

Gazeta dos Caminhos de Ferro

5.º DO 39.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro de Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894. S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Representante: — em Espanha, Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13

NUMERO 917

FUNDADOR
L. de Mendonça e Costa
DIRETOR
J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês
LISBOA, 1 de Março de 1926
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO
Manoel da Andrade Gomes
REDATOR E EDITOR
Carlos d'Ornellas

ANEXOS DESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — 10.º Aditamento à classificação Geral, pequena velocidade.
Caminhos de Ferro do Estado — Direção do Minho e Douro
Aviso ao público, linha do Vale do Tamega, Estação de Chapa.

SUMÁRIO

A Sociedade Estoril e a Camara Municipal de Lisboa, por J. Fernando de Sousa	pag. 69
Aplicações do ar comprimido	" 70
Calendários	" 70
A reforma de Fiscalização de Caminhos de Ferro, por Raul Jales Guimarães	" 71
Angusto da Silva Nacho	" 72
Valores Ibericos por Gabriel Uriquen	" 73

Linhos estrangeiros	pag. 74
Curso de Cambios, Comparados	" 74
Exigência do sêlo na correspondencia das Companhias com a Fiscalização	" 75
Para a historia da locomotiva	" 76
Arrematações	" 76
Fundação dum Banco Internacional	" 76
Companhia Carris de Ferro de Lisboa	" 77
Para diminuir a resistencia do ar nos comboios em marcha	" 77
As taxas postais entre Portugal e Brazil	" 78
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (Relatório)	" 79
Publicações recebidas	" 80
Parte Oficial	" 81
Aviação	" 82
D. Gabriel Uriquen	" 84

A Sociedade-Estoril e a Camara Municipal de Lisboa

por J. Fernando de Sousa

E' na verdade singular o modo por que se criam no nosso país embaraços às iniciativas que mais favorecidas deviam ser.

Exemplo frisante dessa aberração encontramo-lo no que ha pouco se passou com a electrificação da linha de Cascais, que a Sociedade Estoril empreendeu apesar do enorme esforço financeiro exigido por esse melhoramento.

Como é sabido, o troço da linha entre o Cais do Sodré e Alcantara ocupa uma situação provisória. Elaborou-se o plano definitivo, tendo em conta a rasoavel divisão de terrenos entre a linha, o porto de Lisboa e a Camara Municipal, feita em 1908 e modificada ultimamente.

Ha poucos anos foi confiado o estudo das comunicações e melhoramentos marginais de Lisboa a Cascais a uma comissão em que tinham representantes os caminhos de ferro, a Camara, o porto de Lisboa, a Administração das Estradas e os serviços hidrulicos.

Foi relator o distinto engenheiro Antonio Belo, de cujos notaveis projectos de transformação da zona marginal entre o Terreiro do Paço e Santos, estação central e modificações da estrada de Cascais, démos notícia.

Suscitaram-se posteriormente duvidas acerca da posição definitiva a dar à linha entre o Cais do Sodré a Santos, o que determinou a nomeação de uma comissão mixta, como a anterior, por portaria de 25 de junho de 1924 para as esclarecer.

O plano por ela elaborado foi aprovado por portaria de 7 de janeiro de 1925.

Desde que se assentou na posição definitiva da linha, a Fiscalização declarou à Sociedade Estoril que a rectificação da mesma tinha de preceder a electrificação.

Era preciso decidir a quem competia esse encargo, se à Sociedade, se à C. P., concessionária da linha.

Das negociações estabelecidas resultou a aceitação do encargo por esta, encarregando aquela de executar a obra por sua conta.

Tratava-se das obras do porto, de que fizeram parte integrante o caminho de ferro e avenida marginal, em terrenos conquistados pelo Estado. A este pertence, pois, decidir soberanamente sobre a distribuição dos mesmos, segundo o plâano por ele aprovado e em cuja elaboração colaborou um representante da Camara.

E' de notar que o caminho de ferro ocupa uma faixa de terreno sensivelmente a mesma, quer se aproxime a linha do mar, quer se afaste. Nenhum interesse tem numa deslocação que só lhe traz o encargo da respectiva despesa.

Importa ainda observar que a linha fica desde o momento da construção incorporada no património do Estado, pertencendo assim ao domínio publico.

O terreno ocupado nem pertence à Sociedade Estoril, arrendataria da linha, nem á propria Companhia Real, concessionaria da mesma. As duas Companhias executam apenas as determinações do Governo acerca da faixa que fica pertencendo ao domínio publico. Qualquer litigio que surja a esse res-

peito só se pôde dar entre o Governo e a Câmara Municipal.

Contra toda a expectativa surge oposição desta a uma obra sujeita ao plano a que déra o seu acordo um representante seu na comissão que o delineara.

Acusaram a Sociedade Estoril de usurpação de terrenos, afirmando que ela se locupletava com 1800 contos, valor atribuído aos terrenos vendidos a mais.

E estes ataques eram firmados por um engenheiro, que mostrava, ou fingia, ignorar que o caminho de ferro pertence ao domínio do Estado, que a Sociedade nada lucra com um excesso de largura atribuído aqui ou acolá à faixa ocupada pela linha.

O distinto engenheiro-director da Sociedade Estoril reduziu ao seu justo valor estes violentos ataques, formulando as seguintes cabais afirmações:

1.º—Do facto da ripagem da linha não resulta para o caminho de ferro maior área de terreno. Fica até com muito menos, pois recebe terreno de um lado e entrega-o do outro, sendo, porém, mais estreita do que a actual a faixa que lhe é destinada.

2.º—Mesmo que assim não fosse, á Sociedade Estoril, na qualidade de «arrendataria» do ramal de Cascais, nada interessa a questão da propriedade dos terrenos sobre que assenta a via respectiva.

3.º—O objectivo que o Governo teve em vista com a deslocação da linha foi conseguir para o porto de Lisboa o estabelecimento de uma rua de ligação interna entre as suas instalações, facilitando ao mesmo tempo o estabelecimento de passagens superiores entre a rua 24 de Julho e os terrenos do porto.

4.º—Tendo de proceder à electrificação da linha, a Sociedade Estoril foi impelida pela Ministério do Comércio a proceder ao necessário trabalho no troço compreendido entre Alcântara e Cais do Sodré enquanto se não fizesse a rectificação da via nesse troço, conforme consta da portaria de 24 de Julho de 1924.

5.º—Foi nomeada uma comissão com representantes de todas as entidades interessadas, entre as quais a Câmara Municipal de Lisboa, para estudar o assunto.

6.º—Essa comissão elaborou um projecto, indicando o traçado que a linha devia seguir, projecto que teve o acordo pleno de «todos» os membros dessa comissão, como consta dos termos da propria portaria que o aprovou, assinada pelo sr. Plínio Silva, ministro do Comércio, em Janeiro de 1925.

7.º—Em face das dificuldades que se levantaram para a efectivação do projecto, a Sociedade Estoril solicitou insistentemente das entidades oficiais que lhe fosse consentido realizar o trabalho de electrificação no traçado actual, embora com carácter provisório, sendo tal pretensão sistematicamente indeferida.

8.º—Segundo o referido projecto é que estão sendo executados os trabalhos de ripagem pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que a tal foi constrangida pelo Governo, limitando-se o papel

desta Sociedade à respectiva direcção técnica por assim o desejar aquela Companhia.

Nem os terrenos tinham o valor venal que ridicularmente se lhes atribue, pois nenhum destino lucrativo podem ter, nem a Sociedade Estoril se empenhou por uma solução que lhe foi imposta. O seu interesse era fazer imediatamente a electrificação sem ter que deslocar préviamente a linha, o que demora a conclusão dos trabalhos.

O que importava era a boa disposição atribuída no plano à rua Vinte e quatro de Julho e a possibilidade de construir as duas passagens superiores que facilitem o acesso dos terraplenos do porto sem ser estorvado pela intensa circulação no caminho de ferro. Resta ainda observar que a Câmara não pode embargar as obras da linha ordenadas pelo Governo. Opõe-se a isso o formal preceito do art.º 39.º do Decreto de 31 de Dezembro de 1864.

A Sociedade executa obras segundo projecto aprovado pelo Estado e em terreno que ao Estado pertence; segundo a divisão por este feito dos que conquistou ao réu com as obras do porto.

Executa essas obras para benefício da exploração do porto e melhoria do sistema de comunicações urbanas,

A oposição da Câmara é pois acintosa e não corresponde a exigências do interesse público.

Aplicações do ar comprimido

Cada vez se vão aperfeiçoando mais os aparelhos de ar comprimido que em combinação com a electricidade se utilizam nos caminhos de ferro.

A Companhia Interborough Rapid Transit, de New York, introduziu nas suas linhas do Metropolitano, diversos aparelhos desta natureza para a ventilação e funcionamento dos sinais, agulhas, discos, etc.

Em dada sub-stação estão instalados dois compressores de 30 metros cúbicos que alimentam uma distribuição de ar comprimido entre 5 a 6 quilogramas, e a sua aplicação à ventilação é automática e a distância.

As linhas de evacuação de água funcionam, assim como os injéctores de água das retretes, por meio do ar comprimido, e as bombas de ar e os injéctores de água regulam-se automaticamente pelo nível d'água.

Não só a abertura e encerramento das portas das carruagens se efectuam por meios electro-pneumáticos numa só operação, como também o governo dos sinais, agulhas, freios, etc, se efectua da mesma forma com bom resultado.

Finalmente, até a marcha dos comboios e os interruptores de circuito que seccionam o carril de distribuição de energia, funcionam por ar comprimido.

CALENDARIOS

Da Companhia de Seguros Alemtejo com sede em Elvas recebemos dois calendários.

Também da Vacuum Oil Company, recebemos alguns calendários a cores.

Agradecemos.

A reforma de Fiscalização de Caminhos de Ferro

por Raul Jales Guimarães

Do sr. engenheiro Jales Guimarães, que foi chefe de gabinete do Sr. Dr. Nuno Simões e um dos autores da reforma da Fiscalização, recebemos o artigo que segue e para cuja publicação alega, em carta que o acompanhou, o direito de justificar a sua acção, visto saber-se que colaborou na reforma. Nenhuma referência pessoal se fez a S. Ex.^a, da qual podesse derivar êsse direito.

Com todo o prazer lhe franqueámos, porém, as colunas da *Gazeta*, para defender a reforma que temos criticado, e estimaremos sempre a sua valiosa colaboração. A inexorável falta de espaço impede-nos de refutar neste número as suas alegações, tarefa sobremodo fácil, como verão os leitores, juízes do pleito.

Limitar-nos-emos, por hoje, a acentuar que mal inspirado foi o nosso contraditor ao vir asseverar, que «o pagamento das despesas de Fiscalização por força das sobretaxas é certamente a causa de toda a campanha levantada contra a execução das suas disposições.»

E' êsse um dos pontos fracos da nova reforma, em que mais se acentua a sua ilegalidade. As numerosas críticas feitas à re-

PUBLICOU a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* dois artigos da autoria do engenheiro sr. Fernando de Sousa sobre o decreto n.º 11.283, de 27 de Novembro do ano findo, que reorganizou os serviços da Inspecção Geral de Caminhos de Ferro.

Nesses artigos tem sido feita a crítica das disposições, daquele decreto ao qual, além de ser negada constitucionalidade, se lhe nega também o merecimento de, por qualquer forma, melhorar os serviços de fiscalização das empresas ferroviárias.

Como um dos colaboradores da reforma e confiado em que me não são recusadas as colunas da «Gazeta» em que ela tem sido atacada para expôr os altos fins a que visava e a justiça e legalidade das suas disposições resolvi redigir o presente artigo com os fins de esclarecer e elucidar as pessoas que, com imparcialidade, queiram analisar a questão e de defender uma obra a que me honro de ter prestado o meu concurso.

A falta dum diploma que regulasse o funcionamento daqueles serviços de ha muito se fazia sentir.

Desde o Decreto de 1899 até ao n.º 10.110, que em 1924 suprimiu a Repartição de Caminhos de Ferro, uma série de decretos em vigor tornava caóticos os serviços de fiscalização dos caminhos de ferro.

Assim a Direcção Geral regulava-se em parte pelo decreto n.º 5.039 de 1918; a Junta Consultiva pelo n.º 5.605 de 1919; para efeitos orçamentais o pessoal da Fiscalização regia-se pelo decreto n.º 7.036 de 1920; a admissão do pessoal fazia-se conforme as disposições do n.º 10.202 de 1924, o qual estabelecia que os lugares de fiscais só podiam ser preenchidos por reformados das empresas; para determinados efeitos, como licenças por exemplo, era considerado em vigor o decreto Elvino de Brito de 1899, aliás revogado por toda a legislação posterior; o Conselho Superior de Caminhos de Ferro criado pelo decreto n.º 7.036 nunca se tinha organizado, nem completamente definido as suas atribuições. Encontrava-se o pessoal, apesar, de tudo, mal remunerado. Não havia, pois, um estatuto dos serviços de fiscalização de Caminhos de Ferro. Regulavam-se, como se vê, os seus diversos órgãos por diplomas dispersos, sem unidade, contradizendo-se por vezes, numa barafunda que se reflectia nos serviços e que impunha a sua remodelação.

Foi por isso que se publicou o Decreto n.º 11.283, cuja base assenta no pagamento das despesas da Fiscalização por força das sobretaxas, o que é, certamente, a causa de toda a campanha levantada contra a execução das suas disposições.

forma derivam, porém, da análise objectiva das suas diversas disposições e não de um propósito exclusivo de manter às receitas dos caminhos de ferro a aplicação que as leis lhes atribuem.

As Companhias criticando a reforma, não obedecem apenas ao legítimo propósito de defesa das suas receitas; teem em vista a boa organização da fiscalização sobre elas exercida.

Demais, quando à custa delas se criam organismos burocráticos caros e dispensáveis, assiste-lhes o direito de aquilatar a utilidade dessas creações e contra elas protestar. No próximo número examinaremos pois com a minuciosidade devida, as alegações do Sr. Jales Guimarães. E ainda bem que S. Ex.^a vem, com as responsabilidades do seu nome defender a obra em que colaborou.

E' bem diverso o seu procedimento do miserável e como lo anonimato, à sombra do qual e tendo à sua disposição os arquivos oficiais, houve quem vesse à imprensa diária defender a reforma, fazendo insinuações falsas e caluniosas ácerca de quem firmava os seus artigos, pois não ha peores mentiras que as grudadas de meias verades, deturpando e deformando os factos

Alega-se a sua inconstitucionalidade por isso e por estarem mal invocadas as leis em que se baseou a sua publicação.

Insiste-se, sobretudo, em que se criou um imposto novo. Tal afirmação, porém, não corresponde à realidade.

Com efeito o Decreto n.º 9.551, de 28 de Março de 1924, autorizando as Companhias a elevarem a 11 o multiplicador das tarifas bases, fê-lo com várias condições, entre elas a de cessar a isenção do pagamento do imposto de transações.

Tal doutrina foi considerada perfeitamente constitucional pelo Supremo Tribunal de Justiça ao julgar o recurso apresentado contra esta condição pela Companhia de Caminhos de Ferro do Porto à Povoa e Famalicão.

E' identico o caso de agora. O Governo autorisou as Companhias a continuarem aplicando o multiplicador 11 às suas tarifas-bases com a condição de reservarem a percentagem de 1,25 % da receita das sobretaxas para pagamento das despesas de fiscalização.

E assim não teem razão de ser os reparos das Companhias quanto à pretensa criação de um novo imposto.

As leis invocadas são as que autorisam o Governo a modificar a organização de serviços públicos desde que de tal resultem economias. E' precisamente o caso da organização da Inspecção Geral de Caminhos de Ferro.

A simplificação e remodelação dos impostos, em que falam as Companhias nas suas representações, ainda que rasoavel, não podia ser levada a efeito pelo Governo e é assunto inteiramente diferente da reorganização que apreciam.

Em Espanha e França a Fiscalização é paga pelas Companhias não representando, portanto, uma novidade nem uma violencia a disposição agora decretada. De resto, o Governo português tem sempre auxiliado os Caminhos de Ferro a explorar por empresas com uma série de medidas de largo alcance, não sendo justo atribuir-lhe quaisquer propositos de hostilidade.

Não só lhes foi permitido elevar as sobretaxas, sempre que tal medida se impunha por indispensável, como em matéria de aquisições por conta das reparações devidas pela Alemanha lhe teem sido concedidas notáveis facilidades.

Criou a nova organização o cargo de Inspector Geral, lugar de comissão, em substituição do de Director Geral, que era vitalício.

Tal disposição em cargos de tanta responsabilidade é absolutamente útil e moral. As condições exigidas pela Organização a quem tenha de o desempenhar justificam completamente a escolha do ilustre engenheiro sr. Duro Sequeira para o lugar de Inspector Geral.

E em que diminue o seu prestígio o ter colaborado na reforma, se o facto por todos reconhecido é ter Sua Ex.^a todas as qualidades precisas para bem o desempenhar?

Definiu o Decreto as atribuições do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e da sua comissão técnica em condições modernas que colocam este organismo à altura da sua missão.

Assim não se limita a dar parecer sobre os assuntos que lhe forem presentes. Pode propôr ao Governo as medidas que julgar úteis à resolução de todos os problemas de Caminhos de Ferro e do melhoramento dos serviços nos seus aspectos técnicos, económicos e sociais.

A sua comissão técnica, composta do Inspector General, Chefe da Divisão Central e mais três engenheiros nomeados pelo Governo, oferece todas as garantias de bem poder apreciar os assuntos técnicos de Caminhos de Ferro.

O Decreto exige que todos sejam técnicos de comprovada competência nestes assuntos. E as pessoas nomeadas estão inteiramente nestas condições. Os engenheiros srs. Zacarias Santana, Raul Couvreur e Diogo Sobral prestaram serviço durante largos anos nos Caminhos de Ferro do Estado onde exerceram uma acção inteligente e perseverante que ainda ninguém até agora pretendeu, que se saiba, diminuir ou amesquinhar. O Chefe da Divisão Central, engenheiro sr. Frederico Cambournac, igualmente trabalhou durante longos anos, e distintamente, nas direcções do Sul e Sueste e Minho e Douro e em vários dos seus serviços.

Com esta organização ha a certeza de os projectos e estudos de Caminhos de Ferro serem sempre apreciados por engenheiros da especialidade e dos mais esclarecidos.

Todos sabem que com a antiquala organização do Conselho Superior de Obras Públicas e com o sistema hoje adoptado de promoção—a antiguidade—no quadro de engenheiros do Ministério do Comercio nem sempre no Conselho pode haver engenheiros especializados em Caminhos de Ferro.

A criação da secção técnica obvia a estes inconvenientes e estou certo que os factos hão-de demonstrar, como o vão demonstrando já, que foi de grande vantagem, esta nova disposição legal.

Depois do exame dos projectos pela Comissão Técnica o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, em sessão plena, aprecia-os sob o ponto de vista económico e de interesse geral.

Poderá negar-se a vantagem de haver um organismo com a possibilidade de analisar em todos os seus múltiplos aspectos os projectos, estudos ou problemas de Caminhos de Ferro?

Pois não é isso o mesmo que sucede em Hespanha onde a organização do Conselho Superior de Caminhos de Ferro foi comprovadamente de altíssima vantagem?

E poderá dizer-se que o poder representarem-se nas sessões do Conselho, quando tal for necessário, os Conselhos Consultivos do Ministério não anula todas as razões de queixa apresentadas por entidades que desejariam nele ter representação permanente?

Não era evidentemente possível aos três engenheiros chefes de Divisão constituirem a Comissão Técnica. As suas funções fiscalizadoras para tal não dão

tempo, nem seria razoável que eles se pronunciassem na Comissão sobre as informações que eles próprios como Chefes de Divisão tinham de elaborar.

A disposição pela qual um Chefe de Divisão só pode nos seus impedimentos ser substituído por outro Chefe de Divisão não teve o fim de desconsiderar quem quer que fosse. Teve apenas em vista estabelecer o princípio de que á frente das Divisões da Fiscalização estariam sempre técnicos com, pelo menos, a mesma categoria dos que chefiam as Divisões Técnicas das Companhias ferroviárias.

A Divisão Central, Secretaria da Inspecção Geral do Conselho Superior de Caminhos de Ferro não podia deixar de existir. Em todos os organismos do Ministério se encontram repartições idênticas com atribuições semelhantes ás desta Divisão.

A criação da secção dos serviços sanitários é absolutamente justificada. Pois quem havia de inspecionar para efeitos de admissão, licenças ou mudanças de situação o pessoal da Fiscalização? E sendo as Companhias obrigadas, decreto de 31 de Dezembro de 1864, a ter organizados os seus serviços de socorros para os casos de acidente, quem senão uma secção de serviços sanitários estaria indicada para a fiscalização desse ramo de serviços? A missão dos médicos da Fiscalização, longe de ser dispensável, é de alto alcance social. As suas atribuições vem minuciosamente especificadas do Decreto, e entre elas, além das já indicadas, sobressaem as de inspecção dos serviços clínicos sanatoriais, da salubridade e higiene das oficinas e habitações do pessoal, a recolha dos elementos para a estatística sanitária de Caminhos de Ferro, de Fiscalização dos Regulamentos relativos á assistencia médica que as Companhias devem prestar ao seu pessoal.

Como se pode, pois, classificar de inutil tal organismo, quando se reconhece a necessidade de fiscalização dos restantes serviços das empresas?

A secção dos serviços electricos bem se justificava pela necessidade ee concentrar no mesmo organismo tudo que se refere á Fiscalização de Serviços de Caminhos de Ferro.

Quanto ás disposições do art.^o 157º não vemos em que o *estudo e proposta* de actualização de regulamentos antigos ofenda quaisquer trâmites legais.

A transformação dessa remodelação em lei claro que não compete á Inspecção Geral ou ao Conselho Superior e terá de fazer-se nos precisos termos legais.

Nada mais diremos para não alongar excessivamente este artigo, senão que as pessoas que colaboraram na reforma outro fim não tiveram vista que não fosse o de melhorar um organismo cujas deficiências todos reconheciam.

Tracção

Augusto da Silva Nacho

No dia 16 do mês findo, faleceu no hospital de S. José, o sr. Augusto da Silva Nacho, digno empregado da Contabilidade do Serviço de Tracção da C. P.

O finado, que tinha apenas 36 anos, era um inteligente rapaz, que pelos seus belos dotes de carácter aliava as simpatias de quantos com él tinham de conviver.

A sua morte foi muito sentida entre os seus camaradas.

A' família do extinto envia a "Gazeta" as suas condolências.

VALORES IBERICOS

A indústria ferroviária nas Vascongadas

II

por GABRIEL URIGUEN

AS dificuldades que as companhias de caminhos de ferro espanholas encontraram para a aquisição do material necessário para a exploração das suas linhas, durante a grande guerra, foram a causa principal da constituição da Sociedade Espanhola de Construções "Babcock & Wilcox" em 1 de Março de 1918.

Antes da guerra, pode dizer-se que, quasi todas as locomotivas que circulavam nas linhas férreas espanholas eram de origem estrangeira, à excepção de um pequenissimo número que tinham sido construídas em "La Maquinista Terrestre e Marítima" de Barcelona, fábrica que arrastou uma vida precária até que os mesmos motivos que levaram a constituir a Sociedade Babcock & Wilcox, fizeram tomar o grande incremento que hoje tem esta magnífica fábrica catalã.

É pois, a factoria que em Galindo (Biscaya) possue a "Sociedade Espanhola de Construção Babcock & Wilcox", a segunda fábrica de locomotivas que se implantou em Espanha com a capacidade de produção igual à da "Maquinista".

O capital da referida empresa basca, é de pesetas, 20.000.000, servindo de base para a sua constituição a organização que tinha em Espanha desde o ano de 1905 a Companhia Inglesa Babcock & Wilcox, Lda, ficando esta obrigada a prestar à nascente Sociedade Espanhola, o seu concurso técnico e o valioso auxílio da sua experiência industrial.

Só assim seria possível que em poucos meses se levantassem todos os bonitos pavilhões que hoje tem a fábrica, com os maiores aperfeiçoamentos modernos e que em pouco tempo sairia de ali a primeira locomotiva, toda construída em Biscaya.

O tipo da locomotiva escolhido para fazer a apresentação da nova fábrica ibérica, nas linhas peninsulares, foi o tipo Mastodonte ou seja o 4-8-0 que já as Companhias do Norte e de M. Z. A. tinham empregado com grande exito nas suas diversas linhas sobretudo nas de perfil mais acidentado.

Não obstante, neste novo tipo Mastodonte que se construiu em Galindo, introduziram-se grandes novidades. Assim, por exemplo, vemos que o sistema Compound foi substituído pelo de simples expansão com três cilindros, sendo assim que, em todas as locomotivas do tipo Mastodonte que então tínhamos na Península, nalgumas como nas da série 4.000, do Norte e 1.300 de M. Z. A. utilizaram o sistema Compound, e noutras, séries 1.100 e 1.400 de M. Z. A. e 300

de M. Z. O. V. se emprega a simples expansão, mas com dois cilindros.

Outras importantes novidades foram introduzidas, que a índole destes artigos não permite expor, podendo dizer-se que o seu estudo e cálculo foi feito sem se esquecer por um momento as características das vias férreas peninsulares, tão difíceis para se encontrar o tipo ideal de locomotiva para nelas circular.

Começou esta primeira locomotiva biscainha por prestar as suas provas em 12 de Fevereiro rebocando combóios até 380 toneladas nos trajectos mais difíceis dos troços de linhas compreendidos entre Madrid e Avila e Villalba a Segóvia, ou seja nas passagens correspondentes às divisórias do Douro com o Tejo, tendo as provas sido tão concludentes que a Companhia do Norte, em vista do grande exito obtido, encomendou a construção rápida de 15 locomotivas idênticas que, constituindo a série 4.300, prestam magníficos serviços à citada empresa.

Depois destas 15 locomotivas tipo Mastodonte, a Companhia do Norte fez um pedido de 15 locomotivas tipo Consolidação e depois mais 10, também deste tipo que está sendo o preferido por esta Companhia para o reboque de combóios de mercadorias. Actualmente, está construindo 20 idênticas às anteriores para a mesma empresa. Total, 60 locomotivas fornecidas ao Norte, o que demonstra a boa qualidade dos produtos saídos destas oficinas.

Habilitados já a fornecer dados referentes às locomotivas construídas pela Sociedade Espanhola de Construções Babcock & Wilcox, citaremos os seguintes:

Duas locomotivas-tender, tipo 0-6-0, para o Caminho de Ferro de Langres (Astúrias);

Duas locomotivas-tender, tipo 0-8-0, para a Sociedade "Cementos Asland";

Quatro locomotivas, tipo 0-6-0, para o Caminho de Ferro de Santander-Mediterrâneo (em construção);

Quatro locomotivas, tipo "Consolidation" 2-8-0, para o Caminho de Ferro da Sociedade "The Alquife Mines".

Por último tem em construção uma encomenda de 6 locomotivas, ampliável a 10, para a Companhia de Santander-Mediterrâneo, tipo Consolidação moderníssimo.

Como vêm os leitores da "Gazeta dos Caminhos de Ferro", é bem lisongeiro o quadro estatístico antes citado que ainda podia ter sido aumentado com mai-

mas alguma locomotivas, destinadas a fins industriais ou mineiros, exclusivamente.

Terminamos, por fazer uma ligeiríssima descrição da fábrica.

A poucos quilómetros de Bilbao e na margem esquerda do rio Nervion, desemboca um afluente que recebe o nome de Galindo. Próximo da confluência destes dois rios, na margem esquerda do segundo, erguem-se as naves que formam esta importantíssima factoria ferroviária.

Os terrenos ocupados alcançam mais de 100 hectares. Ligada a fábrica à rede ferroviária peninsular por um curto ramal que entronca com o Caminho de Ferro de Triana, o qual por sua vez enlaça na linha de Bilbao a Portugalete, tem a sua natural continuação até o interior da península e ainda até o Porto de Bilbao (o mais importante de todo o norte da Espanha), o que nos leva a classificar de excelente a situação da fábrica.

Os edifícios ocupam 35.000 metros quadrados ao todo, estando preparados para poderem ser ampliados no futuro, ao dobro.

O primeiro grupo de oficinas é composto por dez naves, tendo a primeira delas, situada ao norte e destinada à fundição de ferro, 20 metros de largura por 200 de comprimento. Cada uma das outras tem 100 metros de comprimento. A altura das naves é de 18 metros e meio.

O outro grupo, formado pela fábrica de tubos de aço estriado, é constituído por quatro naves paralelas às do primeiro grupo. Cada uma delas tem 20 metros de largura e 95 de comprimento.

Para não sair dos limites que quero dar a estes artigos, citarei rapidamente a distribuição dos principais serviços no recinto da fábrica.

Na primeira nave, como já dissemos, temos a fundição de ferro. A segunda é ocupada na sua maior parte por armazens e pela fundição de bronze; na terceira constroem-se armações e guias, devendo-se notar a ponte-grua instalada nestas naves disposta para poder levantar dez toneladas. Na quarta verificam-se as operações de ajuste e montagem de guias; a quinta é destinada a maquinismos em geral; a sexta é dedicada exclusivamente a locomotivas; a sétima à montagem das locomotivas; a oitava e nona ao fabrico e montagem de caldeiras, e a décima, a serraria, forja e estamparia.

Além disso ha uma central térmica de duas caldeiras Babcock & Wilcox de 170 metros de superfície.

A oficina de modelos é do mais completo e perfeito que se pode imaginar, estando instalada num pavilhão à parte de todos os outros.

A fábrica de tubos, formada de quatro naves, é a única da península que se dedica à produção de tubos de aço sem soldadura. Por isto, se pode avaliar o que representa esta importante fábrica em Espanha.

A instalação eléctrica é também moderníssima. O fluido é fornecido pela Hidroelectrica Ibérica, a 3.000 voltos, 50 períodos sob a forma de corrente trifásica. Existem duas centrais de transformação, uma de-

Linhos Estrangeiros

Linhos espanhóis — De acordo com o resolvido na última assembléa geral da Companhia dos Andaluzes fixando o capital social em 45.500 pesetas, e suprimindo para esse efeito a paridade entre o franco e a peseta, reforma inspirada no desejo de seguir a norma de nacionalização que marca o decreto de 12 de Julho de 1924, aquela Companhia está procedendo à troca das suas acções antigas por títulos novos, assinalando para os accionistas que tiverem apresentado as suas acções antes de 28 de Fevereiro, o prémio de 5 pesetas por acção, como indemnização das despezas de mobilização de títulos, prémio que deixarão de receber as apresentadas a partir de hoje.

— Desde 1 de Janeiro último, a linha férrea de Basa a Guadix que estava sendo explorada pela Companhia dos Andaluzes, passou a sê-lo pelos Caminhos de Ferro de Granada.

Passar

Curso de câmbios, comparados

	Em 11 de Fever.		Em 26 de Fever.	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres	—	94\$75,0	—	94\$75,0
Paris	—	\$72,0	—	\$71,5
Madrid	—	2\$76,0	—	2\$76,0
Berlim	—	4\$66,0	—	4\$66,0
Amsterdam	—	7\$84,0	—	7\$83,0
New York	—	19\$55,0	—	19\$55,0
Roma	—	\$79,0	—	\$79,0
Suissa	—	3\$77,0	—	3\$76,0
Bruxellas	—	\$89,0	—	\$89,0
Libras	95\$00,0	99\$00,0	96\$00,0	100\$00,0

jas formada por três transformadores de 400 quilovátios cada um e dois grupos conversores de corrente alterna em contínua, da potência de 500 quilovátios.

A segunda é destinada ao fornecimento de electricidade à fábrica de tubos. A disposição é análoga à anterior.

A potência total dos motores destinados às dez primeiras naves, é de 1.162 Hp. em corrente alterna e 845 Hp. em corrente contínua, contando com a das pontes-gruas.

A potência dos motores da segunda central somam 1.200 Hp. trabalhando a 3.000 voltos. Ao todo a força da fábrica de tubos atinge 1.740 Hp.

Existem além disso todos os serviços complementares destas grandes fábricas, podendo afirmar-se que em nada tem a inveja das suas similares do estrangeiro.

Exigência do sêlo na correspondência das Companhias com a Fiscalização

A Inspecção Geral dos Caminhos de Ferro iniciou a sua acção enviando ás Companhias pela qual lhes determinava que os pedidos a formular teriam que revestir a forma de requerimento e que todos os documentos tinham que ser selados.

Começaram logo a ser devolvidas comunicações que não iam seladas, o que levou as Companhias a absterem-se de selações a que se impunha tão estranha sujeição.

Ao Sr. Ministro do Comércio apresentaram a seguinte representação :

Ex:^{mo} sr. Ministro do Comercio
e Comunicações

Os abaixo assinados vêm manifestar a V. Ex.^a em nome das Companhias que representam, a sua estranheza pelas exigências que, à cerca do formulário da correspondência e da sua selagem, lhes são feitas pela nova Inspecção Geral de Caminhos de Ferro.

Determina o art.^º 85.^º do regulamento de Policia e Exploração de 11 de Abril de 1868 que toda a correspondência entre os directores da exploração das linhas férreas e o Ministerio das Obras Públicas (hoje do Comercio e Comunicações) deverá ser feita por intermedio do engenheiro-chefe da Fiscalização.

As Companhias de Caminhos de Ferro, que desempenham verdadeiros serviços publicos, são obrigadas a submeter à apreciação do Governo os seus actos e apresentar-lhe à homologação projectos de obras, de contractos, de tarifas, de horários, a ministrar-lhe copiosos esclarecimentos para o bom desempenho da acção fiscal. Não formulam, pois, petições, não requerem graças: a sua correspondência deriva do cumprimento dos preceitos fiscais e por isso reveste a forma de ofício, que a esse vocabulo corresponde.

Assim o têm entendido invariavelmente e desde a origem da Fiscalização, no decurso de mais sessenta anos, todos os engenheiros que a ela presidiram.

Pois agora, logo após a vigencia do novo Decreto n.^º 11.283, foi declarado ás Companhias que os seus pedidos deviam revestir a forma de requerimentos em papel selado e que selados deviam ser todos os documentos apresentados. E, em harmonia com esta determinação, têm sido devolvidas comunicações enviadas sobre diversos assuntos e que de modo algum podiam revestir a forma de requerimento. Dá-se a esta exigência fundamento na Lei do Sêlo.

E' certo que o n.^º 89 da tabela aprovada pelo Decreto n.^º 10.039 de 26 de Agosto de 1924, em cumprimento da Lei n.^º 1.633, de 17 de Julho do mesmo ano, fixa a taxa do sêlo para documentos juntos a requerimentos, e para os que sejam apresentados em repartições a fim de ficarem arquivados. O n.^º 144 fixa o sêlo para requerimentos.

Ora as Companhias não fazem, nem teem que fazer requerimentos quando praticam para com a Fiscalização actos derivados dos seus contractos e nenhuma concessão nova solicitam. De modo algum pode, pois, ser-lhes imposta essa forma para a sua correspondência. A selagem d'esta e da docu-

mentação a que as obriga as exigências da Fiscalização, e que não diz respeito a pedidos de qualquer graça, favor ou concessão extranha dos seus contractos que do Governo solicitem, entendem os abaixo assignados que uma judiciosa interpretação da Lei a pode dispensar, como até hoje.

A formula n.^º 89 da actual tabela do sêlo existia nas anteriores, divergindo apenas na taxa prescrita, e nunca os mais austeros e rigorosos cumpridores das leis entenderam que a correspondência e documentos postulados pela sua acção fiscal exigiam que fossem selados.

Assim pois, as Companhias vem reclamar respeitosamente perante V. Ex.^a contra a deprimente forma de requerimento que se pretende impor á sua correspondencia com a Inspecção Geral de Caminhos de Ferro, e pedir que continue em vigor a judiciosa interpretação que se tem dado até hoje á Lei do sêlo, não se exigindo a selagem de documentos, salvo dos que respeitem a pedidos sobre matéria que não se acha comprehendida nos seus contractos. Assim se lhes poupará mais um encargo tão pezado como injusto, que as levará a restringir o mais possível a sua correspondencia com a estação fiscal com prejuizo do bom andamento dos serviços.

Parece aos abaixo assignados que, dada a situação especial das Companhias, que gerem uma parte do dominio publico e desempenham verdadeiros serviços publicos, cujo monopólio lhes foi confiado, bem podem elas ser equiparadas, nas suas relações com a Fiscalização derivadas dos seus contractos, aos Corpos Administrativos para os efeitos da isenção XXXI da Tabela de 26 de Agosto de 1924.

Do esclarecido criterio de V. Ex.^a e do seu espirito de justiça fiam as Companhias o deferimento da sua bem fundada reclamação.

Lisboa, 26 de Janeiro de 1926.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. O Director Geral—(a) João de Fontes Ferreira de Mesquita.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta. O Director da Exploração—(a) Joaquim Abrahams.

Pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro. O Inspector Técnico—(a) Fernando de Sousa.

Pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. O Director—(a) Manuel Belo.

Pela Companhia do Porto à Póvoa e Famalicão. O Director da Exploração—(a) Antonio Ferreira da Silva Brito.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães. O Gerente—(a) Antonio Rcis Porto.

Pelo Caminho de Ferro do Cais do Sodré a Cascais. O Director—(a) Manuel Belo.

Ouvida sobre esta representação a Direcção Geral das Contribuições e Impostos, deu razão ás Companhias, distinguindo entre a correspondência derivada dos contratos para a quai não é exigível o sêlo e pedidos estranhos aos mesmos que estão sujeitos ao sêlo.

O Sr. Ministro do Comércio determinou que assim se procedesse.

Para a história da locomotiva

Uma locomotiva tipo Garrat, da London and North Western Railway

Beyer, Peacock and Cº construiram, segundo os planos de Gresley, uma locomotiva do tipo Garrat, com as características 2-8-8-2, para a London and North Western Railway. Esta máquina é destinada a substituir as duas locomotivas que são dispostas na cauda dos comboios de carvão de 1.000 toneladas, sobre um percurso em declive íngreme, onde êsses comboios são normalmente rebocados por duas máquinas e duas outras à retaguarda.

Esta máquina é, em geral, a mais possante das locomotivas empregadas na Inglaterra e é a primeira que talvez seja dotada de seis cilindros motores.

A locomotiva Garrat é constituída essencialmente por três unidades: ao centro a caldeira e, reciprocamente, duas unidades motrizes sobre «trucks» com reservatórios de água. A caldeira é montada sobre dois eixos colocados sobre os «trucks» motores, o que permite à máquina tomar as curvas de fraco raio.

A distância entre os eixos é de 12m,40.

Cada «truck»-motor comprehende oito rodas motrizes e duas distribuidoras; os três cilindros de 318 milímetros de polimento e 660 milímetros de percurso, governam o segundo eixo do grupo motor. O comando dos dois cilindros exteriores é do tipo Walschaert, e o do cilindro exterior é obtido por uma combinação dos precedentes com um conjunto de alavancas, do sistema Gresley.

Os cilindros exteriores são inclinados a 1/40; o cilindro interior fica a prumo dos precedentes, mais abaixo, inclinado a 1/8. O «truck»-motor de frente tem um reservatório de água de 10.650 litros, e o da cauda um reservatório de 8.360 litros.

A caldeira é de dimensões excepcionalmente grandes; a distância entre as placas tubulares é de 3m,09, o diâmetro de corpos é de 2m,10. A superfície da fornalha é de 270 metros quadrados, pouco mais ou menos. A caixa para fogo de 20 metros quadrados de superfície de fornalha, mais ou menos,

assegura uma percentagem elevada de vaporização e uma grande economia de combustível.

A pressão normal de vapor é de 12kg.,5.

A caixa de fumo circular contém uma forja do tipo Robinson, de 55 metros quadrados de superfície de fornalha.

O peso total da máquina é de 178 toneladas. O produto do esforço de tracção de 85 %, conforme o peso total em ordem de marcha, é de 1 a 4,37.

A locomotiva n.º 3.334 do tipo «Pacific»

Numa prova a que foi submetida na America a máquina n.º 3.334 do tipo «Pacific» ganhou fóros de campeã do mundo, pois percorreu uma distância de 3.218 quilómetros numa viagem de ida e volta, rebocando um comboio de passageiros, entre New-York e Chicago sem uma única paragem.

Esta locomotiva pertence à New York Central Railroad, e como é de supôr, no trajecto teve vários turnos de pessoal de tracção a dirigi-la, tanto na viagem de ida como na de volta; é de salientar que a máquina não requereu outros cuidados mais do que os ordinários e comuns a todas as locomotivas, encontrando-se no final da viagem em perfeitas condições para recomeçar de novo a marcha se se tivesse julgado necessário efectuar outra viagem de igual importância.

A máquina atrelou-se em New-York ao comboio que saiu uma quinta-feira às 18,30 e chegou a Chicago às 16 horas do dia seguinte, tornando a sair de Chicago no mesmo dia às 17,30 horas para chegar a New-York às 4 horas de sábado.

O comboio foi constituído por dez unidades «Pulman», cujo peso era de 700 toneladas.

Esta viagem efectuada em 46 horas, é um exemplo notável do que pode realizar uma locomotiva em caso de necessidade, e é tanto mais de admirar por não ter sido preciso proceder-se a nenhuma preparação especial prévia e, ser uma das muitas máquinas que a referida companhia tem ao serviço.

Fundação dum Banco internacional

Sob a denominação de "Centrale Bank voor Spoorwegen" fundou-se recentemente em Amsterdam um banco de carácter internacional com o capital de 5.125.000 florins, que tem por fim dedicar-se a negócios de caminhos de ferro e outros meios de transporte, com a cooperação de várias sociedades alemãs em grande proporção.

Não sabemos bem porquê, esta notícia que encontrámos numa revista estrangeira, fez-nos soltar instintivamente esta exclamação—Cautela!

E' que ha muita gente com os beneméritos desejos de desenvolver os caminhos de ferro nas... Colônias portuguesas.

ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

Venda de carris e de frações de carris usados

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Figueira da Foz, grande quantidade de carris dos comprimentos de 7m,95 e de 8 metros, e frações de carros usados, podendo ainda prestar muito bom serviço em linhas de importância secundária, em linhas de minas, em postes telegráficos ou de energia eléctrica, e em muitas outras aplicações gerais de construção civil.

Para grandes quantidades fazem-se vantajosas condições de preço.

Os pedidos devem ser feitos por intermédio das estações dest. linha, ou directamente ao Serviço dos Armazens Gerais na Figueira da Foz.

O Engenheiro Director da Exploração
JOAQUIM ABRANCHES

Companhia Carris de Ferro de Lisboa

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Bilhetes de assinatura

Esta Companhia faz público que desde já recebe requisições para bilhetes de assinatura, nas seguintes condições:

1.^a — O prazo de validade para os bilhetes trimestraes começa em 1 de Janeiro e termina em 31 de Março de 1926 e para bilhetes semestraes começa em 1 de Janeiro e termina em 30 de Junho de 1926.

2.^a — O preço de bilhetes trimestraes é de Esc. 369\$00 (trescentos e sessenta e nove escudos) e dos bilhetes semestraes Esc. 615\$00 (seiscientos e quinze escudos, pagos no acto da requisição).

3.^a — Os bilhetes deverão ser requisitados à Companhia, nos seus escritórios em Santo Amaro, em carta impressa, segundo o modelo que a Companhia fornece, devendo o requisitante juntar-lhe duas fotografias iguais, medindo 0,035 X 0,035, despegadas de cartão, não se aceitando fotografias que sejam de dimensões inferiores a estas ou inutilizadas por qualquer carimbo.

4.^a — A Companhia só se obriga a fornecer bilhetes de assinatura três dias depois d'aquele em que receber a requisição, nos termos acima indicados, mas nunca antes do dia 31 de Dezembro de 1925.

5.^a — Os bilhetes são absolutamente pessoais e intransmissíveis e só são válidos para os carros eléctricos que circulam nas linhas da Companhia para o serviço do público, excluindo portanto os que circulam nas linhas da Nova Companhia dos Ascensores Mecânicos de Lisboa.

6.^a — Em caso de perda ou extravio deverá o assinante fazer a participação á Companhia que, decorridos oito dias, lhe fornecerá outro bilhete.

Durante este prazo que a Companhia reserva para averiguar qual o paradeiro do primitivo bilhete, o assinante só poderá transitar dos carros pagando as suas passagens e sobre ela não terá direito a restituição alguma nem perdas e danos.

7.^a — Quando qualquer pessoa que não seja o próprio assinante fizer ou tentar fazer uso dum bilhete de assinatura, será o bilhete cassado pelo agente da Companhia e em seguida anulado, isto sem prejuízo do processo a seguir contra o auctor e cumplice desta fraude ou tentativa de fraude.

8.^a — Os bilhetes de assinatura emitidos pela Companhia, terão a fotografia e a assinatura do assinante e serão autênticas com as assinaturas ou chancelas de dois directores e, ainda, com o carimbo em relevo, de que usa a Companhia.

9.^a — Os assinantes não podem apresentar sob pretexto de quaisquer prejuízos reclamação alguma contra a Companhia por motivo de demora, paragem e interrupção de circulação na linha, mudança de serviço, diminuição de número de carros, falta de lugar, por motivo de greve ou, ainda, por qualquer outro caso de força maior.

10.^a — Fica o assinante obrigado a apresentar prontamente o bilhete ao conductor e, bem assim, quando exigido pelos outros empregados da Companhia, não sendo suficiente a declaração de ter assinatura.

Fica igualmente obrigada a reproduzir a assinatura quando for necessário, para comprovar a sua identidade.

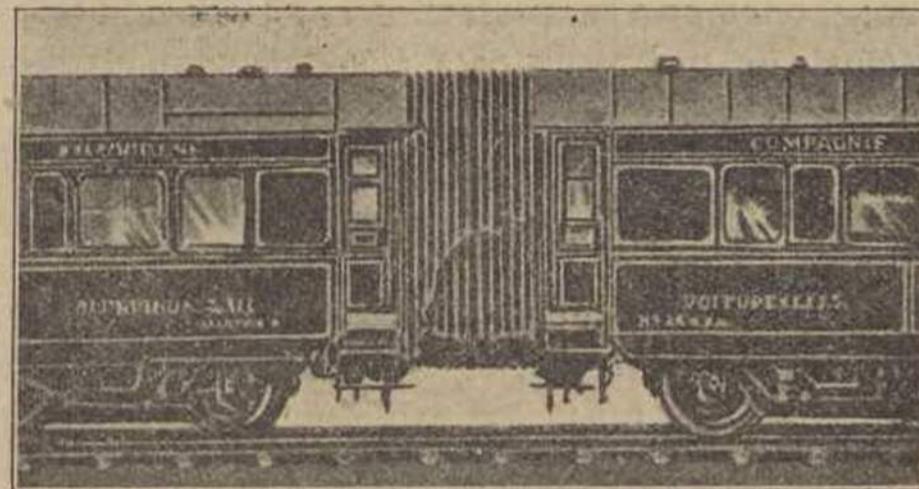
11.^a — A falta casual ou forçada da utilização do bilhete não constitue o assinante, nem os seus suces-

Para diminuir a resistência do ar nos combóios em marcha

A resistência oferecida por um combóio em marcha é tanto maior quanto maior for a velocidade e o número de vagões de que ele se compuser.

Entre cada carro existe, de facto, um espaço vazio onde o ar se engolfa, formando torvelinhos que produzem um efeito de retrocesso, obrigando a locomotiva a aumentar o seu esforço para não entorpecer a marcha regular do combóio.

Em várias experiências efectuadas num combóio que andava com uma velocidade de 74 quilómetros à



Vista de dois carros com o fole de couro

hora, os engenheiros puderam comparar a resistência à tracção de um trem composto de carros velhos, à de um combóio moderno constituído por outros novos.

Verificou-se que era preciso desenvolver um esforço de 5 quilos para rebocar uma tonelada, no primeiro caso, quando só foram necessários 3,78 quilos no segundo. Esta redução provinha quasi unicamente da diminuição do número de espaços vazios entre os carros.

A resistência do ar seria, pois, suprimida, se se impedisse que este entrasse nos intervalos existentes entre os carros do trem e se pudesse formar este num só bloco, sem intervalo algum.

Um engenheiro italiano imaginou um dispositivo que consiste em unir os carros uns aos outros, por meio de foles de couro, análogos aos actualmente em uso para passar de um vagão para outro. Mas estes foles, em vez de ocuparem só um pequeno lugar na parte central, compreendem toda a largura do veículo e levantam-se desde a plataforma até ao tecto.

Dêsse modo, o ar contido no intervalo compreendido entre os carros consecutivos será conservado imóvel e, por consequência, não oporá nenhuma resistência ao esforço de tracção; além disso, as rajadas de ar, resvalando sobre o combóio em marcha, não se chocarão contra as paredes dianteiras do veículo.

Segundo os dados do inventor, a economia de forças realizada por este sistema será, de acordo com a espécie do combóio, de um quinto a um décimo da administrada pela locomotiva, valor que, dada a carestia do combustível, compensará com larguezas a modificação do material.

sores ou herdeiros no direito de reclamar indemnização ou compensação alguma da Companhia

Em caso algum poderá o assinante, quem o represente ou que lhe suceda reclamar o valor total ou parcial da assinatura, cujo preço uma vez pago, pertence de direito e para todos os efeitos à Companhia.

Lisboa, Santo Amaro, 18 de Dezembro de 1925.

A Direcção

As taxas postais entre Portugal e Brasil

UMA das medidas reputadas como indispensáveis por todos quantos se empenham no estreitamento das relações, tanto de carácter comercial como de carácter intelectual, entre Portugal e o Brasil é, sem dúvida o abaixamento das taxas postais. Várias colectividades se manifestaram já junto do nosso governo nesse sentido sem que até hoje tenham conseguido exito; e, o tempo vae passando, o tal intercâmbio intelectual de que tanto para aí se fala continua sendo um mito; as relações comerciais vão afrouxando, ao passo que as relações dos nossos vizinhos espanhóis vão dia a dia tomando incremento, em prejuízo do comércio português.

A Câmara Portuguesa do Comércio e Indústria do Rio de Janeiro, instituição cujo patriotismo tem sido inúmeras vezes posto à prova, secundando a campanha aqui iniciada pelas associações comerciais e industriais, enviaram recentemente ao Sr. Ministro do Comércio a representação que, com satisfação, a seguir transcrevemos do boletim daquela prestimosa Câmara relativo ao mês de Dezembro último.

„Rio de Janeiro, 19 de Dezembro de 1925.—Excelentíssimo Senhor:

A Camara Portuguesa de Comercio e Industria do Rio de Janeiro tem estado, desde ha anos, empenhada numa patriótica campanha, sempre continuada pelas suas sucessivas Directorias, qual é a da unificação das taxas postais entre Portugal e Brasil. Várias representações nesse sentido foram enviadas aos ilustres antecessores de V. Ex. notando-se que a iniciativa desta Camara tem sido secundada em Portugal pelas grandes associações de carácter comercial e industrial, de Lisboa e Porto, e pela imprensa diária.

Infelizmente não se conseguiu ainda a solução desse problema que é um dos mais relevantes para o intercâmbio luso-brasileiro e para a solidariedade da colónia portuguesa á Pátria.

Não desanima esta Camara, e assim, a actual Diretoria, confiada no alto descontino de V. Exa., vem muito respeitosamente renovar o assumpto, na certeza de que V. Exa. reconhecerá a intenção patriótica que nos anima.

Foi em 7 de Abril de 1922 que esta Camara pela primeira vez se dirigiu ao nosso Governo, numa representação largamente fundamentada, pedindo a unificação das taxas postais de modo que Portugal e Brasil constituíssem um único território postal. Foi baldado esse esforço, porque, subito, fomos surpreendidos pelo aumento das taxas. O problema em vez de se resolver beneficiamente, agravou-se.

Não podia esta Camara ficar indiferente, a esse facto profundamente prejudicial ao intercâmbio das duas nacionalidades irmãs. Assim em 3 de Abril de

1923 dirigiu a Directoria que nos antecedeu, nova representação a um dos antecessores de V. Exa. E' o assumpto tão importante que, em virtude das sucessivas mudanças de Governo, essa Directoria enviou aos novos ministerios outras representações—uma de 17 de Agosto de 1923 e outra de 21 de Novembro do mesmo ano.

Já lá vão dois anos e o problema por solucionar? Convencida esta Directoria que a propaganda das patrióticas idéias, feita não só pela imprensa portuguesa que sempre aplaudiu a nossa acção, mas também entre os homens de responsabilidade na vida governativa da nacionalidade, já deve ter convencido uma grande parte da opinião pública da necessidade imperiosa de se resolver este problema, perante V. Exa. o traz de novo sem cançasso e animada de uma grande fé patriótica.

Vamos resumir o assumpto para não fatigar a atenção de V. Ex. solicitada por tantos e tantos problemas também de alta relevância para os interesses superiores da Nação.

A unificação das taxas postais teria por base uma disposição idêntica á do art. 4º, do capítulo 1º, da Convenção internacional de 11 de Novembro de 1920, que dispõe assim: "Estabelece-se como princípio fundamental que nas relações postais entre países aderentes, vigorará a tarifa que cada uma das administrações tenha estabelecido para seu serviço interno".

Não se tendo solucionado o problema, nós continuamos diante desta estranha anomalia:—uma carta do Brasil para Espanha paga a taxa de duzentos réis, enquanto que para Portugal paga quatrocentos réis.

Não pode haver maior prejuízo para o nosso intercâmbio do que esta injusta diferenciação. A concorrência do comércio espanhol no Brasil é cada vez maior e, assim favorecido, mais prejudicará o nosso comércio exportador. Mas o caso é também vexatório para nós no campo moral.

Não deve ser motivo de consideração a diminuição das rendas dos correios com o abaixamento e unificação das taxas, porque aumenta a quantidade de cartas expedidas quando as taxas são menores, o que contrabalança a diminuição das receitas. De mais uma das grandes fontes da riqueza da nossa Pátria é a remessa contínua de dinheiro da colónia portuguesa do Brasil ás suas famílias. Quanto mais baixas forem as taxas postais, maior são as relações por correspondência, e maiores serão também as remessas de numerário, remessas sempre em proporção com as relações que mantem, pelo correio, os membros da mesma família distanciados pelo oceano.

Este, o aspecto geral do assumpto, mas um ponto ha que precisamos especialmente frizar.

Foi há pouco assinado em Lisboa um acordo postal entre Portugal e Brasil já aprovado pelo Con-

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Relatório do Conselho d'Administração e Parecer do Conselho Fiscal

XIII

Continuação do n.º 916

Notariado Português

Segunda convocação.—A's quatorze (quatorze) horas do dia des. nove (desanove) de Janeiro de mil novecentos e vinte e quatro (mil novecentos e vinte e quatro) na séde desta Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, Estação Central do Rossio, tendo-se verificado terem sido depositadas vinte mil quatrocentas e quarenta e duas (vinte mil quatrocentas e quarenta e duas) acções, e haverem constatado acharem-se presentes e representados desasseis (desasseis senhores accionistas possuidores de cinco mil oitocentas e três (cinco mil oitocentas e três) acções, com cento e quinze (cento e quinze) votos; além de dois (dois) senhores accionistas depositantes de cincuenta (cincoenta) acções cada um, e achando-se presentes, por parte do conselho de administração, os senhores: José Adolfo de Melo Sousa, Presidente — Antonio de Almeida Vasconcelos Correia — Francisco de P. na Esteves Lopes — e Doutor Germano Lopes Martins; e por parte do Conselho Fiscal os senhores: Doutor Antonio Centeno, Presidente — José d'Oliveira Soaes, Vogal Secretario — Doutor Augusto Victor dos Santos Junior — e Doutor José de Barros Mendes d'Abreu; não tendo comparecido, por motivo justificado, o Senhor Doutor Antonio Ginet Machado, Comissário da República junto desta Companhia, o senhor Presidente, Doutor Francisco José Fernandes Costa, declarou legalmente constituída a Assembleia Geral Extraordinária, para funcionar em virtude da segunda convocação, de conformidade com os artigos trigesimo terceiro, parágrafo único, trigesimo quarto e quadragésimo segundo dos estatutos desta Companhia e cento e oitenta e quatro do Código Comercial Portuguez, nomeando para Secretário o accionista João Brée,—o qual, aceitando, tomou lugar na Mesa.

O Senhor Presidente declarou, em seguida, que a Ordem do Dia para esta Assembleia era a mesma da Assembleia que fôra originariamente convocada e a qual é a seguinte:

ORDEM DO DIA

Deliberar:

- a) — sobre o projecto de escritura a estabelecer entre esta Companhia e a Câmara Municipal de Tomar, para a celebração do contrato de Construção e Exploração do Ramal de Lamasosa a Tomar;
- b) — sobre o projecto de contrato a celebrar entre esta Companhia e a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, para a Construção e Exploração do primeiro Lanço da linha de Louzã a Arganil, entre a Louzã e a margem esquerda do rio Ceira, junto à Estrada Distrital número cento e seis, no concelho de Gois.

a fim de poder autorizar o conselho de administração a fazer os competentes Contractos, resolvendo sobre os referidos assuntos e mais fins deles emergentes e da conveniencia da Companhia, sem prejuízo dos direitos conferidos aos senhores accionistas pelo artigo trigesimo oitavo dos estatutos e mais disposições legais aplicáveis.

Postos à discussão estes assuntos da Ordem do Dia, o accio-

gresso Brasileiro, em 24 de Agosto último, sem que tenha obtido igual aprovação em Portugal.

Esse acôrdo, que é já a solução de parte das idéias tão longa e calorosamente defendidas por esta Câmara, seria de grande utilidade para as relações intelectuais entre os dois povos da mesma estirpe, se entrasse em vigor, pois que enquanto não fôr aprovado em Portugal é completamente inerte. Nestas circunstâncias esta Directoria, secundando a acção das ilustres Directorias que a precederam, e reforçando a acção das várias entidades que ultimamente em Portugal se tem interessado pela aprovação do referido acôrdo, nomeadamente a prestigiosa Associação Comercial de Lisboa, e a imprensa dessa capital, ousa esperar da alta visão política de V. Ex. como estadista e do seu ascendido patriotismo como português, a melhor boa

nista Senhor Doutor Correia Guedes — pediu a palavra para pro^spor que fosse dispensada a leitura dos projectos de Contracto indicados, por se em já conhecidos da Assembleia, e que a sua discussão fosse feita na generalidade e na especialidade.

Posta á discussão e votação esta proposição, foi aprovada por unanimidade.

O Senhor Presidente, seguidamente, pôz á discussão, na generalidade e na especialidade, os projectos de Contractos referidos na Prdem do Dia.

O Senhor Doutor Correia Guedes, disse que, tendo estudado os projectos de Contractos de que se trata, verificárá estar em devidamente acautelados os interesses da Companhia, pelo que lhes dava o seu voto, exprimindo a sua satisfação por ver aumentar a rede de Caminhos de Ferro, mas fazendo votos por que neles venham a ser utilizados os carvões nacionais.

O Senhor Rosa Matheus, representante da Direcção do Caminho de Ferro do Minho e Douro (do Estado), pediu informações sobre a garantia que a esta Companhia era dada pela Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, quanto às despesas de construção da Linha de Louzã ao rio Ceira, visto que o Fundo dos Caminhos de Ferro do Estado não podia dar tal garantia á Caixa Geral de Depósitos,

O Senhor Vasconcellos Correia, Administrador-Vogal da Comissão Executiva, respondendo, diz que os interesses desta Companhia estão salvaguardados, por quanto a Companhia não executará trabalhos de construção cujo pagamento não esteja devidamente assegurado pela Companhia do Caminho de Ferro do Mondego, — pelo depósito permanente de quinhentos (quinhentos) contos, feito pela referida Companhia do Mondego, á o dem desta Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, como tudo está estipulado no respectivo projecto de Contracto de Construção — Base oitava (oitava).

O Senhor Presidente declarou que, visto nenhum outro Senhor Accionista ter pedido a palavra, — ia pôr á votação a generalidade de cada um dos Contractos, — e foram aprovados por unanimidade. O Senhor Presidente pôz, em seguida, á votação na especialidade, Artigo por Artigo, cada um dos Contractos, — o que tudo foi aprovado por unanimidade.

Em seguida foi interrompida a sessão por quinze (quinze) minutos, para a redacção desta acta.

Reaberta a sessão, foi a presente acta lida e aprovada sem discussão, — encerrando-se seguidamente a sessão ás quinze e meia horas.

O Presidente — Francisco José Fernandes Costa.

O Secretario — João Brée.

Por me ser requerida fiz escrever a presente certidão que vai conforme ao original, e no qual vai pago por meio de estampilhas por mim coladas e devidamente inutilizadas a diferença do selo devida por efeito desta.

Lisboa, aos vinte e seis dias do mês de Abril do ano de novecentos e vinte e quatro.

(Continua)

vontade para esta representação, especialmente para a parte que trata da aprovação do citado acôrdo postal luso-brasileiro, porque embora todos os assumptos aqui tratados sejam de igual importância, é este de maior urgencia.

Aproveitamos a oportunidade para testemunhar a V. Ex. o nosso mais alto apreço e subido consideração. Ao Exmo. Sr. Er. Gaspar de Lemos. Dgmo. Ministro do Comércio e Comunicações.—Lisboa.—Raymundo de Magalhães, Presidente.—Pedro da Silveira de Magalhães Coutinho, 1.º Secretário."

Oxalá que este apelo da Câmara do Comércio seja ouvido e tomado pelo Governo na devida consideração, e que não vá para a pasta do sono, como, supomos, tem ido os outros.

Publicações recebidas

Recebemos e agradecemos:

Coronel Eugénio Mardel: — *A Brigada do Minho na Flandres.* 2.^a ed. (do autor), 1923.

O Sr. Coronel Eugénio Mardel, grande figura militar, nesta terra em que tudo o que não é mesquinho vai escasseando, publicou a 2.^a ed. de *A Brigada do Minho na Flandres* (O 9 de Abril.)

Consta este volume de subsídios para a história da 5.^a brigada no C. E. P. do relatório da batalha do La Lis e sua documentação, a que o autor ajuntou o discurso pronunciado pelo ministro da Guerra, Coronel Freiria por ocasião do lançamento da primeira pedra do monumento aos mortos da guerra, em Lisboa, no dia 9 de Abril de 1923.

Todo o volume é, assim, formado por elementos preciosos para a compreensão da nossa estada em França, só devendo lamentar-se que o Sr. Coronel Eugénio Mardel nos apresente os documentos descarnados, sem um comentário e uma elucidação necessários certamente aos estranhos a coisas militares. No entanto *A Brigada do Minho na Flandres* é um livro útil, porque é documentado, e acima de tudo sério, coisa que não é vulgar em livros consagrados à guerra.

Norberto de Araujo — *Novela do Amor Humilde*
Lisboa, 1925 (Livraria Bertrand)

Norberto de Araujo é um dos mais curiosos e ricos temperamentos literários das modernas gerações. Como jornalista, desde os tempos da *Manhã* que a sua personalidade tão vincada se consagrou; e as suas crónicas e reportagens no *Diário de Lisboa* não fizeram mais do que salientar, com maior exuberância, as suas qualidades de observação e de estilo.

Esta *Novela do Amor Humilde*, como já anteriormente as *Miniaturas*, a *Varanda dos meus Amores* e a *Vinha*

vindimada, demonstram que o jornalismo não prejudicou o desenvolvimento da arte literária de Norberto de Araujo.

«Fazei reportagens, rapazes!» — dizia Anatole France a alguns escritores novos que o consultavam. A reportagem conduz, na verdade, à simplicidade, à clareza e à maleabilidade do estilo, aguçando simultaneamente as qualidades de observação tão necessárias ao novelista.

«Nesta novela — diz N. de A. logo no limiar da *Novela do Amor Humilde*, — não ha complicação. Tudo decorre serenamente como nas romarias, onde o tumulto é feito de tranquilidade de um ano inteiro à espera e onde as coisas dizem todas a mesma alegria sã, a mesma sede de viver em amor, quer falem, quer cantem, quer meditem. Não se pode dizer melhor: — todo o fio da novela se desenvolve assim, humildemente, serenamente, numa encantadora e romântica desordem. É a história de três Marias — Maria do Rosário, a Rosarinho, Maria Marta e Maria, sem mais nada, três lindas e humílicas figuras que nos tocam suavemente com a ternura do seu amor e com a tristeza sem ruidos que lhes tomou o coração e que as levou. Todas as personagens de Norberto de Araujo são vivas e reais — a maior vitória da sua arte. Vemo-las encontramo-las, falamos-lhes todos os dias. E o Dr. Frazão, João Semana dos bairros pobres de Lisboa, representa mesmo uma figura a mais na galeria romanesca portuguesa.

Edição cuidada, com uma linda capa do Stuart.

Auto — Saiu o primeiro número desta interessante Revista Automobilista dirigida pelo nosso presado amigo e brilhante jornalista Sanches de Castro. O pequeno jornal sobre o aspecto gráfico tem bôa apresentação, trazendo várias gravuras e artigos de interesse para o meio automobilista.

Em homenagem a este nosso colega transcrevemos o artigo do fundo:

Algumas palavras aos nossos leitores

Concebida esta folha por técnicos e práticos da especialidade destina-se a responder às necessidades da grande massa de automobilistas portugueses, pois nela serão tratados por processos simples de divulgação e propaganda, todos os assuntos que se relacionem com o sport e a indústria do automobilismo.

Estabelecemos um programa modesto, mas preciso, criando secções permanentes que indubitablemente prestaram serviços práticos, não só na parte técnica, redigida clara e sim-



Coronel Eugénio Mardel



Norberto de Araujo



Sanches de Castro

Parte Oficial

Organização da Inspecção Geral de Caminhos de Ferro

(Continuação do n.º 916)

TÍTULO IV

Serviços da Inspecção

CAPÍTULO I

Da Divisão Central de Caminhos de Ferro

Art. 14.º Compete ao chefe da Divisão Central de Caminhos de Ferro:

1.º Dirigir a Divisão, superintender e fiscalizar os respectivos serviços;

2.º Assistir às sessões do Conselho e da Comissão Técnica e nelas apresentar os papéis de expediente, os processos e projectos que devem ser submetidos à sua apreciação;

3.º Redigir e ler as actas das sessões;

4.º Lavrar os termos de posse dos funcionários dependentes da Inspecção Geral;

5.º Expedir as consultas e processos que tiverem de ser submetidos à aprovação do Governo;

6.º Abrir a correspondência e dar-lhe o destino conveniente;

7.º Submeter a despacho do Inspector Geral todos os processos que por él tenham de ser resolvidos;

8.º Vereficar e visar os documentos de receita e despesa emanados da secção de contabilidade;

9.º Fiscalizar as despesas de expediente e diversas;

10.º Superintender no serviço do pessoal menor;

11.º Todos os demais serviços da sua competência não especificados.

Art. 15.º A Divisão Central de Caminhos de Ferro comprehende três secções:

1.ª Secção—Expediente e arquivo.

2.ª Secção—Pessoal e estatística.

3.ª Secção—Contabilidade.

(Continua)

Caminhos de Ferro do Estado

Administração Geral

Propondo a Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado que, para ampliação das suas instalações no Barreiro, seja declarada a urgência das expropriações, por utilidade pública, de duas propriedades pertencentes uma aos herdeiros de Manuel António Miranda, na qual estão construídos quatro prédios urbanos para dezasseis inquilinos e um para morada própria, servidos todos por jardim, com poço e moinho confrontando ao norte com a estrada de acesso à estação do Barreiro-Terra e nas outras direcções com terreno do Caminho de Ferro do Sul e Sueste, e outra a Rafael Bueno, constando de terreno confrontado em todas as direcções com terreno do mesmo Caminho de Ferro;

Considerando que estas expropriações estão compreendidas nas disposições do n.º 4.º do artigo 2.º da lei de 25 de Julho de 1912:

Hei por bem declarar de utilidade pública e urgente, para os

plesmente ao alcance de todos, mas também em tudo que diga respeito ao turismo e sport.

Na obra de vulgarização do desenvolvimento do automobilismo e do turismo, o *Auto* conta com a colaboração activa dos seus leitores, que nunca deverão hesitar em lhe submeter as suas sugestões bem como formular as suas críticas dirigindo-lhe as suas observações e informações pessoais.

Ficaremos muito gratos pelas suas comunicações, e esforçar-nos-hemos por responder, o mais completamente possível a tudo que de nós fôr solicitado.

Está aí dentro do programa do *Auto* a organização entre os seus leitores de concursos com valiosos prémios de artigos da especialidade que quem

efectos do determinado no artigo 16 da citada lei; as expropriações das referidas propriedades, marcadas nas plantas parcelares, que vão com o presente decreto assinadas pelo Ministro do Comércio e Comunicações. O Ministro do Comércio e Comunicações assim o tenha entendido e faça executar. Paços do Governo da República, 23 de Janeiro de 1926.—*Bernardino Machado — Manuel Gaspar de Lemos.*

Inspecção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Central

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, conformando-se com o parecer da Comissão Técnica que vistoriou o troço do Caminho de Ferro compreendido entre Gatão e Chapa, da linha do Vale do Tamega, que o referido troço seja aberto à exploração.

Paços do Governo da República, 5 de Fevereiro de 1926. O Ministro do Comércio e Comunicações, *Manuel Gaspar de Lemos.*

Divisão de Via e Obras

Atendendo ao pedido feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta para alienação de uma parcela de terreno junto da linha que explora: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações concordando com o parecer da Comissão Técnica do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, declarar sobrante a referida parcela de terreno situada entre os quilómetros 90,710, 92 e 90, 715, 17, medindo aproximadamente 38^m, 5¹ de superfície.

Paços do Governo da República, 5 de Fevereiro de 1926.—O Ministro do Comércio e Comunicações *Manuel Gaspar de Lemos.*

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão Fiscal de Via e Obras

Atendendo ao pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para serem declaradas sobrantes as parcelas de terreno que se encontram fóra dos limites do terreno do Caminho de Ferro, à esquerda e à direita da linha férrea de leste, entre os quilómetros 41, 863 e 41, 8: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, declarar sobrantes as referidas parcelas que medindo a superfície total de 31.16¹ metros quadrados, se encontram situadas entre os quilómetros 41,863 e 43,194 à esquerda da linha, e entre os quilómetros 41, 878 e 43,208 à direita do caminho de ferro, como se vê indicado na planta, desenho 7027, que está junto ao processo. Paços do Governo da República, 26 de Novembro de 1925. — O Ministro do Comércio e Comunicações *Nuno Simões.*

Atendendo ao novo pedido feito pelo concessionário do Caminho de Ferro do Vale do Cávado, para suspender por mais seis meses os trabalhos preliminares da Construção; manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro do Comércio e Comunicações nos termos do artigo 8.º da lei n.º 1632 prorrogar por mais seis meses, até 16 de Março de 1926, o prazo concedido pelo artigo 8.º da mesma lei e portarias de 20 de Março e 18 de Junho do corrente, tendo préviamente concordado neste adiamento a maioria das câmaras municipais das localidades atravessadas pela referida linha férrea.

Outro assim deverá o concessionário dentro do mesmo prazo satisfazer às formalidades legais, relativas à aprovação do projecto, e do respectivo contrato, como proceitua o artigo 6.º da citada lei.

Paços do Governo da República, 24 de Dezembro de 1926.—O Ministro do Comércio e Comunicações.

Manuel Gaspar de Lemos

sabe... poderão chegar a ser um automóvel "Fiat".

Também *Auto* vai conferir desde já grandes vantagens a todos os automobilistas, concedendo importantes abatimentos nas compras directas dos acessórios anunciados nesta folha.

Enfim, esperando que *Auto* seja bem recebido por todos os automobilistas, iniciamos a nossa publicação, desejando-lhes a todos um feliz ano 1926, fazendo votos por que as reparações das estradas sejam um facto efectivo que nos permita percorrer de Norte a Sul o nosso querido Portugal cuja beleza bem digna é das regalias dum país... europeu.

A Redacção é na Rua da Prata, 145.

AVIAÇÃO

A viagem Espanha-Buenos Aires

Os aviadores espanhóis Franco e Ruiz Alda já terminaram o seu «raid» às terras argentinas. Foram mais felizes que o italiano Casagrande que tentava a mesma empresa, mas que, em virtude de avaria no aparelho, ainda se encontra retido em Casablanca.

A nós portugueses era-nos indiferente ser primeiro um italiano ou um espanhol. No entanto um facto se regista: fomos nós os primeiros que fizemos a viagem à América do Sul em avião, e depois os espanhóis.

E' vulgar dizer-se que a história se repete, e agora este caso se dá. Fomos nós o povo que primeiro sulcou os mares com ciência segura na arte náutica. Após as nossas descobertas marítimas, foram as dos espanhóis.

Agora dá-se precisamente o mesmo.

Primeiro foi Gago Coutinho e Sacadura Cabral que, de ciência certa e técnica firme, delinearam o caminho de navegação aérea da Europa à América do Sul. Eles é que primeiro transpuzeram o Atlântico Sul em demanda de terras brasileiras; eles é que, em pleno oceano, sem aparelho de T. S. F., nem navios a controlar, determinaram com rigor matemático um ponto mínimo. Os seus processos tiveram retumbância mundial. Repercutiram-se em colégios, academias e sociedades científicas de toda a parte, passando a ser adoptadas.

Entre a viagem d'elles e a de agora dos espanhóis vai um espaço de quatro anos, o que em aviação é muito importante. São sucessivos os aperfeiçoamentos que se têm feito, ora nos motores, ora nos planos.

E' incontestável, pois, que os espanhóis tiveram superior vantagem sobre os nossos.

O aparelho com que o almirante Gago Coutinho foi ao Brasil não tinha poder suficiente para descolar com a gazolina precisa para transpor a distância de Cabo Verde a Fernando de Noronha. O dos espanhóis sim, tendo executado essa etapa com rara felicidade.

Franco e Ruiz Alda não eram dois desconhecidos. O primeiro é oficial de infantaria e o segundo da arma de artilharia, ambos sendo dois azeus com «records». Porém, o feito de agora veio pôr em relevo o valor das suas audácia e das suas perícias.

Denominaram o seu avião de «Plus Ultra» e parece que tinham razão para o fazer.

O motor empregado é um Domied-Wahl de dois motores de 450 cavalos.

O aparelho está munido de T. S. F., estando, por este facto, em constante comunicação com postos radiogonométricos que lhes indicam a rota a seguir.

Seguiram este itinerário: saíram de Palos de Moguer, aprofaram à costa africana, descendo em Casablanca; daqui às Canárias; das Canárias a Cabo Verde; Cabo Verde-Fernando Noronha, é esta a mais importante etapa por ser a maior; Fernando Noronha-Pernambuco; Pernambuco-Montevideu; e finalmente Montevideu-Buenos-Aires.

Esta viagem que demonstra perícia e heróicidade, é para nós causa de regozijo, tanto mais que como os próprios heróis declararam, seguiram os processos do almirante Coutinho. Foi a mesma rota, foi a mesma ciência.

O feito de agora mais uma vez veio mostrar ao mundo de quanto capazes são os povos da península Ibérica.

A *Gazeta* associa-se ao entusiasmo de que estão possuídos os espanhóis e faz votos para que o seu regresso se faça com escala pelo nosso porto, onde se lhes prestaria a homenagem devida.

A conferência de Sarmento de Beires



Os tripulantes do «Plus Ultra» - Comandante Franco, Ruiz de Alda, Tenente Duran e o mecânico Rado

O glorioso aviador, major Sr. Sarmento de Beires, realizou recentemente na Universidade Livre, uma notável conferência sobre a aviação moderna, digna de ser lida por quantos se interessam pelo progresso de tão útil descoberta científica.

Arquiva a *Gazeta* nas suas colunas esse valioso trabalho em que se examina a utilidade da aviação civil pelos seguintes aspectos: no serviço postal e de transporte de mercadorias; no serviço de transporte de passageiros; na organização do cadastro rural; no levantamento de cartas foto-topográficas; no serviço de reclame, e propaganda e em serviços sanitários.

Poucos são os países do mundo que ainda hoje não possuem a aviação civil, e entre êles — triste é dizer-lo — figura Portugal.

A fim de mostrar o grau de perfectibilidade a que

chegou a aviação, o natável piloto aponta quais os «records» alcançados nos últimos anos e os actuais, a saber:

Em 31 de Agosto de 1909: velocidade, 68 quil. à hora; altitude 155 metros, distância percorrida, 180 quil. duração do voo, 3 h. 4 m. e 56 s.

Em 1 de Outubro de 1910: velocidade, 91 quil. à hora; altitude 2.800 metros; distância (sem escala), 392 quil.; duração, 5 h. 3 m. e 5 s.

Em 1918: velocidade, 220 quil. à hora; altitude, 6.000 metros; distância, 1.380 quil.; duração, 12 horas e alguns minutos, mantido desde 1913 a 1919.

Pois, em 1926, a França detem os seguintes «records» do mundo: velocidade, 443 quil. à hora; altitude, 12.066 metros; distância (sem escalas) 4.400 quil. duração, 45 horas, 10 minutos e 59 segundos: carga total elevada 6.000 quil.

As linhas de serviço postal e de transporte de mercadorias e de passageiros estabelecidas actualmente são em grande número na Europa, na Ásia, na África e na América, sendo as principais as seguintes:

Paris-Londres; Paris-Amsterdam-Copenhague; Paris-Varsóvia; Paris-Bucarest; Londres-Amsterdam-Berlim; Berlim-Francfort; Berlim-Riga; Berlim-Moscou; Berlim-Angora; Berlim-Zurich; Berlim-Antzig-Konigsberg; Copenague-Berlim-Munich; Berlim-Teheran; Cairo-Bagdad; Autibes-Ajáccio; Marselha-Oran; Toulouse-Casablanca-Dakar; Fez-Oran; New-York-San-Francisco. Havia outras no Congo Belga, no Japão, na Bolívia, na Argentina, etc., sendo a Alemanha o país onde a aviação militar se encontra mais desenvolvida.

As estatísticas fornecem os seguintes números, para uma só companhia: quil. percorridos: em 1921, 350.000; em 1922, 536.000; em 1923, 1.266.000; em 1924, 1.666.885; passageiros transportados: 2.230, 11.005; 26.509; 35.880; mercadorias transportadas: 2.500 quilog. 16.180 quilog. 67.035 quilog. 148.357 quilog.

O Sr. Sarmento de Beires ocupou-se depois da organização do cadastro rural e do levantamento de cartas foto-topográficas pela aviação, demonstrando que países modernos como a Polónia, a Tcheco-Slováquia e a Yugo-Slávia estão pondo em prática esta aplicação da aviação. E à pregunta, que poderia ser feita, porque motivo Portugal também a não utiliza, responde:

Em quanto nos outros países a aeronáutica vive de uma verba orçamental que excede 1,5 da verba total

do orçamento do exército, a aeronáutica militar portuguesa tem uma verba orçamental que em 1923, 1924 e 1925 foi 1,75 da que o Parlamento atribue ao exército. Mantendo a proporção acima indicada, o orçamento da aeronáutica em Portugal, que é de 3.000 contos, deveria ser de 45.000.

* * *

A importância das grandes viagens aéreas, a pezar do seu carácter moral, está de tal maneira reconhecida por todas as nações, que, depois da guerra, todas têm enviado os seus aviões nas rotas aéreas do mundo, à conquista da glória de cruzarem, antes de quaisquer outras, céus onde a aza humana não singrou ainda.

O Sr. Sarmento de Beires leu a seguinte curiosa lista, incompleta, das principais realizadas nos últimos anos:

Para os Estados Unidos: a travessia do Atlântico em 1919; a viagem New York-S. Francisco, 1923; a volta ao mundo, 1924; a tentativa S. Francisco-Honolulu, 1925.

Para a Inglaterra: a viagem Londres-Austrália, em 1919; a tentativa da travessia do Atlântico de Hanmer a Grieve, 1919; a travessia Terra Nova-Irlanda, por Alcock e Brown, 1919; a viagem Londres-Cap Town, 1920; a tentativa de volta ao mundo de Mac-Laren, 1924; a viagem Londres-Sangoon-Londres, de Cobham, 1925.

Para a França: O período do Mediterrâneo, de Vuillemin, 1919, a tentativa Paris-Austrália, de Poulet, 1919; a volta da Europa, de Roget, 1920; a travessia do Sahara, por Vuillemin, 1921; o triângulo Tunis-Paris-Casablanca-Tunis, por Peltier-D'Oisy, 1922; a

primeira tentativa Paris-Dakar, 1922; a viagem Paris-Tokio, de Peltier D'Oisy, 1924; a segunda travessia do Sahara, 1925; Paris-Dakar-Tambouc-ton Colomb-Bechar-Casablanca-Paris, por Arrachart e Deniaire, 1925; o circuito das capitais (7.800 quil. em 62 horas, das quais 40 de voo), de Arrachart, 1925; Paris-Theran, 1925.

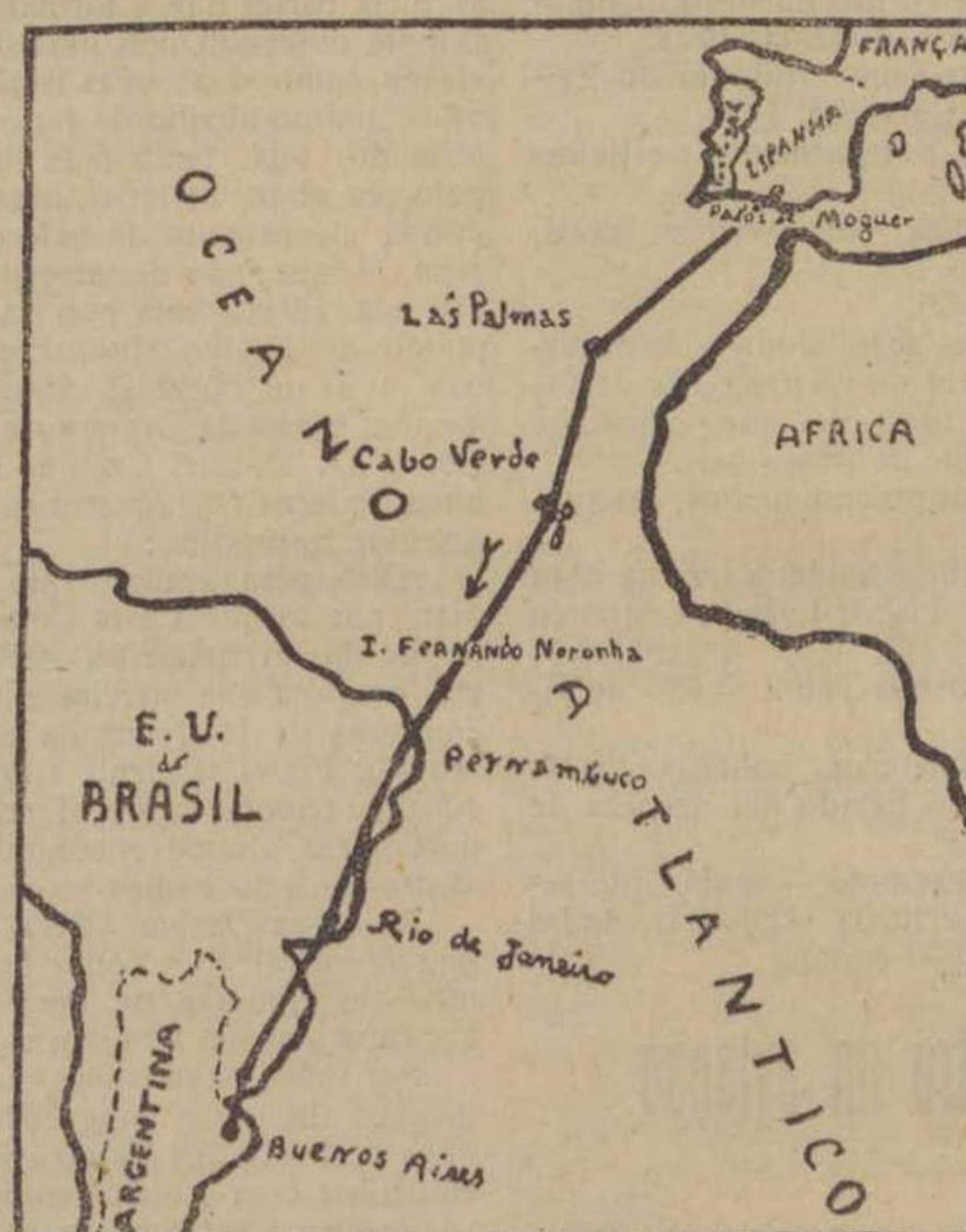
Para a Itália: Roma-Tokio, em 1920; a tentativa de travessia do Atlântico, de Locateli, 1924; Roma-Tripoli, 1923; Roma-Australia-Tókio-Roma (58.000 quil.), 1925.

Para a Argentina: a primeira travessia dos Andes, 1920; a tentativa da volta ao mundo de Lami, 1925.

Para a Bélgica: a viagem Bruxelas-Congo Belga, 1925.

Para o México: o circuito do México, 1920.

Para a Holanda: Amsterdam-Batávia, 1924.



A rota de Franco e Ruiz de Alda

Para a Suécia: a expedição ao Spitzberg, 1923.
 Para a Noruega: a tentativa de viagem ao Polo, por Amundsen, 1925.
 Para a Rússia: Moscou-Pekin, 1925.
 Para o Japão: Tókio-Paris, 1925.
 Para o Sião: Bangkok-Saigon-Hanoi, 1922.

Portugal encontra-se em terceiro lugar entre as nações que mais têm contribuído para o desenvolvimento da navegação aérea, inscrevendo-se com os seguintes feitos:

Viagem Londres-Lisboa, pela aviação naval, sob o comando de Sacadura Cabral, 1919.

Primeira tentativa Lisboa-Madeira (mal sucedida), 1920.

Viagem Lisboa-Madeira, com Sacadura Cabral, Gago Coutinho, Ortiz de Betencourt e Soubiran, 1921.

Lisboa-Rio de Janeiro, com Sacadura Cabral e Gago Coutinho, 1922.

Viagem Huambo-Benguela-Mossamedes-Lubango-Huambo, por Luís da Cunha e Almeida, 1923.

Loanda Ambriz-Ambrizete-Santo António do Zaire-Nanabaca, por Emílio de Carvalho, 1923.

Viagem Milfontes-Macau, por Sarmento de Beires e Brito Pais, 1924.

Viagem Amsterdam-Lisboa, pela aviação naval, 1924.

Viagem Lisboa-Guiné, 1925.

O Sr. Sarmento de Beires acentuando a repercussão que estas viagens tiveram no estrangeiro, declarou que elas contribuíram mais do que é possível imaginar-se para o bom nome do nosso país.

E, referindo-se a novos empreendimentos, perguntou:

Que consequências benéficas poderia ter, na hora presente, a viagem aéria Lisboa-Loanda-Lourenço Marques?

Que dizer da viagem Lisboa-Timor — Rio de Janeiro-Lisboa?

As vantagens morais, comerciais, políticas destas viagens não compensariam o Estado da despesa de algumas centenas de contos?

A última viagem, por exemplo — sonho que se duz, que entusiasma, que perturba — custaria, todas as despesas eontadas, 850 a 900 contos.

Mais um desastre na aviação

O tenente Amílcar de Alvarenga Passos, e o alferes médico José de Azevedo Reis caem, vitimas do dever

A nossa quinta arma, tem sido, nestes últimos tempos, perseguida por uma infelicidade extraordinária.

No dia 25 de Fevereiro, numa manhã linda, com um sol radioso, na pista da Escola de Aviação Militar, instalada na Granja do Marquês, a alguns quilometros de Sintra, voavam alguns aviões *Avro* e *Coudrou*, fazendo exercícios, de instrução.

O admirável dia, tentava todos os aviadores que aí se encontravam, a dar o seu vôo.

Num desses aparelhos, o *Avro 4* (com motor Rhône, de 110 cavalos) subiram o capitão Craveiro Lopes e o tenente Ayala Monteiro. Depois de terem dado o seu passeio, aterraram com toda a facilidade. Depois, coube então a vez aos infelizes: Tenente-aviador Amílcar de Alvarenga Passos, e o médico da escola, alferes José de Azevedo Reis.

O avião voou alguns minutos sobre a pista, e o piloto, preparou-o para aterrizar.

D. Gabriel Urigüen

Foi nomeado engenheiro da Companhia dos Caminhos de Ferro Vascongado este nosso amigo e distinto colaborador da *Gazeta*.

D. Gabriel Urigüen que os nossos leitores já conhecem através dos seus interessantes artigos que revelam um profundo conhecimento de tudo quanto respeita a caminhos de ferro da península, bem como dos assuntos económicos que com êles se prendem, é um novo, cheio de inteligência, que não contente em prestar à sua pátria que ama fervorosamente, tudo quanto possa em seu benefício, pretende ir ainda mais longe, fazendo da Península Ibérica um todo em que as duas partes que a formam — Espanha e Portugal — embora independentes uma da outra e inconfundíveis, vivam como duas bolas irmãs muito amigas, prestando-se mútuo auxílio de forma a que o bloco por elas formado, seja, tanto pela sua estructura moral como pelo seu poder material, uma grande força que se impõe ao respeito de todo o resto do mundo. E, assim, é que, não desfalecendo nunca na propaganda das suas ideias, vem publicando uma série de artigos pondo em relêvo simultaneamente as coisas do seu país e as de Portugal. Ainda recentemente, na *Informacion*, órgão da Câmara de Comércio de Bilbau, publicou D. Gabriel Urigüen um artigo sobre os caminhos de ferro portugueses que conclui pelos períodos a seguir transcritos:

«Diré para acabar, que Portugal no puede enviar, por lo que a esta Compañía se refiere, a ninguno de los ferrocarriles del extranjero. Es la C. P. una empresa que marcha à la vanguardia de todas las empresas de la Península y de muchas del resto del mundo. En el siguiente artículo seguiremos haciendo consideraciones sobre el resto de la rede ferroviaria portuguesa, donde encontraremos datos muy interesantes respecto a ella».

Na nossa *Gazeta*, vem o nosso ilustre colaborador pondo em relêvo — como no artigo que hoje publicamos — as riquezas de uma das mais belas regiões da Espanha em que D. Gabriel viu a luz do dia.

Por todas estas razões, encheu-nos de júbilo a nomeação do nosso amigo para o lugar que nos Caminhos de Ferro dos Vascongados vai, com certeza, desempenhar com a maior competência e distinção.

Receba, pois, o nosso amigo as nossas sinceras felicitações.

Porém, a 50 metros do solo, o aparelho teve uma perda de velocidade, e entrando em *vrière*, foi despedaçar-se no solo, a 200 metros da pista, ficando reduzido a um montão de destroços, onde agonizavam os dois desventurados oficiais.

Todos os que presenciam esta cena que por momentos ficaram tomados por um terror indescritível, correram para o local da tragédia, de onde tiraram os dois bravos oficiais, com os corpos horrivelmente mutilados.

Parece-nos impossível, que, sabendo os nossos aviadores em que estado de incompetência se encontram os nossos aviões, se aventurem a subir, nessas perfeitas caixas de lata.

Este desastre, deixou inconsoláveis, todos aqueles que apreciavam as belas qualidades dos dois valentes aviadores, que morreram no seu posto, cumprindo honradamente o seu dever.