « gabardine » com 2.000\$00; á partida do combóio correio Porto-Lisboa, de noite, foram roubados três passageiros. Inverteo o pessoal da Brigada de Caminhos de Ferro da Policia de Vigilancia e Defesa do Estado, e a gatunagem que não entrou na cadeia, procurou outros centros de operações.

Quere isto dizer que os gatunos redobram de audácia; mas quere dizer também que é necessário que os organismos policiaes actuem em conjunto e sejam dotados dos meios necessários para que realizem o seu trabalho com êxito; e que lhes prestem auxilio quantos têm obrigação moral e cívica de fazê-lo. Á Direcção Geral de Caminhos de Ferro, o sr. Comandante Geral da P. S. P. que pôde mandar patrulhar a estação de Campanhã, como sucede com a de S. Bento, e os srs. directores da P. I. C. do Pôrto e de Coimbra têm um grande papel nesta obra de saneamento urgente e estamos certos, nem um minuto se deterão em tomar as providências necessárias. Outras missões mais dificeis têm desempenhado. A repressão do crime nas linhas férreas só pôde ser eficaz com a sua colaboração. »

REINTEGRAÇÃO DE OFICIAIS

REUNIU-SE no Palácio de S. Bento e Conselho de Ministros que forneceu á Imprensa a seguinte lista de officiaes do Exército e da Armada reintegrados no activo e na reforma, em execução do decreto n.º 26.636 de 26 de Maio da 1936:

Do Exército: — No activo: Cor. do C. E. M. José Esteves Conceição Mascarenhas; maj. de Infantaria Arnaldo da Silva Douwens; cap. reformado de infantaria, José Esquivel; cap. reformado de artilharia, Francisco Luiz Supico; cap. de infantaria, Artur Martins Dionisio; cap. reformado de engenharia, José Luiz Supico; cap. de artilharia, Frederico Cortez Marinho Felção; tenente reformado de infantaria, Alberto Granado; ten. de cavalaria, Jorge Filipe Coelho Ribeiro; ten. de infantaria, António Vieira de Castro e Silva; Alf. de infantaria António Augusto Pinto Machado; e alf. de cavalaria, João Clemente dos Anjos.

Na situação de reforma: — cor. de infantaria, José Mendes dos Reis; cor. de artilharia C. E. M. Fernando Augusto Freiria; cor. de infantaria C. E. M., Halder Armando dos Santos Ribeiro; cor. de cavalaria, Alfredo Augusto José de Albuquerque; major de Cavalaria, Francisco Lobo Pimentel; maj. de cavalaria, José Manuel da Cunha Menezes; maj. de artilharia, Alfredo Pedro de Almeida; maj. de infantaria, Carlos Astur Bragança Parreira; maj. de cavalaria, Jorge Rodolfo Teixeira de Campos; maj. de cavalaria, Victor Manuel Barroca Vasconcelos; cap. de cavalaria, José Manuel Bacelar Ribeira Freire; cap. de infantaria, João Gomes Abreu Lima; cap. de artilharia Julio Rebelo de Almeida; cap. de infantaria, Augusto Casimiro dos Santos; cap. de infantaria, Armando Augusto Constantino Costa Fernandes; cap. de infantaria, Eduardo Augusto Cordeiro da Cruz Nunes; cap. de cavalaria, António de Sá Guimarães Nunes; cap. Aviaador, José Pereira Gomes; cap. de cavalaria, Amavel Jardim Graujer; cap. de cavalaria, António Lobo Portugal Vasconcelos; cap. de cavalaria, João Carlos de Sousa Maia; tenente de Cavalaria, Henrique de Castro Constancio; e tenente de infantaria, José cabral Júnior.

Da Marinha: — na situação de reforma: contra-almirante, João Manuel de Carvalho; 1.º tenente, Prestes Salgueiro e 1.º tenente, Travassos Valdez.

DR. ARMELIM JUNIOR

EM Novembro do ano findo passou o primeiro aniversário da morte dessa verdadeira figura de advogado que foi o Manuel Vellozo de Armelim Júnior.

Todos quantos nesta casa trabalham lembram sempre com saudade o homem vencedor na advocacia portuguesa e o espirito brilhante de açoreano illustre que, bondoso e são, conseguiu deixar em cada conhecimento um amigo dedicado.

Recordemos o nosso querido colaborador essa figura elegante e diplomata, o espirito intimo da sua esmeradissima cortezia, o homem que não mais esquece nesta casa.

Um ano já passado e as saudades cada vez mais aumentam pelos raros amigos como foi grande exemplo o dr. Armelim Júnior.

RODRIGUES DE MENDONÇA

EM 18 do mês findo passou o primeiro aniversário da morte do antigo combatente da grande guerra, António Rodrigues de Mendonça, soldado nacionalista que com dedicação serviu a Causa da Ordem no nosso país.

Ao passar o primeiro aniversário da sua morte lembramos o combatente heróico que também como jornalista colaborou na «A Epoca», «A Monarquia», «A Revolução» e últimamente no «Jornal do Barreiro», e o homem que na ocasião do perigo, sempre o encontramos ao nosso lado, pronto e perfilhado como bom soldado, na defesa fiel da causa da justiça.

O MOITA DO FADO

Um homem que tristemente publicou um volume sobre as suas palestras feitas na Emissora Nacional contra o fado... canção reles, nauseabunda, imoral, etc., etc., ficou desapontado ao ver o «sucesso» de livreria que obteve com tão formidável edição.

Apesar de fabricar uns papeluchos para os seus companheiros de trabalho preencherem ficando cada um com um exemplar da «grande obra» o sucesso foi uma negação absoluta.

E, sr. Moita, quanto mais propaganda fizer contra o fado mais o levanta porque é elle a canção do nosso povo. Mau ou bom é a canção tradicional que usamos á longos anos, como as outras nações têm os seus cânticos regionaes.

Quanto mais propaganda fizerem os Moitas contra o fado mais o fado se canta e nós, ouvindo-o, lembrámo-nos do fado triste da nossa vida e da tristeza «nauseabunda» de... tantos Moitas que por ahí há.

Também foi infeliz um periódico da manhã que se permitiu chamar nomes feios ás pessoas de ambos os sexos que cantam o fado e os que dele gostam.

«Póbresitos» lhes chamamos.

Nója-me é a decência na maneira de escrever e por agora.

Moita Carrasco.

A MORTE DE «ALGABEÑO»

«Causou grande consternação e pesar em toda a Hespanha e Portugal a noticia da morte do conhecidissimo «espada» José Garcia «Algabeño», occorrida o mês passado no hospital de Sevilha.

«Algabeño» foi ferido em combate quando desempenhava uma arriscada commissão de serviço. O general Queipo de Llano, profundamente comovido, pois era intimo amigo de «Algabeño», numa cerimonia comovente e sincera, condecorou o cadáver de Algabeño com a medalha de Valor Militar, concedida postumamente pelo General Franco».

Algabeño quiz morrer pela libertação da Espanha. No começo da guerra civil, ainda quando se combatia ás portas de Sevilha, um telegrama transmitido a todo o mundo dêra-o como morto. Pepe Garcia riu-se do boato e desmentiu-o com a afirmação de que «continuava vivo para servir a Espanha, até morrer por ella».

E assim aconteceu. Lamentam-no nesta hora, quantos o admiraram em Portugal e tanta vez, nas nossas arênas, o aclamaram com entusiasmo.

Crónicas de Espanha

A Actividade dos Hospitais e as suas necessidades

Por CARLOS D'ORNELLAS

(Do jornal A VOZ)

O material sanitário e outros vários donativos que *A Voz* tem enviado para os hospitais nacionalistas de Espanha têm sido também repartido por ambulancias e casas de caridade que, neste momento de grande actividade prestam também grandes auxílios às tropas da ordem.

As ambulancias improvisadas carecem de facto de grande auxílio e os hospitais mais ainda pela grande actividade que estão desenvolvendo em virtude dos recentes combates para a conquista de Madrid.

Um destes hospitais é sem dúvida o de Ciudad Rodrigo, antigo estabelecimento fundado no último quartel do século XV, por uma dúzia de pessoas amigas e vizinhas desta cidade.

Hospital de la Pasion se chama este simpático estabelecimento, onde gentilmente trabalham perto de sessenta enfermeiras, não profissionais, por turnos de doze.

O seu director, um grande amigo de *A Voz*, capitão-médico *D. Ernesto Sanchez*, é um assíduo e constante trabalhador que tem posto em prova as suas maravilhosas provas de trabalho inteligente.

Depois de uma das últimas remessas de material, entregue no *Hospital de la Pasion*, foi-nos dado ensejo de assistir a uma improvisada e lindíssima festa de homenagem ao jornal *A Voz* ali representado pelo autor desta crónica, festa a que, prestaram o seu concurso as gentis enfermeiras de guerra *Filomena Marcos*, cantora distinta, *Lucia Ortega*, pianista de grandes recursos e o hospitalizado *Agustín Isoina*, argentino, estudante de direito, e naturalizado espanhol para enfileirar no Exército nacionalista do sacrificado país.

Terminada esta tocante cerimónia a que assistiram todo o corpo clínico do hospital, enfermeiras, religiosas e os doentes que o podiam fazer, foi-nos proporcionada uma rápida visita ao interior do velho edificio.

Tivemos então ocasião de observar o que de bom e mau ele possui e chegámos à conclusão de que, de bom, só tem a assistência graciosa de toda esta gente que, desde o começo da guerra, trabalha com abnegação e sentimento. O carinho das irmãs de caridade na gerência dos serviços que lhes estão entregues, a assistência permanente dos clínicos, o trabalho insano das enfermeiras e de todo o restante pessoal, é realmente o que tem de bom este hospital.

De mau tem o que é natural numa casa com quinhentos anos de existencia, sem quaisquer recursos com algumas das suas dependencias completamente arruinadas e outras em parte reconstruidas com donativos particulares, apesar de, quando da sua fundação, ter sido decretado não poder receber quaisquer donativos par-



Em Ciudad Rodrigo -- O nosso director Carlos d'Ornellas tendo no seu lado direito o capitão-médico D. Ernesto Sanchez, rodeados de todos os médicos que fazem parte do Hospital de la Pasion

ticulares, nem do Estado, conservando se unicamente com os que, espontaneamente eram concedidos pelo grupo a que acima nos referimos que era composta pelos benfeitores: Rodrigo de Valladolid, Pedro de Aguilar, Hernan Lopez, Pedro de Valladolid, Pedro Montero, Pedro de Paz, Hernan Barbero, Diego de Valderas, Pedro Armero, Afonso del Campo, Hernando Felipe e Alvaro de Miranda, segundo real decreto de 10 de Janeiro de 1479.

O modesto mobiliário que possui é o mais pobre que pode ser. Falta tudo o que necessário é para que o hospital possa ser considerado um hospício regular. O pouco material cirurgico que possui, foi o enviado pela *A Voz* mercê da inesquecível subscrição das Senhoras portuguesas.

É necessário neste hospital «vitruinos» para sala de operações, um carro volante para transporte de material, caixas metálicas esterilizadoras, aventais de borracha para os médicos, uma lâmpada de 120 alterna com respectivo suporte, também para a sala de operações, ventosas, aparelhos cirúrgicos, etc., etc., não contando com roupas e camas que são necessárias pois as que possuem foram ultimamente cedidas por particulares.

Este hospital é um enorme casarão que, cheio de tradições históricas, ainda mantém as suas paredes da primitiva. Os seus fundadores, enquanto viveram, foram os seus sustentáculos, mantendo sempre ali, à sua custa os doentes e os velhinhos impossibilitados do trabalho. A caridade e o respeito pelo semelhante nunca faltou aqui, e às irmãszinhas de caridade se deve o amor e o carinho com que sempre são tratados os doentes que dali saem, com saude.

Mantem-se no *Hospital de la Pasion* a capela da primitiva, que os reis D. Fernando e D. Isabel, por decreto de 25 de Maio de 1492, lhes concederam.

Passado um século, Gregório XIV, a pedido de Felipe II, concedeu a agregação de mais algumas propriedades, que ficaram como casas de renda, para auxilio ao hospital.

Mas, estas rendas desertaram e os donativos foram escasseando a ponto de ter o hospital uma vida difficil.

A sua situação é angustiosa, e hoje, que tem enfermarias improvisadas com algumas centenas de doentes, necessita o maior auxilio de todas as pessoas que possam contribuir para suavizar quanto possível as dores dos que combatem na defesa da Espanha, contra a onda marxista que tende destruir a nação vizinha.

À TABELA

→ 1937-1938 →

O combóio segue, desliza, rola...

É noite, é dia, volta a anoitecer, e amanece depois...

Aqui, diminua a velocidade; além parece parar; mas não; a velocidade é constante, e o trem fantástico segue imperturbavelmente a sua trajectória infinita.

Nós, passageiros desta viagem sem fim, esperando a todo o momento chegar ao fim da nossa viagem, porque outros continuarão, e outros ficaram para traz, de tempos a tempos, deitamos um olhar para a estação que passa, ou marcamos com uma palavra a altura do percurso em que nos encontrâmos.

E diz-se: 1936...

O combóio segue, e mais adiante, dizemos, mesmo sem haver qualquer paragem: 1937...

Quando muito, um ou outro mais filósofo ou meditativo, comenta:

— Já estamos em 1937!...

E as estações a passar... e a afastarmos dia a dia do ponto de partida dessa viagem sem princípio nem fim...

Póde lá deixar de se olhar a paisagem! Todos os aspectos são diversos, diferentes, e ninguém póde esquivar-se a receber as sensações de contemplar o panorâma do mundo que nos cerca...

Caleidoscópica esta visão que continuamente se renova deante dos olhos e é feita com os elementos imutáveis da Humanidade...

Campos férteis, trabalhados, dormindo em paz, aldeias quietas, batidas de sol ou de luar; campos devastados pelas lutas, cidades em vigílias de inquietação e dôr... Nuvens que ora se adensam ou diluem... Hoje aqui, amanhã ali... focos de atracção das preocupações dos viajantes... E as estações a passar e a viagem sem se retardar...

Diz-se: já estamos em 1937!!!

Mas de facto pouca diferença faz a paisagem... São as mesmas lutas fratricidas sob bandeiras diferentes, as mesmas tragédias, os

mesmos egoísmos, os mesmos dramas occultos, a mesma mizéria, a mesma dôr, o mesmo cenário de ambições e quimeras...

O caminho de ferro... rôla, segue, desliza, cortando obstinadamente em frente o tempo sem fim...

E nós, os passageiros, a marcar de espaço o caminho percorrido:—1937... já lá fica para traz... Daqui a pouco é 1938... e depois outra estação, e, outra, com entroncamento... E tudo a andar para a frente, interminavelmente, infindavelmente...

A curiosidade faz-nos assomar às janelas quando passa um desses marcos que registam a altura em que se vai... E todos riem e saudam à passagem.

São votos bons, dêste fundo, sentido e divino, que existe muito acaladinho e envergonhado nos reconditos da alma humana:

— Bôa viagem... Bôa viagem... Até 1938!

ARMANDO FERREIRA
(Passageiro de 1¹¹ classe)

Grupo Instrutivo Ferroviário de "Campolide"

Do Ex.^{mo} presidente da Mêsã da Assembleia Geral do Grupo Instrutivo Ferroviário de "Campolide", do pessoal de Locomotivas e oficinas da C. P., Escola Profissional de António Vasconcellos Correia, recebemos um officio em que nos comunica que por proposta da sua Direcção foi nomeado Sócio Honorário do referido grupo, pela Assembleia Geral realizada na sua séde em 30 de Dezembro do ano findo, e por unanimidade, o nosso director Carlos d'Ornelas.

Todos os que nesta casa trabalham e que grande admiração têm por esta benemérita instituição agradecem a deferência especial concedida a um dos grandes amigos do G. I. F. C., que é o nosso director.

COSTA E PINA

Passou a fazer parte do côrpo redactorial da nossa Revista o conhecido sportman de Lisboa, José Augusto da Costa Pina. Apesar dos seus muitos afazeres este nosso prezado amigo vai dar-nos a sua valiosa colaboração, pois é um nome conhecido em tôda a parte, e apreciados os seus escritos valiosos e inteligentes, de uma maneira que o tornam credor da nossa admiração.

Joalheria, Ourivesaria e Relojoaria de Mário da Cruz Pimenta, L.^{da}

FUNDADA EM 9 DE NOVEMBRO DE 1936
NÃO TEM SUCURSAIS

Compra e troca nas melhores condições, ouro, prata e brilhantes. Não comprem noutra casa sem primeiro certificarem a realidade. OFICINA DE OURIVES E RELOJOEIRO—Colossal sortido de relógios de ouro, prata, aço, parede e meza das melhores marcas. 34-A, Rua do Registo Civil, 33-A (Próximo ao Cinema Liz e Intendente)

LISBOA

ESPAÑHA NACIONALISTA

NARRAÇÃO DA VIAGEM DA COLUNA NORTE DO 4.º COMBÓIO AUTOMÓVEL DE RÁDIO CLUB PORTUGUÊS

Por ALVARO JORGE

DIA 9 de Dezembro: Manhã de inverno em que o sol não quer aparecer. Às sete da manhã larga da Guarda os dois automóveis de Rádio Clube Português em direcção a Vilar Formoso. Um deles, o que conduzia os médicos da coluna, o oficial provisor e o amanuense, tinha por costume e por comodidade só pgar de empurrão. E assim começaram os actos voluntários que destigiram os componentes da coluna em terras de Espanha. Ombros encostados à carroserie, respiração ofegante e vaporosa e o bom do automóvel comodista tinha que acordar à força. Esta cena repetia-se todas as manhãs e fazia já parte das ordens de serviço do comando. Em cidades como Salamanca provocou entusiasmo a nossa fogaosidade a empurrar automóveis renitentes e mereceu o elogio da população como resaria um comunicado oficial. Vezes houve em que este esforço degenerou em tragédia pelo excesso de apetite que provocava. Mas, graças a Deus, foram as únicas ocasiões em que os serviços dos médicos da caravana foram necessários. A principio devem ter estranhado a doença, mas depois do primeiro diagnóstico já não havia exitações. Ombros encostados à carroserie, força nas pernas e empurrar até o senhor automóvel se resolver a dar os primeiros suspiros sonolentos.

Estrada fora, direcção a Pinhel para depois rodar direita a caminho de Vilar Formoso com solavancos inconcebíveis provocados pela ausência de alcatrão, os nossos estomagos choravam a ausência do pequeno almoço que na Guarda estava guardado para quem o havia de comer e se levantasse mais tarde, começaram os nossos entusiasmos pela grande manifestação nacionalista que constitui o 4.º combóio automóvel e que se nos apresentava mais real do que nunca. Um por um iam ultrapassando camionetes de todos os districtos de Portugal, que se dirigiam para a fronteira, onde a concentração fóra marcada ás 10 horas. Na sua espinhosa missão o heróico motociclista do comando seguia à frente a abrir caminho. Por vezes a poeira tapava-o e nós recebavamos ir por fim descobri-lo encarrapitado nalgum camion, tal o afan com que nos levava. Mas não: a poeira caía e lá estava ele solícito aos esses à frente do camion ultrapassando, fazendo a um tempo e com um arte inconfundível, sinais para que os nossos carros avançassem e para que o camion encostasse um pouco à direita.

Em Pinhel houve que arrear caminho. Alguns camions da coluna estavam tomando gasolina e as ruas não davam passagem. Mais uma vez o nosso motociclista desapareceu e voltou a aparecer radiante como que afirmando que quem tem bôca e é estreito vai a Roma. Voltando pela saída que nos indicou heis-nos a caminho então de Vilar Formoso. O clossal desfile de camions continua. Ao longe avistamos os enormes camions de 6 toneladas da divisão da cidade do Pôrto, cujo districto apresentou totalmente cerca de 45 carros na sua máxima carga.

Vilar Formoso surge-nos então: aliás Vilar Formoso deve ser ali onde avistamos uma massa enorme de veículos, porque a localidade mais parece hospede dos comions do que estes dela. Sem perda de tempo os nossos serviços de secretaria e organização instalam-se num gabinete gentilmente cedido na estação de Caminho de Ferro. Com um afan digno dos maiores elogios e pelo qual ficamos profundamente reconhecidos, o pessoal da Vigilancia da fronteira e da Alfandega visam todos os documentos e inspecionam os carros. Muito ficou orga-

nização do 4.º combóio automóvel devendo a estes valiosos auxiliares que não só cumpriram os deveres da sua profissão como ainda facilitaram todas as indicações que necessitavamos.

Cerca da 1 hora entramos em Espanha as primeiras divisões. E os arranques sucediam-se um atras dos outros, de tal forma que pouco antes de os primeiros camions atingirem Ciudad Rodrigo, largavam de Portugal os ultimos. Acrescente-se agora para elucidação que a distancia é superior a vinte quilómetros.

Às seis da tarde toda a coluna estava em Ciudad Rodrigo, objectivo do dia 9. Apenas alguns camions das divisões mais pesadas haviam entrado ao entardecer. Todos os outros poderam ver ainda bem de dia o caloroso entusiasmo com que Ciudad Rodrigo nos recebeu. Há que acentuar que a chegada de cento e oitenta camions com cerca de quinhentos e sessenta tripulantes mobilisa, esgota mesmo, todas as possibilidades destas hospitaleiras cidades hespanholas, tão enfraquecidas pelos enormes sacrificios que a Pátria lhes exige na luta contra Moscovo. E no entanto, nem um só componente da coluna, sentiu a falta de um carinho, de um bom jantar e de uma boa cama. Ciudad Rodrigo deu-nos tudo que tinha: deu mais. Chamou ao seu teatro toda a população: pediu que se esquecessem dôres e lutos, pediu para que das lágrimas de sofrimento de muitos fossem tiradas lágrimas de reconhecimento para Portugal. E a manifestação durante o espectáculo em nossa honra, atingiu o delírio. Os nomes de Salazar e Portugal, Franco e Espanha eram cantados em côro. Representou-se uma zarzuela, desempenhada por encantadoras senhoritas da cidade, e no fim, de pé a assistência cantou os hinos da Falang e de Portugal.

Antes do espectáculo o comandante Gaudet e o incansável Alcaide de Ciudad Rodrigo ofereceram no hotel turismo um jantar a Rádio Club Português e ao representante do jornal A Voz Sr. Carlos D'Ornellas que todos distinguem com viva simpatia, pela grande campanha que tem realiado, com resultados materiais muito importantes para a protecção dos feridos nacionalistas espanhois. O ambiente de amizade e comunhão de ideias foi impressionante em toda a nossa rota mas Ciudad Rodrigo ficou profundamente ligada à recordação, de quantos por ela passaram; à galhardia e carinho com que nos receberam correspondemos o melhor que podemos. E, para consolação de todos que nos entregaram donativos para conduzir a Espanha diremos que começámos bem, porque logo nesta cidade conseguimos fornecer recursos ao seu hospital, cujo encerramento estava sentenciado. Que enorme alegria senti quando isto me foi comunicado: que comoção e júbilo manifestaram todos os componentes da coluna ao saberem do mal que iam remediar. Acima de tudo era uma oportunidade preciosa, uma prova bem viva do reconhecimento dos bons Portugueses do que devem à Espanha nacionalista. Ciudad Rodrigo: eu vos repito o que oficialmente vos dissemos, tapando-vos a bôca para que não soltasseis agradecimentos que a nós nos cabem fazer. Obrigado, muito obrigado!

Às oito da manhã do dia seguinte começou o abastecimento dos veículos: haviam sido mobilizados 8.000 litros de gasolina, 500 quilos de óleo e setenta soldados auxiliares. Pouco antes da largada, que começou cerca das 10 horas, os alegres e voluntariosos rapazes do districto de Viseu que apresentou cerca de 36 camions formaram a pé e com um exímio tocador de harmonia percorreram as ruas saíndo a população. Esta nota tão encantadora tocou os corações de todos e quer que portugueses e quer espanhois por momentos deixaram-se invadir pela tristeza da separação. Mas rápida reacção se desenhou e cada camion que partia era brindado com o mesmo calor que o esperava à chegada.

A partida de Ciudad Rodrigo onde a coluna sofrera os últimos retoques de organização, os dois carros de Rádio Club Português e camionetes de socorro passaram a seguir na retaguarda. Era-nos assim possível não só aprear as autoridades e nossos agradecimentos pelas facilidades prestadas até ao último momento, como impedir que qualquer camion carregado ficasse retido na estrada por pane e sem recursos. Destas medidas de precaução mais de uma vez se tiraram bons frutos. A primeira foi pouco depois de Ciudad Rodrigo. Uma camionete das últimas divisões havia parado por pane provocada pelo excesso de carga. Rapidamente se transbordou parte do carregamento para um dos camions de socorro e reparada a última, seguiu a sua rota. Havia que distanciar um pouco os carros de comando atrás dos quais seguia também um carro da policia especial do quartel general.

de Salamanca para que nos fossem concedidas mais rapidamente todas as facilidades durante o percurso. E a nossa curta paragem fez-se numa pequenina localidade, cujo nome suavíssimo nos deixou gratas recordações: Sancti Spiritus. Como o seu nome tudo é arcaico nela, desde a igreja às vestes de alguns aldeões. Rodeados por uma manifestação espontânea, os nossos fotógrafos conseguiram conjuntos encantadores em que figurou a população e depois em grupos quasi com critério artístico apesar do tempo urgir, fomos focados de braço dado com as enfermeiras do hospital que ali trabalham. À frente do grupo, seguravam a bandeira portuguesa o médico do hospital e um legionário da Galiza, ferido. Mais uma partida, mais uma nuvem de tristeza. E lá fomos estrada fora a recordar Ciudad Rodrigo Sancti Spiritus. Quilómetros andados encontramos retida outra, das mais simpáticas divisões da coluna a de Braga também numerosamente representada. Um dos seus carros tinha tido uma ligeira avaria, mas ninguém quiz deixar abandonado apesar de saberem os recursos que ainda vinham na retaguarda. Enquanto os mecânicos resolviam a pane, rapidamente se improvisaram polémicas sobre arte, guerra, psicologia das multidões, enfim sobre os assuntos mais inconcebíveis mas que a boa disposição tornava adequados e faziam passar o tempo. Um dos componentes daquela divisão um moço advogado de bastante valor cujo nome omito para evitar melindres, animou bastante aqueles minutos, que outros considerariam arreliações por serem de espera, apresentando-nos bem com a sua vivacidade e boa disposição o espirito corajoso e alegre das gentes de Trás-os Montes.

Novamente a caminho, tudo seguiu normalmente até Salamanca. Igualmente nesta cidade a recepção foi carinhosa, um pouco mais dominada por praxes oficiais e ainda pela grande actividade que todas as celulas militares têm permanentemente por se encontrar ali o quartel general de Franco. A concentração de todos os camions foi feita na alameda junto à Praça de touros. O desfile pela cidade, com passagem pela formosa Praça Maior, provocou grande animação e mais alguns milhares de hōcas aclamaram o nome de Portugal. Olhos havia que não escondiam lágrimas de comoção. Todos viviam mais este estreito abraço entre nacionalistas portugueses e espanhóis.

Após a chegada de todos os camions ao campo de estacionamento imediatamente foram postos às nossas ordens enormes autocaros para que todos fossem conduzidos aos seus alojamentos. Muitos componentes do coluna vieram depois ao centro da cidade para assistirem à manifestação que ia a ser feita a Portugal em frente do edificio do Quartel General de Franco. O entusiasmo era indiscreto. Portugueses e espanhóis soldados do mesmo ideal e civilizador confundiam-se em gritos de jubilo. Por fim Sua Excelência o General Franco chegou à janela do Quartel General. As aclamações estalaram impossíveis de dominar no primeiro momento. Feito silencio por fim, o Chefe do Governo de Burgos apresentou a Portugal, em vibrantes palavras, os cumprimentos de boas vindas e a gratidão da Espanha pela nossa attitude desde os primeiros dias do movimento salvador da Espanha. E, ainda por muito tempo ressoaram em Salamanca os vivas a Portugal e a Espanha.

Cerca das 21 horas o Alcaide da cidade ofereceu a Rádio Club Portuguez, aos comandantes de districtos e ao representante do jornal *A Voz* um jantar no restaurante *Los Torres*. Mais um pretexto para troca de brindes em que a fraternal aproximação de Portugal e Espanha no momento do perigo comunista foi novamente focada.

Na manhã do dia seguinte, cedo começou a descarga da maioria dos camions, conforme indicações das autoridades espanholas visto que atendendo aos grandes recursos de que dispõem naquela cidade mas facilmente contemplariam todas as frentes de batalha.

Foram todavia reservados cerca de 30 camions que conduzimos a Valladolid na manhã do dia 12, afim-de mais rapidamente serem socorridas as frentes de S. Rafael, Escorial e Guadarrama, nas quais o frio intenso que largamente tivemos occasião de experimentar, pode provocar mais baixas que a fraca resistencia dos marxistas.

Para vos descrever o que foi a formidável recepção em Valladolid seria necessário muito tempo que já vai escasseando pela extensão da minha narrativa. Todavia em breves palavras vou deliciar dar uma palida ideia do amor que a sua população mostrou votar a Portugal. Em Simancas povoação anterior, a quinze quilómetros, vieram apresentar cumprimentos os dirigentes da Falange de Valladolid, notável

pela sua rapida acção no principio do movimento nacionalista que em poucos dias libertou a cidade do jugo comunista o que lhe concedeu a distincção de ser a única que em grande numero está batalhando na frente de Madrid. Veja-se por aqui o grande critério que o Exército Espanhol impõe áqueles que se distinguem exigir-lhes maiores responsabilidades ainda. E estas responsabilidades que o Alto Mando distribue e muitas vezes, quasi sempre, correspondem aos postos de maior perigo, são recebidas pelos contemplados como a compensação máxima dos que orgulhosamente querem lutar ou morrer pela independencia da Pátria. Pelas afirmações e cumprimentos com que se apresentaram as autoridades espanholas em Simancas, rapidamente podemos calcular a recepção que Valladolid estava ansiosa por nos proporcionar.

Marcada a hora da chegada para o meio dia, houve que esperar alguns minutos para ser dada a ordem de retomar a marcha.

Poucos minutos depois das 12 entravam na cidade os automóveis de Rádio Club Portuguez seguidos pela extensa fila de camions. Abria o nosso desfile o incansável motociclista da coluna. Á falta de foguete e o escape da sua moto, que tantas e tão justas censuras mereceu a um policia portuguez antes de abandonarnos o País, parecia excitar a animação com que eramos recebidos. Considerados hospedes de honra da heróica Falange de Valladolid, o nosso trajecto dentro da cidade foi determinado pelo seu comando de maneira que toda a população nos podesse saudar, mas, apesar-do extenso percurso todas as ruas estavam apinhadas. Como em dia de grande gala as colchas e bandeiras vieram para as janelas. Desde o mais simpático velhinho ao miúdo e gaiato vendedor de jornais tudo era sorrisos e bençãos para nós. Por todos os lados um nome se ouvia: Portugal! Por uns gritado com entusiasmo de guerreiros: por outros com comoção de velhos admiradores: murmuravam Portugal! querendo dizer que ali estava o nosso País representado de uma forma que deixava pasmados os que não nos conheciam de perto. Falangistas apinhados sobre os nossos camions cantavam o hino da Falange e a Portuguesa. Debruçadas nas janelas senhoritas atiravam flores e beijos. Que mais vos posso dizer? Não sei porque o resto, a comoção que de todos nós se apoderou é indiscreto. Os nossos carros para passarem tocavam por vezes ao de leve na multidão que ocupava as ruas, tão grande era. Pois bem: todos esses milhares de hōcas durante muito tempo quizeram repetir o nome do nosso País. Ninguém em Valladolid deixou de o fazer: nas janelas ou nas ruas todos disputavam o melhor lugar para nos saudarem: bandeiras portuguesas e espanholas andavam de mão em mão; e nós escondidos no interior dos nossos carros reconheciamos bem a grandiosidade desse carinho, a vibrante prova de amor por Portugal a que estavam assistindo e que subemos aceitar não para nós, modestos soldados das hostes nacionalistas em serviço na XX Coluna Norte do 4.º combóio automóvel de Rádio Club Portuguez mas para as trazer-mos e entregarmos a quem de direito: a todos os generosos e bons portugueses que permitiram a ida a Espanha da melhor embaixada que podiamos ter enviado: Embaixada de carinho, de amor também por Espanha, de socorro para os seus filhos feridos na luta sagrada contra aqueles que queriam profanar o seu território, lançar a vergonha nas suas familias, destruir os seus lares e queimar todos os sãoos preconceitos da Religião.

Todas as cerimónias que se seguiram em Valladolid constituiram mais formidáveis apoteoses a Portugal. Desde o almoço no imponente Quartel da Falange, em que alternadamente se sentaram um português e um falangista, que no final se abraçaram contemplando as bandeiras dos seus países pregadas nas paredes, conjunto inesquecível, momento de comoção fortissima até à recita no luxuoso teatro Calderon, nos nossos corações nasceram saúdes que agora nos incitariam mais a defender a Espanha. Mártir se acaso nisso fosse possível.

No mesmo dia da chegada e após o almoço todos os camions foram descarregados e no dia seguinte de manhã regressaram a Portugal devidamente comandados pelos chefes de districtos os carros de Viseu, Viana do Castelo e concelhos do Pôrto que me acompanharam até Valladolid. Faltava ainda todavia cumprir um objectivo: levar a bandeira da coluna Norte até à frente onde sabiamos ir já encontrar o Presidente da Direcção de Rádio Club Portuguez.

Foi a compensação máxima do nosso esforço quando em Leganés o pude cumprimentar pois esse aperto de mão era a prova de que as representações de todos os cantos de Portugal haviam cumprido o seu dever.

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Janeiro de 1897



Locomotivas portuguesas

Póde dizer-se que fechou com chave de ouro o anno de 1896 no que se refere, a um tempo, a caminhos de ferro e à industria portugueza.

Um facto perfeitamente notavel assignalou o mez de Dezembro, dando demonstração cabal de que para alguma coisa serve o conjuncto de vontades decididas por fazer prosperar a nossa industria, levando-a a produzir os mais importantes trabalhos que sempre encomendámos no estrangeiro, e a produzir tão bem como se produz nas mais importantes fabricas da Europa.

Duas locomotivas para as vias ferreas da Companhia real foram apresentadas ao serviço, absolutamente promptas, sendo todas construidas nas officinas d'aquella companhia.

São as primeiras locomotivas construidas em Portugal, porque não devemos comparar com estas uma pequena machina para via de 60 centimetros, feita em 1894 nas officinas da Empresa Industrial, da qual aqui démos noticia em outubro d'este anno.

Em todo o caso a determinante da direcção da companhia mandar fazer este trabalho nas officinas de Santa Apollonia algum ponto de contacto teve com a que originou que aquella outra pequena locomotiva fosse feita em Portugal.

Referimo-nos á elevação dos cambios que faz nascer a idéa de aproveitar mais proficuamente o trabalho nacional.

Foi este o motivo que levou a Companhia a querer ensaiar a construcção das suas machinas no paiz, e tão certo é que já teve a demonstração de que a experiencia produz satisfactorios resultados, que já outras machinas vão ser principiadas nas mesmas condições.

As duas novas locomotivas são do typo de tres eixos conjugados, com tender independente tambem de tres eixos.

A distancia entre os centros dos eixos extremos é de 3^m.43, o diametro das rodas 1^m.50; o comprimento total da machina é 8^m.50 e o seu peso 35 T quando vasia e 38 T com agua e carvão.

A caldeira está timbrada a 10K, tendo uma superficie total de aquecimento de 125^m².13. O esforço de tracção é de 6.581 kilos.

Cobre a tubagem uma abobada de barro refractario, sys-

Na tarde de domingo os dois carros de Rádio Club Portugêes largaram de Valladolid atingindo o seu objectivo no dia seguinte cerca de meio dia. Durante o percurso, no sector de Brunete que antes do alargamento da frente dirigido pelo grande General Varela e começado no dia em que atingimos Leganés se encontrava a poucos metros de trincheiras comunistas, tivemos a alegria de tomar contacto com officias e praças de um destacamento da valorisação cavalaria de Monasterio.

Tendo visitado em anteriores viagens sectores em que estes bravos não eram chamados a actuar foi-me profundamente agradável a surpresa que se nos deparou, ver em carne e osso esses famosos cavaleiros que os comunistas consideram fantasmas a galope e que tanto os fez fugir desde Toledo até Madrid. Ali estavam tiritando de frio, mas pronto a partirem á desfilada logo que o Alto Mando a ordenasse.

Na dia 16 regressámos a Portugal. E agora dêste cantinho que toda a Espanha escuta, atrevo-me a dizer como na narrativa da viagem do cambóio anterior: Adeus soldadito español e até breve!

tema introduzido em todas as machinas da companhia pelo actual director mr. Boyer.

Os cylindros são exteriores, de 0^m.45 de ditametro sendo o curso do embolo 0^m.65.

O tender tem, como dissemos, seis rodas, de 1^m.12, sendo a distancia entre o centro dos eixos extremos 3^m.27. A capacidade das caixas d'agua é de 8^m³.45. O comprimento total do tender é 6^m.687.

Estas machinas, que receberam os n.ºs 110 e 117, são destinadas aos comboios mixtos e mercadorias, podendo, em patamer, atingir a velocidade de 40 kilometros, rebocando um comboio de 300 toneladas.

Como dissemos, todo o trabalho foi feito nas officinas da Companhia, excepto unicamente os cylindros e as rodas, que vieram do estrangeiro, aquelles da acreditada e importantissima fabrica John Cockerill, de Serain, e estas da fabrica Zypen, de Leipsig.

Como é sabido, mesmo em algumas das mais importantes fabricas estrangeiras não se construem estas peças, para as quaes são necessários martellos-pilões de extraordinaria força.

O trabalho, começado em 1 de Junho, foi calculado para sete mezes, sendo todo feito por 50 operarios, sob a direcção do chefe das officinas, o sr. Luciano Mathiote, coadjuvado pelos srs. João Dias da Costa, contramestre, Isidro Ramos, João Pinto Ramos, contramestre de torneiros, Eugenio Moreira e José Philippe Rocha.

Se a estes cabem os maiores elogios pela maneira brilhante como dirigiram, não é pequeno o quinhão que pertence aos activos operarios que cooperaram n'aquelles importantes trabalhos e souberam executal-os de fórma a poder-se hoje assegurar que o producto portuguez em nada inveja o que sae das mais notaveis fabricas estrangeiras, onde já de longos annos ha vinculada a pratica de se executarem milhares de trabalhos identicos.

No dia 19, terminado o exame das novas locomotivas, pelo sr. administrador-director da companhia, alguns membros do conselho, dois engenheiros estrangeiros e representantes da imprensa, fez-se uma visita ás officinas de montagem, forjas, fundição, moldagem, funileiro, etc.; e o que ali viu quem ha pouco mais de um anno percorreu as importantes officinas das companhias inglezas, é maravilhosamente animador, soberanamente lisongeiro para os nossos artistas.

Lá fóra trabalha-se em vastos edificios, bem ventilados e arejados, onde ha espaço e acomodações para tudo. Aqui, emquanto as antigas officinas incendiadas não estiverem reconstruidas, agglomeram-se machinas-ferramentas, material e operarios em simples barracões e t-lheiros provisórios, onde a exiguidade das installações representa forçosamente uma grande difficuldade a vencer, e não pequena quando se trate de mover peças de grandes dimensões ou que demandam o trabalho, em conjuncto, de varios artistas.

Pois para o pessoal d'aquellas officinas a difficuldade parece ser synonymo de estimulo, e a prova é que, tendo-se calculado 7 mezes para a feitura d'estas locomotivas, esse praso ainda hoje se conclue e já alguns dias ha que ellas ostentam o seu penacho de fumo por essas linhas.

Tão lisongeiro foi o resultado d'esta bella iniciativa, que a direcção da companhia resolveu já continua-la, mandando construir mais tres machinas de typo igual ao d'estas as quaes receberão os n.ºs 114, 116 e 119, e 6 machinas-tenders com os n.ºs 32 a 37.

Não esqueçamos tambem o nome do actual engenheiro encarregado do serviço do material e tracção, o sr. João Ferreira de Mesquita, que pelo seu espirito activo, aliado a uma competencia que os seus verdes annos mais notavel tornam, foi o autor do projecto das novas machinas; nem o do intelligente inspector do material, o sr. Francisco Maximo d'Abreu, que o ajudou n'esses projectos.

As officinas da companhia tem hoje 425 operarios e pro-

duzem mais do que antes do incendio, quando ali havia mais de 600.

É que a disciplina, o amor do trabalho, o estímulo, são ali norma invariavel, e hoje a estes caracteristicos, que tanto honram o pessoal, veio juntar-se a gloria de verem sahir d'elles telheiros obras notaveis e perfeitas como as duas locomotivas.

A gravura que hoje damos é copia de una perfeita photographia do distincto amator o nosso amigo sr. Carlos Lamarão, sub-chefe da secretaria geral da companhia.

Ascensor Municipio-Bibliotheca

Realizaram-se nos dias 28 a 30 as experiencias officiaes d'este ascensor a que assistiram os engenheiros para esse fim nomeados pela camara municipal e grande numero de pessoas do publico, curiosas de assistir a estas originaes provas da resistencia da obra do sr. engenheiro Mesnier.

Pela nossa parte não assistimos, porque, nada nos tendo sido dito pelo distincto engenheiro, (certamente motivado este esquecimento, que em casos normaes seria notavel, pelas muitas occupações d'aquelles dias) deixámos a missão de chronicistas da festa aos *reporters* dos jornaes diarios, contentando-nos com os apontamentos que um amigo nos dá do que lá se passou.

Quando o ascensor estiver aberto ao publico lá iremos então.

No primeiro dia fizeram-se experiencias dos freios manuaes constantes, segundo diz o *Seculo*, de «8 subidas e 8 descidas.» Já antigamente um personagem muito falado no anecdotismo disséra que lhe parecia singular que os carros do ascensor do Lavra chegassem sempre ao mesmo tempo, um ao extremo inferior, outro ao superior.

N'essas experiencias fizeram-se carregar as *cabines* de pesos extraordinarios, ora subindo, ora descendo, mesmo exagerando as hypotheses, de fórma como nunca, no serviço publico, se obrigara os appparelhos a taes esforços.

No segundo dia as experiencias foram ainda mais emocionantes, chegando a commover os espectadores.

Tratava-se da hypothese da ruptura do cabo.

Este está soldado ao alto das *cabines*, ou melhor, ao freio automatico, pelo processo usado para as experiencias de ruptura, o que é o mais solidado que se conhece, segundo os engenheiros.

Não podendo, portanto, desligar-se, deu-se-lhe folga, fazendo por appparelhos de guincho subir a *cabine* que estava na parte inferior, enquanto se detinha, por meio dos freios manuaes, a superior

Dentro desta estava o corajoso engenheiro e dois operarios, sendo ella carregada com o máximo correspondente á carga completa em serviço.

A um signal dado, os freios manuaes foram abertos e a *cabine* veio, solta, estacar a menos de 40 centimetros do seu ponto de partida, produzido o maior entusiasmo nos espectadores.

No dia 30 fizeram-se eguaes experiencias com a outra *cabine*, dando identicos resultados.

Está, pois, provado o que aqui avançou o distincto engenheiro sr. Raul Mesnier nos seus bellos artigos em que apresentou ao publico o seu projecto, assumpto de que a nossa *Qazeta* foi a primeira a tratar: — que a construcção do ascensor e o seu funcionamento representam toda a solidez necessaria para a mais absoluta segurança do publico.

Felicitemo-lhe por isso, e não esqueçamos tambem o sr. doutor Ayres de Campos, que empregou n'esta empresa os seus capitaes, a quem o publico de Lisboa fica devendo aquelle importante melhoramento.

Orçamento da Companhia Real

Na reunião do conselho de administração do dia 21 foi presente o orçamento para 1897, cujos totaes são:

Receitas, calculadas pelas do anno corrente	4.060.000\$000
Despesas	1.699.000\$000
Excesso de receita	2.361.000\$000
Abatendo para impostos	55.000\$000
Liquido	2.306.000\$000

O juro das obrigações privilegiadas de 1.º grau da Companhia menos o das 14.867 que pertencem á Companhia, importa, em 8.176 995 francos, que, ao cambio elevado actual de 742 réis por 3 francos (que no entanto é de esperar melhora), representam réis. 2.024.434\$450

Restará, portanto, disponível das receitas do trafego a quantia de réis 285.566\$570

Esse resto, junto ás disponibilidades anteriores de 1895 e 1896, dará quantia muito superior á necessaria para as seguintes applicações em 1897:

renovação da via	contos	87
conclusão da renovação de taboleiros metallicos de pontes	»	198
reconstrucção da ponte do Tejo	»	30
outras novas construcções	»	85
construcções de 6 maquinas tenders 32 a 37, 3 machinas da série 110 a 135 e seus 3 tenders, 12 tramwais e 24 wagons coberto	»	80
Total	»	480

Por esta fórma a Companhia terá, no anno de 1898, as suas linhas em boas condições para poder fazer serviço rapido e desenvolvido, augmentando o seu material com mais 9 machinas, 12 carruagens e 24 wagons, e terá o saldo disponível sufficiente para fazer face á amortização das obrigações do 2.º grau, em conformidade com o convenio.

Deve-se ainda notar que, tanto nas despesas como nos encargos do juro de obrigações, será muito natural que se dê uma grande diminuição por motivo da baixa do cambio que influe no preço dos fornecimentos que não podem deixar de feitos no estrangeiro, e no pagamento dos coupons. Só n'este basta que o cambio desça a 690 para que a differença a favor da companhia orce por 30 contos.

Attendendo, na parte que o conselho entendeu possivel á situação do pessoal, foram modificados alguns vencimentos sobre as bases seguintes:

O vencimento de 555 agentes do serviço do movimento hoje inferior a 24\$500 réis mensais, foi elevado a 25\$400 réis, o que importa em 5.778\$000 réis.

Para agulheiros e carregadores foi votada uma verba de 1.000\$000 de réis que aproveita a 110 agentes.

No serviço da via todos os agentes que ganham menos da 100 réis por dia, terão o augmento de 20 réis diarios, elevando-se a 5.500\$000 réis a despesa com esse accrescimento de salario, que aproveita a 765 agentes.

A 95 empregados de escriptorios que tem actualmente 30\$000 réis ou menos de vencimento mensal, foi este elevado em 5\$000 réis.

N'essa mesma sessão procedeu-se á eleição dos cargos de presidente e vice-presidentes do conselho, sendo reconduzidos, por aclamação, os srs. conselheiro Carrilho, Kergall e doutor Alves de Sá.

O Empréstimo que o Governo contraiu na Caixa Geral de Depósitos, na importância de 157.274.307\$39

O «Diário do Governo» publicou o seguinte decreto n.º 27.389:

«Artigo 1.º De conformidade com o disposto no artigo 6.º da lei n.º 1.943, de 17 de Dezembro de 1936, o Governo, pelo Ministério das Finanças, contratará com a Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Providência a conversão dos empréstimos descritos na relação anexa a este decreto e que para todos os efeitos d'ele fica fazendo parte integrante.

Art. 2.º A importância total do capital em dívida, a converter nos termos do artigo anterior, é fixada, relativamente a 31 de Dezembro de 1936, em 157.274.307\$39.

Art. 3.º Na conversão observar-se-á o que segue: a) O prazo de amortização será de dezassete anos; b) Os pagamentos de capital e juros serão semestrais e terão lugar em 1 de Abril e 1 de Outubro de cada ano; c) A taxa de juro será a partir de 1 de Janeiro de 1937, de 5 1/2 por cento; d) Serão mantidas as garantias estipuladas nos actuais contratos. § unico. Exceptuam-se do disposto na alínea a) os empréstimos da dívida interna amortizável de 7 por cento 1922-1923, garantidos pelas receitas gerais da colónia de Angola, os quais, pelo saldo em dívida em 31 de Dezembro de 1936, de 10:939.000\$, serão separadamente convertidos em um empréstimo a pagar em vinte e quatro semestralidades.

Art. 4.º No orçamento do Ministério das Finanças será anualmente inscrita a verba de 14:617.346\$40, destinada ao pagamento da amortização e juros dos empréstimos convertidos. § 1.º No mesmo orçamento e em relação ao 1.º semestre do ano de 1937 será ainda inscrita a verba de 687.322\$40, relativa à regularização de juros pela alteração na taxa e no prazo dos empréstimos. § 2.º A Junta do Crédito Público restituirá ao Tesouro a importância que recebeu correspondente aos encargos de amortização no 2.º semestre do ano de 1936, e a pagar à Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Providência em 1 de Janeiro de 1937, de empréstimos da taxa anual de 7 por cento descritos no mapa anexo ao presente decreto.

Art. 5.º Como compensação do encargo a satisfazer pelo Governo à Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Providência, por virtude das conversões de que trata o presente decreto, serão anualmente inscritas em receita geral do Tesouro as verbas seguintes: a) Da responsabilidade da Administração Geral do Pôrto de Lisboa: 181.408\$10 pelo capital em dívida de 1:987.000\$; b) Da responsabilidade dos Caminhos de Ferro do Estado: 625.296\$60 pelo capital em dívida de 6:849.000\$; c) Da responsabilidade dos Caminhos de Ferro do Mondego: 352.819\$20 pelo capital em dívida de 3:864.500\$; d) Da responsabilidade da colónia de Angola: 1:257.298\$70 pelo capital em dívida de 10:939.000\$.

§ 1.º As importâncias mencionadas neste artigo darão entrada nos cofres do Tesouro na data do vencimento das respectivas semestralidades e pela parte correspondente. § 2.º Pela regularização de juros de que trata o § 1.º do artigo anterior cabe a cada um dos mencionados organismos, respectivamente, a importância de 42.489\$13, 146.456\$01, 82.636\$77 e 233.954\$77.

Art. 6.º As obrigações gerais da dívida interna amortizável de 7 por cento em poder da Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Providência serão para o efeito da sua anulação entregues à Junta do Crédito Público logo que distratados os empréstimos actualmente em curso».

Do mapa anexo ao decreto e nele referido consta, em resumo, o que segue, fixando-se para todos os empréstimos o capital em dívida em 31 do corrente.

Trata-se, em primeiro lugar, de uma Divida amortizável, a cargo da Junta do Crédito Público, e respeitante a

Empréstimos garantidos pelas receitas gerais da provincia de Angola e com fundamento na lei n.º 1.151, de 26 de Marco de 1921:

4.400 contos, 7 %, 1922 (dec. n.º 8.221, de 29-6-922)	2.757.000\$00
5 500 contos, 7 %, 1923 (dec. n.º 8.593, de 26-1-925)	5.665.000\$00
6.000 contos 7 %, 1923 (dec. n.º 9.065, de 25-8-923)	4.519.000\$00
	10.939.000\$00

Estipula-se para pagamento, o prazo de 12 anos, à taxa de 5,5 %, em dois pagamentos semestrais, em Abril e Outubro, de 628.649\$35, em cada semestre.

Outros empréstimos de que se fará a conversão

Caminhos de Ferro do Estado:

Empréstimos garantidos pelos rendimentos disponíveis do Fnddo especial de caminhos de ferro do Estado e com fundamento no decreto-lei n.º 5.452, de 28-4-919, e lei n.º 1.187, de 27-8-921:

Empréstimo de 8.800 contos, 7 % de 1921 . . .	5.532.000\$00
Empréstimo de 2.345 contos 7 % de 1922 . . .	1.517.300\$00

Caminhos de Ferro do Mondego:

Garantido pelos saldos anualmente disponíveis das receitas de exploração do Caminho de Ferro do Mondego e com fundamento na lei n.º 1.527, de 25-8-922, e decreto n.º 8.910, de 8-6-925 — Empréstimo de 5.500 contos, 7 %, 1924

5.864.500\$00

Administração Geral do Pôrto de Lisboa:

Garantido pelos saldos anualmente disponíveis das receitas da Exploração do Pôrto de Lisboa, e com fundamento na lei n.º 807, de 25-9-919 — Empréstimo de 5.400 contos, 7 %, 1921

1.987.000\$00

Empréstimo na Caixa Geral de Depósitos, Créd. e Providência:

Administração Geral dos Correios e Telégrafos — Dec. n.º 18.466, de 16-6-950 — Escritura de 28-2-951

21.665.559\$75

Conversão, nos termos do Dec. n.º 15.806, de 30-7-925

— Escritura de 6-8-928

61.016.624\$21

Instituto Superior Técnico — Dec. n.º 19.707, 7-5-951

— Escritura de 11-6-951

8.642.221\$48

Junta Administrativa do Empréstimos para o Ensino Secundário — Dec. n.º 15.942, de 11-9-928 —

Escritura de 1-10-928

41.261.254\$54

Obras do pôrto da Figueira da Foz — Dec. n.º

16.567, de 15-1-929 — Escritura de 28-2-929

1.049.187\$65

146.555.507\$89

Esse total de 146 555.507\$89 será pago no prazo de 17 anos, vendendo juro à taxa de 5,5 % e efectuando-se o pagamento em prestações semestrais de 6 680.025\$85, em Abril e Outubro de cada ano. Resumindo ainda temos, em conformidade com o que dispõe o decreto, o seguinte:

Total do capital em dívida em 31-12-956	157.274.307\$39
Encargo total em 1956	16.410.591\$41
Encargo para 1957	15.304.668\$30
Encargo para 1957 e seguintes	14.617.546\$40



LINHAS ESTRANGEIRAS

CANADÁ As locomotivas baixas, ligeiras e de grande velocidade, começam a substituir as grandes locomotivas pesadas nas linhas do grande Caminho de Ferro *Canadian Pacific Railway*, uma das linhas férreas mais importantes do Canadá, pertencente a companhias particulares. Estas máquinas mais leves servirão para puxar combóios de passageiros de vagões leves, construídos e preparados com todos os melhoramentos e conforto modernos.

A primeira destas locomotivas chamada *Jubileu*, para comemorar o 50.º aniversário do primeiro combóio trans-continental que atravessou o Canadá, está actualmente em exposição na estação de Windsor em Montreal. Há poucos dias a primeira das cinco locomotivas que vão ser construídas, estando as outras quatro já quasi completas, foi posta em exposição ao público depois de simples e impressionante cerimónia, transportada das oficinas da *Montreal Locomotive Works* o *Jubileu* rompeu através duma lona onde estava pinlada a primeira locomotiva que puxou o primeiro combóio através do Canadá em 1886.

Isto foi para ilustrar de uma forma gráfica o grande progresso que se tem feito desde então nos transportes por via férrea.

BRAZIL A viação férrea, seguindo a orientação actual de quasi todas as companhias ferroviárias modernas, introduziu, desde algum tempo, o uso corrente de automotoras para transportes de passageiros, rápido cómodo e completamente isento de poeira.

As primeiras automotoras postas em serviço provieram de simples adaptação de *auto-omnibus* aos carris executada com êxito nas oficinas da Viação férrea, em Santa Maria.

Esse carro inteiramente construído naquelas oficinas, além de maior capacidade tem linhas aerodinâmicas, conforme convém a todo veículo dessa natureza, afim de diminuir a resistência do ar a grandes velocidades, contribuindo ainda para maior estabilidade.

A sua construção foi delineada e executada nas Oficinas de Santa Maria, sob a direcção do chefe das mesmas, engenheiro João B. Leggerini.

Dotado de todo o conforto internamente, inclusivé bem instalado gabinete de toilette e espaçoso porta bagagem para pequenos volumes, tem maior capacidade do que as anteriores, pois possuem 32 lugares duplos estofados e forrados de couro.

O motor de 90 H. P. repousa directamente sobre a parte da frente e transmite o movimento ao eixo de propulsão.

Não contando com paragens, a média em marcha eleva-se a 61,8 km. por hora de velocidade.

SOCIEDADE DE ENGENHARIA
DE OBRAS PÚBLICAS
E CIMENTO ARMADO, L.^{DA}



ALIADOS, 54—PORTO
TELEFONE 4410 PBX

**Empresa distinguida pelos seus
notáveis trabalhos
em construções e estudos
de Engenharia e Arquitectura**

Pontes da Trofa, Casa! Novo, S. João de Loure, etc., Estrada de Vagos, Garagens do Comércio do Porto, Sentieiro, Austin, Fábrica das Caidas da Saúde e outras, Lota do Feixe, no Porto, Reservatórios diversos, etc., etc..

Aos doentes do Fígado

Ex.^{mos} Srs.

Tenho em meu poder a vossa carta de 19 do corrente que muito lhes agradeço.

Tomei a segunda dose do belo medicamento STEINONIT eliminando mais 23 cálculos além dos 112 que havia eliminado com a primeira dose, sem a menor dôr ou o menor incómodo.

Belo produto!—Quantas operações se poderão evitar fazendo uso de tão precioso preparado.—Não terei dúvida em o aconselhar sempre que se me ofereça ocasião para o fazer.

Não costumo fazer o que V. Ex.^{as} me pedem, mas neste caso não exito em tornar público o que penso acêrca de tão belo medicamento.

De V. etc.

(a) José Gomes Cruz
(Médico)

Figueira da Foz, 23-10-955

== ÊSTE NÚMERO FOI VISADO ==
== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==