

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Premiada nas Exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra; Bruxelas, 1897; Porto, 1897; Liége, 1905

Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antuerpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze

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

S U M A R I O :

A nossa gravura de pagina: Louzã, A Ermida de Nossa Senhora da Piedade, por TACITUS.— Instituto para órfãos dos ferroviários do país, por CARLOS D'ORNELLAS. — A.C.P. — O nosso Director Conselheiro Fernando de Souza. — A inauguração dos Caminhos de Ferro de Benguela. — O 75.^º aniversario da morte de Augusto Borsig. — Aviação, O salvamento do «Dornier 16», por C. R. — Publicações recebidas. — Ha quarenta anos. — A elecrificação dos Caminhos de Ferro na Holanda. — A Entrevista da Quinzena, por CALADO RODRIGUES. — Linhas estrangeiras. — Linhas portuguesas. — Viagens e Transportes. — Escola de Instrução Profissional de Locomotivas do Entroncamento. — Jardim Zoológico. — Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide. — Os nossos mortos.

ANEXO NESTE NUMERO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes Serviço combinado com a Emprésa Automobilista de Viação e Turismo, estabelecida em Moimenta da Beira — Tarifa de Camionagem — Em vigor desde 30 de Junho de 1929 — Transportes entre a estação da Régua e Ponte do Abade, passando pela cidade de Lamego e por Bretiande, Castanheira do Ouro, Granja Nova, Barracão Novo, Leomil, Moimenta da Beira, Vila da Rua, Albarros, Penso e Vila da Ponte

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACÇÃO
Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR
CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO
M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Capitão JAIME GALO

Engenheiro GABRIEL URIGUEN.

Capitão MARIO COSTA

Capitão LUNA D'OLIVEIRA

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

Portugal . (semestre)	30\$00
Estrangeiro (ano) £	1.00
Espanha () pesetas.	35.00
França () francos.	100
Africa ()	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO

E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECCÃO: T. 576 e 581

A Ermida de N. S.^a da Piedade

A gravura de pagina com que abre o presente numero, representa a Ermida de Nossa Senhora da Piedade, na Serra da Louzã.

A Louzã é uma vila cheia de pitoresco.

Segundo diz Pinho Leal, o primitivo nome da vila foi *Arunce* que daí teria vindo até ao de *Louzã* por os mouros não puderem pronunciar aquele nome e dizerem *Alouçã*.

Salvo o devido respeito pela opinião de Pinho Leal, parece-nos que a explicação é simples de mais.

A seguir-se, no estudo das origens dos nomes das terras esse sistema, jamais haveria, mesmo da parte das pessoas menos cultas, a mais pequena dificuldade em arranjar explicação para casos identicos.

Desde que de *Arunce* se faz com tanta facilidade *Louzã*, com um poucochinho mais de trabalho, e carregando um pouco mais tambem nas dificuldades de pronuncia dos povos que habitaram a Peninsula, poderia fazer-se *Freixo d'Espada á Cinta ou Maçãs de D. Maria*.

O que é mais natural é que a povoação antiga fosse *Arunce* que tomaria o nome do rio *Arouce*. A povoação moderna tomaria o nome de outra fonte.

Seja como fôr a Louzã é uma terra muito pitoresca.

D. Manuel a fez vila e lhe deu foral em Lisboa a 25 de Outubro de 1513 (Livro dos Forais novos da Beira, fls 52 v. col. 1).

A Ermida de Nossa Senhora da Piedade, que a nossa gravura apresenta está numa das mais interessantes e pitorescas situações de monumentos congeneres.

No alto dum penhasco solitario e colosal, rodeado de montanhas cheias de magestade, a ermida da Piedade, dando-nos o ensejo de contemplar um belissimo panorama, dá-nos tambem um ambiente místico dominador, constituindo o conjunto um dos mais belos trechos da paisagem portuguesa.

Tacitus.

**INSTITUTO PARA
ÓRFÃOS DOS FERRO-
VIÁRIOS DO PAÍS**

**UMA LOUVAVEL INICIA-
TIVA QUE DEVE SER
AUXILIADA POR TODOS
OS PORTUGUESES**

UM grupo de elementos da classe ferroviária da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, da qual fazem parte activa os srs. António Joaquim Pereira Rezende, factor de primeira e José Pereira de Figueiredo, factor de segunda, ambos assinantes da *Gazeta dos*

Caminhos de Ferro, pensam na fundação de um instituto destinado a recolher e socorrer todos os órfãos dos ferroviários do país.

É absolutamente louvável tão grande iniciativa, que quanto antes deve ser posta em prática para assim poderem ser recolhidos e protegidos, preparando para o futuro os filhos de todos os combatentes que tombam em princípio e a meio da batalha da vida, e que na sua maioria deixam dispersos por esse Portugal fora, aos destinos da sorte êsses pobres rebentos.

É necessário chamar a atenção da grande classe ferroviária para a grande obra que se necessita criar e é dever de todos os portugueses prestarem o seu auxílio em prol de tão grande Empresa para levar a cabo um melhoramento que tem por fim trazer a felicidade, recolhendo, criando e educando, os filhos dos ferroviários que aspiram a dias felizes na vida. Assim essa grande Empresa, repito, prestará não só à família

ferroviária como ao país, um benefício de grande alcance patriótico pois concorreria utilmente para reduzir o vergonhoso número de analfabetos que o nosso país conta.

Como já disse, torna-se necessário o auxílio de todos e principalmente das Empresas ferroviárias e a Comissão deve criar comissões em todas as principais cidades e vilas de Portugal para angariar donativos, organizando festas, conferências, promovendo récitas, cujas receitas deviam ingressar em qualquer casa bancária, cujos juros acumulados faziam engrossar o respectivo depósito.

Para a organização de tão grande empreendimento deve a Comissão solicitar o apoio moral e material de todas as entidades oficiais, Sociedades, Gremios, Sociedades de Recreio, Companhias, Empresas, etc.

A Comissão que tão denodadamente trabalha tem reunido regularmente afim de activar os seus trabalhos para o mais breve possível poder apresentar numa grande reunião de ferroviários, os seus magníficos projectos e assim ilucidará a família ferroviária das suas tenções e esta por sua vez deve prestar todo o seu auxílio e concurso para o bom êxito dos seus trabalhos.

Está absolutamente justificada a fundação do "Instituto para os órfãos dos ferroviários do país" e a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que está sempre ao lado das boas iniciativas, dá o seu apoio moral, prometendo à Comissão todo o auxílio que esteja dentro das suas posses.



A C. P.

DO BALANÇO DA C. P. PASSOU PARA O CORRENTE ANO,
UM SALDO SUPERIOR A 2.500 CONTOS—O GOVERNO
AUTORIZOU A COMPANHIA A FAZER UMA
EMISSÃO DE OBRIGAÇÕES NO MON-
TANTE DE 7.500 CONTOS

As receitas totais da exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que tem em exploração 2.442 quilómetros de linhas férreas, na sua rede geral, atingiram o ano passado a quantia de 280:482.653\$90 e as despesas de exploração a 235:034.676\$15.

Pelo exercício findo pagou ao Estado, a C. P. de impostos de transacção, selo, transito e seus emolumentos e assistencia publica, 34:273.715\$41. O movimento de passageiros nas três classes, durante o ano findo, foi de 17:767.238 e o de mercadorias de 3.461:498 toneladas, das quais 153:850 pertencem á grande velocidade e as demais á pequena, ou sejam 3.207:648 toneladas. A renda de seis por cento sobre as receitas do tráfego, paga ao Estado, em virtude do contrato de arrendamento das linhas do S. S. e Minho e Douro, 1:281 quilometros, elevou-se a 5:972.488\$30.

O saldo credor positivo para 1929, depois de deduzidas as verbas de trabalhos extraordinários, encargos financeiros e outros, monta a 2:608.836\$44, com o qual fecha o balanço geral da C. P. em 1928.

O relatório do Conselho de Administração, assim como o parecer do Conselho Fiscal regista, o facto, deveras notável, não só para a C. P., como para o País, de se encontrar de novo normalizada a sua vida financeira, após a agudíssima crise que por mais de 12 anos, tão gravemente a afectou, chegando o «deficit», como se sabe, a atingir, em 1923, nada menos que 30:215.358\$16.

Foi já distribuído aos accionistas o relatório do Conselho de Administração que dentro em breve, será apreciado em assembleia geral.

E' um grosso volume pormenorizado e com bastantes mapas elucidativos. Frisa que, com satisfação para a Companhia, se encontra novamente normalizada a situação financeira daquela empresa, após uma crise de 12 anos, a qual se manifestou principalmente no ano 1923 em que o «deficit» chegou a atingir a quantia de 30:215.358\$16.

O sr. ministro do Comércio assinou um decreto autorizando a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a emitir 7.500 contos de obrigações, do valor nominal de 100 escudos cada uma. Estas obrigações vencerão o juro, livre para o obrigacionista de todos e quaisquer impostos portugueses, presentes e futuros, de 7³/₄ por cento ao ano, pago semestralmente a partir de 15 de Outubro de 1929, em Lisboa ou Porto. O juro semestral que é de 3\$87,5 por obrigação, será apresentado por coupons. As obrigações serão amortizadas, a partir de 15 de Abril de 1930, em 54 semestres, por sorteio ao par, ou por compra no mercado, devendo a respectiva tabela ser organizada de forma que sejam iguais as semestralidades de juro e amortização. A' companhia será, no entanto, reservado o direito de acelerar a amortização, por sorteio, ao par, ou por compra no mercado.

Como garantia especial e adicional á amortização e ao pagamento dos juros destas obrigações, a Companhia terá que manter sempre, incluido no capital circulante, um valor nunca inferior ao montante nominal das obrigações em circulação, representativo de materiais de consumo, referidos no artigo 12.^º do contrato de 11 de Março de 1927, e exclusivamente destinados á exploração das linhas objecto do mesmo contrato. Se as linhas adjudicadas voltarem para a posse do Estado antes da completa amortização destas obrigações, a Companhia será obrigada a concluir a amortização das obrigações que existirem nessa data no prazo de dois anos, a contar do dia em que ela tiver deixado de fazer a exploração das referidas linhas, e em tal caso a garantia especial estipulada na clausula 6.^a, e dada a amortização e pagamento dos juros das obrigações ainda em circulação, passará a ser constituída pelo crédito que a Companhia fica tendo sobre o Estado, em virtude da execução do paragrafo 2.^º do citado artigo 12.^º, do contrato. As obrigações constituem até a sua definitiva amortização «privilegio creditorio», mobiliario especial nos termos do Código Civil.



O NOSSO DIRECTOR
CONSELHEIRO
FERNANDO DE SOUSA,
FOI VICTIMA DE UM

NO dia 18 do mês findo foi vítima de um desastre de automóvel o nosso querido director Conselheiro Fernando de Sousa. Transportado num automóvel ao Hospital de S. José, deu ali entrada no Banco, verificando o sr. dr. João Pais de Vasconcelos que não havia fractura alguma pelo que foi transportado numa maca para a enfermaria de S. Francisco, recolhendo depois a casa.

Ao sabermos da desagradável notícia corremos a saber informações do desastre e ao depararmos com o nosso director estendido numa maca, ele sorria, como se nada fosse, o que uos alegrou bastante.

Informaram-se várias vezes das melhorias do sr. Conselheiro Fernando de Sousa, o venerando Prelado, Eminentíssimo Cardial Patriarca, senhor D. António Mendes Belo, Sua Ex.^a Rev.^{mo} o sr. D. Manuel Gonçalves Cerejeira, Arcebispo de Mitilene, Sua Ex.^a Rev. o sr. D. Teotónio Vieira de Castro, Arcebispo de Gôa, Patriarca das Índias, Bispo de Trajanopolis.

Também o sr. General Oscar Carmona, Presidente do Ministério, Ministro do Interior, Dr. Oliveira Salazar, ministro das Finanças, e Dr. Mário de Figueiro Ministro da Justiça se foram informar de estado do nosso director.

Por curiosidade transcreve-mos do nosso colega «A Voz» a entrevista que dias depois lhe foi concedida pelo nosso director:

— Descia no dia 18 pelas 11 h. e 15 m. a Avenida da Liberdade num carro eléctrico. Apiei-me a par do largo da Anunciada para ir à Escola Nacional visitar o meu amigo Raul Tamagnini Barbosa que regressara há dia de Macau.

Ao atravessar a rua central da Avenida, vinha de baixo um automóvel.

— Não parou...

— Não. Parecendo-me que ainda tinha tempo para atravessar, corri para o passeio. Fui, então, de encontro ao automóvel, cujo *chauffeur* não pode evitar o choque.

— Como foi atingido?

— Pelo guarda-lamas, que me fez uma ferida grande na barriga da perna direita, enquanto a cabeça e os ombros sofriam grandes pancadas e a mão era escoriada.

— Foi, então, que V. Ex.^a caiu?

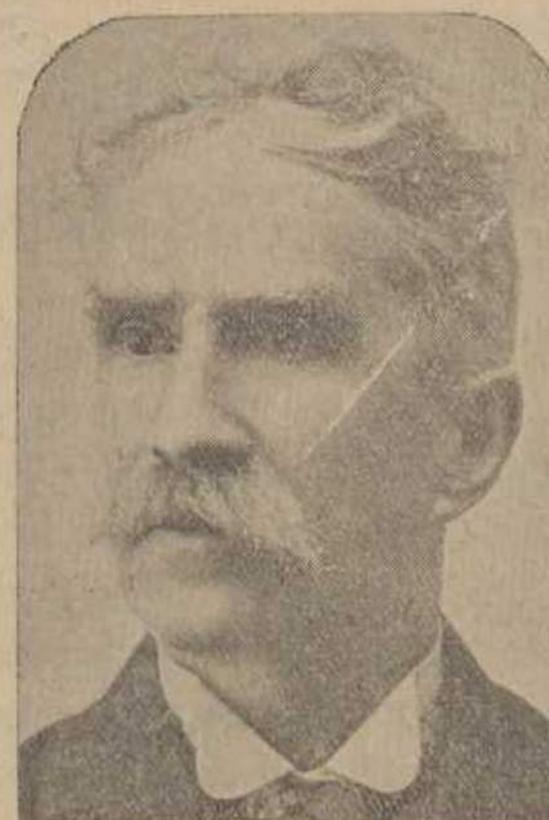
— Foi. Atirado ao chão, sofri grande contusão na anca do lado esquerdo e na perna direita.

Sem mostrar a menor fadiga, o sr. Conselheiro Fernando de Sousa continua a descrever:

— Acudiram logo várias pessoas que me ajudaram a subir para o automóvel a fim de ir ao Banco do Hospital. Não tinha perdido os sentidos. Receava que tivesse havido fractura.

Chegado ao hospital, foi preciso que me tirassem do carro e me estendessem na cama. Declarei logo que só eu era o culpado do desastre, por erro de cálculo da distância e corrida precipitada para chegar ao passeio.

Despiram-me na sala de observações e verificaram que



DESASTRE
DE AUTOMÓVEL
FELISMENTE
SEM GRAVIDADE

não havia fractura alguma. A ferida da perna carecia de ser suturada.

Sabendo que o meu bom amigo dr. João Pais de Vasconcelos estava na sua enfermaria, mandei-lhe pedir que me viesse ver.

Não significava esse desejo, bem natural, a mínima falta de confiança na solicitude dos dignos cirurgiões em serviço no Banco, que se ocuparam de mim por forma penhorante.

Recebi, por precaução, um injecção de sôro anti-tetânico e em seguida foi cosida e pensada a ferida, ficando em estado de poder ir para casa.

— Foi nesta altura que interveiu a polícia...

Sorrindo-se, o nosso Director reconstitui a cena:

— Com certo espanto, soube que o polícia declararia que não consentia a minha saída sem que fosse á esquadra prestar declarações e observando o sr. dr. João Pais que eu não podia ir lá e me mandava para casa, respondeu que, se assim fosse, me iria prender a casa.

— E explicou a razão?

— Ignorante das leis que regulam os atropelamentos, havia delinquido por ter dito ao *chauffeur* que não pretendia nada dele, visto que não fôr culpado do desastre...

— E depois?

— Depois foi a maca para a enfermaria de S. Francisco aguardar a solução da dificuldade o que deu lugar á notícia errada de ter eu sido hospitalizado. Enfim o sr. dr. João Pais obteve a autorização para me deixar seguir para casa onde chegou eram quais 17 horas vindo a maca no excelente autocarro do hospital.

— Sabemos que V. Ex.^a foi sempre tratado com a maior solicitude, pelos funcionários do hospital.

— Sim, sr. A todo o pessoal que ali se ocupou de mim, fiquei muito grato pela forma diligente e carinhosa por que me prestaram os socorros e pelas facilidades que me dispensaram.

— E como se encontra, agora, V. Ex.^a?

— Os movimentos das pernas estão ainda bastante presos não me podendo sentar na cama nem voltar sosinho, com bastantes dores que felismente vão cedendo aos banhos de ar quente.

As massagens e o tempo fará o resto.

Tive a fortuna de não ter febre.

Muitas graças devo a Deus por sair do desastre com tão poucas avarias.

O que mais me custa é a ociosidade forçada que cessará logo que me possa sentar melhor.

E o nosso Director terminou, com estas palavras de agradecimento:

— Estou gratíssimo a tantas pessoas que, neste momento, me mostraram mais uma vez, o seu interesse e amizade.

Todos os que n'esta casa trabalham desejam ao nosso preso amigo e querido director o seu completo restabelecimento.

A INAUGURAÇÃO DOS CAMINHOS DE FÉRRO DE BENGUELA

CHEGARAM no dia 24 do mez passado a Johannesburg os convidados que acompanharam o sr. Ministro do Comercio á inauguração dos Caminhos de Ferro de Benguela.

Na estação de Malan eram aguardados pelo ministro dos Caminhos de Ferro, representante do Governo da União, Lord Maior da cidade, consul de Portugal, varios funcionários superiores e grande parte da colonia portuguesa.

Ao sr. Engenheiro Bacelar Bebiano foi oferecido, pelo consul portuguez, um jantar intimo, no dia da chegada e no dia seguinte o Governo da União ofereceu-lhe no Pretoria Club, um almoço ao qual assistiram entre outros os ministros dos Caminhos de Ferro e Correios e Telegrafos; presidente do Supremo Tribunal, Comandante Monteiro Paiva, Dr. Borges de Sousa, etc.

Terminado o banquete seguiu-se uma visita á cidade e um passeio á barragem do rio dos Crocodilos que fornece agua a Pretoria. Na quarta-feira realizou-se uma visita ás minas de ouro, tendo a camara das minas oferecido um almoço ao ministro portuguez, a que presidiu o sr. Martin, que dava a direita ao sr. Bacelar Bebiano e a esquerda ao nosso consul. Assitiram Oppenheimer Meyer e os grandes proprietarios das minas, convidados da Companhia de Benguela. O sr. Martin agradeceu a visita do ministro, desejando que o estreitamento das relações entre Portugal e a União continuassesem no mesmo pé de amizade. Fez o elogio do ministro, que é distinto engenheiro de minas, que teve ocasião de ver como se trabalha no Rand.

O ministro das Colonias agradeceu as palavras amaveis do sr. Martin e fez sinceros votos para que se mantenham as relações de amizade entre os dois países, bebendo á saude do rei Jorge. Em seguida o nosso consul deu uma recepção em honra do ministro e dos convidados da Companhia de Benguela.

Os jornais referiram-se á visita do ministro português, em termos muito amaveis.

* * *

Em Livingstone, o ministro foi hospede do governador da Rodésia do Norte. Depois de visitar Vitoria

Falls, realisou-se na residencia do governador, um jantar. «Sir» James Maxwell brindou pelo ministro, mostrando a importancia da inauguração do caminho de ferro de Benguela, que terá uma grande influencia no desenvolvimento da Rodésia, que ficará agora com duas saídas naturais pelo Lobito e pela Beira. Fez votos para que continuassem as boas relações existentes entre os dois países.

O ministro português disse que a historia da Rodésia está ligada á historia da colonização portuguesa, visto varias expedições portuguesas terem combatido aqui, país bastante conhecido dos nossos pioneiros, que teriam grande surpresa se hoje pudessem ver o seu desenvolvimento. Felicitou por isso, os coloniais e lembrou como Portugal tem cumprido o tratado de 1891. Salientou a importancia do caminho de ferro de Benguela, que realiza a velha aspiração dos coloniais portugueses. O «transafricano» será um facto logo que esteja concluída a ligação belga. Lembrou que o porto da Beira se está equipando e teve já no ultimo ano um movimento superior a 800.000 toneladas. Para que a corporação de esforços seja mais evidente seria para desejar a conclusão da ligação entre Sinoia e Kafue, que encurtaria em centenas de quilometros o trajecto para a costa oriental. Os portugueses ficariam muitos satisfeitos se isso se fizesse, bem como a ligação West Nicholson com Messina, que servia tanto os interesses de Moçambique como os da Rodésia.

Agradeceu a amabilidade e a cordial recepção, terminando por brindar o rei da Inglaterra. O ministro das Colonias telegrafou a Jaspar, chefe do governo belga, cumprimentando-o e agradecendo a amavel recepção dispensada em Elisabethville. Jaspar respondeu mostrando-se muito sensibilizado com a amabilidade e dizendo estar persuadido de que o caminho de ferro de Benguela contribuirá muito para fortificar as excelentes relações já existentes entre Angola e Katanga e a amizade secular luso-belga.

Foto

NUMEROS ESGOTADOS

Para completar a colecção desta revista a um nosso assinante, compram-se na Administração os seguintes numeros: 797, 798, 810 e 812 de 1921, 918, 920, 924 e 927 de 1926.

AUGUST BORSIG nasceu a 23 de Junho de 1804, num tempo, em que o jovem gigante «Technica» principiou a fazer os seus primeiros experimentos de andar, W. Murdock, Tervithick e mais tarde ainda Stephenson criaram na Inglaterra a construção das máquinas. Causa semelhante, deve a Alemanha, no domínio da construção de locomotivas, a August Borsig.

Nascido em Breslau, destinado pelo pai ao ofício dele, de carpinteiro, visitou antes e durante o tempo de aprendizagem prática a Escola Real Provincial de Artes e Architectura. As faculdades aqui provadas deram motivo ao pai, a fornecer-lhe os meios para a visita do Instituto Real Industrial em Berlim fundado três anos antes por Beuth. A esta instrução teórica, a melhor que foi possível antes do estabelecimento das Escolas Technicas Altas, seguiu uma instrução prática de ano e meio na fundição de ferro de Egells. As capacidades extraordinárias do jovem, que ainda não tinha completado vinte e três anos, deram motivo a que o seu chefe o encarregasse, antes do acabamento da instrução, de tarefas importantes independentes e depois de decorrido este período, a concluir com ele um contrato muito vantajoso a 8 anos. Este contrato, por meio de que este jovem foi encarregado gerente técnico da empresa, proporcionou-lhe realizar economias na importância de 10.000 teleres, aos quais juntou, emprestados, mais 40.000. Com esta quantia comprou um grande terreno ao pé do Oranienburger Tor, o bairro das fábricas de máquinas de Berlim de outrora, e começou, impaciente de mais para aguardar o aperfeiçoamento das construções massivas, as obras em barracões de madeira edificados rapidamente.

O grande facto da sua vida foi a construção da sua primeira locomotiva. A Sociedade de Caminhos de Ferro Berlim-Anhalt tem o merecimento ao contrário da opinião em Inglaterra de que, unicamente a Inglaterra podia fornecer locomotivas boas, de ter dado também uma encomenda a August Borsig. Esta locomotiva, construída segundo um modelo americano, porém provida de melhoramentos parcialmente já patenteados por Borsig, foi fornecida em tempo oportuno e comprovou-se excelentemente. Na sua

PASSA NO DIA 7 DO COR-
RENTÉ O 75.^º ANIVERSARIO
DA MORTE DE AUGUSTO
BORSIG, O PRIMEIRO FA-
BRICANTE DE LOCOMO-
TIVAS NA ALEMANHA

corrida, a título de prova, que teve lugar em 1843 ao pé de Chorin na estrada do caminho de ferro para Stettin, a locomotiva de Borsig excedeu as inglesas em velocidade e rendimento tractor. Esta vitória trouxe consigo grandes encomendas de todas as Companhias de caminhos de ferro Prussianas e como rápida consequência se desenvolveu a construção de locomotivas de Borsig e a sua posição de guia em primeiro lugar na Alemanha, e mais tarde na Europa.

Alem disso não foram despresados os outros ramos da construção de máquinas; a empresa de Borsig desenvolveu-se e adquiriu uma importância mundial.

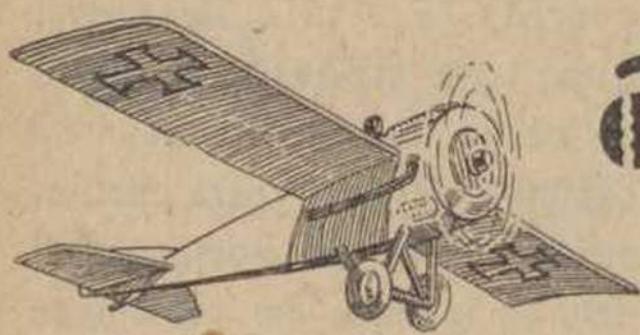
A extensão da sua propria empresa de ferro em Moabit, para a qual mandou vir os operários da Rhenania. Quando a fábrica de máquinas, em tempo fundada por Frederico o Grande, da Seehandlung foi vendida em consequencia dos tempos completamente alterados, comprou-a August Borsig, e assim governou uma terceira empresa. Já tinha estabelecido todos os preparativos para a construção da Gruben und Huettenwerke em Borsigwerk na Silesia Alta quando uma morte repentina em 7 de Julho de 1854 o arrancou do meio das suas criações.

Bem pesadamente esta perda se fez sentir na sua segunda terra, Berlim, onde era muito popular. No bairro Moabit, onde se achavam a empresa de ferro e a fabrica de máquinas e também a sua quinta que com as suas magnificas estufas de plantas pertencia às curiosidades de Berlim, a sua morte tem sido sentido geralmente. Pouco tempo antes ainda com todos os seus trabalhadores e empregados, cujo numero entretanto tinha aumentado a quasi 2.000, em 25 de Março tinha celebrado a solemnidade do aperfeiçoamento da 500.^a locomotiva que se tornou uma verdadeira festa popular, em que todo Berlim tomou parte.

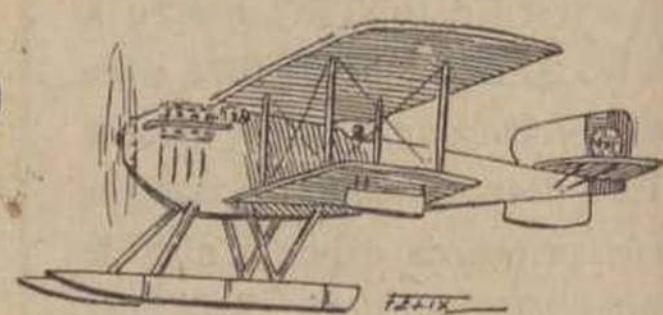
REVISTA INSULAR E DE TURISMO

Como dissemos no ultimo numero vai ser posto á venda na corrente semana o numero especial da *Revista Insular e de Turismo* dedicado á Exposição de Sevilha.

Este numero, de mais de 80 paginas em bom papel, com bela colaboração e profusamente ilustrado, faz a propaganda do trajecto para Sevilha por Lisboa-Elvas com largas referencias a Lisboa, Cintra, Cacilhas, Setubal, Vendas Novas, Montemor-o-Novo, Evora, Redondo, Vila Viçosa, Borba, Vila Boim e Elvas. — O seu custo é apenas de 5\$00.



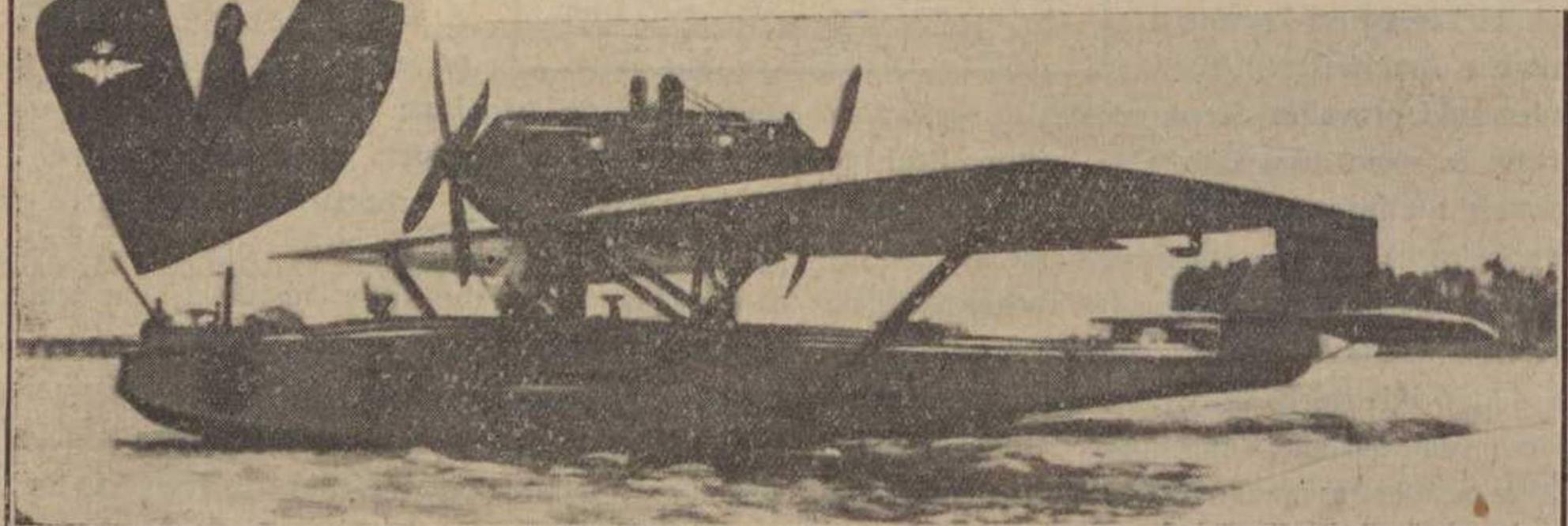
Avião



RAMON FRANCO E OS SEUS COMPANHEIROS
DO "DORNIER 16" FORAM

SALVOS!

PORUGAL ACOMPANHA A NAÇÃO VISINHA E IRMÃ
NO SEU JUBILO



COMO toda a gente sabe Ramon Franco e os seus três companheiros Gallarza, Ruiz de Alda e Madariaga haviam saido de Cartagena no *Dornier 16*, no dia 21, para uma viagem transatlantica. Desde então faltaram as noticias dos aviadores e, no dia 29, vivia-se já em pleno desanimo, quando se recebeu o seguinte rádio:

PONTA DELGADA, 29.— *O navio inglês porta-aviões Eagle recolheu os aviadores espanhóis e o Dornier 16, que foram descobertos, por um dos aparelhos pertencentes áquela unidade, a 36 graus e 23 minutos de latitude norte e a 25 graus e 49 minutos de longitude oeste.*

A estação Marconi, assim que recebeu o rádio sobre o aparecimento dos aviadores, enviou um dos seus funcionários a bordo dos destroyers espanhóis, que tinham chegado para se abastecerem de combustivel, para transmitir a noticia, a qual foi recebida com demonstrações do maior regozijo.

As tripulações espanholas elogiam os ser-

viços da Marconi, brindando pelas prosperidades da companhia e levantando vivas a Portugal.

O Eagle, conduzindo os aviadores e o aparelho, dirige-se a Gibraltar, onde deve chegar na terça-feira.

Estavam salvos os aviadores!

O mundo inteiro viveu uma longa semana de profunda emoção, derivada da falta de noticias do avião *Dornier 16* e dos seus tripulantes Ramon Franco, Gallarza, Ruiz de Alda e Madariaga.

As primeiras horas foram de desalento; seguiram-se dias de noticias opostas, em que a esperança alternava com o acrescimo do desanimo.

De toda a parte, de todas as nações do mundo — especialmente daquelas que mais proximas estão do local do acidente — começaram surgindo manifestações de interesse, de auxilio, de solidariedade.

Ha momentos em que o espirito, abalado por tantos factos egoistas, se sente descrente

da solidariedade humana mas a marcha da vida mundial reserva-nos, aqui e alem, horas consoladoras em que a solidariedade humana, surge em toda a sua pureza, despida de todos os odios creados pelos factores politicos, que fazem do homem o *homo homini lupus*, liberta de tudo o que a acorrenta á miseria do egoismo internacional.

Não era um avião espanhol, não eram quatro aviadores espanhois, não era a magua da Espanha que estavam em jôgo, a despertar e a manter a emoção do mundo.

Era um avião, fruto, como todos os aviões, do esforço humano; eram quatro homens que haviam posto o seu arrojo ao serviço da humanidade, era o progresso humano sentindo as azas presas nos crepes de mais uma catástrofe.

Depois das horas primeiras de desalento; depois dos dias em que a esperança ia cedendo sempre a um desanimo maior, vieram as horas em que os espíritos mais optimistas se rendiam um a um ao que tinha todo o aspecto dum facto trágico indiscutivel.

Surgiu, porém, o milagre.

O avião foi encontrado! Os aviadores foram salvos!

E a Espanha, vendo chegar as mais expressivas manifestações do entusiastico regozijo de todo o mundo civilizado, foi bem nesse dia glorioso, o solar em festa da solidariedade humana.

Apesar de tudo o que, por vezes, se possa dizer em contrario é certo que os portugueses sentem mais intensamente que os outros povos — e nisto não vai deslustre para nenhum — as glórias e as maguas da nação vizinha e irmã.

Sentiu a apreensão. Sentiu a esperança. Sentiu o desalento. Sentiu nesse dia o jubilo intenso pela notícia feliz, associando-se com a sua alegria ao entusiasmo delirante da Espanha.

Rendendo graças a Deus, apresenta a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, á nobre nação espanhola e aos gloriosos aviadores as suas mais calorosas e sinceras felicitações.

C. Rodrigues

Publicações recebidas

REVISTA ALLEMÃ

Pela ultima mala chegou-nos da Europa o primeiro numero desta nova revista, impressa a cores, em papel de luxo e ricamente ilustrada.

A Revista Allemã intitula-se orgão do trabalho e da cultura allemã para os países de língua portuguesa. Não é contudo uma simples folha de reclame. Mais do que isto: é um magazine de feição altamente intellectual, bem redigido, inspirado por princípios muito elevados e que mostra a Alemanha e a Austria nos diversos facies da sua actividade, desde as altas lucubrações da philosophia até às ultimas novidades da sua industria. Nas páginas de «A Revista Allemã» encontra-se quasi tudo o que interessar possa o homem moderno. Nellas estão fixadas não só as ultimas teorias no terreno da sociologia, da economia política e das sciencias abstractas, architectadas pelos sabios daquelles países frios, não só as ultimas descobertas reveladas pelos pesquisadores nos laboratorios da Europa Central, como tambem os ultimos acontecimentos da vida económica e financeira, da vida artística e religiosa, da vida desportiva e futil, encontrando-se até o luxo de uma secção de modas ilustrada.

E de notar muito especialmente a secção intitulada "O Brazil e Portugal na Alemanha" onde estão relatados os acontecimentos que tiveram lugar na Alemanha e na Austria e que, de qualquer forma, venham a interessar aquelles dois países latinos.

A mentalidade de «A Revista Allemã» é internacional, larga e generosa. Em seu artigo programa os seus directores, aliaz dois jornalistas brasileiros, propõem-se a trabalhar para que a'guns povos da terra se venham a conhecer melhor, afim de que melhor se possam amar na esperança de que a humanidade dê mais um passo para aquela idade de ouro longíqua em que todos os homens se sintam ditosos e satisfeitos no seio da patria comum que é a terra.

Entre os artigos do número de maio merecem atenção especial, além do artigo de fundo, um estudo sobre a agricultura allemã, especial para o magazine do dr. Hermann Dietrich, ministro da Agricultura do Reich, intitulado «Milhões inopproveitados»; um largo estudo d'arte, illustrado com reproduções de quadros do grande pintor van Gogh; e uma entrevista do conhecido psychiatro Prof. Julian Moreira sobre o estado actual dos estudos neurologicos na Alemanha.

A Revista Allemã é editada pela «Brazil-Verlag» de Hamburgo, empreza brasileira na Alemanha que se destina a trazer á luz, publicações sobre o Brazil e Portugal na Alemanha e Austria e vice-versa.

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Julho de 1889).

A Paris por 5 libras

Está finalmente publicado o serviço que a Comp.^a Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, de combinação com as linhas espanholas e francesas, estabeleceu para Paris por motivo da exposição.

As suas principais disposições são as seguintes:

Os passageiros podem partir de Lisboa até ao dia 3, isto é, os que forem no dia 1 terão parte do dia 2, os dias 3 e 4 em Madrid, e seguirão na manhã de 5 às 8 horas, da estação do Norte (Príncipe Pio) chegando a Hendaya às 11,25 da manhã de 6, e a Paris às 7,30 da manhã de 7.

O regresso de Paris é no dia 19 às 4 horas e 40' da tarde, chegando em 21 às 7 horas 31' da tarde a Madrid, onde os passageiros poderão descansar até ao dia 26, isto é, podendo estar 13 dias incompletos em Paris, e 5 em Madrid.

Entre Lisboa e Madrid e vice-versa ha ainda a vantagem de se poder passar á 1.^a classe pagando a diferença, e mesmo ao comboio sud-express, havendo lugar e pagando a sobretaxa de 4\$500 réis.

Como se vê, a Companhia Portuguesa deu no seu percurso todas as comodidades possíveis, e desejamos que veja coroados os seus esforços d'um brilhante exito.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Reuniu no dia 26 a assembléa geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, sob a presidencia do sr. Conselheiro Basílio Cabral, tendo por secretarios os srs. Eduardo Moser e Fontes Ganhado.

Depois de breve discussão, foram aprovadas as contas e as resoluções propostas no relatorio do conselho de administração, entre as quais avulta a da ampliação até ao maximo de 80.000 obrigações de 4,5 por cento da emissão de 40.000 auctorizada pela assembléa geral de 30 de junho ultimo, podendo tambem efectuar-se a conversão total das obrigações daquele tipo inferior, se as circunstancias dos mercados o permitirem.

Procedendo-se ás eleições foram reeleitos: para o conselho de administração, os srs. Gomes Netto, Andrade Corvo, João Santiago, Marquez da Foz e Visconde de Alenquer; e para o conselho fiscal, os srs. Diogo Petroni Junior e Antonio Centeno. Para as duas vacaturas existentes no conselho de administração foram eleitos os srs. Mariano de Carvalho e Eduardo Moser.

Começamos hoje a publicação do relatorio presente a essa assembléa, do qual constam interessantes esclarecimentos sobre o seu estado financeiro da companhia e outros dados apreciaveis.

Ponte sobre o Tejo

El señor marquez de Alex esplana-se numa correspondencia no Diario Ilustrado queixando-se do governo portuguez não lhe ter concedido, sem concurso sem estudo e sem as necessarias garantias, indispensáveis numa obra de tanto valor como é a ponte de Lisboa a Almada, a construcção dessa ponte que o sr. marquez havia requerido no ano passado.

Indigna-nos sempre que vemos um estrangeiro vir meter-se nos negocios do nosso paiz, fazendo insinuações gratuitas, especialmente quando, como *el señor marquez* só tem a fundamenta-las ditos de uns *alguens* que não nomeia, e suposições destituídas de provas, e ocultas sob o anonimo de uns seus amigos.

Da carta do sr. marquez deduzem-se conclusões peregrinas, como a de que a ponte só produziria receita sendo construída por s. ex.^a e por mais ninguem; isto, já se vê, seria por um poder sobrenatural que s. ex.^a tem para dar movimento ás pontes, e de que declara guardar segredo.

Ora nós compreendemos que o sr. marquez deve ter ficado muito contrariado por o governo português lhe negar a concessão, especialmente visto s. ex.^a ter comunicado a sua idéa aos jornaes franceses, afirmando já ter a concessão.

Um desses jornais, que temos á vista, publica a gravura da ponte dando-a como já concedida. E por signal que talvez nos resolvamos a reproduzir essa gravura para que se possa apreciar da beleza do projecto.

Enquanto á prioridade da ideia, não pertence ela ao ilustre proponente, porque já muito anteriormente o falecido engenheiro Miguel Paes projectára esta obra e a par dele, outros houve que nunca desistiram de a ver realizada, como nós tambem não desistimos hoje, não obstante o sr. marquez ter abandonado o campo, levando consigo os seus miraculosos segredos, sem os quais quem quizer seguir em caminho de ferro de Lisboa para a Outra-Banda, vai... no vapor.

Gaz de Lisboa

Elogiamos a nova companhia por occasião da inauguração do seu serviço, mas logo então dissemos que havia defeitos que era necessário remediar sem demora.

Completa-se hoje um mês que essa inauguração se re realizou, e parece-nos já que a companhia se deitou a dormir, descansando enfartada com os elogios recebidos porque vemos tudo na mesma, com exceção dos pontos em que está peior.

A praça do Comercio continua ás escuras, o que é um perigo e uma vergonha; á 1 hora da noite apagam-se as luxuosas luzes da Baixa, ficando uma luzinha que deixa tudo nas trevas.

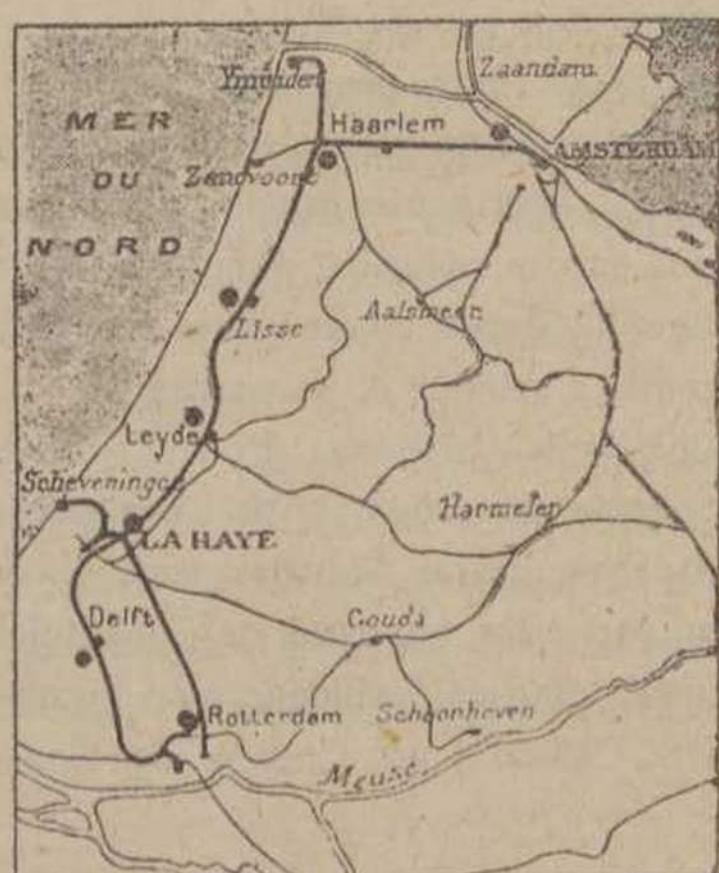
POR ESSE MUNDO FORA

A ELECTRIFICAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO NA HOLANDA

A interessante revista *Brazil-Ferro-Carril* no seu numero 609 de Maio corrente, publica um artigo sobre a electrificação dos caminhos de ferro holandeses, que por acharmos de interesse para os nossos leitores, com a devida vênia transcrevemos:

«A Direcção dos Caminhos de Ferro Holandeses empreendeu a electrificação da linha Amsterdam-Rotterdam, e de varios ramaes desta linha, conforme se vê na gravura junta, não para economizar o carvão, como geralmente sucede, mas porque a tracção a vapor se tornara insuficiente para o trafego entre as duas mais importantes cidades do paiz.

A primeira parte do programa compreendia as li-



Mapa dos caminhos de ferro electrificados da Holanda. As sub-estações estão assinaladas por um ponto negro

nhas Amsterdam-Rotterdam (86 quilometros); Scheveningen-Haya-Rotterdam (32 quilometros), e o ramal Haarlem-Ymuiden (12 quilometros), num total de 130 quilometros.

O consumo anual de energia, calculado sob a base de um trafego de quatro milhões de trens-kilometros (7.800 trens-kilometros por dia na linha principal e metade mais ou menos nas outras), foi avaliado em trinta milhões de quilometros.

Depois de um exame comparativo dos modos de tracção utilizados nos principaes paizes, adoptou-se, como em França, a corrente continua de 1.500 volts, obtida em sete sub-estações automaticas espaçadas de 12 a 19 quilometros, e nas quaes a corrente trifásica de 5.000 ou 10.000 volts, fornecida pelas centraes de

Rotterdam, Delft, Haya e outras cidades do norte da Holanda, é transformada em *redresseurs* a vapor de mercurio. Estas sub-estações são equipadas com material da Sociedade Brown-Boveri.

A sub-estação de Haya era munida de grupos conversores rotativos, mas em consequencia das experiencias feitas em 1924 com os conversores a mercurio, os Caminhos de Ferro Holandeses renunciaram ao uso dos primeiros e substituiram-nos por estes ultimos.

Actualmente, as sete sub-estações automaticas são equipadas com 21 grupos duplos de *redresseurs* que representam uma potencia permanente de 21.000 kilowats; cada sub-estação contém de 2 a 4, geralmente 3. Estes grupos podem suportar uma sobrecarga de 50 % durante duas horas, e de 200 % durante cinco minutos. Os dois *redresseurs*, que constituem o mesmo grupo, são alimentados por um transformador e ligados a um mesmo conjunto de bombas a vacuo; a circulação da agua de resfriamento é comum a ambos.

Funcionando já em grande parte automaticamente, as instalações de *redresseurs* constituem uma grande simplificação do serviço, não só sob o ponto de vista da economia do pessoal como tambem da economia da corrente, pois que os aparelhos de comando establecem ou não o circuito de uma instalação segundo a quantidade de energia exigida pelos serviços. A carga é judiciosamente dividida entre os grupos, evitando-se qualquer falsa manobra, e em caso de avaria a parte sã da instalação é automaticamente isolada da outra e continua a funcionar sem interrupção.

Todas estas considerações, que justificam o preço mais elevado de uma primeira instalação, influiram na decisão dos Caminhos de Ferro Holandeses, que pela primeira vez estabeleceram na Europa sub-estações deste tipo.

As cabines de comando, que conteem interruptores destinados ao inicio ou suspensão do serviço, são colocadas nas *gares* vizinhas das sub-estações, e as perturbações que se derem são ahi anunciadas por meio de sinais ópticos ou acusticos.

As sub-estações dos Caminhos de Ferro Holandeses estão em serviço desde 1927, e a experiencia de três anos tem mostrado que, para a linhas de tracção de 1.500 volts continuos, ou mesmo mais, os *redresseurs* teem um funcionamento tão seguro como os conversores rotativos, apresentando, entretanto, varias vantagens sobre estes.

A ENTREVISTA DA QUINZENA

Por CALADO RODRIGUES

ONDE COMEÇA A

LINHA DA BEIRA BAIXA?

ONDE COMEÇA A

PROVINCIA DA BEIRA BAIXA?

Como para este numero, não houve ninguem que se deixasse entrevistar, resolvi, mais uma vez, entrevistar-me a mim mesmo.

A linha da Beira Baixa começa em Abrantes. Parece, pois, que, saídos de Abrantes no comboio, nós começaremos a vêr passar, a um e outro lado da linha, terras da Beira. Realmente, toda a gente, com olhos de vêr e espirito apropriado para confrontos, dirá que sim. Mas a ficção legal expressa naquilo que se chama a divisão administrativa, diz nos que não. Estamos em face dum paradoxo. Estamos dentro dum conflito tremendo entre a nossa inteligencia, a nossa razão, e a lei.

A nossa inteligencia, a nossa razão, dizem-nos que a Beira começa ali, transposta a ponte que dá passagem para Aquemtejo. A lei diz que não e continuará dizendo que vão por algumas dezenas de quilometros, estabelecendo nos espiritos simples a maior das barafundas, porque os espiritos simples, desataviados de razões, políticas, entendem que a base da lei deve ser a razão e não compreendem uma lei que negue o que a razão afirma. Aceito que a lei possa reservar-se o direito de ser a serventaria de certas mentiras convencionais, mas não aceito que esse direito possa ir até ao ponto de a lei servir convencionalismos monstruosos. E, como não heide classificar de convencionalismo monstruoso, o facto de se considerar como Extremadura as tantas dezenas de quilometros que se estendem, pelo menos desde Mouriscas, até Barca d'Amieira?

Não. A lei é a lei. E' uma coisa muito respeitável, base de instituições venerandas, garantia do progresso dos povos, defesa insubstituível das liberdades publicas, destilação das aspirações e práticas seculares das raças. Sei bem que é assim. Sei bem que, para tranquilidade de certos interesses, que já teem bolôr, (de tantos anos que teem de anichamento nos refolhos da lei), temos que aceitar como versículo indiscutivel do

Alkorão político: o respeito cego á lei, o velho aforismo jurídico *Dura lex sed lex*.

Mas, senhora Lei! em todos os tempos se permitiu o direito, mais ou menos largo, de vos expôr motivos, de vos dizer razões. Os reis que vos faziam, os reis vossos pais, ouviam as razões e os motivos da ralé e não raras vezes davam satisfação ás suas reclamações. Fernão Vasques, falou bem perto dos paços de *S. Martinho de a par da Sé*.

Por que razão, pois, não heide expôr-vos meus motivos e razões, agora que estais mais livre de movimentos, quasi liberta das cataplasmas e remendos com' que vos tinham reduzido, durante tantos anos, á apariencia ignobil duma virago obesa e borracha, fétida de eczemas e gritante de reumatismos?

Deixai-me, pois, falar-vos, dizer-vos minhas razões, nos termos do artigo 3.º da Constituição, prometendo-vos que usarei daqueles termos correctos que podem não estar impostos na Constituição mas que estão no Código da Civilidade ou — como diria o saudoso Dr. Calixto — no Código da Consciencia Humana.

Senhora Lei! Passada a ponte depois da estação d'Abrantes ou — vá lá um pouco de transigencia — passada a estação de Alferrarede — não ha ninguem que não classifique de terreno beirão o que a linha vai cortando ou — dizendo melhor — o que a linha vai confinando, deixando á direita o Tejo.

Eu tenho um compadre, homem bonissimo, que por vezes pode parecer descortez na franqueza dos seus dizeres, mas que, sendo o mais leal dos amigos, é tambem o mais desenxovalhado dos homens, para dizer, seja a quem fôr e seja onde fôr, a verdade vestida embora de termos dum pitoresco singular.

Pois ele, quando pretende garantir qualquer coisa como indiscutivel, quer sejam as qualidades duma pessoa, quer sejam as características duma coisa, usa

empregar, em seguida ao enunciado dessas qualidades ou dessas características, uma frase solene:

Autentico e rubricado!

Pois eu vou aproveitar-me dessa expressão solene para classificar o terreno a que me referi, o terreno que a linha da Beira Baixa, pelo menos ao deixar Alferrarede, vai confinando, deixando á direita o Tejo.

E' terreno beirão. Terreno beirão *autentico e rubricado*.

Tudo o autentico. Tudo o rubrica. As montanhas e os pedregais. As culturas e os arvoredos. A fala e a indumentaria. E digo só isto para que o possam testemunhar. Até aqueles que só conhecem a região de a vêr da linha ferrea. Porque os outros, os que a conhecem por se terem alongado alguns quilometros além da linha, teem mais que dizer, teem mais argumentos que invocar. Lá para longe da linha, não são apenas as montanhas e os pedregais, as culturas e os arvoredos, a fala e a indumentaria que autenticam e rubricam como beirão a terra. Essa autenticação, essa rubrica, vem, mais nítida, mais profunda, de tudo o mais. Dos costumes, do *folk-lore*, da exteriorização da fé, da feição das construções, da interpretação da solidariedade agraria nas suas formulas primitivas, das regras da cortezia rustica, do formulario ritual da organização e da acção familiar.

Terreno beirão autentico e rubricado. Gente beirão rubricada e autentica.

Mas, o que acontece? Passa-se Alferrarede. Chega-se a Mouriscas. Estação de terra beirão mas pertencendo a Santarem que é Extremadura. Vem depois a estação de Alvega. Terra beirão mas também pertença da Extremadura que d'ali estende a garra para terras

de além do Tejo a apossar-se da risonha e plana Alvega. Depois é a estação de Belver. Apezar de a autenticação e a rubrica assumirem aí caracter impressionante, o dislate atinge aí o cumulo. Terra beirão. O Tejo continua á direita. Mas o terreno em que está a estação, e alguns quilometros pela terra beirão dentro, é distrito de Portalegre, que pertence á província do Alemtejo. Poderá parecer ás pessoas que não conhecem bem os disparates da divisão do nosso paiz, que o imprevisto acabou aí. Puro engano. Continua, cada quilometro mais autentica e rubricada a terra beirão. A linha vai seguindo deixando sempre á direita o Tejo, e, muitos quilometros percorridos, quando chegamos á estação da Barca da Amieira, já estamos novamente no distrito de Santarem que pertence, como ficou dito, á província da Extremadura!

Ora, senhora Lei! Eu não sei até que ponto poderia Vossa Senhoria ser prejudicada em seus interesses e prosapias, com o facto de se fazer uma demarcação provincial que mais rigorosamente obedecesse ás características naturais que mesmo as pessoas simples sentem meter-se-lhes pelos olhos e uma rigorosa demarcação distrital de cada província.

Mas creio que nenhum mal lhe viria desse facto que teria pelo menos, a vantagem de evitar a irritação que esses dislates da nossa divisão territorial causam a toda a gente, embora poucos sejam os que se preocupam em exteriorizar essa irritação.

Fica assim respeitosamente feita a exposição de minhas razões e deixo para outro numero outras considerações que este jornadeiro em espirito pela linha da Beira Baixa me sugeriu.

Trefileries et Laminoirs du HAVRE
S. A. au capital de 100.000.000 Frs.

28 Rue de Madrid, PARIS

COBRE
PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Agentes exclusivos
SPECIA, Ltda.

Praça D. Luiz, 9—LISBOA
Tel. C. 1748

Linhas estrangeiras

Hespanha — A imprensa diaria hespanhola está publicando variados artigos sobre o projecto de Caminho de Ferro de La Roda a Tarazona, projecto este que foi já entregue ao ministro do Fomento, afim de ser estudado, e que entre outros pontos indica que a linha terá uma extensão de 416 kilometros. O custo da construção será de 256 milhões de pesetas, mais 20 milhões para edifícios e 70 milhões para electrificação.

O projecto é obra do sr. D. Antonio Lopes Franco, D. Pedro M. Artiñano, D. Luís Vega e D. Pedro Jevenois.

Italia — Recentemente foi publicada uma estatística pelo que se sabe que, apesar de ter sido reduzido de mais de 40.000 o numero de empregados de caminhos de ferro, o total de passageiros subiu para 16.000.000 e o trafego de mercadorias para 14.000.000 toneladas.

O deficit do ultimo ano do antigo regimen era de 1.000 milhões de liras e com a nova administração das linhas ferreas ha um *superavit* de 110.000.000.

— Entre as obras importantes que a Sociedade dos Caminhos de Ferro do Norte de Milão acaba de emprehender com o auxilio financeiro do Governo, acha-se o alargamento do viaducto construido em 1883 sobre a linha de Saronne a Varese, nas proximidades da estação de Malnate.

O viaducto, construido para uma só via-ferrea, compunha-se de seis arcos de 12 metros. Tratava-se de aumentar a sua largura de forma a suportar três três vias: duas para a linha de Saronne a Varese, que é de via dupla, e uma para a linha de Como a Varese. Uma construção especial determinaria grandes despesas e obrigaria a deslocar bastante a via em relação ao seu traçado actual.

As obras, concluidas ha pouco tempo, duraram oito mezes.

Os materiaes foram conduzidos até ao local por meio de um transportador aereo estabelecido por cima de via-ferrea, cujos serviços continuaram regularmente.

Alemanha — A Direcção dos Caminhos de Ferro Alemães estabeleceu um novo serviço admiravel para o viajante internacional que consiste na organização de um comboio diurno Berlin-Paris que faz o trajecto tanto á ida como á volta em quinze horas.

Este comboio sai de Paris, todos os dias, ás 9 horas e meia da manhã para chegar a Berlin ás 12 horas e 30 minutos da noite e sai de Berlin ás 8 da manhã para chegar a Paris ás 11 vinte minutos da noite. O comboio é composto de carruagens-camas de primeira e segunda classe.

Em Hamm cruza com o comboio expresso Hamburgo-Colonia.

Brazil — Nas oficinas da Companhia do Armour em Gravatahy, acaba de construir-se um carro espe-

Linhas portuguesas

Linha do Vale do Vouga

Em face dos novos projectos da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga para ampliação da sua rede, a Camara Municipal, associações Industrial, Comercial e dos Lojistas e Comissão de Iniciativa da Covilhã, interessadas no prolongamento da referida rede até aquela cidade, por uma ligação através da serra da Estrela, pediram ao sr. ministro do Comercio que seja decretado, o mais breve possível o agrupamento de linhas a que se refere o decreto n.º 13.889, tomando como nucleo as mais proximas das cidades importantes da Beira, como são Coimbra e Viseu, e dos portos de mar que hão-de abastecer de maquinas e matérias primas os centros industriaes de Ianificios, e deixando ao parecer dos tecnicos a trajectoria e largura da via.

Aprovação de contractos entre a C. P. e C. N.

Pelo sr. ministro do Comercio foram aprovados os contratos n.ºs 925 e 926, de serviço combinado, respectivamente, nas estações de Regua e Pocinho, celebrados entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, com a condição de ser eliminado o ultimo periodo do artigo 9.º

Trucks

cialmente destinado ao transporte de doentes, o qual pôde tambem prestar-se ao transporte de cadaveres, para o que dispõe de uma divisão especial.

Na sua parte externa foi empregada madeira de louro e na interna de cedro, nacionaes.

O carro é provido de luz electrica propria e consta de: um pequeno salão com assentos para 12 pessoas; *toilette* contendo filtro para agua de beber, lavatorio, chuveiro e bacia hygienica; uma divisão contendo um armario para os medicamentos que acompanham o doente, de uma mesa de dobradiça com o respectivo assento e de um guarda-roupa; e dormitorio provido de quatro camas, sendo duas inferiores e duas superiores.

Separado desta ultima divisão, por uma parede, existe ainda um pequeno salão, que facilmente pôde ser transformado em camara ardente.

Em dois armarios de pequenas dimensões estão guardadas as peças que constituem a eça, que é de tipo desmontavel.

O carro, de linhas sobrias oferece um aspecto geral agradavel, notando-se o seu bom acabamento.

A excepção dos *trucks*, que vieram da Europa, o carro foi inteiramente construido nas oficinas de Gravatahy, de acordo com o projecto elaborado no escriptorio central da Viação Ferrea.

Viagens e transportes

Encerramento do apeadeiro de Aveledas

Concordando com o parecer do conselho superior de Caminhos de Ferro, o sr. ministro do Comercio aprovou o aviso ao publico proposto pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, anunciando o encerramento do apeadeiro de Aveledas, na linha do Vale do Corgo, mantendo, no entanto, uma paragem para serviço de passageiros sem bagagens, sendo a cobrança feita em transito pela distancia efectiva.

Comboios da linha de oeste

A partir de hoje começa a vigorar definitivamente o horario de comboios de passageiros, da linha de Oeste, em Alcantara-Terra e Santa Apolonia.

O comboio n.º 202, a partir da mesma data, efectua uma paragem de meio minuto em S. Domingos de Benfica para desembarque de passageiros sem bagagem.

Serviço especial para Aldeagalega por motivo de festas

Por motivo das festas e tourada, que se realizam em Aldeagalega, no dia 3 do corrente, realizar-se-á nesse dia e madrugada de 1 de Julho, os seguintes comboios especiais:

No dia 1, partida de Aldeagalega á 1,40; chegada a Pinhal Novo ás 2,7. Este comboio dá correspondencia ao comboio n.º 1111, que chega a Setubal ás 2,34.

Aditamento a uma tarifa da Sociedade Estoril

Foi aprovado o 1.º aditamento á tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, em vigor, na linha do Cais de Sodré a Cascais, desde 1 de Maio de 1923 proposto pela Sociedade Estoril.

Aditamento á classificação de mercadorias das linhas do Vale do Vouga

Foi aprovado pelo sr. ministro do Comercio o 12.º aditamento á classificação geral de pequena velocidade proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro.

Venda de bilhetes na estação de Martingança

O sr. ministro do Comercio aprovou o aditamento á tarifa especial n.º 7, de grande velocidade, habilitando a estação de Martingança á venda de bilhetes de ida e volta com reciprocidade para diversas estações da linha de Oeste, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Tarifa internacional

E' hoje posta em vigor, a tarifa internacional n.º 202, grande velocidade (Capítulo IV — § 1.º da tarifa internacional de grande velocidade n.º 202 do

Oeste de Espanha), publicada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, referente a bilhetes de ida e volta e despacho directo de bagagens.

Novo horario na C. N. C. F.

A partir de hoje, vigora um novo horário de comboios nas linhas da Companhia Nacio-nal de Caminhos de Ferro.

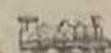
Novo ramal de Sines

Desde hoje fica aberto á exploração o novo troço do Ramal de Sines, da linha do Sado compreendido entre a estação de S. Bartolomeu da Serra e uma estação provisoria, situada á saída do tunel da serra de Grandola que se denominará S. Tiago de Cacem.

A' excepção da estação provisoria de S. Tiago de Cacem, que por enquanto apenas fará serviço de passageiros sem bagagem, todas as demais estações, que são Ermida, Abela, S. Bartolomeu da Serra e S. Tiago do Cacem, desempenham todo o serviço, interno e combinado, sem restrições.

Aos passageiros que tomarem o combóio na estação provisória de S. Tiago de Cacém, onde não haverá venda de bilhetes, a cobrança do custo das passagens será feita, em trânsito, pelos revisores de bilhetes.

Desde hoje circularão, desde e até à estação provisoria de S. Tiago de Cacem, os combóios n.ºs 823, 825, 820 e 824, com as marchas indicadas no cartaz horario.

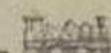


Escola de Instrução Profissional de Locomotivas do Entroncamento

Inaugurou-se, o mez passado no Entroncamento a Escola de Instrução Profissional de Locomotivas, do Entroncamento. Por esse facto realizou-se uma sessão solene, á qual presidiu o sr. Manuel Campelo, engenheiro-chefe do Serviço de Tracção, secretariado pelos srs. Abilio Afonso e Francisco Antunes, respectivamente, chefe da 2.ª zona e engenheiro encarregado das oficinas de grande reparação do Entroncamento.

Assistiram grande numero de agentes superiores da C. P. e grande numero de ferroviarios.

A comissão, organisadora é constituída pelos srs. Augusto da Guia, Manuel Godinho, Henrique Silva, João Figueiredo Junior, Joaquim Asseiceiro, Adolfo Passos, João Valente, Frederico Liborio e José Costa.



JARDIM ZOOLOGICO

Tem continuado a merecer as atenções e a admiração dos visitantes o elegante e artístico Aviario do Jardim Zoologico, o qual se acha povoado de lindas aves de varias procedencias.

Além das aves brasileiras, oferecidas pelo antigo consul em Manaus sr. Anuplio de Lemos, algumas outras díadias têm sido ali registadas, entre as quais, num desses ultimos dias, um formosissimo periquito de luzida plumagem, cuja gentil oferente declarou desejar manter o anominato.

GRUPO INSTRUTIVO FERRO-VIARIO DE CAMPOLIDE

Da Direcção do Grupo Instrutivo Ferro-viario de Campolide, recebemos a noticia que segue que com muito gosto publicamos:

Como se pensa na Instrução profissional dos Ferro-viarios

No dia 5 do corrente reunii na séde do Grupo Instrutivo Ferro-viario de Campolide, a sua Direcção elaborando o relatorio que deve ser apresentado á Ex:^{ma} Direcção da C. P. onde relata municiosamente o que no futuro ésta simpatica associação caréce.

Na mesma reunião foi resolvido dar inicio aos trabalhos para a construcção do edificio escolar, por todo este ano, tendo sido já ouvido o Sr. Antonio Pedro Marques, Engenheiro Adjunto da Construção Civil da C. P.

No novo edificio a construir funcionarão as seguintes aulas:

Aula pratica e teorica para serviço de Locomotivas, compreendendo, aula de Desenho de maquinas; Física e mecanica elementar, arimetica e geometria, Oficina, aula de trabalhos manuais, aula de Técnologia e Regulamentos, aula de ensino Primario, diurna para filhos de socios e a mesma nocturna para os socios. Estas aulas serão ministradas pelos seus respectivos Professores.

É de absoluta necessidade o funcionamento d'estas aulas para a boa preparação da Classe Ferro-viaria, e estamos cren tes que não serão só os associados d'esta Escola que lucrarão em serem instruidos, tambem a Companhia terá a sua parte, porque todas as Empresas terão mais lucros quanto mais instruido e ápto estiver o seu pessoal.

Explica-se a rasão porque a classe do pessoal de maquinas de há longos anos tem vivido um pouco atrasada na instrução; antigamente eram escolhidos do interior das Províncias homens, fortes e robustos e sadios, que ali viviam sem nunca terem passado de aprender mais do que fizerem o seu nome e mesmo assim mal; esses homens eram os prefsríveis para serem submetidos ao serviço das Locomotivas; não podemos dizer que eram maus empregados; pelo contrario eram respeitadores, honestos e trabalhadores como sempre tem sido a classe do pessoal de Maquinas, mas nunca poderam, nem poderiam, levantar ao nível da sociedade a sua classe, porque lhes faltava a base principal a **Instrução**.

Hoje já assim não sucêde; a Companhia vai exigindo dia a dia aos seus empregados não conhecimentos muito profundos mas os suficientes para que amanhã conheçam os direitos que lhes cabem e que pelo seu grau de instrução façam demonstrar a todas as outras classes, que a classe Ferro-viaria se impõe pela sua instrução, orientação e pela forma criteriosa como desempenha as missões que lhe são confiadas.

Chegou enfim a época em que todo o pessoal de maquinas reconheceu a necessidade de ser instruído; é digno de admiração como todos procuram instruir-se auxiliando, o possivel esta Escola, fazendo votos para que no mais curto espaço de tempo seja inaugurado o novo edificio com o funcionamento de todas as aulas já citadas.

Para atingirmos este fim tão altruista para a classe, contamos sempre com o prestimoso auxilio da Ex:^{ma} Companhia.

Séde do Grupo Instrutivo Ferro-viario de Campolide 24 de Junho de 1929.

Pela Direcção
(a) José Geraldo Lopes.

OS NOSSOS MORTOS

Francisco Carrelhas

Faleceu no dia 26 do mez passado um dos elementos de maior valôr no jornalismo — Francisco Carrelhas — figura de relevo no jornalismo antigo.

Nascera a 17 de Junho de 1854 e era natural de Ovar, começando muito novo a trabalhar na imprensa, iniciando a sua carreira no Porto, vindo pouco depois para Lisboa, colaborou na *Folha Nova*, do Porto e no *Diário Popular, Novidades, Reporter, Jornal do Comercio e Seculo*.

Foi companheiro de alguns dos maiores nomes na literatura e no jornalismo, do seu tempo, como Filho de Almeida, Augusto Gil, Augusto Rosa, Gualdino Gomes, Afonso Lopes Vieira, Columbano, António Carneiro e outros que agora não nos vem á memoria.

Depois de, durante algum tempo, ter trabalhado no *Jornal do Comercio*, onde fez toda a reportagem da revolução de 31 de Janeiro, passou para o *Seculo*, de onde saiu mais tarde, quando do conflito entre a empresa e a redacção, acompanhando Amadeu de Freitas e outros redactores que, com este, fundaram o *Diário*.

Pouco depois abandonou o jornalismo activo, conseguindo ser nomeado para uma das repartições do Ministerio da Marinha, continuando, porém, a escrever para o *País*, do Rio de Janeiro.

O falecido era tio-avô do guarda-marinha sr. António Bacelar Carrelhas e tio da sr.^a D. Maria da Anunciação da Silveira Carrelhas, deixando uma irmã em Ovar com 84 anos.

Era irmão do Dr. António Carrelhas, já falecido, que foi um brilhante advogado em Oliveira d'Azeimes.

O funeral realisou-se na quinta-feira, 27 ás 4 horas da tarde, a cargo da Sociedade "A Voz do Operario", sahindo da sua residencia, na Rua do Sol á Graça, 26, 3.^o para o Cemiterio do Alto de S. João.

A' familia de Francisco Carrelhas apresenta a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* condolencias.

Carrelhas

AVISO

Para evitar maiores despesas com a cobrança, rogamos a todos os nossos assinantes a finesa de enviarem á Administração da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a importancia das suas assinaturas em vale do correio ou como melhor entenderem o que agradecemos.

