

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, 1888; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1954; — 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 Pôrto: **ALBERTO MOUTINHO**, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

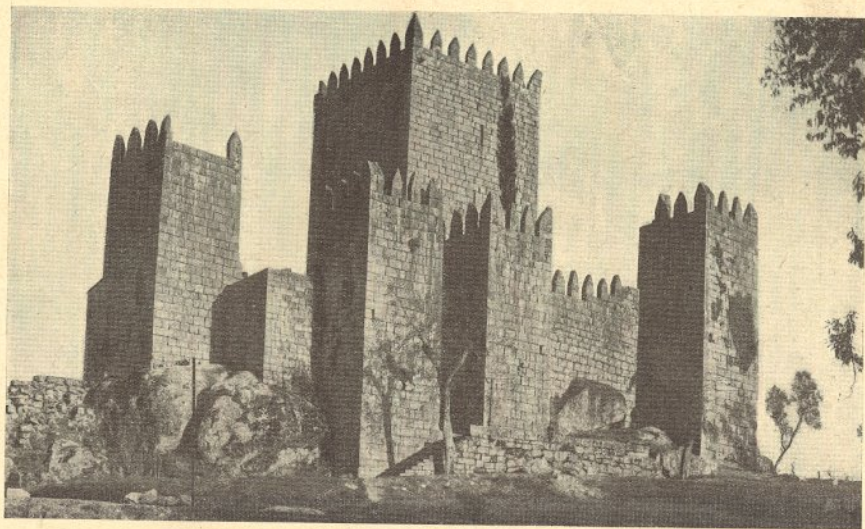
Guimarães, O Castelo. — O aumento de esforço e tracção das Locomotivas. — A Reforma do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — O Congresso Internacional de Caminhos de Ferro de 1937 em Paris. — Problema de actualidade, A função do dirigente, por ANIÓNIO GUEDES. — Remodelação do Conselho Superior de Caminhos de Ferro. — As Automotoras devem acionar a vapor ou petroleo? — A «Gazeta» recebeu a visita dum grupo de ilustres espanhóis. — Os antigos combatentes de Sapadores de Caminhos de Ferro. — Aviação, pelo Capitão HUMBERTO DA CRUZ. — Caminhos de Ferro. — Parte Oficial. — Congresso Internacional de Transportes. — Há quarenta anos. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Os nesses mortos. — As Invenções da Máquina a vapor, da Aviação, da Fotografia, da Telegrafia sem fios e da Luz eléctrica. — Imprensa.

1 9 3 7

ANO XLIX

16 DE MAIO

NÚMERO 1186



GUIMARÃIS—O Castelo

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

CARLOS D'ORNELLAS

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

Capitão HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENI DEL RINCON

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

O AUMENTO

DE

ESFORÇO E TRACÇÃO

DAS LOCOMOTIVAS

A maioria das locomotivas comportam como é sabido rodas motores e rodas simplesmente sustentadoras como as do tender e as das carruagens.

São as rodas motores que exercem o esforço de tracção as outras do bisel ou do bogie são livres. Se o peso da locomotiva é por exemplo de 100 toneladas, o peso aderente é simplesmente de 80 toneladas; as restantes 20 toneladas agindo sobre as rodas sustentadoras.

O «booster» foi imaginado para tornar o motor, durante um tempo limitado, e somente para a marcha a velocidade reduzida, especialmente para o arranque e nas subidas, um eixo que normalmente é apenas sustentador.

Assim é aumentado o peso aderente e portanto o esforço de tracção, evitando-se a patinagem da máquina, mas isto é claro durante um curto intervalo de tempo. Torna-se necessário é claro uma porção de vapor suplementar o que é possível dada a velocidade reduzida a que é utilizado o dispositivo.

O eixo equipado com o «booster» é geralmente o do bisel que suporta a trazeira da locomotiva, podendo igualmente ser utilizado, o eixo do tender com uma disposição de bielas suplementares.

O «booster» monta-se em consola sobre o eixo que ataca. Comporta dois cilindros com arvore de manivelas a 90º e respectivas gavetas de distribuição.

Em geral o «booster» só pode funcionar para marcha à frente mas em Inglaterra construiu-se uma locomotiva com «booster» instalado sobre o bogie da frente e reversível.

O «booster» é um dispositivo imaginado nos Estados Unidos onde foi aplicado em cerca de 4.000 locomotivas, compreendendo as Mallet (locomotivas articuladas) de 325 toneladas das quais 250 constituem peso aderente. Assim se consegue rebocar maior carga ou arrancar mais rápida e facilmente.

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

DIRECÇÃO 2.7520

A Reforma do Conselho Superior de Caminhos de Ferro

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Publicamos noutro lugar o decreto n.º 27.628 que remodelou profundamente o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, restringindo as suas funções e diminuindo o número dos seus membros.

De *A Voz* de 6 transcrevemos as notas críticas acerca do decreto da autoria do nosso director Fernando de Souza.

O número de vogais (sem contar o vice-presidente), que era de 28, foi elevado a 32, salvo êrro, desce a 12. Além do número de vogais diminuem em número a importância as atribuições que eram, desde a origem, as seguintes, segundo o decreto de 1927:

ATRIBUIÇÕES

Artigo 7.º — Compete ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro dar parecer fundamentado sobre:

- 1.º — A classificação, estudos, concessões, fusões e resgates das linhas férreas e respectivos contratos;
 - 2.º — Planos gerais e ordem de preferência de construção das linhas do Estado;
 - 3.º — Os novos tipos de material fixo e circulante;
 - 4.º — A exploração comercial de caminhos de ferro, abrangendo as contravenções de leis e regulamentos;
 - 5.º — Todas as propostas de tarifas gerais e especiais, internas e combinadas, de quaisquer administrações;
 - 6.º — O exame, sob o ponto de vista do interesse público, do estabelecimento de novas estações e apeadeiros;
 - 7.º — Os contratos de qualquer natureza entre as empresas, ou destas com particulares, que por lei estejam sujeitas à sanção do Governo;
 - 8.º — A unificação técnica e comercial dos elementos essenciais de construção e exploração de caminhos de ferro;
 - 9.º — O exame de litígios entre o Governo e as empresas, emergentes da execução dos contratos de concessão;
 - 10.º — A liquidação das garantias de juro, quando acêrca delas se levantar, qualquer questão litigiosa que convenha ser previamente esclarecida;
 - 11.º — Em geral, todos os assuntos relativos a caminhos de ferro que pelo director geral, em nome do Ministro, forem submetidas ao seu exame.
- Art. 8.º — O Conselho Superior de Caminhos de Ferro poderá propor ao Governo as medidas que julgar úteis e oportunas para o estudo e resoluções de todos os problemas que possam interessar ao desenvolvimento da rede ferroviária e ao aperfeiçoamento dos serviços em todos os seus aspectos técnicos, económicos e sociais.
- Art. 9.º — A comissão técnica compete especialmente:
- 1.º — Preparar para a sessão plenária do Conselho os processos cuja importância assim o exija, mediante determinação do director geral;
 - 2.º — Examinar os projectos de caracter técnico, sendo enviados pelo director geral ao Conselho Superior de Obras Públicas os que pela sua importância careçam do exame dessa corporação;
 - 3.º — Realizar estudos preparatórios relativos aos nossos tipos de material fixo e circulante e à unificação técnica dos

elementos essenciais da exploração e construção de caminhos de ferro.

* * *

Como se pode vêr pelo confronto dos dois textos e a declaração preambular do novo decreto, o Conselho Superior fica sendo méro Conselho de tarifas e pouco mais relativo à exploração comercial, sem direito de iniciativa que o art. 8.º do decreto de 1927, lhe concedia com largueza.

Antes de exarar algumas notas críticas importa recordar a génesis da organização e a evolução que sofreu.

Em 1918, após o infeliz parentesis da administração de Machado Santos na gerência da pasta dos transportes e abastecimentos, a que pôs termo a suspensão dos decretos publicados sobre transportes, o sr. Cruz e Azevedo exerceu enérgica acção reformadora, defrontando com as ameaças de greve e criou por proposta minha a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, órgão de fiscalização das empresas e do estudo dos complexos problemas ferroviários. Na Direcção Geral funcionaria uma Junta Consultiva de largas atribuições de estudo e uma Repartição de Caminhos de Ferro que organizaria monografias minuciosas jurídico-económicas e estatísticas de cada linha.

Mais tarde, a Junta tomou a denominação de Conselho Superior com a mesma complexidade de funções até que o sr. Passos e Sousa publicou um decreto orgânico da Direcção Geral e do Conselho que leves retoques transformaram no decreto-lei n.º 13.510 de 12 de Abril de 1927, agora fundamente remodelado no que respeita ao Conselho.

Durante 10 anos de vigência dessa lei o sistema funcionou satisfatoriamente e melhores resultados daria se há anos a esta parte se não tivesse deixado de ouvir o Conselho sobre assuntos importantes da sua competência.

Foram por êle estudados proficientemente vários problemas e emitidos pareceres de valor incontestável. Aumentou-se um pouco, sem necessidade, o número de vogais, o que pouca importância tem.

Na essência havia um órgão de estudo dos problemas ferroviários com forte predomínio de elementos técnicos especializados de representação de serviços públicos e forças económicas em correlação com os caminhos de ferro. Podiam pois ser ali examinados os assuntos sob os seus multiplos aspectos e com unidade de critério.

A reorganização do Conselho Superior de Obras

Públicas, decretada em 23 de Dezembro de 1933, abriu caminho ao presente decreto relativo ao Conselho de Caminhos de Ferro pela amplitude do campo de trabalho sujeitos à sua competência no artigo 20.º. No artigo 22.º declarou da competência especial da 1.ª secção (Estradas e Caminhos de Ferro) os novos tipos de material ferroviário, fixo e circulante e unificação técnica dos elementos essenciais de construção e exploração de caminhos de Ferro, que até ao presente continuaram a ser da alçada do Conselho de Caminhos de Ferro, duplicação, que agora cessa pela restrição das suas funções à exploração comercial deixando de se ocupar d'esses assuntos. Em vez de uma agremiação de competências várias em colaboração íntima com a Direcção Geral para o estudo dos problemas ferroviários em t'oda a sua complexidade em reuniões mensais ordinárias, fica um conselho de tarifas que será convocado quando o Ministro julgue dever ouvi-lo. É quasi como se não existisse.

Nos 10 anos de existência, desde 1927, pode o Conselho ufanar-se de ter cumprido o seu dever, como o cumpriu a Junta Consultiva.

Mais serviços ainda poderia ter prestado se f'osse sempre ouvido, como o previa a sua lei orgânica.

Deixa pois bom nome ao assumir mais modesta e restrita função e nada se pode asseverar em seu desabono.

* * *

A sua nova composição suscita algumas reflexões. Haverá nela vogais de origem burocrática e cujas funções duravam um trienio. Os representantes das empresas e das forças económicas são eleitos em lista dupla, na qual escolhe o Governo os que nomeia por um ano e que podem ser reconduzidos.

Para um conselho de tarifas, que só é convocado quando se julgue necessário, privado do direito de iniciativa e de proposta que tinha o extinto Conselho Superior e tem o de Obras Públicas, parece-me apertado o crivo como descabidas são as precauções contra o espírito de iniciativa e de livre crítica de indivíduos que para êle sejam eleitos.

E mais não vale a pena escrever. Um engenheiro de caminhos de ferro referendou a organização de 1927; outro referenda a actual. Vou pela obra do primeiro porque a acho preferível e não só por ter colaborado na sua preparação.

O futuro dirá quem tem razão.

O CONGRESSO INTERNACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO DE 1937 E M P A R I S

Como é sabido, a Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro que tem por sócios os Governos e as Empresas ferroviárias efectua em Paris a sua XIII sessão de 1 a 12 de Junho próximo. Cada sócio tem direito a enviar um número de delegados em proporção com a extensão da sua rede e o mesmo succede à sua quota.

O intervalo entre os congressos que tem variado foi fixado no Cairo, em 1935, em 5 anos, mas antecipou-se a sessão que se devia celebrar em 1938, para a fazer coincidir com a exposição de Paris.

Para cada sessão escolhe-se certo número de assuntos para serem discutidos e nomeiam-se relatores para grupos de países a fim de solicitarem das empresas ferroviárias os necessários esclarecimentos. São estes coordenados e analisados em relatórios que vão sendo publicados e servem de base às discussões.

O Congresso divide-se em 5 secções, pelas quais se distribuem as questões a estudar:

- 1.ª secção — Via e Obras.
- 2.ª secção — Tracção e material.
- 3.ª secção — Exploração.
- 4.ª secção — Ordem geral.
- 5.ª secção — Caminhos de ferro económicos e coloniais.

Eis a lista, por secções, dos termos propostos:

1.ª Secção

QUESTÃO I — Condições do estabelecimento de uma via moderna com cargas pesadas e grandes velocidades e modos de modernização das antigas vias para essas cargas e velocidades.

QUESTÃO II — Aplicação de soldagem:

1.º — à constituição de carris de grande comprimento.

2.º — à construção e conservação dos aparelhos de via

A — Resultados obtidos na utilização de carris de grande comprimento. — Disposições tomadas para assegurar a dilatação e a fixação da via.

B — Resultados técnicos e económicos obtidos pela utilização de roldagem nos aparelhos da via.

QUESTÃO III — Conservação metódica e periódica:

1.º — das pontes metálicas;

2.º — dos sinais;

3.º — dos suportes de ferro das linhas de contacto nos caminhos de ferro eléctricos.

2.ª Secção

QUESTÃO IV — Evolução da automotora sob o ponto de vista construtivo e estudo especial das questões de transmissão e passagens.

Métodos comparativos de ensaios de automotoras.

Estudo minucioso dos preços de custo e das metades que permitam a sua diminuição.

QUESTÃO V — Aperfeiçoamentos recentes das locomotivas a vapor dos tipos normais e ensaios de tipos novos (de embolo de alta pressão, de turbinas) sob o ponto de vista de construção, da qualidade de materiais empregados, do rendimento, das condições de utilização, de conservação e dos resultados económicos.

QUESTÃO VI — Providências e disposições que devem ser tomadas na tracção eléctrica para effectuar economias de corrente desde a saída da oficina geradora até o seu motor (linhas, sub-estações, tractores) e especialmente utilização das válvulas a vapor de mercúrio.

3.ª Secção — Exploração

QUESTÃO VII — Exploração económica das linhas secundárias das grandes rédes.

Processos diversos empregados para adoptar a meios de transporte, as medidas de segurança e a organização das estações à importância do tráfego.

QUESTÃO VIII — Aplicação ao transporte de mercaderia, dos métodos racionais de organização (**Plaming**), principalmente no que respeita:

- 1.º — ao papel e funcionamento interno das linhas de triagem;
- 2.º — às ligações que se assegurem entre elas;
- 3.º — a previsão dos transportes que se devem assegurar e dos combóios necessários;
- 4.º — informações aos destinatários;
- 5.º — aceleração da solução do material vazio;
- 6.º — utilização dos *containers* e vagões carril-estrada.

QUESTÃO IX — Resultados obtidos no comando, eléctrico e a distância, dos sinais, aparelhos de via e de sinalização postos nas locomotivas.

4.ª Secção — Ordem geral

QUESTÃO X — Efeitos da crise mundial e da concorrência automovel sobre a situação dos caminhos de ferro. Evolução correspondente da sua política comercial.

QUESTÃO XI — Seleção, orientação e instrução do pessoal de caminhos de ferro.

5.ª Secção — Caminhos de ferro económicos e coloniais

QUESTÃO XII — Coordenação nas explorações das grandes linhas e dos caminhos de ferro económicos.

QUESTÃO XIII — Especificação das instalações fixas nos caminhos de ferro de fraco tráfego com o fim de evitar aplicação dispendiosa do material de via e realisar, por forma geral, um serviço económico.

Como se vê, é vasto e complexo o programa de trabalhos proposto no Congresso.

* * *

No próximo Congresso Portugal faz-se representar: 1.º, por delegados do Estado, quer em relação aos caminhos de ferro da Metrópole quer aos das Colónias; 2.º, por delegados das Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses, Beira Alta, Nacional, Vale do Vouga e Benguela.

O nosso director J. Fernando de Sousa, que foi sempre delegado do Governò aos 5 congressos effectuados desde 1910 e tomou sempre parte nas discussões das secções, não foi nomeado desta vez pelo Ministério das Obras Públicas.

Não deixa porém de ir ao Congresso mercê da gentileza do illustre Ministro das Colónias que o incluiu na lista do seu Ministério.

Os delegados portugueses são pois os seguintes eng.ºs:

Estado — Ministério das Obras Públicas

Raul da Costa Couvreur, membro da Comissão permanente.

Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro.

Hermínio Soares da Costa e Sousa, chefe da divisão de exploração.

Rodrigo Severino do Vale Monteiro, idem da de via e construção.

Ernesto de Oliveira Rocha, idem de tracção e material.
Jaime Nogueira de Oliveira, vogal do Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Augusto Cancela de Abreu, sub-director da Sociedade Estoril.

Estado — Caminhos da ferro coloniais

Francisco dos Santos Pinto Teixeira, director dos Caminhos de Ferro de Moçambique.

José Fernando de Sousa, vogal do Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

António Byrne Pereira, vogal do Conselho Superior de Obras Públicas.

António Gomes de Amorim de Vasconcelos Porto.

COMPANHIAS DA METRÓPOLE

Caminhos de Ferro Portugueses

Dr. Domingos Fezas Vital, Administrador da C. P.

Mário Melo de Oliveira e Costa, Administrador da C. P.

António Vicente Ferreira, Sub-Director da C. P.

José Marques Pereira Barata, Chefe de Divisão da Exploração da C. P.

António Avelar Ruas, Chefe de Divisão de Via e Obras da C. P.

Pedro Filipe Adeodat de Brion, Sub-Chefe de Divisão de Material e Tracção.

Beira Alta

Fernando Arruda, Director da Exploração.

Vale do Vouga

Constantino de Figueiredo Cabral, Director da Companhia

Nacional

Pedro Joyce Diniz.

COMPANHIAS COLONIAIS

Caminho de Ferro de Benguela

Gonçalo Cabral.

José Duarte Ferreira.

Carlos Manitto Ferreira Torres.

* * *

Alguns delegados vão por mar.

A grande maioria aproveita um combóio especial, amavelmente organizado pelas Companhias no dia 27 entre Lisboa e Irun.

* * *

O Congresso abre com a sessão solene no dia 1 de Junho. Ha trabalhos nas secções em 2, 3, 4, 7, 8, 9 e 10 de Junho sessões plenarias em 7 e 11.

Nas tardes de 3, 4 e 5 e em 6 há várias excursões com regresso a Paris no mesmo dia.

Em 12 e 13 partem os grupos para excursões que duram 3 a 4 dias, a saber:

N.º 1 — Côte d'Argent e Pirineus.

N.º 2 — Esteada dos Alpes.

N.º 3 — Vosges e Alsácia.

N.º 4 — Bretanha.

N.º 5 — Anvergue e Pirineus.

N.º 6 — Provença.

Os bilhetes dos congressistas e das pessoas de família dão direito a circulação em todas as linhas francesas de 15 de Maio a 15 de Julho e no Metropolitano e nos tranvias e autobuses de Paris de 30 de Maio a 15 de Junho.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* foi como de costume convidada a fazer-se representar, pelo que também seguirá no mesmo combóio o nosso camarada Carlos d'Ornellas.

PROBLEMAS DE ACTUALIDADE

A FUNÇÃO

DO

DIRIGENTE

P O R AN T Ó N I O G U E D E S

POR mais duma vez temos feito referência a este assunto, nas páginas desta revista e como não nos parece demasiado tudo que a tal respeito se diga e escreva, novamente o abordamos. A falta de uma organização racional, ocasiona quasi sempre situações financeiras bastante difíceis para as empresas, quando não as encaminha para uma perda irremediável. Atribuir-se totalmente esse fracasso à decantada e gasta «*crise que atravessamos*», é grave erro.

É normal ouvir dizer-se que determinada casa comercial ou industrial, se encontra financeiramente abalada, que não faz as necessárias transacções, para seu equilíbrio financeiro, esquecendo-nos que outras empresas dedicando-se ao mesmo género de negócio ou indústria, prosperam. A que atribuir tal fenómeno, quando finalmente ambas estão sujeitas às mesmas causas? Porque não atribuir também à deficiente organização, à pouca pericia dos dirigentes a causa de tais fracassos?

* * *

A organização duma empresa deve ser estudada como uma arte que se apoia em princípios reconhecidos, claramente definidos e fixos, os quais não dependem das impressões gerais e antecipadas, mas sim duma observação cuidadosa e circumspecta. «*Estes princípios — diz Taylor — repousam no estudo minucioso dos agentes que impulsionam o trabalho dos homens*». À primeira vista parece que isto é só matéria de observação e critério individual e não de experiências científicas e exactas. É certo que as leis resultantes das experiências deste género, relacionadas com o complexo organismo humano estão sujeitas a maior número de excepções que as leis relativas às coisas materiais. Assim mesmo, muitos elementos que se consideravam fora do campo dos conhecimentos exactos, serão prontamente reduzidos a *quadros* classificados e applicados nos momentos oportunos, como se tratassem de elementos mecânicos.

Neste grupo estão por exemplo as fichas indi-

viduais dos operários que trabalham na empresa, as quais, serão preciosos elementos para o recrutamento de novos dirigentes.

Da utilização destas fichas individuais, onde se registariam penalidades e louvores, qualidades físicas e morais, instrução e educação, bem como as aptidões profissionais, resultaria, não só fazer justiça ao agente, como ainda a empresa poder efectuar a escolha dos dirigentes, com as qualidades e conhecimentos necessários, exigido para tais cargos.

Nada mais ridículo e anti-disciplinar do que um *checké* de entrudo arvorado em chefe, dizendo baboseiras, que não passam despercebidas por alguns dos subordinados por vezes com mais competência profissional do que o dirigente.

A disciplina que tão necessária é em todos os ramos de actividade, como pode ser mantida com dirigentes de tão defeituosa competência? Como pode prosperar a empresa, em que os subordinados não têm o devido respeito pelos seus superiores?

Recorrer à violência, fazendo valer-se da situação que indevidamente lhe criaram, comprometendo a boa marcha dos trabalhos, provocando a indisciplina, procurando mesmo anular o brío e dignidade dos subordinados, que se constangem a uma obediência covarde, perante um inepto e imbecil, por vezes, pouco mais que analfabeto, é processo absolutamente condenável e fora das normas usadas nos meios civilizados.

A missão do dirigente não consiste em anular esforços e iniciativas dos subordinados, mas sim estimulá-los e incitá-los a bem cumprirem os seus deveres. Deve também ser atencioso e mostrar ante os olhos dos subalternos exemplos vivos de actividade, competência, lealdade e confiança. Só nestas circunstâncias, poder-se-há respirar na oficina, uma atmosfera de trabalho e inércia, cujo efeito salutar é verificado na quantidade e qualidade do trabalho produzido.

Para conduzir subalternos é necessário ser-se um psicólogo perspicaz. O chefe terá de fazer a abstracção da sua própria personalidade para collocar-se no ponto de vista exclusivamente objectivo, tendo sempre em atenção os dez mandamentos que se seguem:

- 1.º — Ser atencioso para com os subordinados.
- 2.º — Incitar os subordinados, para que, quando lhes seja dada determinada ordem, a cumpram imediatamente.
- 3.º — Estudar os assuntos antes de dar as suas instruções.
- 4.º — Manter a maior disciplina, recorrendo o menos possível à autoridade.
- 5.º — Ser indulgente, tratando-se de faltas devidas à inexperiência.

Remodelação do Conselho Superior de CAMINHOS DE FERRO

DECRETO-LEI N.º 27.678

Considerando que o decreto n.º 23.398, de 23 de Dezembro de 1935, que remodelou o Conselho Superior de Obras Públicas, conferiu a este Conselho algumas das atribuições que pelo decreto n.º 15.510, de 12 de Abril de 1927, estavam cometidas ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro;

Considerando que tal disposição limitou a acção deste último ao estudo dos assuntos referentes à exploração comercial dos caminhos de ferro;

Considerando a conveniência de fixar concretamente as atribuições do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e a necessidade de proporcionar à sua composição a missão que lhe está confiada;

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — Nos termos do artigo 8.º do decreto-lei n.º 26.117, junto da Direcção Geral de Caminhos de Ferro funciona o Conselho Superior de Caminhos de Ferro.

Art. 2.º — Compete ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro, quando o Ministro das Obras Públicas e Comunicações julgue conveniente consultá-lo, dar parecer fundamentado sobre:

1.º — A exploração comercial dos caminhos de ferro, abrangendo as contravenções de leis e regulamentos;

2.º — Propostas de tarifas gerais e especiais, internas e combinadas, de quaisquer administrações;

3.º — O exame, sob o ponto de vista de interesse público, do estabelecimento de novas estações e apeadeiros;

4.º — Os demais assuntos relativos à exploração comercial dos caminhos de ferro que pelo director geral, em nome do ministro, forem submetidos ao seu exame.

Art. 3.º — A composição do Conselho Superior de Caminhos de Ferro será a seguinte:

a) — Ministro das Obras Públicas e Comunicações, presidente;

b) — Director geral de caminhos de ferro, vice-presidente;

c) — Um delegado do Conselho Superior de Obras Públicas;

d) — Um delegado da Direcção Geral dos Serviços de Viação;

e) — Três delegados das empresas ferroviárias;

f) — Três delegados representantes: um das organizações

corporativas do comércio de Lisboa e Pôrto, um das organizações corporativas da indústria de Lisboa e Pôrto, um das organizações corporativas da agricultura;

g) — Dois engenheiros da livre escolha do Governo;

h) — O engenheiro chefe da Repartição de Exploração e Estatística, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

i) — O engenheiro chefe da Repartição dos Serviços Gerais, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, secretário.

§ 1.º — Os vogais indicados nas alíneas c), d) e g) exercem o seu mandato por três anos, podendo ser reconduzidos. Os vogais a que se referem as alíneas e) e f) serão eleitos em lista dupla e nomeados pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e exercem o seu mandato por um ano, podendo ser reconduzidos.

§ 2.º — Enquanto não estiverem devidamente constituídas as organizações corporativas a que se refere a alínea f), poderão, a título provisório, ser nomeados respectivamente um delegado das Associações Comerciais, um das Associações Industriais de Lisboa e Pôrto, o terceiro da Associação Central de Agricultura e Liga Agrária do Norte.

Art. 4.º — O Conselho Superior de Caminhos de Ferro terá as reuniões para que for convocado pelo seu presidente.

§ 1.º — A distribuição dos processos é feita pelo presidente aos vogais que sobre cada um deles tenham de dar por escrito o seu parecer, que servir de base à discussão do Conselho.

§ 2.º — Nenhum dos vogais presentes a uma sessão pode abster-se de votar.

§ 3.º — As actas das sessões devem constar de um livro especial em poder da 1.ª Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 5.º — Fica alterado e substituído nesta parte o título III do decreto n.º 15.510, de 12 de Abril de 1927.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 1 de Maio de 1937. — António Oscar de Fragoso Carmona—António de Oliveira Salazar—Mário Pais de Sousa—Manuel Rodrigues Júnior — Manuel Ortins de Bettencourt—Joaquim José de Andrade e Silva Branches—Francisco José Vieira Machado—António Faria Carneiro Pacheco—Pedro Teotónio Pereira—Rafael da Silva Neves Duque.

6.º — Mostrar-se sempre, escrupulosamente equitativo na maneira de tratar os subordinados.

7.º — Abster-se de toda a asperesa nos modos de proceder.

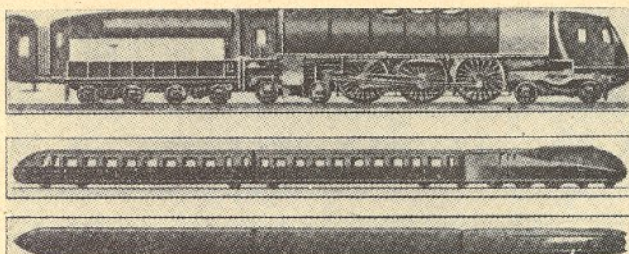
8.º — Ter em atenção a sensibilidade alheia, não humilhando na presença doutros.

9.º — Não impôr corretivos rigorosos, para faltas leves.

10.º — Advertir um culpado, é preveni-lo, no rigor do castigo, a aplicar na reincidência.

Cumpra pois, que as grandes empresas organizem os ficheiros referentes às aptidões dos seus operários. É da competência das mesmas prevenir também a educação dos novos dirigentes, preparando-os a entrar em funções no dia em que os anteriores cessem o seu mandato.

Só nestas condições e quando as empresas tiverem renovado por bons os maus dirigentes que possuírem, é que estarão nas condições de atribuir a sua falta de êxito, «à crise que atravessamos».



Projectos de uma locomotiva e dum combóio a vapor de perfil aero-dinâmico que estão sendo estudados na Alemanha

AS AUTOMOTORAS

devem acionar a vapor ou petróleo?

EIS O PROBLEMA POSTO EM EQUAÇÃO

As automotoras podem prestar-se, como já temos dito, no tráfego ferroviário.

Acolhidas com verdadeiro entusiasmo por uns e com marcada reserva por outros, nos meios especialistas só agora se começa a poder fornecer um juízo sobre o problema em face dos resultados colhidos.

Inicialmente previu-se para a automotora um brilhante futuro nas linhas secundárias e para os transportes a curta distância.

Dentro deste critério o material empregado obedecia a duas condições: serviço económico e serviço rápido semelhante à camionagem sobre carris.

Surgiu depois a ideia de utilizar este material ligeiro em combóios rápidos e ultra rápidos para distância médias e mesmo grandes distâncias.

Nos serviços de material e de tracção foram geralmente recebidas com desconfiança as automotoras equipadas com motor de explosão ou de combustão e o complicado intermédio mecânico (directo por engrenagens, hidráulico e eléctrico). Era um material completamente novo e desconhe-

cido nos caminhos de ferro cuja preocupação há anos para cá tem sido metodizar e racionalizar a reparação. Torna-se necessário adaptar o pessoal de condução e de oficinas ao material. Preparar acções novas nas oficinas, enfim, era uma perturbação no serviço.



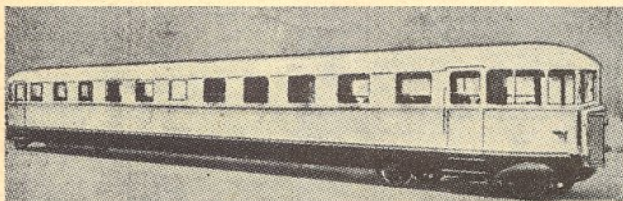
Formação automotora «Diesel Maybac» em serviço nos Caminhos de Ferro do Estado belga. Armações, motores e carrossagem, tudo é construído em duralumínio

Por outro lado a rusticidade, chamemos-lhe assim da máquina de vapor põe-na à prova de todas as fadigas e perturbação no serviço.

O material de caminho de ferro é ideia dominante dos especialistas, deve ser duma robustez a toda a prova.

Pelo contrário o motor e órgãos intermediários duma auto-motora a óleos ou gazolina são delicados. A pergunta era portanto: a economia de consumo não será apenas aparente neste novo material que necessariamente exige maiores reservas e portanto mais elevado capital de investimento, mais amudadas revisões, reparações, e instalações especiais?

Esta desconfiança, e não só ela mas os resultados de alguns anos de exploração levaram os meios da especialidade a procurar na tracção a vapor adaptada a veículos leves e rápidos a verdadeira solução que se procurava para o problema com a automotora equipada com motor de explosão ou de combustão.



A automotora do tipo «litorina», de construção Fiat, em serviço nos Caminhos de Ferro do Estado italiano. Tem 22 metros de comprimento, 160 lugares e atinge 140 quilómetros à hora

A "GAZETA"

RECEBEU A VISITA DUM GRUPO DE ILUSTRES ESPANHOIS

Um grupo de dedicados amigos da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* visitou, há dias, a nossa redacção. Os componentes srs. dr. Ernesto Sanchez, dr. Jesus Sanchez Arjona de Velasco, D. Eladio Albarca, dr. Arturo Orive Florrís e D. Juan Manuel Vicente Peniagua vieram trazer cumprimentos para o nosso director sr. Carlos d'Ornellas e agradecer a acção por este desenvolvida, como representanda «Voz» jornal que tanto auxílio tem prestado aos feridos nacionalistas espanhóis.

Os ilustres visitantes, acompanhados pelos srs. Diamantino Tojal, Alvaro de Figueiredo, Carlos d'Ornellas e Estevam de Oliveira e Silva, percorreram a cidade e colheram as melhores impressões dos nossos monumentos e museus.

Fora de Lisboa também foram cumulados de grandes atenções. Em fim de festa realizou-se um jantar oferecido pelos nossos amigos no *restaurant* Tavares, que decorreu no meio do maior entusiasmo. Ao *champagne* trocaram-se amistosos e significativos brindes pelas prosperidades de Espanha e Portugal, tendo o director da «Gazeta» proferido a seguinte saudação, que bem traduz a atenção havida para com o seu nome, hoje já sobejamente conhecido no campo nacionalista:

Senhores de Espanha — representantes do hospitaleiro povo da Ciudad Rodrigo

O relógio mortífero, da nossa visinha Espanha, continua a marcar, infelizmente, em várias províncias, a hora trágica, cuja corda é dada a grande distância pelos elementos do «Komitern» — associação de malleitores que querem fazer da Europa o mesmo inferno que impera na Russia dos Sovietes. Na nossa modesta companhia tiveram V. Ex.^{as} o ensejo de verificar «in-loco» como

está pacífico o generoso povo de Portugal, graças às belas iniciativas dos componentes do Estado Novo, a cuja frente se encontram os nomes prestigiosos — e já universalmente conhecidos — do General Carmona e Dr. Oliveira Salazar, Presidente do Conselho.

Tivésteis ocasião de admirar alguns dos nossos monumentos, das nossas relíquias de arte, a todos os títulos respeitáveis, e bem assim alguns pedaços admiráveis da nossa terra, cuja exuberante vegetação e sementeiras em fertes campos, onde o rude cavador demonstra à saciedade que sabe tirar o proveito do seu trabalho, feito sol a sol, sem peias da miserável politica, agrária, económica e social.

Portugal revive — e Espanha reviverá pela voz de Franco, que tem sido religiosamente escutada pelos seus compatriotas, dignos de serem espanhóis.

O canhão há-de vencer se a palavra persuasiva e consciente de Franco se perder nas alfurjas dos «vermelhos», os quais à sombra duma bandeira digna e respeitável, querem fazer da sua Pátria-Mater um velhacoito de ambições.

Espanha como a Fenix há-de renascer das cinzas — Portugal está certo disso.

Neste momento de despedida saúdo V. Ex.^{as} o fidalgo povo da Ciudad Rodrigo, e, ao mesmo tempo, formulo acrisolados e sinceros votos para que Espanha volte a ser o que já foi e ainda no-lo demonstra ser por parte dos nacionalistas, uma verdadeira e afectuosa irmã.

Arriba Espanha!

Viva Portugal!

* * *

No rápido partiram hoje para Espanha os nossos ilustres visitantes, que tiveram na *gare* do Rossio uma afectuosa despedida, tendo-se a ela associado os redactores de *A Voz*, do *Diário da Manhã* e das *Novidades*.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* deseja-lhes, do coração, uma feliz viagem, com os melhores votos de prosperidades.



Da esquerda para a direita: Professor Gil Ramos; Dr. D. Juan Peniagua; D. Jesus Sanchez Arjona de Velasco; Diamantino Tojal; Carlos d'Ornellas; Dr. Ernesto Sanchez (Cap. médico dos Serviços Sanitários de Ciudad Rodrigo); D. Eladio Albarca e Dr. D. Arturo Orive Flores

SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

OS ANTIGOS COMBATENTES NA FLANDRES

fizeram uma jornada patriótica a Guimarães, em cuja histórica cidade se efectuou o anual banquete de confraternização—Milhares de pessoas aplaudem freneticamente os bravos soldados de Portugal

A Comissão de recepção aos Combatentes, composta por distintos vimaranenses, houve-se tão galhardamente na sua missão, que os soldados Sapadores dos Caminhos de Ferro não têm palavras com que possam expressar os seus agradecimentos

VIMARANENSES

Escolheram os ex-combatentes da Grande Guerra, que fizeram parte do Batalhão de Caminhos de Ferro, a cidade de Guimarães, para realizarem, na Penha, o seu almôço anual de confraternização.

Honram-nos com a sua visita, e é em comboio especial que, pelas 10 horas do próximo domingo, 2 de Maio, chegam a esta Cidade.

Fazem parte dos Visitantes o seu antigo Comandante Ex.^{mo} Snr. General Raúl Esteves e Major Joaquim José d'Andrade e Silva Abranches, ilustre Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem Guimarães é devedor de altos benefícios.

A Comissão organizadora da recepção pede a todos os Vimaranenses para fazerem parte da manifestação que lhes é prestada, a qual sairá da Parada dos Bombeiros Voluntários pelas 9 1/2 horas do citado dia 2, em direcção à Estação do Caminho de Ferro, depois do que se dirigirá à Estátua do Fundador da Nacionalidade, onde, pelos Ilustres Visitantes, será deposto um ramo de flores, dirigindo-se em seguida para a Câmara Municipal, sendo-lhes apresentados em nome do Concelho os cumprimentos de boas-vindas.

De tarde, no Jardim Público, a Banda dos Sapadores de Caminhos de Ferro, dará um primoroso concerto, depois do qual, pelas 21 horas, se fará ouvir a nossa briosa Banda dos Bombeiros Voluntários.

Guimarães, 28 de Abril de 1937.

A COMISSÃO ORGANIZADORA

Tenente Artur da Silva Lameiras
Tenente Manuel de Jesus Rebelo da Cruz
António José Pereira de Lima
Joaquim Laranjeiro dos Reis
Sebastião Mendes (Ex-Combatente).

VIMARANENSES

A Comissão Organizadora da recepção a prestar aos Combatentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminho de Ferro que visitam Guimarães, no dia 2 de Maio, comunica que o comboio especial que conduz os excursionistas chega à estação do Caminho de Ferro, às 10, horas e pede para que os diferentes organismos que hão-de incorporar-se no cortejo compareçam na Parada dos Bombeiros pelas 9 e 15 a fim do mesmo ser devidamente organizado.

O cortejo sairá daquela Parada e dirigirá-se à estação a fim de aguardar a chegada dos Combatentes. Em seguida desfilará até à Praça D. Afonso Henriques, onde, pelos excursionistas, será deposto, na base da estátua do fundador da Nacionalidade, um ramo de flores.

Neste acto serão da palavra o Ex.^{mo} Snr. Tenente Carlos Augusto Gonçalves Coelho, pela Liga dos Combatentes da Grande Guerra, e o Ex.^{mo} Snr. General Raúl Esteves, pelos Combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminho de Ferro.

Seguirá para a Câmara Municipal onde os visitantes serão apresentadas as Boas-Vindas, em nome da mesma Câmara, pelo Ex.^{mo} Vice-Presidente José Maria Pereira Leite de Magalhães e Couto.

Finda esta cerimónia dirigirá-se os excursionistas em automóveis e camionetas para o Monte da Penha onde se realizará o almôço de confraternização, às 13 horas

A tarde no Jardim Público desta cidade a Banda de Sapadores de Caminho de Ferro, que acompanha os Visitantes, dará um concerto.

A Comissão conseguiu ainda que das 21 às 23 horas a Banda dos Bombeiros Voluntários de Guimarães realize outro concerto que deverá constituir uma surpresa dada a boa forma em que esta Banda se encontra.

Guimarães, 30 de Abril de 1937.

A COMISSÃO

Liga dos Combatentes
da
GRANDE GUERRA

Sub-Agência de Guimarães

CONVITE

Sendo esta cidade visitada no próximo Domingo, 2 de Maio, pelos nossos camaradas que fizeram parte do Batalhão de Sapadores de Caminho de Ferro, convidam-se todos os associados e ex-Combatentes a assistirem à carinhosa e entusiástica recepção que lhes vai ser feita, comparecendo na sede desta Sub-Agência, pelas 9 e meia horas, a fim de, acompanhando o nosso Estandarte, seguir-mos para a Estação do Caminho de Ferro, aonde pelas 10 horas chegarão em comboio especial os nossos Ilustres Visitantes.

Guimarães, 29 de Abril de 1937.

A Comissão Administrativa

Sindicato Nacional dos Empregados
no
Comércio do Distrito de Braga
SECÇÃO DE GUIMARÃIS

CONVITE

Visitando-nos no próximo dia 2 de Maio um grupo de antigos Combatentes da Grande Guerra, que escolheram a nossa aprazível Penha para a realização do seu almôço anual de confraternização, a Comissão Organizadora desta Secção, pede a vossa comparecência nesse dia, na Sede, pelas 9 1/2 horas, para a organização de um cortejo que irá apresentar aos Ilustres Visitantes o nosso protesto de boas vindas.

Guimarães, 27 de Abril de 1937.

A Comissão Organizadora

A CAMINHO

(Do nosso enviado especial). Guimarães viveu, no prérito dia 2, verdadeiras horas de entusiasmo. É que a histórica cidade foi este ano a escolhida para o almoço tradicional de confraternização dos antigos combatentes de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Queimaram-se milhares de foguetes e morteiros; houve fogo de artifício, não contando com a banda de música daquele brioso Batalhão, muitas filarmônicas locais e as bandas das Oficinas de S. José e do Corpo Activo dos Bombeiros Voluntários.

Podemos dizer sincera e abertamente que toda a população se associou às homenagens prestadas aos bravos soldados de Portugal, que na Flandres, souberam prestigiar e enobrecer o nome da Pátria que lhes serviu de berço.

A chegada do combóio a Trofa

Na Trofa, onde se formou o combóio especial, artisticamente engalanado, ostentando na frente da máquina, lado de bandeiras, o significativo quadro *Sempre Fixe* eram os combatentes aguardados pelos srs. capitão José Maria de Magalhães Couto, vice-presidente da Câmara; tenente Artur Lameiras, administrador do concelho; José Pina, comandante dos Bombeiros Voluntários e tenente Cruz comandante do Destacamento da G. N. R..

Feitos os devidos cumprimentos poz-se o combóio em marcha, chegando a Guimarães às 10 horas e 15 minutos.



Chegada da Academia de Guimarães à estação de Caminho de ferro

Os jornalistas por amável cedência da comissão executiva, foram transportados em automóveis até à histórica cidade. Salvas de foguetes, acordes musicais, repiques festivos de sinos, vivas e palmas repetiam-se entusiasticamente.

No largo fronteiro à Estação encontravam-se deputações com os seus estandartes, dos Sindicatos, do Município, Bombeiros Voluntários, Escuteiros, combatentes da Sub-Agência desta cidade, Academia do Liceu e da Escola Industrial, Irmandade de S. Torcato, representada pelo seu Juiz, sr. Alberto Pimenta Machado e tesoureiro António José Ribeiro; Orfeão de Guimarães, Sociedade Martins Sarmento, Associação Commercial, professores, industriais e comerciantes e uma larga massa de populares.

Feitas as saudações, o sr. ministro das Obras Públicas e general Raul Esteves passaram revista ao corpo activo dos Bombeiros Voluntários e aos sócios da Liga dos Combatentes da Grande Guerra que ali se viam em grande número.

Organiza-se o cortejo: abre com a Banda dos Sapadores do Caminho de Ferro, seguindo-se-lhe os visitantes, autoridades locais e outras pessoas de representação, Corpo activo

dos Bombeiros Voluntários com a sua banda de música, Grupos de Escutas, com a banda de música das Oficinas de S. José, Liga dos Combatentes da Grande Guerra, com o seu estandarte, Academia vimaranense, alunos da Escola I. e C., Associação s e Sindicatos dos Empregados do Comércio, Funebre Familiar Operária, Barbeiros, Artes Gráficas, Artística Vimaranesa, Revendedores de Vinhos e Viveres, Quatro Artes de Construção Civil, Cortidores e Surradores, Sapateiros, Manipuladores de Pão, Textil, Metalúrgica, Penteeiros, Lavradores. Cutilheiros, Grupos recreativos «Berço da Nação» e «Infalíveis», Grupo Dramático «Padre Gaspar Roriz», Orfeão de Guimarães, banda do Pevidem, etc., etc., e muitos milhares de pessoas».

Por entre compactas alas de povo o longo cortejo desceu a Avenida Cândido dos Reis, por entre vibrantes aclamações, entrando na vasta Praça de D. Afonso Henriques que estava repleta de pessoas. Os prédios estavam todos engalanados com bandeiras e lindas colgaduras e as sacadas viam-se repletas de senhoras que sobre os visitantes lançaram milhares de pétalas de flores.

Aqui as manifestações aumentaram, repetindo-se os vivas aos Combatentes, ao general Raul Esteves, ao ministro das Obras Públicas etc..

O cortejo pára. Faz-se silêncio. Em volta da estátua de Afonso Henriques, reúnem-se as autoridades, pessoas de representação, Combatentes, Bombeiros Voluntários, Academia, Legionários etc. etc..

Dois notáveis discursos junto ao monumento de «O Conquistador»

Ao soléne acto da colocação dum lindo ramo de flores — oferta dos combatentes homenageados — no sopé do monumento do Fundador da Nacionalidade, usa em primeiro lugar, da palavra o sr. tenente Carlos Coelho, como presidente da Sul Agência da Liga dos Combatentes da Grande Guerra.

Eis o seu notável discurso:

Sr. Ministro das Obras Públicas,
Meu General,
Camaradas Combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro:

Quiz a sorte que fôsse, o mais apagado dos combatentes da Grande Guerra, o encarregado de vos saudar em nome dos combatentes desta terra ou nela residentes.

Aceitei o encargo, não para me exibir, que eu da vida aprendi o travar e não há valdade que me seduzza, nem ilusão que me apague, mas porque a vós me posso dirigir em palavras de irmão para irmãos, sem isonjas, nem vãs declamações.

Honra é para mim saudar-vos, honra é para a minha terra receber-vos. É que vós, componentes dessa admirável unidade que foi o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, em França, sois os verdadeiros soldados de Portugal, aqueles soldados que não receiam e sabem morrer.

Os verdadeiros soldados!
Da vossa acção em França, falam mais alto os vossos actos de que todas as palavras que, a êsse respeito, se pudesse dizer.

Recordar as horas em que a morte sondava em torno de vós, nascendo no estalar duma granada, gritando no silvar duma bala ou redemoinhando na hélice dum avião; recordar as horas em que, dominando o medo o tremor da carne, caminháveis activos para a batalha.

— ; será necessário ?

Para vós, não, que elas vivem bem vivas nos vossos corações. Mas que o povo de Guimarães aprenda a citação, da Ordem do Exército n.º 10 de 1926, que reza assim:

«Tendo em consideração os altos feitos de valor praticados nos campos de batalha em França...

Comendador da Ordem de Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito, o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, porque nm aturado serviço de campanha de quasi dois anos, deu continuamente provas brilhantes de inextinguível dedicação pelo cumprimento dos seus deveres, estando sempre prontos para os mais arriscados serviços que desempenhou com perfeita competência técnica e particular distincção, tendo merecido honrosas referências dos comandos aliados, sob cujas ordens serviu e mantendo sempre um alto moral e um espirito de corpo fóra do vulgar».

Beia e bem merecida citação,

Em Anas na Belgica e em Pas-de-Calais, em Merville e Berguette, em Saint-Pai, Nillers, em Bettune e Rouen, os combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro bem prestigiaram a Bandeira de Portugal.

É pois, honra para mim saudar-vos, honra para a minha terra receber-vos.

Eu quizera saudar-vos não aqui, o povo de Guimarães quizera victoriar-vos não aqui, mas junto dum outro monumento que não o do Fundador da nossa nacionalidade.

Triste é confessá-lo, mas Guimarães ainda não soldou a sua dívida



Homenagem dos Combatentes a D. Afonso Henriques

de gratidão para com os seus filhos que tomaram na Flandres, em Africa e no Mar — e isto a-pesar-de todas as boas vontades.

Soldá-ja-á, um dia?

Srs., Ministro das Obras Públicas, Comandante da 3.^a C.^a, General Raul Esteves, comandante prestigio do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, em França, camaradas combatentes desse glorioso Batalhão:

Viestes honrar a nossa terra, nella solenizando a vossa festa de de confraternização e solenizando o 18.^o aniversário do vosso regresso da Guerra.

Viestes dar-hos o exemplo da vossa fraternidade.

Em nome dessa vossa Fraternidade, peço-vos que intercedam junto do Governo da República, pela melhor sorte de muitos nossos irmãos combatentes.

Há-os que pedem esmola, há-os que, tuberculosos ou atejados, não têm um bocado de pão para dar nos seus.

E a acção das Agências da Liga dos Combatentes é limitada, dado os seus poucos recursos.

E a caridade particular, muitas vezes, faz-se rogar.

Culdar deites desses nossos irmãos vivos, é mais do que um favor é um dever.

Eles também cumpriram o seu dever.

Pedi-vos para os nossos irmãos vivos que sofrem, mas não preciso pedir-vos uma recordação para os nossos irmãos mortos pela Pátria.

Ela está nos nossos corações.

Fala o sr. general Raul Esteves

Seguidamente o antigo comandante do B. S. C. F., figura de militar brioso, profere palavras de agradecimentos á cidade, e uma fervorosa oração à Patria cheia de emoção que a assistência escuta com o maior interesse e no mais religioso silêncio.

Diz que o acolhimento dispensado pela cidade de Guimarães excedeu toda a espectajiva.

Agradece a manifestação, franca, acolhedora, afirmando o seu espirito militar e o seu acrisolado patriotismo.

Há vivas prolongados e entusiásticos, e, enquanto a banda de S. C. F. executa o hino nacional, sobem ao ar grandolas de foguetes. Há delírio na multidão e lágrimas nos olhos dos homenageados.

O cortejo segue, novamente, pelas rnas de Santo António e 5 de Outubro em direcção à Câmara Municipal, onde os visitantes são recebidos pelo sr. capitão José Maria Pereira Leite de Magalhães e Couto, ilustre vice-presidente da C. A. que, em nome da cidade, lhes apresentou os cumprimentos de boas-vindas, e exaltou o valor dos srs. major Joaquim Abranches, e general Raul Esteves os quais mais uma vez manifestaram a sua gratidão pela maneira como foram recebidos.

Um galhardete do «Sempre Fixe» é entregue ao Município de Guimarães

Soltaram-se muitos vivas ao sr. general Raul Esteves, a Guimarães, à Pátria portuguesa e, finda a sessão, este último official ofereceu à Câmara um galhardete do Estado Maior do Batalhão de S. C. F., com a legenda «Sempre Fixe».

O impressionante acto deu margem a que fossem erguidos novos vivas e palmas.

Após a sessão, seguiu-se a visita aos museus de Alberto Sampaio e da S. M. S. e aos monumentos históricos.

Em caminhetas e automóveis, partiram, depois os nossos ilustres visitantes para a linda estância da Penha, sendo ali agudados pelas Comissões de Turismo e de Melhoramentos, e ainda pela Mesa da Irmandade.

O banquete decorreu no meio do maior entusiasmo

Organiza-se o banquete. Na mesa de honra a que presidiu o general Raul Esteves sentam-se, à direita, os srs. major Joaquim Abranches, ministro das Obras Públicas; major



O Delegado da L. C. G. G. sauda o general Raul Esteves e os combatentes em nome dos da Agência da Liga de Guimarães

Relação dos soldados do B. S. C. F. mortos pela Pátria

1.^a Companhia — 1.^o cabo fog. n.^o 227 — José Afonso.

2.^a Companhia — 2.^o cabo n.^o 222 — Francisco Rodrigues Coelho soldados, n.^o 98 — Joaquim Rogado Borges; soldado n.^o 106 — Francisco Dias Figueira; soldado n.^o 10 — Júlio Timóteo; soldado n.^o 308 — Herme negildo Ferreira.

3.^a Companhia — 1.^o cabo n.^o 25 — Laurindo Bernardo; Soldado n.^o 122 — Adriano Joaquim Cartaxo; soldado n.^o 159 — Francisco Dias; soldado n.^o 34 — Domingos Janeiro.

4.^a Companhia — 1.^o cabo n.^o 196 — Vasco Rui de Andrade Costa; soldado n.^o 210 — Felismino de Almeida; soldado n.^o 209 — Manuel Pereira Baltazar.

5.^a Companhia — Soldado n.^o 276 — Adriano da Fonseca.

Depósito 1.^o cabo n.^o 450 — Fernando Courtis Cifka; soldado n.^o 24 — Raul Mário de Oliveira; soldado n.^o 68 — Manuel Domingues

Leal de Faria, dr. Avelino de Figueiredo, major Salema Garção, José Luiz de Pina, presidente da comissão de Turismo da Penha; António José Pereira de Lima, vereador; tenente

Rebello da Cruz, comandante da G. N. R.; e à esquerda, os srs. coronel Vaz Coelho, capitão Magalhães Couto, vice-presidente da Câmara; tenente Artur Lameiras, administrador do conselho; major Serrano, major Amado, D. José de Serpa Pimentel, major Barradas e capitão Bastos

O banquete vai decorrendo no meio do maior entusiasmo, abrilhantado pela banda de S. C. F..

A meio do repasto levanta-se para usar da palavra o sr. tenente Artur da Silva Lameiras, que é ouvido com toda a atenção:

Começa por dizer:

Cabe-me a honra de usar da palavra em primeiro lugar pelo facto de ser considerado o presidente do Comissão encarregada de receber tão ilustres visitantes como V. Ex.^{as}.

Depois do que pelos Ex.^{as} Srs. Vice-Presidente da Câmara José de Magalhães e Couto e Tenente Carlos Coelho foi dito, nada mais haveria a acrescentar a não ser a obrigação de brindar por V. Ex.^{as}.

No entanto, considerando a nota simpática que este almoço de confraternização, hoje transformado em festa íntima, encerra, tendo ainda em atenção a elevada categoria de alguns de V. Ex.^{as}, nomeadamente o Ex.^o Ministro das Obras Públicas e o Ex.^o General Raul Esteves entendi por dever, ocorrendo-me da humildade da minha palavra, dirigir a V. Ex.^{as} outras que não sejam as de um simples e banal brinde.

O motivo que reúne aqui V. Ex.^{as}, interessante debaixo de todos os pontos de vista, encerra em si uma lição que deverá ser sábiamente aproveitada.

V. Ex.^{as} certamente não promovem há três anos esta refinação apenas por prazer de almoçarem numa companhia agradável ou pela necessidade de recreio para o vosso espirito.

V. Ex.^{as} promovem estas reuniões para com elas reviverem horas de saúde e de recordações inapagáveis, promovem-nas para fazer ressaltar o espirito de solidariedade e de camaradagem, combatendo o individualismo que entre nós tem tentado infiltrar-se por forma a haver elementos que põem acima do direito irrecusavel que a Nação tem em ser bem servida, os chamados direitos adquiridos.

E assim, percorrendo com a vista esta sala sente-se uma sensação agradável e colhe-se um exemplo edificante ao ver-se sem distinção de hierarquias, na mais estreita camaradagem, na comunhão mais fraternal os combatentes do antigo B. S. C. F.

Numa época como a atravessamos, em que aos factos se pede a solução de todos os problemas precisamos de viver unidos.

Estamos no 19.^o anno da paz e ainda não se conseguiu extinguir os ecos da guerra.

Se auscultarmos os augúrios ou palpitaros prognósticos não é demasiado avançar, dizendo-se que aquela radiosa esperança do dia 11 de Novembro de 1918, que envolveu e parecia prometer-nos que a humanidade, cansada de se degladiar, almejava a paz geral, a paz eterna, desapareceu.

Essa esperança radiosa jamais se poderá ver transformada em realidade.

A guerra mundial de 1914 a 1918 deixou um rescaldo que os beneméritos soldados da Paz com as suas agulhetas ainda não conseguiram extinguir. Pelo contrário. Esse rescaldo continuando incandescente começa deitando línguas de fogo que vivas e ondeantes alastram e ocupam uma maior extensão. Os indicadores depois de examinados com vagar despertam emoção grave. E para não ir mais longe basta apontar a guerra civil em Espanha, o mal estar da França e duma maneira geral a inquietação da Europa.

Nós, Portuguezes, que temos responsabilidade perante o Mundo, não só pela posição que tomamos politicamente como pela função civilisadora e colonizadora nas vastas províncias africanas, que formam o nosso Império, não nos podemos alhear do mal que ataca os outros povos, mas sim procurar a therapeutica com que esse mesmo mal entre nós há-de ser combatido.

Essa necessidade de união, de camaradagem, e de franca comunhão de ideias sentem-na V. Ex.^{as} e é exactamente por isso que se relinam procurando trazer para hoje a história e vida, no periodo da Grande Guerra do vosso querido Batalhão.

Indiscutivelmente estas reuniões são de um largo alcance, incitam a futuros cometimentos, avivam a saúde e fazem desaparecer as malquerenças.

A esta festa assistem dois combatentes que pela sua hierarquia militar e pelos cargos que lhes estão confiados merecem menção especial.

São elles os Srs. Ministro das Obras Públicas, e General Raul Esteves.

Não vou descrever as suas biografias nem exaltar as suas qualidades porque ellas demais são conhecidas por todos os presentes. Simplesmente quero apresentar a Srs. Ex.^{as} o meu preito de homenagem pelas distintas qualidades de inteligência, honrabilidade e patriotismo de que são possuidores e que são para admirar na época presente que atravessamos. (aplausos).

Um pequeno interregno e, o orador, num crescendo de voz prosegue:

Meus Senhores:

Guimarães, berço da Nacionalidade, foi por V. Ex.^{as} escolhida para o 3.^o passeio de confraternização.

Honraram-na com essa distinção porque outras terras desejariam igualmente receber-vos.

A comissão encarregada da recepção teve somente uma preocupação: Fazer com que V. Ex.^{as} levem deste passeio e de Guimarães uma recordação tão grata que dificilmente se possa apagar da vossa memória. E estou certo de que assim sucederá porque V. Ex.^{as}, nos futuros passeios, pelo menos, não encontrarão local mais aprazível do que, este em que nos encontramos.

É que a nossa Penha é estranha e singularmente original. Na prosa das suas grutas naturais, na austera e soberba galthardia dos seus blocos de granito colhe-se uma sensação que embriaga de encanto e enche os corações de saudades inesquecíveis.

Resta-me agradecer a honra que deram a Guimarães de a preferir para o vosso passeio anual e apresentar desculpas por qualquer deficiência que tenha surgido ou venha a surgir.

Na pessoa do ilustre general Raul Esteves, como combatente do antigo B. S. C. F., brindando pelo exemplo que nos é dado por esta festa de confraternização em que os elos que ligam a família militar são mais uma vez fortemente apertados.

Novos e prolongados aplausos sublinham as últimas palavras do orador.

Segue-se o sr. major Leal de Faria, presidente da comissão executiva das festas anuais em honra dos combatentes, que, no meio do geral interesse dos convivas, depois de ter saudado os srs. major Joaquim Abranches, Ministro das Obras Públicas e general Raul Esteves, disse:

— A minha acção, como presidente, tem sido nula, visto ter-me circunscrito a assinar alguns officios (não apoiados). O brilhantismo das nossas festas deve-se aos meus companheiros de trabalho, verdadeiros testas de ferro, Vaz Bandeira, Carlos d'Ornellas e capitão Rosa Bastos.

Estas sinceras palavras dão ensejo a uma calorosa ovacão, da qual compartilhou o distinto discursante.

Cabe agora a vez para falar ao sr. José Luiz do Pina:

Ex.^o Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Ex.^o Sr. General Raul Esteves e demais componentes do glorioso Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro, que em França tanto elevou o nome de Portugal.

Ainda que de fracos recursos, que neste momento são substituídos pela íntima satisfação de cumprimentar V. Ex.^{as}, é na condição de presidente da Junta de Turismo da Penha, que, rendidamente, cumpro o grato dever de os saudar nesta romagem de confraternização dos bravos Sapadores do Caminho de Ferro, corpo glorioso no nosso exercito, comandado na Grande Guerra pela admirável figura de militar prestigioso, Srs. Ex.^{as} o Sr. General Raul Esteves.

Nestas homenagens rendo graças, simples, mas plenas de sinceridade e gratidão a V. Ex.^{as} Sr. Ministro, a quem Guimarães muito deve, e à elevada grandesa moral destes devotados e nobres corações de antigos combatentes, sublimados no acrisolado amor da Pátria, cujos nomes esmaltam as páginas brilhantes da epopeia de Portugal.

No extremo norte da lendaria serra de S.ta Catarina — eleva-se sobranceira à velha, nobre e proletária cidade de Guimarães, — a Penha, fulcro ataneiro a assinalar o alvorecer duma Pátria cheia de gloria, livre e independente, a que nenhuma outra se assemelha.

A Penha de moiriscas tradições, que foi eremitério solitário de arautos, e em tempos longínquos, refugio de povos da mais primitiva civilização a alcandorar-se na crespa penedia da serra para melhor observar as outras tribus em redor; que foi aitar escolhido para a alma nacional colher mais perto do ceu a graça divins; que forneceu a rocha para a sua rigidez se perpetuar o feito homérico de Gago Coutinho e Sacadura Cabral, tornou-se hoje numa apreciável estação de recreio e turismo que com muito orgulho e entusiasmo recebe aqueles que, como militares, serviram e servem ainda com honra e galthardia a nossa Pátria.

Agradecendo mais uma vez a presença V. Ex.^{as} Sr. Ministro, a de Srs. Ex.^{as} o Sr. General Raul Esteves e de todos os Srs. Combatentes, ergo a minha taça para do coração os saudar em nome da Junta de Turismo da Penha, pelo sublime significado desta romagem que tanto cala na alma do povo desta região minhota que fez Portugal e a arrancada do 28 de Maio.

É o sr. José de Pina termina por erguer dois vivas ao Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro e ao glorioso exercito de Portugal, que são vibrantemente correspondidos por todos os convivas e assistentes.

Depois o sr. capitão Rosa Bastos ergue-se para brindar — discurso em que enaltece o grande amor pátrio dos portugueses.

Ex.^{mo} Sr. General Raul Esteves:

Ao saídar V. Ex.^a faltaria a um dos meus mais sagrados deveres, de consciência se, como camarada e companheiro de longos anos, trabalhando sempre a vossa lado, conhecedor do valor da acção exercida por V. Ex.^a no comando do brioso B. S. C. F., em França durante a Grande Guerra, e no nosso País nas intermináveis lutas titânicas para o restabelecimento da ordem e da disciplina, lutas que por inúmeras vezes lhe puzeram em perigo a vossa vida; conhecedor como poucos, faço esta afirmação categórica porque é verdadeira, pois sou o militar que mais tempo junto de V. Ex.^a conviveu, numa intimidade que me tornou fácil a observação, para poder apreciar pela maneira que me é peculiar, do valor da vossa cultura e inteligência e da forma sábia como conduziu a Unidade de S. C. F., não lhe faltando tacto, senso e orientação prática, com que tornou possível o respeito e a admiração dos estrangeiros pelo nosso País, e a amizade e reconhecimento, dos bons portugueses, por essa obra gigantesca empreendida pelos S. C. F. na Grande Guerra e na paz, obra em que ressaltam: o sentimento, amor Pátrio e as qualidades ineludíveis de um português de lei, que é V. Ex.^a, e direi mais uma vez, ser conhecedor destes factos bem palpáveis, não me manifestasse publicamente para dizer da alegria que me vai na alma, em ver V. Ex.^a, pela primeira vez, presidir a esta festa solene de confraternização, em General, isto é, no mais elevado grau da hierarquia militar, digna e bem merecida recompensa pelos serviços que tem prestado ao nosso querido Portugal.

É V. Ex.^a o nosso venerando chefe e amigo; não o esquecerão os soldados, cabos, sargentos e oficiais do «Sempre Fixe», que sob as vossas ordens têm servido, para, por toda a parte e com justiça, propagarem bem alto o vosso valor e prestarem-lhe, sempre, as homenagens de que é digno.

Ao meu querido ex-comandante de companhia Ex.^{mo} Sr. Joaquim José de Andrade e Silva Abranches, saudando V. Ex.^a, dir-lhe-ei que jamais será esquecida a franca e leal camaradagem e sincera amizade que me dispensou, e a beleza moral das vossas atitudes, que observei quando sob as ordens de V. Ex.^a servi na 5.^a companhia do B. S. C. F. em França. Aceite pois, meu Ex.^{mo} major, com reconhecimento, um lugar que muito gostosamente lhe reservei no meu coração.

Ex.^{mo} Sr. coronel Francisco de Brito Cordovil Vaz Coelho, mais uma vez V. Ex.^a quiz honrar-nos com a vossa presença, nesta festa de combatentes e é-nos consolador sabermos que a eia se associa de alma e coração e que ao Regimento que tão brilhantemente comanda, precursor das tradições gloriosas do antigo Batalhão de S. C. F., V. Ex.^a dispensa todo o amor e carinho, mantendo intacto, respeitando e fazendo repetir tudo em que se denotem vestígios da passagem daquela tão notável Unidade. Por tanta dedicação, os combatentes ficam-lhe incomensuravelmente reconhecidos e fazem votos para que enquanto não for promovido ao posto imediato, o possamos convidar como comandante do B. S. C. F., pois é V. Ex.^a o oficial mais competentemente indicado para comandar tão valiosa Unidade.

Saídamos V. Ex.^a com os protestos da nossa maior gratidão.

Tendo eu feito parte da delegação da comissão executiva dos combatentes do B. S. C. F. que veio a esta hospitaleira cidade de Guimarães examinar as possibilidades de nela se organizar o nosso almoo de



O heróico general Raul Esteves numa vibrante afirmação patriótica

confraternização, e antecipando-me aos agradecimentos que a comissão em devido tempo fará com justificado aplauso de todos os combatentes, cumpro o grato dever de patentear, neste momento, perante os dignos camaradas, a maneira gentil e amável, e a pronta colaboração que nos foi prestada pelo Ex.^{mo} Sr. Administrador do Concelho de Guimarães e Sr. Vice-Presidente da Ex.^{ma} Camara Municipal para quem vão os meus maiores agradecimentos.

Tendo o Ex.^{mo} Sr. capitão Manuel Gomes, usado da gentileza de

oferecer aos combatentes do B. S. C. F. uma marcha, da sua autoria, a que deu o nome da nossa divisa o «Sempre Fixe», composto exclusivamente para este fim, entendo cumprir um dever, apresentando a sua Ex.^a em nome dos combatentes, a expressão do nosso mais grato reconhecimento e declarar-lhe que com muito prazer o inscrevemos no



GUIMARÃIS — Estátua de D. Afonso Henriques

número das pessoas amigas, que praticam actos para exaltar e fazer justiça aos méritos desta tão prestima unidade.

No número dos agradecimentos que me cumpria fazer, não seria possível, passar em claro, o da amortização, ainda que parcial, da grande dívida contraída pela comissão dos combatentes para com o Ex.^{mo} Sr. Carlos de Ornelas que é o maior credor da nossa amizade, pois a S. Ex.^a devemos grande parte dos trabalhos empreendidos na organização da nossa festa, contribuindo de maneira notável para a ordem que em tudo se nota.

E como não tenho palavras que possam corresponder à liquidação de tão importante dívida, peço a V. Ex.^a aceite um abraço sincero em que vai toda a nossa profunda gratidão.

Aos Ex.^{mos} Srs. jornalistas que tão dignamente aqui representam a imprensa do nosso País, apresentamos-lhe o nosso sincero agradecimento pela publicidade que têm feito para a realização desta festa de confraternização, mas uma coisa mais lhes peço: que nos vos os jornais digam, de forma iniludível, o verdadeiro significado desta confraternização, sua razão de ser e fins, o que não lhes será difícil concluir se averiguarem dos motivos porque todas as pessoas rodeiam, dos maiores carinhos e afectos os Combatentes do «Sempre Fixe».

Aos dignos Camaradas Combatentes a quem não fiz referências individuais, creiam que os tenho gravados no coração e faço votos para que todos gosem de uma longa vida cheia de prosperidades e que de hoje a um ano nos possamos reunir para este mesmo fim.

Peço a todos que me acompanhem numa saudação à Pátria querida Viva Portugal!

(Conclue no próximo número)

Aviação

PESSOAL DA AVIAÇÃO

Pelo Capitão HUMBERTO DA CRUZ

GUSTAVO Adolfo, Alexandre o Grande, Carlos XII, Federico o Grande e outros de mais aproximada época historica, conseguiram vitorias sôbre adversários mais numerosos, por disporem de exércitos bem treinados, isto é, de boa preparação profissional.

É sabido quanto vale um agrupamento de profissionais de boa selecção num embate com outros de improvisado arranjo. A história é rica em demonstrações desta especie. A tropa em qualquer das suas especialidades necessita de pessoal que esteja em boa forma para manejo e trato dos engenhos que lhe são distribuidos a-fim-de aumentar a sua eficiência tirando deles o máximo de rendimento.

Só uma instrução cuidada, uma selecção honesta e uma vigilância persistente, podem conseguir formações de pessoal a quem possa ser confiada a integridade da Nação, acentuadamente nos quadros dos dirigentes e nos daqueles que tenham que individualisar a sua acção, facto que, com frequência se pode ver numa guerra moderna. Os exércitos mecanisados a aviação e os carrôs de assalto impoem uma cuidada tecnica que só pode ser encontrada nos que destaquem duma maneira inconfundível o seu alto valor profissional. Nesta modalidade militar é paradoxal admitir improvisações por mais confiança que ofereçam as qualidades de adaptabilidade da raça. Tudo tem um limite e neste caso é perigoso deixar tangenciar, sequer o campo da tolerancia. Neste caso, e em muitos outros embora com menos realce ou rigôr.

Uma aviação militar, chamada desde o dealbar duma conflagração até ao seu rescaldo vitorioso, a um continuo e variado movimento, exigindo sempre estoico sacrificio e competencia do seu pessoal, não pode viver num talhe mal alinhavado. São tantos os elementos que constituem uma bem organisaada força aérea, um exército do ar, que a sua existencia implica o desdobraimento em missões várias, com rotulos diferentes é claro, de todos os seus servidores.

Não é possível imaginar tê-la servido com um quadro acanhado de pilotos e mecânicos. Todos quantos nela servem são divididos em dois grandes escalões: Navegantes e não navegantes. Nestes dois grupos surgem em qualquer organização, sem obediência

ao quantitativo que ela rege, os engenheiros, pilotos, observadores, mecânicos, telegrafistas, bombardeiros, metralhadores, artifices de armamento e de material volante, fotografos e pessoal de pista. Como em tudo que faz parte de uma organização aeronautica, não há possibilidade de admitir improvisações. Todo o pessoal que tiver que preencher os efectivos de guerra deverá estar já, cuidadosamente, incorporado nas actividades aeronauticas da paz, pelo menos o julgado indispensável para os primeiros tempos de luta e para os serviços de maior responsabilidade. Impõe-se a maior atenção no seu arranjo para que se possa contar com esse pessoal para o serviço que a Nação lhes exige a bem do seu orgulho e sentimento de honra.

Podem-se comprar aviões, bombas, metralhadoras, canhões, etc. num certo prazo, a crédito, a pronto pagamento, ou mesmo a prestações, mas não é possível criar os quadros de pessoal num espaço curto de tempo, para questionar com dignidade uma ameaça ou castigar uma afronta.

Os pilctos e bem assim todo o pessoal navegante têm de voar muito para conseguir desempenhar bem as suas missões sem que aqueles tenham de se agarrar em consentrada atenção aos aparelhos de bordo, de noite ou de dia, com todo o tempo, e os outros se deixem vencer por tôdas as confusões originadas pelo serviço das armas ou quaisquer aparelhos durante o vôo que sempre desorienta os inexperientes.

Um piloto de guerra tem de ser um piloto-feito preparado já por algumas centenas de horas de vôo.

Os italianos mestres por estreita convivência com uma modelar organização aeronautica, bem experimentada por farta disposição de meios de trabalho só dão ás esquadrilhas de guerra, pilotos com mais de 200 horas de vôo. Os americanos estabelecem como bitola para a avaliação de possibilidades firmes, qualquer coisa como 400 a 500 horas de vôo.

Todo o restante pessoal por razões lógicas, algumas já apontadas só pode servir com agrado e eficiencia após muitos e aturados treinos da sua especialidade. É sempre necessário ter quadros prontos para a primeira chamada—que ninguém sabe ao certo quando será—e outros organizados e tratados para quasi imediata incorporação.

Os primeiros serão os que compõem ou devem compôr uma Aviação Militar; os segundos virão dos Aero-Clubs, da Aviação Comercial, da Aviação Particular e de tôdas as empresas de serviços aéreos que, em tempo de paz, tenham merecido o auxílio e fiscalisação do Estado.

A Nação tem sempre que contar com as suas mais pacificas actividades para reforço do seu poder ofensivo ou defensivo, conforme as necessidades impostas pelos acontecimentos. muitos deles de atrevidas atitudes, tão atrevidas que podem obrigar o emprêgo dos máximos sacrificios.

«Quem vai para o mar aparelha em terra».

Este adágio estimulante do sentido de previdência ampara tôdas as exigências duma segura preparação que nunca será demasiada quando a molde de uma firme vontade e um inteligente critério.

O «sentido do ar» não se desenvolve com palavras e desejos e sem ele não há aviadores; ele aparece sempre com os naturais efeitos de uma bem talhada organização. Por outras profissões, é fácil avaliar quando é que no individuo, por mais hábil, aparece o sentimento perfeito da sua especialidade.

É sempre preferível viver em ambiente de realidade, embora com uma certa dureza, que em suaves e coloridas ilusões provocadoras de surpresas desagradáveis e perigosas. Tudo quanto é esperado encontra resistencia, quando não é da nossa feição.

O pessoal da aviação deve ser enquadrado nas suas várias funções, bem definidas e distribuídas, sem desvios que só servem a acanhada mentalidade dos que temem a responsabilidade. Cada um no seu lugar pronto a obedecer em absoluto ás exigências que lhes competirem. Cada um no seu lugar... em logares bem definidos.

O pessoal para boa execução do serviço, implica delicados cuidados muitos dos quais podem até bolir com a sensibilidade mal temperada dos que têm de dirigir e bem assim com a daqueles que têm de cumprir.

Por aplicação de princípios definidos, a obediência a bases estabelecidas deve recalcar falsas personalidades profissionais cultivadas em ambiente de tolerância.

O poder eficiente do pessoal tem de ser firmado pela stricta observância dos seguintes elementos:

Estado físico e moral.

Competencia profissional.

Disciplina.

Estes quatro elementos em acção permitem obter uma resultante que é preciso avaliar:

Capacidade profissional.

Sem ela tudo gira e se movimenta mais ou menos em turbilhão que confunde e dificulta. O velho ditado «Meia bola e fôrça» não é muito recomendável para uso aeronautico.

O pessoal deve sempre oferecer condições perfectas de aceitação para o bom desempenho das missões a que o destinam.

A competência profissional deve merecer aos chefes — chefes de verdade a quem não falte, entre outros requisitos, a autoridade moral — fiscalização aturada que evite erros imperdoáveis e de consequências por vezes prolongadas, tão prolongadas que podem atingir aqueles que ainda não deram ingresso no agrupamento do pessoal do Ar.

As observações médicas e as suas instruções de higiene profissional devem ser cumpridas com todo o rigôr sem preocupações de vexames que são descaídos.

A disciplina, base de tôdas as organizações, tem na aviação um sentido forte de necessidade. Sem ela

CAMINHOS DE FERRO

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

O conselho de administração desta florescente Companhia é constituído pelos srs. engenheiro J. J. Deniz, Manuel Almeida Belo, Candido Sotto Maior, Arnaldo Cardoso Ressano Garcia, João Carlos Carvalhosa Oliveira, Vidago, Melgaço & Pedras Salgadas e Companhia do Selles.

Uma locomotiva gigante

Por notícias recentes chegadas a Lisboa sabe-se que as locomotivas a vapor continuam a adoptar-se em larga escala.

Assim, na América e nas grandes linhas da Europa os maiores *rápidos* são accionados por máquinas a vapor, verificando-se neles velocidades extraordinárias. Na Africa também estas locomotivas conseguem realizar grandes percursos em um tempo deminuto, nada as tornando, sob este ponto de vista, inferiores às máquinas de usados aerodinamismo.

A Companhia dos Caminhos de Ferro algerianos tem promovido a construção de locomotivas cujas dimensões e potência são verdadeiramente excepcionais. Agora, acaba de ser apresentada pelos engenheiros da mesma companhia uma nova máquina, do tipo *Garratt*, que vai fazer serviço nas linhas Alger-Oran e Alger-Constantino.

O novo gigante do *rail* tem cêrca de trinta metros de comprimento e pesa duzentos e doze mil quilos. Desenvolve uma potência superior a 3.600 cavalos e atinge, traccionando um combóio de 400 toneladas, a velocidade média de 150 quilómetros.

tudo resulta improdutivo por melhor boa vontade que haja de manter a aviação no seu lugar próprio em condições de bem cumprir.

Os chefes devem saber dar-lhe forma, que se sinta, tirando dela uma outra que se poderá chamar disciplina técnica.

Disciplina inteligente de bom talhe e orientação sem o aspecto rígido do estafermo que maneja o chicote com a enervante indiferença do automato.

É na mais rigorosa observância da sua capacidade profissional que tem de viver os que devem seus méritos à Aviação.

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Transportes em Caminhos de Ferro

Foi publicado um decreto determinando que as alterações tarifárias que envolvem aumento dos preços dos transportes consignados na Tarifa Geral de Caminhos de Ferro sejam aprovados por lei ou decreto com força de lei.

Segundo esse diploma é da competência do Ministro das Obras Públicas e Comunicações a aprovação de alterações à classificação geral de mercadorias, das condições e preços da tarifa geral, das condições da Tarifa Especial Interna de pequena velocidade, da Tarifa Especial A de grande e pequena velocidade e da Tarifa de Despesas Accessórias, todas as alterações tarifárias que tragam aumento de preços de transporte e ainda a elevação de apeadeiros a estações.

É da competência do Director Geral de Caminhos de Ferro a aprovação de tarifas especiais e seus aditamentos, abertura à exploração de paragens e apeadeiros, tabelas e preços, avisos ao público sobre serviços que prestam as estações e apeadeiros e serviços combinados e especiais, bonificações, contratos e acordos.

O Conselho Superior de Caminhos de Ferro será ouvido sobre qualquer dos assuntos acima referidos sempre que o Governo ou Ministro das Obras Públicas julguem conveniente.

O prazo de fixação dos respectivos avisos ao público fica reduzido a três dias.

O decreto n.º 26.621, de 4 de Dezembro de 1931 foi revogado por este diploma.

Bilhetes de ida e volta para banhos a preços reduzidos

Foi aprovado o projecto da tarifa especial interna n.º 22, de grande velocidade, criando bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, válidos por três meses, para todas as estações que servem praias de banhos ou estâncias de águas, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

A folha oficial publica um decreto, em que diz que o projecto de aumento a classificação geral de mercadorias, modificando o preço de transporte para vinte e quatro rúbricas da mesma classificação e a introdução das novas rúbricas «binotoluol» e «produtos fumigéneos não designados», proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta.

Foi oficialmente aprovado o projecto de aumento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, sobre o transporte de animais por vagão completo, proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

CONGRESSO

INTERNACIONAL DE TRANSPORTES

A União Internacional de Transportes de Bruxelas convidou o Governo português a fazer-se representar no próximo Congresso Internacional de Transportes, que se realiza em Viena, em Junho do corrente ano.

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Maio de 1897

Novas linhas no Alemtejo

Foram concedidas, por alvará do ministério das obras publicas, ao sr. Barão de Mattosinhos tres novas linhas férreas no Alemtejo, para serem exploradas pelo systema americano com tracção a vapor.

São ellas:

1.ª de Sines por S. Thiago de Cacem; Grandola e Alcacer do Sal a Casa Branca (estação do caminho de ferro) seguindo de Sines a S. Thiago de Cacem, pela estrada real n.º 50, a S. Thiago de Cacem, e de Alcacer do Sal a Casa Branca, estação do caminho de ferro, pela estrada districtal n.º 179, Alcacer do Sal, por Pinheiro a Montemór-o-Novo e a estação da Casa Branca.

2.ª De Evora por Reguengos a Mourão, seguindo pela estrada real n.º 20, Evora á fronteira por Mourão.

3.ª De Evora por Redondo, a Alandroal, seguindo pela estrada real n.º 69, Evora a Juromenha.

Estas linhas denominar-se-hão:

1.ª Caminho de Ferro Americano de Sines a Casa Branca; — 2.ª Caminho de Ferro Americano de Evora a Mourão; — 3.ª Caminho de Ferro de Evora ao Alandroal.

Os projectos d'estas linhas devem ser apresentados no prazo de um anno, e os trabalhos de construcção começar até 50 dias da data da approvação dos projectos, devendo estar concluidos dentro de 18 mezes da mesma data.

A concessão é por 99 annos.

O concessionário fica obrigado a transformar as linhas americanas concedidas em vias férreas de largura normal de 1^m,67 com leito proprio nas condições legais em vigor, logo que o respectivo rendimento bruto kilometrico annual, livre de imposto, attingir em 3 annos consecutivos a quantia de 2.500\$000.

As demais condições são as ordinarias d'estes alvarás.

O sr. Barão de Mattosinhos foi já o concessionário de uma linha de tremvias em Coimbra e da de Torres Novas a Alcanêna, ambas as quaes deixaram de funcionar por motivos bem independentes da vontade do seu concessionário que estamos certos n'estas tristes experiencias obteve a pratica necessaria dos homens e das coisas, para evitar na construcção e exploração das novas linhas, os erros que nas outras empresas foram causas de tantos prejuizos para o seu arrojado fundador.

Linhas portuguezas

Direcção da Companhia Real. — Na sessão do conselho de 6 do corrente o sr. engenheiro Boyer deu a demissão de director da companhia, sendo-lhe acceita, depois de varia discussão, por 15 votos contra 2 havendo duas abstenções.

Em seguida e por proposta de mr. Kergall, vice-presidente, foi nomeado director mr. Chapuy.

Mr. Chapuy, cuja nomeação para engenheiro-consultor do comité de Paris já aqui annunciamos, é um distincto engenheiro laureado pela escola polytechnica de Paris.

Chegou já a Lisboa no dia 14, e brevemente tomará posse do seu logar.

Mr. Boyer, ficará, provavelmente, em Paris exercendo o cargo, que o seu successor deixa vago, de engenheiro-consultor do comité.

Ponte da Cruz Quebrada. — A Companhia Real vae construir uma *passerelle* para serviço do publico ao lado da ponte sobre o rio Jamor, afim de evitar aos passageiros que vão do lado do Dáfundo ou para elle se dirigem, terem que dar a grande volta pela estrada.

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

OS DESASTRES — PROBLEMA DE DÍFICIL SOLUÇÃO

POR ordem do Ministério dos Transportes acaba de ser publicado, em Londres, o relatório sobre os acidentes de viação naquela capital, ocorridos desde Abril a Setembro do ano passado, o qual era esperado, com vivo interesse, tanto em Inglaterra, como no estrangeiro — assim o afirma O Volante.

As principais causas dos desastres foram :

Nas áreas sem edificações onde são atingidas maiores velocidades, quasi 50 % dos casos são mortais, em comparação com 25,5 % nas áreas edificadas ; no cruzamento das ruas, principalmente, das áreas edificadas, 42,2 %, sendo mais de 29 %, transeuntes e mais de 18 %, motociclistas ou os passageiros que lhes transportavam ; nos desastres de motociclistas resultaram mortes ou ferimentos graves, em mais dum terço de acidentes de automóveis verificou-se que nos 26 % a culpa pertence aos peões, e em igual percentagem aos motociclistas, e em cerca de 8.000 casos, ou seja para cima de 28 %, de todos os acidentes em que os culpados foram os transeuntes, os acidentes foram devidos a crianças, com idade inferior a 7 anos.

E' curioso notar que, por esta bem elaborada estatística, se obtém, pela primeira vez, dados concretos sobre as causas e efeitos dos desastres nas ruas, que motivaram acidentes fatais, ou sem gravidade.

Também, nos Estados Unidos da America viu-se, com razão, que a industria do automóvel teria o maior interesse em conseguir, se não acabar com os desastres, ao menos reduzir-lhes o número. E a Associação dos Construtores tentou um grande esforço, gastou muito dinheiro, animada dos melhores desejos, mas não conseguiu nada.

Procuram levar a efeito uma grande campanha em favor da educação dos condutores sem deixar de pedir também a construção de estradas melhores.

A estatística, porém, provou claramente como tudo foi inútil. O número de desastres registados em 1936 foi consideravelmente mais do que o registado em 1935.

Nos Estados Unidos morreram neste ano em consequência de desastres causados por automóveis, 56.400 pessoas. Em 1936 esse número elevou-se para 57.500.

Quando nações como os Estados Unidos, depois duma campanha em determinado sentido, vêem que todo o esforço resultou inútil porque não só se não notou diferença para menos, mas, pelo contrário, se notou diferença para mais, não seria de estranhar que, uma vez por todas, se desistisse de resolver um problema que tanto interessa. É preciso, porém, notar que o aumento do número de desastres deve ligar-se ao aumento do número de automóveis em circulação. Nas proporções está tudo.

Por isso o problema se não abandonou e se procura resolvê-lo insistindo na campanha pela educação do condutor, na construção das melhores estradas, na iluminação das mesmas e no maior rigor a observar no apuramento de candidatos á carta de condutor.

Mas, enquanto os causadores dos desastres se não convencerem que á sua imprudencia se deve a maior parte deles, o problema é de difícil solução. Fazemos nossos as palavras d'O Volante : Fácil será resolvê-lo, com toda a certeza, no dia em que todos se convencerem a ser razoáveis.

NOSSA SENHORA DOS MARTIRES — NOSSA SENHORA DE FÁTIMA A PADROEIRA

JÁ lá vão oito séculos. Uma testa de cruzados, que se dirigia á Palestina, auxiliou D. Afonso Henriques na tomada, aos mouros, desta formosíssima Lisboa, que haveria de ser a capital de Portugal, a nacionalidade que é hoje, no rigor das

suas fronteiras, a mais antiga da Europa, passou a imagem de Virgem trazida por aquela Armada a ser conhecida como a de Nossa Senhora dos Martires — os martires cristãos que haviam sacrificado as suas vidas na conquista da cidade — assim no-lo comunica historicamente o nosso presado colega *Novidades* :

«Fixou-se a sua festa a 13 de Maio e neste dia ela se celebra na Basilica da sua invocação, a meio do Chiado, igreja que tem excepcionais prerogativas como paróquia mais antiga.

Pois foi precisamente a 13 de Maio que, em 1917 — há vinte anos, quando Portugal sofria todos os flagelos : até o da guerra! — a Virgem apareceu, na Cova da Iria, em Fátima, a três miseros pastorinhos, annunciando a Bonança.

E esta não tardou ; viu-se depois.

Por isso, um côro imenso de orações e de louvores se erguem nesse dia em todo o Portugal e seu Império, celebrando a Virgem — Nossa Senhora dos Martires, Nossa Senhora de Fátima ; Maria Imaculada, a Padroeira.

POR NOSSA HONRA

A *Voz do Domingo*, de Leiria, publicou, num dos seus últimos números, a seguinte local, subordinada á epigrafe acima :

Combatem em terras de Espanha em defesa da humanidade e da civilização latina e cristã contra as feras da Russia, Espanha e França, que ali se congregarem, milhares de soldados valentes.

A sua derrota seria a destruição de Portugal, com os seus templos queimados, os seus monumentos destruídos, com a juventude ceifada pelas balas ou pela sementeira de ódio, doutrinas infernais : a terra, portugueses, converter-se-ia numa fogueira imensa entre rios de sangue e lama.

A sua vitória será a nossa vitória, a de toda a gente séria, honesta, trabalhadora e crente.

Foi na era dum misticismo ardente a empolgar a alma da Pátria que um milhão de portugueses se lançaram aos mares á conquista de súditos para o seu rei e de almas para Cristo, «dilatando a fé e o império» e escreverem as mais lindas páginas de heroísmo de que pátria alguma se pode gloriar.

É hoje também, quando um renascimento de vida christã dá á Pátria todo o vigor de gerações moças e sãs, que Portugal reconquista no mundo um lugar de honra entre os povos civilizados.

Desempenha nesta obra um papel importante a Imprensa. A Imprensa compete também dar aos Nacionalistas Espanhóis o seu apoio. A Imprensa que não é comunista ás claras ou encoberta tem obrigação de em conjunto organizar um enorme combóio que demonstre á Espanha Nova que o Portugal Novo está com ela como vizinho, irmão e amigo para defesa da Humanidade e da Civilização ameaçadas.

Concordámos em parte, pois, triste é dizê-lo, que alguns combóios já organizados por estudantes, apenas, transportam uns miseros fardos de bacalhau. Mercê da iniciativa do nosso prezado colega *A Voz* é que os hospitais espanhoes têm recebido agasalhos, medicamentos e ligaduras para os feridos que combateram denodadamente pela sagrada Causa Nacionalista.

É esta uma grande verdade.

DESEJAM VIVER CEM ANOS?

... **O**ÍÇAM este salutar conselho : comam pouco ou quasi nenhuma carne ; bebam muito leite ; depois das duas refeições principais façam uma sesta de dez minutos a um quarto de hora ; durmam dez horas por dia ; durmam com a janela aberta, quando o tempo o permita ; não fumem ; re-nunciem ao alcool e aos estimulantes ; evitem a preguiça ; não

trabalhar é o primeiro passo para a cova; absorvem a moral; sobretudo não se encolerisem nunca.

É esta a receita firmada pelo director dos Serviços de Higiene dos Estados Unidos.

Há, pois, que experimentar os dez medicamentos, se que-reis ser centenários!

CORREIOS

OS serviços regulares postais são quasi tão velhos como a Sé de Braga. Assim, os correios oficiais em França já têm 475 anos, visto terem sido fundados por Luís XI, o *reiraposa*, em 1464.

COISAS DO «PARAISO» RUSSO

NA Russia dos sovietes, a maior parte das hospedarias não fornecem aos seus fregueses senão o leite e os colchões. Quem quizer cobertores, lençóis, etc. há-de levá-los.

Como se vê flagrantemente o *Paraíso* russo continúa a progredir... para o *Inferno*.

QUE CONTRASTE!

NAS escolas do México permite-se que fumem os alunos que dão bem as lições do dia. Em contra partida uma lei japonesa proíbe rigorosamente o uso de tabaco a todos os menores de vinte anos de idade.

Em Portugal, então, até os fedelhos de oito anos já sabem fumar os *Fortes*, mata ratos...

EFEITOS DE ELECTRICIDADE

UMA corrente eléctrica de dez voltes derruba um cavallo; uma corrente de vinte e cinco voltes mata um homem; quinhentos voltes fulminam um elefante e vinte e cinco mil voltes curam várias enfermidades.

Paradoxos da electricidade!

OS MEXICANOS TROCA TINTAS...

MÉXICO. — Terminou o Conselho Nacional da Confederação dos Trabalhadores Mexicanos. O conselho pronunciou-se por uma attitude nitidamente anti-comunista.

Este telegrama faz pensar o mais sizado: pois se o México tem auxiliado os marxistas com vário material de guerra como pode aprovar tal proposta?!...

POLITICA FRANCESA

O *Le Journal* publica um curioso artigo de Stephane Fangier «Passeio triste no reino da vida cara», do qual

traduzimos, a titulo de curiosidade, os seguintes significativos periodos:

«A manteiga passou de 14 e 16 francos para 20 e 26, segundo as qualidades; o azeite, de 6 francos e 50 para 7 e 35; o café, de 18 e 50 para 20; o açúcar, de 3 e 50 para 4 e 50; o chocolate, de 11 para 15 e 50; o sabão, de 3 e 45 para 5 e 25 e assim sucessivamente.

A carne subiu também. Grande parte dos animais não é mandada para Paris segue para Lyod e dali para Espanha, a-fim-de abastecer a «Frente Popular».

A alta anda à volta de 15 a 20 por cento. E o pão ao menos, conservou o preço do ano passado?

Eis o que responde a Stephane Fangier um padeiro parisiense:

— O pão subiu de 1 franco e 70, em Outubro do ano passado, para 2 francos e 30 e os 100 quilos de farinha que custam, agora, 225 francos, pagava-os em 1936 por 118.»

Como em Moscovo a França, de Blun, o socialista arqui-milionário, vive num verdadeiro paraíso. Não acham?

UM BEIRÃO MACROBIO

ONosso colega *O Trabalho*, de Viseu, relata, num dos seus últimos números, que vive perto daquela cidade, na povoação de Ranhados, um velho de nome António Francisco Coelho, mais conhecido por o «Febre», que acaba de completar a bonita idade de 105 anos e deve ser o individuo mais idoso de toda a Beira.

Trabalha ainda como poucos, pois tira a água de um poço com que rega um pedaço de terreno, onde cultiva as batatas para o seu sustento e de sua mulher, Joaquina de Jesus, de 80 anos, com quem vive, em segundas nupcias há 47 anos.

Tem ainda alguns dentes e mastiga com facilidade, mas não tanta quanto poderia desejar, pois é extremamente pobre...

NOVA RELIGIÃO NA ALEMANHA

ONo general alemão Ludendorf e sua esposa pretendem criar uma nova religião, para uso dos seus compatriotas. Noticia esta que causou sensação em todo o mundo.

Ludendorf, acostumado a comandar soldados, pretende agora comandar as almas, como se fosse uma e a mesma coisa. Certamente que estão a manifestar-se os efeitos da decrepitude na *cabeçorra* do grande cabo de guerra!

Anos a mais, cabeça a menos... é dos livros.

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

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

OS NOSSOS MORTOS

JOÃO FRANCO MONTEIRO

Veste crêpes o jornalismo português. É porque baixou à campa João Franco Monteiro, escritor e figura de relêvo no antigo partido legitimista.

Comendador da ordem de S. Silvestre de Roma e membro honorário do Conselho Heráldico de França, o extinto foi, no tempo do antigo regime, vereador da Câmara Municipal de Alenquer e dirigiu durante muito tempo o jornal miguelista *A Nação* e pertencia ao conselho daquele agrupamento político. Publicou algumas obras literárias, entre as quais «Os donatarios de Alenquer», com um prefácio de Oliveira Martins e «Duques de Cadaval», êste inserto na revista do Arquivo Nobiliarquico Português. Escreveu, também «Vários trabalhos genealógicos» que foram insertos nas colunas de *A Nação* mas não chegaram a ser coligidos em volumes.

João Franco Monteiro era um dos mais inteligentes e notáveis ornamentos do nosso jornalismo. Junta-se a isso uma honestidade inconcussa — caracter franco, sempre bem disposto, era proverbial a subtilidade do seu espírito. A sua conversa encantava-nos.

Escritor elegante e vernáculo logo revelado por os seus escritos nos diários mais importantes do país.

Era humano porque era um apóstolo. Vivia das suas ideias para as suas ideias.

Como caracter poucos são os seus confrades que o possam aquilatar.

Enfim: um homem em tôda a acepção da palavra. Vitimou-o uma bronco-pneumonia, tendo sido seu médico assistente o sr. dr. Rosa Damásio.

O saudável extinto, como acima aludimos, era muito culto e conhecedor da história do seu país.

Também foi redactor do nosso presado colega *Diário de Lisboa*, a cuja direcção endereçamos as nossas sentidas condolências, bem como a tôda a família enlutada.

O funeral do saudável extinto constituiu uma profunda manifestação de saúde, tendo-se nele feito representar a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Dentre outras pessoas tomámos nota das seguintes:

Conselheiro Fernando de Souza, director de *A Voz*; Ezequiel Santos Lima, D. Ema Malheiros, dr. Alfredo Pimenta, Antonio Correia, Ernesto do Canto Ramos

Rodrigues, D. Maria Contreiras, D. Ana Soares, direcção do S. N. dos Jornalistas; jornalista Julio Barroca, pelo *Diario de Noticias*; Mario Meneses, D. Maria de Lourdes Barros Amorim Meneses, Francisco José Vitorino Gomes, D. Maria Assunção Pinto, D. Emilia Gomes da Costa, tenente José Henriques, Fernando de Oliveira Belo, dr. Rodrigues Cavalheiro, capitão Antonio Rodrigues da Silva, Julio Teles Pereira, Manuel Emiliano Rodrigues Batalha, Victor Marques de Almeida, jornalista Artur Portela, Raul José Gomes de Noronha e Cruz, Antonio Herculano de Amorim Andrade, João da Silva, Centeno José Vicente, Francisco Magalhães Domingos, Rui Gusmão Nogueira, Hugo de Magalhães Domingues, D. Rosa de Magalhães Domingues, Francisco de Ma-



João Franco Monteiro

galhães Domingues, D. Germana Carvalho Sequeira, João Sequeira, D. Bianche Crispim de Magalhães Domingues, Antonio de Gusmão Magalhães Domingues, Visconde de Santarem, Carlos d'Ornellas, Julio Faria, Conde de São Tiago, José Eduardo da Costa de Sam Payô Modesto e Ivo de Monforte.

Durma em paz, o nosso querido amigo e que Deus o tenha em santa guarda.

Bem merece os nossos sinceros e acrisolados votos Franco Monteiro, que tão nobremente batalhou pela fé e pela Pátria.

AS INVENÇÕES

DA MÁQUINA A VAPOR, DA AVIAÇÃO, DA FOTOGRAFIA, DA TELEGRAFIA SEM FIOS E DA LUZ ELECTRICA

Não há dúvida. Os engenheiros multiplicam-se em tôdas as nações civilizadas. Nem só para inventar engenhos de morte serve o homem. Êle também, como sacerdote da ciência, põe o seu cérebro ao serviço do Progresso.

Ora, vejamos:

A MÁQUINA A VAPOR

Da descoberta de Deniz Papin, (1620) sôbre a produção do vácuo num cilindro, pelo esfriamento do vapor deriva directamente a realização da máquina construída por James Hatt. Antes, Necomen, tinha aplicado a descoberta de Papin para realizar o movimento alternativo necessário para ordenar os embolos; entretanto, Hatt criou o condensador, regulador, paralelogramo articulado, etc.

Atribue-se a Papin a invenção do primeiro barco a vapor (1807) glória esta que lhe disputam o espanhol Blasco de Garay e o norte-americano Fulton.

Segue-se a previsão do célebre romancista Júlio Verne:

A AVIAÇÃO

Clemente Ader é o pai da aviação, pois que em 1896 construiu o primeiro aparelho auto-motor.

Na presença de várias delegações militares o seu aparelho levantou vôo de 330 metros. Os irmãos Voizin inventaram os aparelhos nos quais Farman e Delagrange, realizam as suas façanhas em 1907 a 1908. Nesta época os irmãos Hight realizam experiências decisivas, para assim lograrem construir o primeiro Avião digno dêste nome.

Temos, neste momento, a fotografia inventada por Daguerre em 1831:

A FOTOGRAFIA

A câmara escura havia sido já imaginada no século XVI por J. B. Porta; mas faltava resolver o problema de fixar as imagens observadas.

Em 1815, Niepce intentou-o pela primeira vez, pela acção química da luz sôbre substâncias impressionáveis, mas a impressão era muito lenta.

Os trabalhos de Daguerre (1839) deu a verdadeira solução, com o emprêgo de placas metálicas sensíveis ao iodureto de prata; a revelação e fixação fazia-se pela acção de vapores de mercúrio banhado em hiposulfito.

Luiz Jacques Mandé Daguerre, artista francês nascido em Cormeilles. Imaginou o diorama, aperfeiçoou a fotografia, inventada por Niepce; o seu nome ficou vinculado a esta invenção (Daguerreotypia — Nasceu em 1789 e morreu em 1851.

Não obstante estes interessantes dados há enciclopédicos que afirmam que Nicephoro Niepce, químico francês, foi o inventor de fotografia. (1765-1833).

Hertz descobriu em 1888 as vibrações do eter electromagnético que rodeia todos os corpos, os astros e os átomos e inventou um aparelho emissor:

A TELEGRAFIA SEM FIOS

Porém, o importante era recolhe-las. Branly, inventou o aparelho receptor baseado no efeito no efeito produzido pelas oscilações sôbre a resistência de tubos de limalha, logrando assim utilizar a descoberta de Hertz e, quasi, reclama a paternidade da telegrafia. Marconi inventou um dispositivo destes aparelhos e foi, assim, o primeiro a realizar as rádio-comunicações a grandes distâncias (27 de Março de 1899).

E para finalizar diremos que a lâmpada eléctrica de Arco é devida a Foncacult, que, em 1848, utilisou o invento de Daubigny (1813).

A LUZ ELECTRICA

No entanto, a iluminação eléctrica não teve grande aceitação; até que Edison, em 1880, inventou a lâmpada de incandescência. A iluminação por luminiscência eléctrica dos gases carbónico e azoadado é invento de Moore, em 1905. A iluminação eléctrica por vapor de mercúrio deve-se a Cooper-Hevit. Jorge Claude inventou a luz por (gás raio da atmosfera) de magnifica luz roxa.

Que sairá para breve da imaginação do homem, visto que já temos, em última palavra, a Emissora de Televisão — a maior do mundo já instalada na Torre Eiffel, conforme já noticiámos?

I M P R E N S A

“SEMPRE FIXE”

Completo: o seu 11.º ano de graça... o grande amigo dos hipocandriacos *Sempre Fixe*, sob a direcção do nosso amigo Pedro Bordalo Pinheiro. Como sempre insere brilhante e humorística colaboração dos caricaturistas Francisco Valença, Stuart Carvalhais, Amarelhe, Botelho e Fernando Bordalo, além de esplendida colaboração em prosa e verso.

O número comemorativo saíu a duas côres.

Sinceras felicitações a todo o corpo redatorial.