

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898

MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Porto, 1897; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908

MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

S U M A R I O :

Aviação, por CARLOS D'ORNELLAS. — Caminhos de Ferro do Minho e Douro e do Sul e Sueste, pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA.

Linhas estrangeiras. — Linhas portuguesas. — Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro. — O aproveitamento das águas do Sado, pelo Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA. — Locomotivas de novos tipos. — Ha quarenta anos. — Justiça, por C. O. O aproveitamento da energia dos nossos rios, por TACITUS. — Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional. — O Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, por CALADO

— : — : — : RODRIGUES : — : — : —

1931

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

E

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

Dr. CALADO RODRIGUES

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão MARIO COSTA

**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, 1.º

Telefone P BX 20158

DIRECÇÃO 27520

AVIACÃO

A PROPOSITO DO RAID DO «MARÃO» Á INDIA PORTUGUESA A «GAZETA» OUVE O BRILHANTE TENENTE AVIADOR SARMENTO PIMENTEL QUE NOS FORNECE CURIOSAS IMPRESSÕES INEDITAS DA SUA AUDACIOSA VIAGEM ::::

Por CARLOS D'ORNELLAS

REVISTAS e jornaes encheram colunas e colunas de prosa a proposito da brilhante viagem que o capitão Moreira Cardoso e o tenente Sarmento Pimentel fizeram no «Marão» á India



EGIPTO - Entrada da tumba de Toutankhamou

portuguesa, conquistando merecidas homenagens que lhes tem sido prestadas com toda a justiça.

Porém nem tudo estava dito e por esse motivo n'uma neblosa manhã procuramos o Sarmento Pimentel no seu trajecto diario de Cintra para a Amadora e já com a presença de espirito necessária, que havia desaparecido com as constantes manifestações de simpatia cheias de almoços e jantares que não deixaram os aviadores pôr pé em ramo verde, durante dois meses.

Sarmento Pimentel é um belissimo oficial, distinto aviador e modestissimo em todas as suas cousas.

(Continua na pag. 86)

CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO E DO SUL E SUESTE

MELHORIAS QUE NELES SE EXIGEM

IV

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA

Continuemos a resenha das obras alvitradadas no relatorio do sr. Vicente Ferreira para as estações do Sul e Sueste.

Na de Vendas Novas o movimento tem crescido desde o arrendamento por seguirem via Setil algumas das mercadorias que iam ao Barreiro.

O relatorio menciona 379.957^{ton.} de movimento de Vendas Novas, incluindo movimento proprio e transito.

Ora a Estatistica desse ano acusa apenas 313.516^{ton.} sendo 64.735 da propria linha: trafejo interno e de ou para as outras linhas e 248.780 de transito.

A expedição propria de Vendas Novas (Sul) foi de 15.619^{ton.} e a da mesma estação na linha desse nome 4.189^{ton.}, o que soma 19.808^{ton.} de expedição.

A recepção atingiu 13.700^{ton.} O movimento proprio foi pois de cerca de 23.500^{ton.} a que se juntam 248.779^{ton.} de transito: total, 272.279^{ton.} ou menos 107.000^{ton.} que a cifra indicada no relatorio.

E' todavia um movimento consideravel, devendo-se notar que é na quasi totalidade representado por transito de vagão completo, sem transmissão, o que facilita bastante o serviço.

Os trabalhos propostos são estimados em 2.550 contos, pertencendo em boa razão quasi todos mais á linha de Vendas Novas que á do Sul.

Relativamente á Torre de Gadanha, entroncamento do ramal de Montemor, o relatorio pondera as dificuldades provenientes da insuficiencia das instalações, agravadas pelo serviço da linha da mina da Ordem. Propõe-se a construção de nova estação e uma variante no ramal, somando 3.180 contos.

Importa observar que está classificada, estudada e incluida na primeira fase do programa de realisações a transversal de Santa Suzana que desviará da Torre da Gadanha para Casa Branca e Alcacer os transportes das minas, que hoje afluem á Torre da Gadanha.

Feita essa linha, torna-se dispensavel o grande dispendio previsto naquele entroncamento, devendo-se limitar as obras a algum melhoramento mais urgente.

Temos assim previstos, nas sete estações do

Barreiro, Pinhal Novo, Vendas Novas, Torre da Gadanha, Casa Branca, Beja e Evora, 43.210 contos de obras, divididas em 3 fases, a cada uma das quais cabem respectivamente 17.800, 13.950 e 11.460 contos.

Em segundo grupo figuram os entroncamentos da Funcheira, Tunes, Ermidas, Estremoz, Castro Verde e Lavradio, nos quaes se prevêem obras na importancia de 12.080 contos, divididos por 3 fases, estimadas respectivamente em 3.530, 5.400 e 3.100 contos.

Esses melhoramentos são considerados menos urgentes que os das estações do grupo anterior.

Vem depois as seguintes estações intermedias a construir ou completar:

Montenegro, na linha do Sado, estimada em 1.150 contos;

Pereiras, na linha do Sul, que se pretende deslocar para outro local com um dispendio de 1.210 contos.

A expedição dessa estação foi apenas de 1.514^{ton.} e a recepção de 663^{ton.}

A recovagem foi sómente de 15^{ton.} de expedição e recepção. Quanto a passageiros, houve 957.

A estação foi creada, onde os acidentes do perfil o permitiam, para dividir a distancia excessiva de 21^{km} entre as estações de Saboia e S. Marcos, creando-se um posto de cruzamento eventual. Procedeu-se com a economia que as circunstancias impunham ao tempo.

Vale a pena ir gastar 1.210 contos na transformação proposta?

Leões na linha de Ponte de Sôr.

Prevêem-se 1.160 contos na transformação do que foi primitivamente um simples apeadeiro. Dêsse lado da cidade está-se desenvolvendo a industria, pelo que se prevê a ampliação do apeadeiro.

Albufeira — Além da exiguidade das instalações nota-se o defeito do atravessamento por um caminho publico e as construções de particulares que cercam a estação.

E' por isso proposta a construção da nova estação 300 a 400^m mais longe, para o lado do Bolicheime. As obras são estimadas em 1.480 contos.

O movimento foi o seguinte em 1928:

	Partida	Chegada	Total
Passageiros . . .	13.614	13.559	27 173
G. V. (ton.) . . .	1.266	66	1.332
P. V. (ton.) . . .	1.937	3.044	4.981

Boliqueime — Propõem-se obras estimadas em 440 contos.

O movimento da estação foi o seguinte:

	Partida	Chegada	Total
Passageiros . . .	12.484	11.702	24.186
P. V.	463	21	484
G. V.	1.324	1.451	2.775

Conta-se ainda com 370 contos para um posto de cruzamento entre Alcacer e Grandola.

Num quadro sinotico indica o relatorio o custo estimado dos trabalhos geraes de melhoramento de estações intermedias, o qual soma 8.920 contos, assim dividos:

1 860 contos em ampliação de linhas; 3.620 em ampliações de plataformas; 780 em sinalização; 2.660 em apetrechamento.

Esse dispendio dividir-se-ia por 5 anos.

Além disso prevêem-se trabalhos especiaes divididos em trez grupos.

O 1.º grupo abrange 10 estações e a estimativa sobe a 4.100 contos.

O 2.º grupo comprehende 15 estações com o dispendio de 4.960 contos.

O 3.º grupo representa um dispendio de 4.470 contos.

Os trabalhos especiaes dos trez grupos somam pois 13.530 contos.

As obras em estações atingem assim o total de 83.500 contos, a saber:

Entroncamentos	55 240
Estações a completar . . .	5 810
Estações intermedias — trabalhos geraes	8.920
Idem — trabalhos especiaes . .	13 530

Além disso enumeram-se obras de Material e Tracção num total de 7.030 contos comprehendendo 1.900 nas oficinas do Barreiro, 2.500 de abastecimento de aguas, 1.940 de cocheiras maquinas e carruagens, 690 de habitações.

Para Via e Obras conta-se com instalações no valor de 3.600 contos e para a Saude 450.

Temos assim previstas segundo o programa completo obras no valor de 306.358 contos, incluindo a 2.ª via de Pinhal Novo a Casa Branca e 21.660 de habitações.

Para a execução desse programa conta-se com um periodo de cinco anos, que é o tempo minimo que se deve prever, após uma faze preparatoria de elaboração de projectos, organização de empreitadas e concursos, aquisição de materiaes e ferramentas, organização de estaleiros, transportes e serviços administrativos.

Encontra-se no relatorio a minuciosa enumeração dos trabalhos em cada ano.

Segue a estimativa dos trabalhos do programa reduzido, em que tiguram 94.043 contos para reforço de pontes e via, incluindo a 2.ª via entre Barreiro e Pinhal Novo, 45.000 para estações e 2.500 para abastecimento de aguas: total 141.543 contos.

O adiamento de muitos dos melhoramentos propostos derivará da dificuldade de obter mais largas dotações e origina encargos para a exploração, que a realização do programa completo tornaria mais economica.

Vem finalmente a estimativa do programa minimo, importando em 65.360 contos e abrangendo 22.960 contos de reforço de pontes e 16.810 de balastragem e aumento do numero de travessas, 23.090 de obras em estações e 2.500 de abastecimento de aguas.

E' apenas «um programa de consolidação», do qual desapareceram a duplicação de via e a renovação da mesma.

Poder-se-ão aumentar as velocidades sem reduzir porem as despezas de exploração.

Fecha a parte do relatorio consagrado ao Sul e Sueste com a estimativa das habitações, que sobe a 31.780 contos, cifra que se declara susceptivel de redução.

* * *

E' um estudo minucioso e completo o que temos analisado e que honra o engenheiro que o elaborou.

Constitue uma previsão larga e metodica, abrangendo todas as exigencias de uma exploração eficaz e economica.

Seguimo-lo par e passo, comentando-o e manifestando as divergencias de opinião ácerca de alguns pontos, embora no conjunto concorde com o plano exposto e o considere bem fundamentado.

Equal estudo vamos empreender do Cap. III, consagrado ás linhas do Minho e Douro.

* * *

O grupo do minho e Douro é constituído pelas duas linhas do Minho e do Douro, que divergem do tronco comum Campanhã-Ermesinde e tem quatro ramaes, a saber:

LInhas principaes Ramaes	Minho	146,4	338,1
	Douro	191,7	
	Campanhā-S. Bento	2,7	
	» -Alfandega	4,5	
	Nine-Braga	15,0	
	Valença a ponte	1,7	
	Total	362,0	

Ha ligações internacionaes em Valença e Barca de Alva. Afluem ás linhas de via larga seis de via estreita com outras tantas estações de trasbordo.

Nos 362 km. de linhas ha 65 estações e 48 apeadeiros, o que dá uma paragem por 3,2 km.

A população servida é de 1.785.000 habitantes, sem contar com a da cidade do Porto, o que dá uma estação por 30.830 habitantes e contando com os apeadeiros um posto de trafego por 17.730.

O perfil das linhas principaes é indicado em dois quadros, que mostram a existencia de grandes extensões em pendentes de 15^{mm}, sendo peor a linha do Minho que a do Douro, excepto no troço Ermezinde-Mosteirô.

Assim devia ser porque a primeira vai cortando uma serie de grandes vales paralelos: Ave, Cavado, Neiva, e a segunda, em vez de sair do Porto e seguir sempre o vale do Douro com grande encurtamento e excelente perfil, derivou de Ermezinde com graves inconvenientes para a exploração e teve de cortar os vales do Souza e do Tamega com fortes pendentes, grandes terraplanagens e extensos tuneis.

Assim, ha nos dois sentidos da linha do Minho 65^{km} ou 43 % de rampas iguaes ou superiores a 15^{mm} e na do Douro 31,1 %.

Na parte da linha do Douro em que o perfil é melhor, abundam as curvas de pequeno raio, que desce em muitas a 250^m.

As rampas fortes encontram-se exactamente no troço de maior movimento.

No artigo seguinte analisaremos o estudo do trafego das linhas, feito no relatorio.

(Continua)



LInhas estrangeiras

Extensão das linhas Do nosso prezado colega Bra-ferreas do Brazil zil-Ferro-Carril, extraímos as seguintes notas relativas á exten-

são das linhas ferreas do Brazil, referidas a 31 de Dezembro de 1929, segundo o relatorio da Inspecto-ria Federal das Estradas:

	Kilometros
E. F. Madeira-Mamoré	366,485
E. F. Tocantins	82,430
E. F. Bragança	291,870
E. S. São Luiz-Therezina	450,652
E. F. Central do Piauhy	151,094
R. Viação Cearense	1.251,154

A Transportar 2.593,685

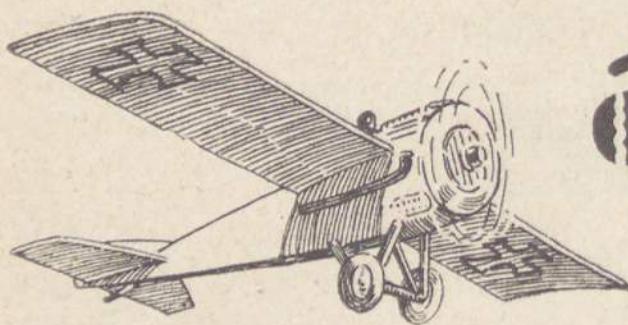
E. F. Mossoró	Transporte	2.593,685
E. F. Central do Rio Grande do Norte		121,173
E. F. Petrolina-Therezina		175,891
R. V. Great Western		164,300
R. V. Este Brazileiro		1.635,210
E. F. Nazareth		2.292,923
E. F. Santo Amaro		286,513
E. F. Ilhéos a Conquista		88,350
E. F. Victoria a Minas		82,750
E. F. Itapemirim		530,297
E. F. São Matheus		52,740
E. F. do Corcovado		63,000
E. F. Therezopolis		3,824
E. F. Maricá		37,347
E. F. Leopoldina		130,472
E. F. Rezende a Bocaina		2.986,403
E. F. Central do Brazil		22,810
E. F. Rio do Ouro		2.900,951
E. F. Oeste de Minas		121,300
Rêde Sul Mineira		2.271,942
E. F. Morro Velho		1.233,805
E. F. Trespontana		8,000
E. F. Machadense		20,000
E. F. Paracatú		40,624
E. F. de Goyaz		153,472
R. V. Mogyana		249,363
São Paulo Railway		1.966,016
E. F. Paulista		247,312
E. F. Sorocabana		1.422,037
E. F. Noroeste do Brazil		1.864,408
E. F. do Dourado		1.310,381
S. F. São Paulo-Goyaz		273,368
E. F. São Paulo-Minas		147,000
E. F. São Paulo-Paraná		180,320
E. F. Itatibense		29,330
E. F. Norte de São Paulo		20,120
E. F. Southern São Paulo		280,712
Ramal Ferreo Campineiro		161,545
Tramway da Cantareira		39,553
E. F. Campos do Jordão		30,335
E. F. Monte Alto		46,580
E. F. Jaboticabal		31,350
E. F. Perús-Pirapora		27,200
E. F. Fazenda Dumont		16,000
Companhia E. F. São Paulo Rio-Grande		23,442
E. F. Norte do Paraná		1.997,073
E. F. D. Thereza Christina		43,300
E. F. Santa Catharina		253,303
Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		89,900
E. F. Quarahim a S. Borja		2.648,693
E. F. Porto Alegre a Tristeza		299,467
E. F. Jacuhy		11,980
E. F. Palmares a Conceição do Arroio		57,414
E. F. Litoral		55,220
E. F. Benevente Alfredo Chaves		13,605
		35,710

31.971,849

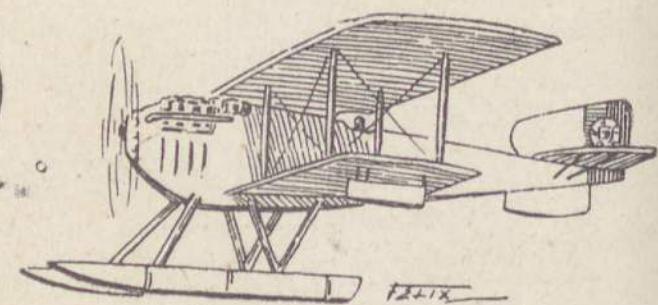
A extensão total, por bitolas, é a que se segue:

	Kilometros
Bitola de 1 ^m 60	1.862,649
Bitola de 1 ^m 00	28.781,199
Bitola de 0 ^m 76	783,462
Bitola de 0 ^m 66	8,000
Bitola de 0 ^m 60	586,539

31.971,849



aviacão



(Continuação da página 82)

Não é de exageros e com facilidade se consegue o que até agora elle não poude dizer.

Abertamente o autor destas linhas lhe solicitou algumas notas inéditas sobre a gloriosa viagem a que o Sarmento Pimentel não fez a mais pequena objeção e começou por dizer que teñionava fazer



CAIRO - Vista panoramica

um relatorio oficial da sua viagem o que ainda não tinha conseguido dado o motivo a que acima fizemos referencia.

Confesso, diz Sarmento Pimentel que tive tentações de publicar um livro com notas da nossa viagem e cheguei mesmo a tirar alguns apontamentos n'um «carnet» que propositadamente levara, mas o Moreira Cardoso, começou a troçar e eu confesso que afinei com a parodia e não mais quis saber das notas de viagem.

As impressões que trouxe da nossa viagem não podem ser melhores, con quanto lhessemos algumas contrariedades, que foram compensadas por melhores bocados que passamos conseguindo levar a nossa avante.

Como sabe, continuou o brilhante aviador, o nosso trajecto foi Lisboa-Sevilha-Oran-Tunes-Tripoli-Bengazi-Tobruk-Aboukir-Gaza-Bagda-Bouchir-Jask-Karachi-Diu-Damão, onde passamos voando e Gôa onde aterraramos no campo de Mormugão.

Logo no inicio da nossa viagem fomos forçados a procurar abrigo em Sevilha pelo motivo de se ter desencendiado no trajecto uma horrivel tempestade que durou perto de quatro horas.

Outro dia perdemos em Abukir para não desgostar o nosso encarregado dos negocios estrangeiros sr. Jacques Suarez que se fazia acompanhar do Dr. Manuel Monteiro.

Sete dias em Gaza!...

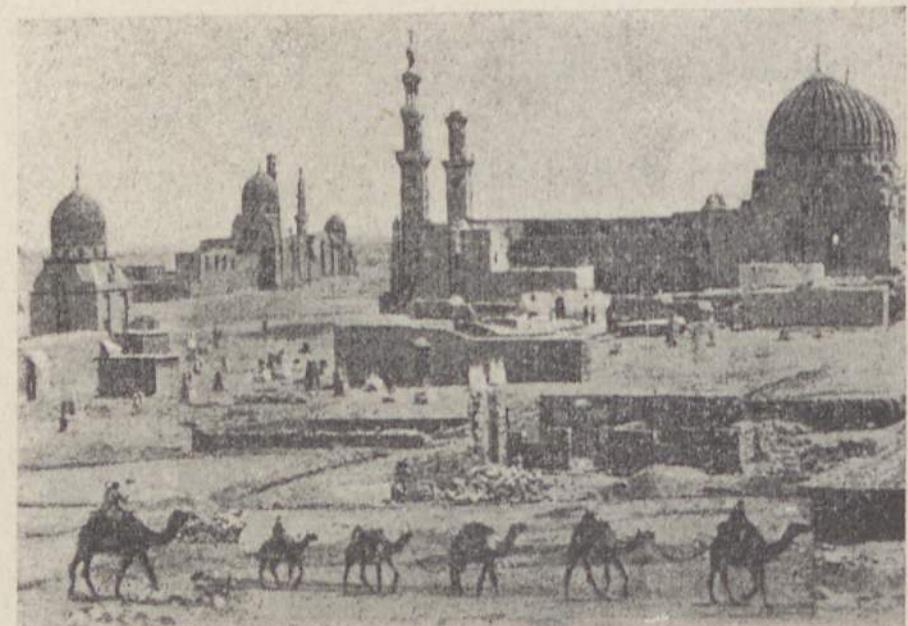
Isto foi para nós um tormento pois ambicionavamos concluir o mais rapidamente possível a nossa viagem para assim vermos concluida a missão a que nos tinhamos proposto.

* * *

Um dos casos mais interessantes que se passou conosco foi este:

Durante o almoço no mess dos Italianos em Bemgbasi fomos aconselhados a seguir sempre pela costa por causa dos varios campos de recurso que iríamos encontrando. Como vinhamos confiados no optimo funcionamento do motor e tinhamos acabado de fazer a travessia do golfo de Sydra (ou Syrte), perto de tres horas sobre o mar, despresamos o conselho e já no ar resolvemos seguir pelo interior da Cirínaica em linha recta para Tobruk que tem uma boa base marítima e um bom regular campo de aviação.

Duas horas e trinta minutos depois aterraramos em Tobruk e só então soubemos que outros motivos, alem da existencia dos campos de recurso, aconselhavam a seguir a costa e não a linha recta pelo interior. Poucos instantes apôs a nossa aterragem, aterrou um avião de bombardeamento italiano que acabava de cumprir a sua missão de bombardeamento.



CAIRO - Tumbas dos Califas

mento na Cirínaica, onde existe um enorme grupo de terríveis indígenas, que há longos anos percorrem aquelas paragens em constante guerra.

Este grupo de indígenas, revoltado, supõe-se serem em numero de 100000, segundo informações particulares e espalhados pela grande região,



CAIRO - As escavações da Esfinge

que é tres ou quatro vezes maior que Portugal, praticam crimes de toda a especie.

Alem dos Italianos eles consideram seus inimigos todos os aviadores seja qual fôr a sua nacionalidade e teem por norma não fazer prisioneiros.

O aviador que ali cahir é alvo das maiores atrocidades chegando mesmo a fazerem-lhes o que os escozezes faziam aos alemães, quando os aprisionavam, durante o periodo da grande guerra.

No dia seguinte, antes da nossa descolagem, assistimos á partida de um outro avião de bombardeamento que levava como tripulantes um piloto e um observador, que alem das metralhadoras que guarneciam o avião, levavam, cada um, uma espingarda e uma pistola como ultimo recurso, no caso de serem apanhados, pois preferem matar-se a serem horrorosamente mutilados pelos indigenas revoltados.

* * *

Durante os sete dias que estivemos retidos em Gaza, o que representou um atraço formidavel para a nossa viagem, em virtude de, ao descolar-mos, se ter partido o montante do avião e aguardar-mos nos chegassem o novo montante, fômos assistir a uma interessante serimonia religiosa n'um cemitério inglês onde existem trêz mil campas dos ingleses que perderam a vida em diversos e constantes combates contra os turcos, durante o periodo da grande guerra e ali estão sepultados. Ainda hoje ali perto existem trincheiras desse tempo ainda intactas.

* * *

De Tunes (Tunisia) a Tripoli voavamos a dois mil e tal metros e via-se perfeitamente trabalharem no campo.

Notamos que enormes camelos puxando pequenos

arados lavravam oliveaes com extenções de kilometros e kilometros.

Em Abukir, na Alexandria, fomos admiravelmente recebidos, como já disse, pelo nosso encarregado dos negocios estrangeiros sr. Suarêz que com o dr. Manuel Monteiro nos propocionou agradaveis passeios, além de uma bela festa n'um «dancing», onde podemos admirar as mulheres mais bonitas do mundo!...

* * *

Em Bouchir há um campo de aterragem Persa onde conosco se passou outra scena mais interessante.

Aterraramos e pretendemos recolher o nosso avião o que logo nos foi impêido, pois nos Hangards só é permitido a recolha de aviões alemães.

Efectuamos todas as diligencias e só depois conseguimos que o comandante de praça major Mahmoud Parvine nos concede-se auctorisação o que ele jámais fez a quaisquer outros aviadores que não fossem alemães.

Suprehendeu toda a gente essa resolução e nós demo-nos por muito satisfeitos por termos conseguido meter aquela lança na Asia...

* * *

Sobre caminhos de ferro pouco podemos observar pois o tempo não nos permitia grandes passeios.

Consegui vêr os caminhos de ferro do Egito que são de admiravel construção possuindo um excelente material com uma boa comodidade para o viajante.

A linha ferrea Cairo-Gaza-Jerusalem é admiravel.

A estrada de Zafa a Jerusalem, onde fomos de automovel está admiravelmente asfaltada e atravessa as montanhas que rodeiam o mar morto, fazendo curvas fantasticas que são verdadeiros angulos agudos que dificilmente as viaturas passam tendo que rodar sobre um lado, tal é o declive e a curva.



Fachada de um templo em Abeu Simbel

Linhos portuguesas

Avisos ao publico e aditamentos Desde 25 de fevereiro estão estabelecidos bilhetes especiais a preços reduzidos para viagens em dias de mercado ou feira em Cerveira, Monção, Cête, Paredes, Penafiel, Vila Meã e Marco.

— Foi publicado o 7.º aditamento ao cartaz-horário D. 196-8, das linhas do Minho e Douro que determina o seguinte:

A partir de 19 de Fevereiro os comboios n.ºs 611 e 612 efectuarão paragem de meio minuto, ás quintas-feiras, para serviço de passageiros sem bagagem registada, nos seguintes apeadeiros:

Comboio n.º 611 — em Gelfa ás 20,51, em Brêa ás 21,40 e em Senhora da Cabeça ás 22,35.

Comboio n.º 612 — em Senhora da Cabeça ás 5,35, em Brêa ás 6,22 e em Gelfa ás 7,14.

Também a partir da mesma data e para o mesmo fim os combóios abaixo indicados efectuarão diariamente paragem de meio minuto nos seguintes apeadeiros:

Comboio n.º 602 — em S. Frutuoso ás 7,28.

Comboio n.º 610 — em S. Romão ás 17,06.

Comboio n.º 634 — em S. Romão ás 10,41.

Comboio n.º 2351 — em Paredes á 1,39.

— Foi tambem publicado o 2.º aditamento ao cartaz-horario D. 209-7 dos transways entre Aveiro e Porto que determina o seguinte:

A partir de 16 de Fevereiro é suprimido o comboio tramway n.º 1507 que se efectua ás 2.ªs feiras.

A partir da mesma data o comboio tramway n.º 1509, que circula entre Aveiro e Porto, passa a efectuar-se diariamente.

Despachos centrais No dia 28 de Fevereiro foram encerrados os despachos centrais de Ponte da Mucela, São Martinho da Cortiça, Galizes, Oliveira do Hospital e São Romão (Seia), servidos pela estação de Coimbra, ficando suprimido o serviço directo combinado de venda de bilhetes e despacho de bagagens e mercadorias, em grande pequena velocidade, e de para os referidos despachos centrais.

O unico serviço a prestar pelos referidos despachos centrais, ainda em combinação com a Companhia dos Caminhos de Ferro, será o de receberem, para entrega

aos respectivos donos ou consignatarios, as bagagens e remessas que, até 28 de Fevereiro, tenham sido aceitas á expedição nas estações da Companhia com destino aos mesmos despachos centrais.

Orfanato Ferroviario A Comissão organizadora do Orfanato Ferroviario da C. P. continua trabalhando com a maior actividade com o fim de adquirir fundos para a sua construção, devendo realizar-se brevemente em Lisboa um desafio de football em que se disputará uma taça «Orfãos da C. P.» O producto reverterá a favor do Orfanato.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

SERVIÇO DO MOVIMENTO

Repartição de Reclamações e Leilões

LEILÃO

Em 9 de março p. f. e dias seguintes, ás 11 horas na estação d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em Virtude do Aviso ao Publico A n.º 134 de 25 de Julho de 1927, do Artigo 114.º da Tarifa Geral e do Artigo 9.º da Tarifa de Despêzas Accessorias, proceder-se-há á venda em hasta publica de todas as remessas incursas nos respectivos prazos bem como de outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os respectivos consignatários, de que poderão ainda retirar os pagando o seu débito á Companhia, pelo que terão de dirigir-se ao Serviço do Movimento, Repartição de Reclamações e Leilões na estação do Caes dos Soldados, todos os dias úteis até 7 de março das 10 ás 17 horas.

O leilão realiza-se no Armazem situado ao fim do molo n.º 5 da referida estação de Lisboa, com serventia pela porta existente na rampa da Calçada de Santa Apolonia, defronte do gradeamento.

Lisboa, 14 de Fevereiro de 1931.

O Director Geral da Companhia

F. de Mesquita

Freios® para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de Choques® para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

WESTINGHOUSE

ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILLE

SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

O aproveitamento das águas do Sado

MEMORIA DESCRIPTIVA E JUSTIFICATIVA

(Continuação do numero anterior)

Pelo Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

O canal da margem esquerda será tirado quasi no extremo da albufeira, na ribeira da Cascalheira, com uma secção que permita escoar 10 m. c. por segundo, enquanto que o da margem direita, sahindo diretamente da repreza, deverá permitir a vasão de 22 m. c. na origem, é claro se os estudos definitivos confirmarem estes numeros. A um e outro canal daremos a inclinação media de uma decima de milímetro por metro, a mais geralmente adoptada. É claro que as secções irão diminuindo á medida que se forem derivando os canaes secundarios e o consumo de agua vá tambem diminuindo. O canal da margem esquerda convirá leva-lo desde logo a 100 kilometros de comprimento, afim de poderem regar-se os terrenos do baixo Sado, muito ricos, e uma porção dos que é preciso dessalgar. O canal da margem direita deve ser levado desde começo ao Barreiro, num comprimento de 225 kilometros, com o fim de abastecer esta villa e outras localidades de agua, embora não seja de crer que os lavradores dos terrenos que o ultimo troço permite regar queiram utilizar-se dā agua nas suas culturas, a não ser junto das povoações. Além da estação de Pinhal Novo, será tirado o ramal para abastecer a região de norte e noroeste de Setubal.

Como se vê, ambos os canaes atravessam muitas linhas de agua, algumas de grande importancia, como as ribeiras de Odivellas, Xarrama, etc., que serão atravessadas em siphão, ou em pontes e viadutos, com o fim de utilizar os canaes para a navegação por meio de barcos apropriados, com acumuladores electricos.

É uma questão que depende dos estudos definitivos, do conjunto de todos os problemas. Os dois canaes terão alem disso muitas passagens em tunel, alguns de grande comprimento, afim de lhes dar uma melhor adaptação ao terreno e grande diminuição no comprimento total. Para a sua perfuração, como para acionar as escavadoras dos canaes, que o terreno permite usar em larga escala, convirá dispor de energia electrica nos respectivos locaes, a bom preço, o que se poderá conseguir fazendo a barragem e instalando a Central hydro-electrica antes de se iniciarem os trabalhos dos canaes.

Aproveitamento da Energia Mecanica das Aguas

Como atraç exposemos, a albufeira permite armazenar um volume de aguas muito superior ao das necessidades da irrigação e abastecimento de varias povoações, dando-nos um excedente anual de mais de 1.000 milhões de m. c. de agua. E como esta massa precipitando-se em caudal constante da altura de 38 metros, dá um volume de 31, 6 m. c. por segundo segue-se que a energia permanente susceptivel de ser aproveitada, sobe a 15.000 H. P. Mas tambem já dissemos que não havendo possibilidade em collocar de começo toda a energia, bastará aproveitar inicialmente 3.800 H. P. permanentes, como consumo provavel. Esta energia será transformada em electricidade que se destinará a illuminar os varios centros de população, aos transportes, e como força motriz de varias industrias e exploração de minas da região. Como a barragem da albufeira não é transbordavel, convém que a Central fique encostada a ella, ou a uma das margens, mas muito perto della e de forma que as camaras de carga onde arrancam as turbinas comuniquem diretamente com a albufeira, sem necessidade de qualquer porção de canal. É intuitivo que as caraterísticas dos machenismos, tanto hidraulicos como electricos, só depois dos estudos definitivos se podem determinar; no entanto poderemos desde já indicar o regimen a adotar. O mais proprio será a instalação de uma turbina de 1.000 H. P., seguida de outra de 4.000 H. P., e mais tarde de uma terceira

tambem de 4.000 H. P., ou sejam 9.000 H. P. durante 10 horas de trabalho diario, equivalente a 3.800 H. P. permanentes.

Cada turbina deverá acionar diretamente o seu gerador electrico, e com os tres grupos electrogenicos poderemos adoptar um regimen de trabalho que satisfará cabalmente todas as necessidades que os variados serviços reclamem.

Transportes por Agua

Como já dissemos, os braços da albufeira estendidos sobre o Sado e seus afluentes, permitem aproveitar 80 kilometros de navegação, facilmente utilisaveis para transportes e comunicações entre os locaes que passam a ser banhados por ella. Por outro lado, a parte inferior do Sado, desde a barragem até Porto Rei, onde actualmente finda a navegação, oferece apenas um desnivel de 7 metros num percurso de 52 kilometros, o qual, limpo de pedras, lodo e areias, e dado o volume de agua que a central hydro electrica passa a debitar, poderão os barcos navegar sem dificuldade, subindo até á barragem. Alli uma rampa com elevador passará os barcos, mesmo carregados, para a albufeira e viceversa. Como força motriz para propulsionar os barcos poderemos empregar a energia electrica, por meio de acumuladores, que sendo do mesmo tipo, eguais para todos, facilmente podem ser substituidos nas estações de carga estabelecidas ao longo das linhas de navegação, distanciadas em harmonia com a duração dos mesmos acumuladores e da quantidade que cada barco deve dispor. Cremos ainda que os dois canaes principaes de irrigação poderão ser utilizados, no todo ou em parte, para navegação de pequenos barcos, acionados tambem por baterias de acumuladores electricos. Desta forma toda a area da concessão e zona irrigavel ficará servida por linhas de navegação, nas quaes os transportes serão comodos, faceis e economicos.

Perímetro da Concessão

Do atraç exposto deprehende-se que a concessão pedida comprehende as aguas pluviaes da bacia do rio Sado, para montante da fraga dos Cavacos, junto da confluencia da ribeira da Cascalheira, na freguezia de Azinheira dos Bairros, recolhendo-as na albufeira a formar pela construção de uma barragem na referida fraga, ficando o perimetro da concessão hidráulica, no todo ou em parte nos concelhos de Odemira, Ourique, S. Thiago do Cacem, Grandola, Aljustrel e Ferreira; e o perimetro da utilização agricola nos concelhos de Grandola, S. Thiago do Cacem, Ferreira, Viana do Alemtejo, Alcacer do Sal, Setubal, Barreiro, Aldeia Galega e Alcochete; o de aplicação de energia electrica a toda a area da concessão hidráulica e agricola; e a dos transportes por agua, ao curso do Sado, para montante de Porto Rei, e dos seus afluentes até onde poderem ser utilizados.

Utilidade Pública da Concessão

É tão clara a razão da utilidade publica da concessão pedida, pelo que atraç fica exposto, que nem referencia especial mereceria se não fôsse a necessidade de satisfazer a uma exigencia da lei. E bastará dizer que poderão vir a ser regados 86.000 hectares de terreno e a aproveitar-se, desde começo uns 9.000 H. P. de energia, instalados, muito mais do que a lei exige.

Fundamentos Economicos da Concessão

Os fundamentos economicos da concessão são igualmente bem evidentes pelo que fica dito, para demandarem de maior justificação. No entanto, não será demais frizar que por meio da irrigação se irão valorizar no maximo 86.000 hectares de terrenos, hoje na maioria incultos e inaproveitáveis, com um aumento de produção e consequentemente de riqueza publica e particular, que larga influencia ha de provocar na economia nacional. Por outro lado o aumento da população pela chamada de braços e fixação de colonos, o desenvolvimento das industrias, da exploração das riquezas mineraes em que o solo da area da concessão tanto abunda, a facilidade dos transportes, as comodidades de vida, hão de influir de uma forma benefica no desenvolvimento moral e material não só da região diretamente interessada, mas até do paiz.

LOCOMOTIVAS DE NOVOS TIPOS

LOCOMOTIVAS DE TURBINAS

E LOCOMOTIVAS DE COMBUSTÃO INTERNA

NA sessão de 6 de Maio do Congresso dos Caminhos de Ferro realizado em Madrid no ano findo, discutiu-se a questão V: *Locomotivas de novos tipos, em particular locomotivas de turbinas e locomotivas de motores de combustão interna.*

Dada a importancia do assunto, vamos dar largo relato da maneira como decorreu a discussão.

Abriu os trabalhos o presidente M. Wechmann que disse o seguinte:

Todos os relatorios que foram redigidos pela nossa Secção, se inspiram em três considerações, a primeira das quais é a *segurança do serviço*. O Caminho de ferro tem que defender a vida e a saude dos seus passageiros e do seu pessoal.

Para isto, é preciso, por exemplo, que todos os veiculos sejam construidos de forma a poderem circular com o maximo de segurança nas altas velocidades que actualmente se exigem.

O segundo ponto de vista é a *exploração económica do lado das despezas*, isto é a redução das despezas de exploração. Esta consideração exerce, por exemplo, a sua influencia na construção das locomotivas, tendo como objectivo diminuir, tanto quanto possivel, o consumo de energia para um determinado trabalho de tracção.

O terceiro ponto de vista é a *exploração económica do lado das receitas*. Os esforços realizados neste sentido e tendo por fim estimular o trafego, traduzem-se no conforto e na rapidez nas viagens e na multiplicidade dos comboios, o que se impõe especialmente pelo grande progresso do automobilismo.

Não é fácil atender na mesma medida as tres condições que destas considerações resultam.

Se, por exemplo, ligarmos uma importancia particular ao aperfeiçoamento dos veiculos de passageiros, a realização deste desideratum originará quasi sempre um aumento de despezas de exploração. Estudando a construção dos veiculos, é preciso, pois, ter em linha de conta os diferentes factores, a fim de chegar a uma solução aceitável.

Depois usa da palavra o relator especial M. Koller cujas considerações damos a seguir.

*

O numero das locomotivas de novos tipos não passa em todo o mundo de algumas unidades mas vai aumentando rapidamente. Até ao momento presente podem considerar-se todas estas novas locomotivas como locomotivas de experincia.

O motivo que levou os construtores de varios

paizes — particularmente da Suissa, da Suecia, da Alemanha, dos Estados Unidos da America, da Grã-Bretanha, da Italia, da Russia, Austria, etc. — a procurar um novo tipo de locomotiva, foi, evidentemente, o rendimento assás mediocre da locomotiva actual comparado com o das inatalações fixas de maquinas a vapor.

Este rendimento é, como se sabe, função das condições em que a locomotiva trabalha mas mesmo o rendimento maximo em condições optimas não excede, para as locomotivas de construção corrente no periodo *d'après guerre*, 8,5 % aproximadamente. É certo que ele melhorou sensivelmente nos ultimos anos para as locomotivas de construção aperfeiçoada em que o sobreaquecimento é levado a 400°, pouco mais ou menos.

Neste caso o rendimento maximo pode atingir 9 a 10 %.

Todavia, este rendimento maximo, e mesmo a curva inteira do rendimento total da locomotiva, caracterizando a locomotiva como maquina, não nos dão uma base suficiente para as comparações economicas entre dois tipos de locomotivas, por exemplo no caso que nos interessa, entre as locomotivas dos tipos novos e as locomotivas comparaveis, isto é adaptadas ás mesmas condições de serviço do tipo usual.

Para esta comparação eccnomica seria necessario dar á noção de rendimento um sentido mais largo tendo em linha de conta todas as despezas relativas ao tipo da locomotiva em relação com o trabalho util por ela produzido em serviço corrente dos caminhos de ferro. Posta desta maneira ampla, a questão torna-se bastante complicada mesmo para as locomotivas do tipo usual. E' muito mais dificil ainda examinar, sob este ponto de vista, as locomotivas dos novos tipos cujas experiencias são, como é obvio, pouco numerosas e a respeito das quais, certos dados, por exemplo os concernentes a despezas de conservação, faltam quasi por completo.

Todavia, o relatorio de M. Lipetz dá-nos uma comparação muito interessante das locomotivas de manobra de combustão interna com as locomotivas a vapor utilizadas simultaneamente nos caminhos de ferro dos Estados Unidos. Voltaremos ao assunto.

Os outros relatores foram obrigados a contentar-se com uma comparação limitada a alguns pontos caracteristicos que permitem uma apreciação mais ou menos aproximada das qualidades das locomotivas dos novos tipos.

A construção dos diferentes tipos novos difere profundamente e será talvez util tentar, antes de tudo,

uma certa classificação das locomotivas de novos tipos.

Podemos estabelecer, em primeiro logar, duas grandes categorias: as locomotivas a vapor e as de motor de combustão interna.

Pelo que respeita ás *locomotivas a vapor* escolheram-se dois caminhos principais para melhorar a relação da energia calorifera do combustível queimado na locomotiva com a energia mecanica da tracção.

O primeiro destes caminhos foi o de baixar a temperatura final do ciclo termico da maquina a vapor servindo-se da condensação. Para isto, emprega-se a turbina a vapor em logar da maquina usual de pistão, cujos cilindros são demasiadamente grandes para o espaço limitado de que se dispõe na locomotiva.

Introduzida assim a turbina a vapor na locomotiva, experimentou-se ultimamente servir-se dela mesmo sem condensação utilizando-a em locomotivas trabalhando a escape.

O segundo meio foi o de elevar a temperatura inicial do ciclo termico, adoptando as altas pressões do vapor e um sobreaquecimento particularmente elevado. Este processo levou os construtores a pôr de parte a caldeira classica da locomotiva e a substitui-la por uma caldeira de tubos de agua.

E' claro que podem combinar-se os dois principios aplicando ao mesmo tempo a condensação e as altas pressões. Podem pois distinguir-se as locomotivas a vapor a alta pressão e as locomotivas a vapor a baixa pressão.

O limite não é rigorosamente preciso; pode, porém, estabelecer-se, como limite aproximado, 25 atmosferas. E' este, de facto, o limite seguro que pode estabelecer-se para o serviço duma caldeira do tipo classico.

M. Wagner, no seu relatorio sobre a questão VI, menciona que a Reichsbahn estuda a construção de duas locomotivas calibradas a 25 qgr. por cm.² munidas de caldeira de tipo usual.

Sabe-se, por outro lado, que a locomotiva dc turbina da casa Maffei de Munich tem uma caldeira de tipo usual, calibrada a 22 qgr. por cm.², que parece ter dado, até ao presente, resultados satisfatorios.

Desta maneira podemos reservar a denominação *altas pressões* para as pressões compreendidas entre 25 e 225 atmosferas, considerando esta pressão de 225 como a pressão critica. As pressões inferiores a 25 atmosferas, para as quais basta a caldeira de construção usual, são, nesta concepção, baixas pressões. Poderão designar-se como *pressões altissimas* as que passem de 100 atmosferas. Postos estes principios, podemos classificar as locomotivas a vapor dos tipos novos, construidas ou projectadas até hoje, nas seguintes categorias

1.^a — *Locomotivas de turbina, de caldeira de tipo usual* (baixa pressão).

Nesta categoria entram em primeiro logar, as lo-

comotivas de condensação; em segundo logar, as de escape.

As locomotivas de turbina de condensação, de caldeira de tipo usual, podem ser sub-divididas em locomotivas que empregam como motor apenas as turbinas e em locomotivas que empregam a maquina de pistão em combinação com a turbina.

A maior parte das locomotivas de turbina construidas até hoje trabalham por condensação: as quatro locomotivas Ljungström, das quais duas do Estado sueco, uma dos caminhos de ferro do Estado argentino e uma construída em Inglaterra. Depois a locomotiva Zoelly construída pelas casas: Fabrica suissa de locomotivas de Winterthur e Escher, Wyss e C. te da Zurich, Suissa, as locomotivas Zoelly-Krupp e Maffei, de Alemanha, a locomotiva Belluzo de Italia e as locomotivas projectadas por grupos de construtores franceses segundo o principio de Ljungström e de Zoelly, mencionadas no relatorio de M. Cossart.

Entre as locomotivas só de turbinas, trabalhando de escape, classificam-se as duas locomotivas recomendadas recentemente pelo caminho de ferro Oxelösund-Flen-Westmanland á casa Ljungström de Stockholm, Suecia.

A classe das locomotivas de turbina e de vapor a pistão combinados é representada apenas por uma maquina que foi construída pela casa Henschel et Fils, de Cassel, e de cujos descrição e resultados de experiência M. Nordmam nos fala no seu relatorio.

2.^a — A segunda grande categoria de locomotivas a vapor de tipos novos é a das *locomotivas a altas pressões* dotadas de caldeira do tipo novo, de tubos d'agua, e trabalhando ou a escape ou a condensação.

As primeiras utilizam como motor a maquina de pistão, as segundas, a turbina a vapor.

As locomotivas de pistão de alta pressão são, designadamente, a de Winterthur, Suissa, calibrada a 60 atmosferas a de Schmidt-Henschel, Alemanha, que tem a mesma pressão, e a do tipo Löffler-Schwartzhopff, Alemanha, a 120 qgr. por cm.², a nova locomotiva do «London & North Eastern Railway», Inglaterra, bem como a do «London Midland et Scottish Railway» a 63 qgr. por cm.², que corresponde ao principio Schmidt-Henschel, e a locomotiva projectada pela Reichsbahn *compound* de quatro cilindros 2 C 1 mencionada no relatorio de M. Nordmann.

Entre as locomotivas de altas pressões, é preciso mencionar tambem as do tipo «*Sentinel*» apontadas na exposição de M. Maunsell.

As locomotivas de turbinas de alta pressão são, designadamente, a da casa Krupp, timbrada a 60 atmosferas e a de Benson-Maffei, que desenvolve o vapor á pressão critica de 225 atmosferas fazendo-o entrar na turbina a uma pressão de 180 atmosferas.

Como este artigo vai longo, continaremos no proximo numero as referencias ao interessante relatorio de M. Koller que vai dizer das vantagens e desvantagens das novas locomotivas a vapor.

HA QUARENTA ANOS

(Da Gazeta dos C.^{os} de Ferro de 1 de Março, de 1891)

O caminho de ferro de Lourenço Marques

Nesse numero concluia a Gazeta a publicação da interessantíssima conferencia (a que nos temos referido) pronunciada pelo sr. Antonio José de Araujo, na Sociedade de Geografia, em 5 de Dezembro de 1890.

A importancia do incidente relatado nessa parte da conferencia e que revelou dum lado o desprezo pela nossa soberania e de outro lado a energia com que, por vezes, temos sabido mante-la, justifica a larga iranscrição que vamos fazer é que, sem duvida, será lida com interesse pelos leitores da Gazeta.

Em 14 de Dezembro de 1887 fez-se a abertura provisória á exploração, do troço da linha comprehendido entre Lourenço Marques e o kilometro 80,481. Por occasião de se fazer esta concessão, por parte do governo e ainda bastantes vezes depois foi indicada ao representante da companhia a necessidade de dar ás obras de arte um tipo definitivo, visto que a maioria d'ellas exigiam não só trabalhos complementares, mas ainda outros que substituissem os primitivamente executados com bem accentuado tipo provisório.

Entendeu, porém, o representante da companhia que não devia attender a taes indicações.

Chegaram as chuvas de 1888, as quaes demonstraram que as obras de arte da liha não offereciam vasão sufficiente para as aguas, e por esta occasião Mr. Fowler, então engenheiro da companhia e um dos empregados a quem devi mais provas de consideração, fez augmentar a extensão de varias pontes, elevando tambem o nível dos respectivos taboleiros, fez construir novas pontes e aqueductos; buscou, n'uma palavra, remediar os inconvenientes da linha, não curando, porem, de dar maior estabilidade ás obras de arte mais importantes.

Em janeiro de 1889 produziram-se cheias consideraveis e porventura extraordinarias, no distrito de Lourenço Marques, e a linha ferrea soffreu estragos notabilissimos ficando destruidas quasi todas as suas pontes principaes.

Data de então um dos periodos mais difficeis e mais pleno de dissabores da minha vida de funcionario publico.

Eu receiava enormemente as consequencias que poderiam advir do estado a que ficou reduzida a nossa linha ferrea. No comprimento dos meus deveres de fiscal, tive de desempenhar a triste missão de ir inventariar os estragos produzidos; os destroços das pontes de Chicongene, Morene, Itanculo, Umquanhe, Sucutini e Chicula-o-mo affiguravam-se antes ruinas de trabalhos antigos expostos á luz do dia por um archeologo curioso; o estrangeiro que houvesse presenceado tão triste espectáculo poderia, sem grande exagero, ir dizer a toda a Africa do Sul que a linha de Lourenço Marques estava ferida de morte; então a lucta de interesses, de ambições, recrudesceria mais violenta, mais energica qus nunca, e quem sabe se d'este accrescimo de intensidade não poderia resultar uma modificação importante na orientação das resoluções do Presidente da Republica Sul-Africana, constante e pertinazmente instado pelas colonias inglezas para aceitar os portos do Cabo e Natal em proveito, em satisfação das suas aspirações.

Não havia outro caminho a seguir que não fosse reparar conveniente e urgentemente os estragos produzidos, reabindo a linha ferrea á exploração no minimo prazo de tempo. N'este sentido se fizeram insistencias repetidas a Mr. Philip Knee. Parece, porém, que este senhor se preo-

cupava mais com o restabelecimento de communicações com a Sud Express Company, cuja séde era em Movene, porque d'isso lhe resultava o continuar a perceber alguns rendimentos, do que com a situação difficulte e delicada em que se achava o distrito de Lourenço Marques.

Não me demorarei em expôr á ex.^{ma} sociedade como fui delicadamente desconsiderado pelo sr. Philip Knee, quando insistia dia a dia para que ordenasse a reparação immediata dos estragos produzidos na linha ferra. Talvez mais que desconsiderado: creio bem que, logo depois da minha saída do gabinete d'aquele omnipotente representante, eu era alvo de allusões talvez finissimas, scintilantes de espirito, porque, pobre engenheiro fiscal, eu tinha a ousadia, a ingenuidade de ir pedir que fossem respeitadas condignamente as assignaturas do contrato de 14 de dezembro de 1883.

Dignava-se prometter-me o sr. Philip Knee que haviam de fazer-se as reparações da linha e a construcção dos ultimos kilometros mas, à ses heures, quando melhor conviesse, para o mez de maio, e isto a despeito das portarias do governo de 24 de outubro e 27 de dezembro de 1888. E effectivamente só em fins do anno de 1889 se começou a notar um simulacro de actividade, havendo-se dado começo aos trabalhos de construcção dos ultimos kilometros.

Finalmente, em 26 de junho foi conhecido em Lourenço Marques o decreto rescindindo o contracto com a companhia concessionaria. Para que bem possa apreciar-se como executado este decreto, eu penso ser conveniente ocupar-me quanto possivel em separado dos procedimentos dos funcionários do governo e do representante da companhia.

Devo dizer á priori á ex.^{ma} assembléa que o procedimento dos funcionários que mais directamente linham que intervir na execução do decreto de 25 de junho foi honesto civilizado e perfeitamente de accordo com os interesses do governo.

Logo depois de comunicado ao sr. Philip Knee o decreto a que alludi, propoz-se-lhe, com o intuito de evitar embaraços e difficuldades ao commercio, que aquelle continuasse a fazer seguir os comboios diarios da exploração dirigido pelo engenheiro fiscal do governo, devendo a delegação da fazenda satisfazer as despesas da exploração, cobrando as respectivas receitas.

O sr. Knee não annuiu, e protestava pelo modo mais emphatico, dizia elle, contra a violencia praticada para com a sua companhia.

No dia seguinte fazia seguir o sr. Knee arbitaria e illegalmente um comboio de exploração por sua conta. A populaçao de Lourenço Marques admirava a audacia do representante da companhia e a brandura do nosso procedimento para com elle.

Deliberou-se então suster temporariamente o despacho na alfandega, das mercadorias em transito, Incomati. Esperava-se que, cortando ao sr. Knee a sua unica receita, elle cessaria com as suas arbitrariedades e viria a um accordo. O resultado obtido foi negativo. Continuava o protesto emphatico e na manhã do dia seguinte sahia novamente o comboio de exploração por conta da companhia.

A populaçao da cidade considerava já o sr. Knee como um heroe, e passeava a sorrir-se um tanto desdenhosamente da brandura do nosso procedimento. Era pois necessario recorrer a medida mais energicas, e n'uma conferencia celebrada na residencia do governo, deliberou-se que no dia seguinte seria intimado o chefe da estação de Lourenço Marques a não ordenar a saída do comboio de explora-

ção, e que, no caso de recusa da sua parte, se procedesse ao levantamento de um par de rails proximo á estação.

Foi isto mesmo que se executou o pouco depois era ocupada pelo governo a estação principal que os empregados do sr. Knee haviam abandonado por ordem d'este senhor.

O procedimento do sr. Knee foi principalmente caracterizado por um intenso desejo de provocar violencias, e estava premeditado desde muito tempo.

Eu tenho aqui presente um bilhete escripto a Mr. Butcher, acolyto de Mr. Knee, por um tal Mr. Gamboll, em 1887, moço de cavallariça de Sir Thomas Tancred, e elevado depois pelo sr. Knee a chefe de estação do Incomati, no qual este cavalheiro offerecia todo o seu prestimo contra os portuguezes. Este bilhete tem a data de 30 de abril 1889 e dando conta d'elle á ex.^{ma} assembleia não commetto inconfidencia alguma, por quanto elle foi encontrado perfeitamente aberto junto com outros papeis inuteis dentro de uma gaveta da secretaria do sr. Butcher, não tendo sido deixado ali por esquecimento ou descuido motivado por uma pressa exagerada, por isso que o pessoal administrativo da companhia teve todo o tempo que quiz para por em ordem os seus papeis, guardar ou inutilisar os que lhe approuvesse.

Poucos dias antes de promulgado o decreto de rescisão do contracto procurava-me o sr. Philip Knee para perguntar-me o que eu faria se o governo rescindisse o contracto.

Perfeitamente admirado de uma tal pergunta, respondi que tão logo quanto me fosse possivel eu havia de cumprir as instruções que recebesse. Dignou-se então comunicar-me o curioso sr. Knee que havia telegraphado para Cape-town a fim de sollicitar a comparecencia, em Lourenço Marques, de um navio de guerra britannico para defender os interesses ingleses no caso de um conflicto !

Retorqui que muito me surprehendia tal procedimento do parte do representante de uma companhia a qual, bem como os seus contratadores, agentes e operarios, em virtude do 50.^o do contracto, estavam sujeitos, em tudo quanto diz respeito a este contracto, ás leis e tribunais do reino de Portugal. Verdade seja que, em vez de responder isto, eu tive tentações de perguntar facetamente ao sr. Knee se elle supunha que as auctoridades portuguezas, logo depois da rescisão do contracto, se iriam arremessar sobre o sr. Knee e seus empregados qual horda de selvagens para devorá-los depois com todas delicias da mais requintada anthropophagia !

Ainda com o intuito de provocar violencia, publicava o sr. Knee a sua circular n.^o 4, na qual expressamente determinava aos chefes de estação e empregados da companhia, sob pena de demissão immediata, a proibição de quaisquer indicações ás autoridades portuguezas ácerca de assumtos de caminhos de ferro, e pedia ao sr. Edward Sawyer, empreiteiro dos trabalhos de construcção dos ultimos kilometros, que mandasse a Lourenço Marques todo o pessoal europeu em serviço, para defender a estação de Lourenço Marques contra os portuguezes ! Foi ainda com o mesmo intuito que o sr. Knee recebeu, na varanda exterior da sua secretaria, a commissão nomeada para proceder ao inventario, quando esta ia delicadamente pedir-lhe que indicasse qual o empregado da companhia que devia acompanhar aquella na execucao do seu serviço. Foi ainda, finalmente, com o mesmo intuito, que logo em seguida a este acto atrevido e nada delicado, a commissão se dirigiu para a estação principal e ali encontrou os empregados sentados na soleira da porta, que se achava fechada, bebendo cerveja e respondendo com mófa ás perguntas da mesma commissão !

Incommoda, na verdade, o ter que lembrar tão repelente assumpto !

Quando, na manhã de 29 de junho, a respectiva auctoridade dirgia o serviço de levantamento dos rails para impedir a circulação abusiva dos comboios, estava no papel a desempenhar, que as locomotivas em serviço na estação deviam, em estridentes silvos, fazer o sinal de soccorro. O sr. Philip Knee deixou, porém, serenar a tempestade e só compareceu no local uma hora depois ; informou-se do que ocorria, como se o não soubera, ordenou aos seus empregados que abandonassem a estação e em seguida, qual S. Jeronymo de nova especie, mas mais rico que este, porque tinha um cavallo, retirou-se para a sua thebaida de Ponta Vermelha e d'allí *expelliu* para o Transwaal o seu ignobil telegramma : — PRECISAM-SE INGLEZES AQUI !!!

E este homem, que, na sua dupla qualidade do consul e de representante da companhia, commetteu irregularidades e crimes que não quero classificar, embarcava poucos dias depois n'um paquete da *Union*, são e escorreito, completamente livre, saudado apenas pelo riso escárneo dos seus proprios compatriotas !!!



JUSTIÇA ?

Um empregado que se recomenda e a resolução do Tribunal dos Arbitros Avindores

A pedido de um amigo desta Revista e, por dó, por ter mulher e tres filhos a sustentar, demos na nossa administração, trabalho a Mario Ventura da Silva que há dois anos não tinha trabalho.

As faltas ás horas regulamentares de entrada do sr. Ventura eram constantes até que ele resolveu entrar depois do meio dia e foi observado que não podiamos suportar taes abusos.

Pediu o Ventura e insistiu para que o mandassem embora por que assim teria vantagem para receber dois meses de ordenado.

Depois de tanta insistencia para que o despedissem mandamo-lo embora.

Queixou-se aos Arbitros Avindores onde estavam presentes quatro jurados que dizem fazer justiça.

Interrogadas as testemunhas, entre elas os empregados na redacção e administração, contaram que realmente o *bom funcionario* Ventura não entrava ás horas regulamentares.

Vieram outras testemunhas entre elas a pessoa que se interessou pelo Ventura que no tribunal disse que por dó se arranjou um lugar ao homensinho que só se dedicava ao cigarrinho e complemento etc., etc. alegando para as suas faltas doença não justificada.

A's testemunhas foram feitas estudas perguntas que resultaram nulas por falta de base.

Pois sabem o que aconteceu? A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* foi condenada a pagar 2 meses de vencimento ao empregado.

Sem comentarios.

O APROVEITAMENTO DA ENERGIA DOS NOSSOS RIOS

O interessante relatorio do sr. Brigadeiro João d'Almeida sobre aproveitamento da energia do Mondego, que publicámos no numero de 1 de Fevereiro e o não menos interessante da mesma autoria, cuja publicação hoje concluimos, sobre o aproveitamento das aguas do Sado, vem pôr mais uma vez em fóco a vantagem enorme, a necessidade evidente, de encarar e procurar resolver com inteligencia o problema da utilisação da chamada *hulha branca*, que tão poderosamente pesa como factor de libertação na vida económica dos povos.

Dotou-nos a Providencia de condições valiosas para essa utilisação mas o certo é que as temos desprezado, pois que á parte uma ou outra, relativamente pequenas, realizações recentes, não se tem saído deste circulo vicioso: não se pode aproveitar convenientemente a energia dos nossos rios porque não ha grandes industrias; não pode haver grandes industrias sem que aproveitemos a energia dos nossos rios.

Assim, vamos vivendo na dependencia da *hulha negra*, que tão perniciosamente pesa na nossa vida económica.

E já que quasi sempre nos sentimos na melhor das disposições para imitar tudo o que se faz lá por fora, aproveito a ocasião para dar algumas notas sobre o estado actual da expansão dos serviços de electricidade na Europa, nesses serviços incluida, é claro, a electrificação dos caminhos de ferro.

*

Na Inglaterra, está sendo executado um grande plano de electrificação geral.

E' alguma coisa de colossal esse plano, que consiste na instalação em todo o territorio da Inglaterra e da Escossia, de uma rête fechada, de 132.000 volts, ligando as principaes cidades, de forma que se possa fazer a inter-conexão de todas as usinas centraes importantes de ambos os paizes. Devido a uma lei («Electricity Act»), votada em 1926, pelo Parlamento britanico, foi auctorizada a criação de um organismo central, que se encarregou da construção de uma rête nacional, e tambem da construção de sub-estações destinadas a ligar entre si todas as demais rês. O «Central Electricity Board», espera concluir a construção desta rête nacional no prazo de dez anos.

A tensão escolhida de 132.000 volts é considerada mais económica que as de 110.000 e 165.000 volts; alem disso, permite, em certos pontos da rête, o emprego de cabos armados subterraneos

com 132.000 volts; todos os pilares da rête central aérea teem um fio de terra na sua extremidade superior.

A rête primaria de 132.000 volts, partindo de Londres, ligará primeiro todos os portos do sul da Inglaterra para passar depois atravez do Condado de Cornwall, atravessando Cardiff e Swansea e alcançar Liverpool, costeando todo o paiz de Galles.

De Liverpool, a linha primaria seguirá pela costa oeste para chegar á Kilmarnock, na Escossia, e atravessar depois Glasgow e Edimburgo. A linha descerá novamente de Edimburgo, seguindo a costa até Darlington, depois penetrará no Yorkshire, alimentando as cidades de Sheffield e de Manchester.

Emfim, descerá até Londres, passando por Lincoln, Petersborough e Bedford.

Alem desta rête principal, serão estabelecidas importantes derivações, para os seguintes pontos:

1.º, Londres — Oxford — Bath — Bristol;

2.º, Londres — Colchester — Yarmouth — King's, Lynn e Petersborough;

3.º, Bedford — Northampton — Warwich — Birmingham — Burton — Derby — Nottinghan e Lincoln;

4.º, Lincoln — Grimsby — Hull — Scarborough;

5.º, Wakefield — Leed — Keighley e Warrington, bacia carbonifera central;

6.º, Edimburgo — Dundee — Rannoch;

7.º, Seis linhas curtas de equilibrio, taes como Readin — Portsmouth, etc.

Quando a rête central estiver terminada — o que, como já dissemos deve ocorrer no prazo de dez anos — a Grã-Bretanha ficará tendo uma alimentação excelente por corrente de alta tensão, sendo-lhe alem disso permitida, pela voltagem escolhida, a troca de potencias entre as principais estações térmicas do sul e do centro da Inglaterra, do sul da Escocia e do norte do Paiz de Galles.

Ha que acrescentar que um acrescimo de energia de 132.090 volts será dado a esta rête pelas numerosas centrais da bacia carbonifera entre Liverpool e Manchester.

A potencia total actualmente instalada é de 5 miloões de kw.; existem ainda muitas instalações de corrente alternativa, de 25 e 40 periodos mas estas frequencias desaparecerão pouco a pouco vencidas pela frequencia de 50.

Estas notas dão bem nitida a grandeza do esforço de unificação que a Inglaterra está realisando para o desenvolvimento da electrificação em todos os seus aspectos.

Mas, não só a Inglaterra tem desenvolvido uma actividade enorme em matéria de electrificação.

A Belgica e a França procedem da mesma forma, devendo até frizar que a Belgica está, sob o ponto de vista da electrificação dos municípios muito mais adeantada do que os países vizinhos pois já fez a electrificação de 90 % dos municípios.

Desde 1920, as sociedades productoras e distribuidoras de electricidade fizeram um esforço considerável para coordenar as diferentes rês de alta tensão do país, crearam, para este fim, a Associação das Centraes electricas industriais da Belgica. Mas foi só depois de 1925 que se conseguiu realizar a inter-conexão das grandes rês, graças à votação de uma nova lei sobre as distribuições de energia electrica. A tensão escolhida para a rête nacional é de 150.000 volts.

Também desde 1920, todas as sociedades da bacia de Liége, tinham fundado a União das Centraes electricas de Liége, que serviu de modelo a todas as que foram criadas logo após a votação da lei de 1925, tais como, a União Geral Belga de Electricidade, a União das Centraes de Hainaut-Borinage e a União das Centraes do Inter-Brabant.

Os quatro grupos assim constituidos correspondem aos grandes sectores da Belgica: Bruxelas, para a União Geral Belga; Liége, para a União das Centraes de Liége; Mons, para a União das Centraes do Hainaut e Gand, para a União das Centraes do Inter-Brabant.

Uma vez organizados estes quatro grupos fundamentais, era necessário apenas emparelhar as linhas de alta tensão, e o resultado desta inter-conexão geral, que poderá ficar concluída em 1930, é o seguinte:

1.º — Uma linha oeste-este que vai de Ostende a Athus, passando por Gand-Langerbrugge, Malines e Liége;

2.º — Uma linha que se une à primeira linha, em Langerbrugge, para seguir até Warche, passando por Monceau e Namur;

3.º — Uma linha que se une à primeira em Schelle e que depois de passar por Merxem, Moll, Genck e Verviers, chega a Warche, onde alcança a segunda linha;

4.º — Uma linha que atravessa o país do norte ao sul, passando por Oisquercq, atravessando Bruxelas.

Outras derivações completam este conjunto, entre outras, as ligações entre Liége, Warche e Verviers, e entre Namur e Liége.

*

Pelo que respeita à França é sobretudo na electrificação dos caminhos de ferro que o seu progresso se tem manifestado.

A rête dos caminhos de ferro do Meio-Dia, com uma extensão total de 4.290 quilometros em explo-

ração tem já electrificados 1.213 quilometros, devendo essa electrificação atingir, dentro de alguns anos, 1.862 quilometros e sendo já actualmente, feito por meio de electricidade mais dum terço do tráfego da rête.

Foi antes da grande guerra que se iniciou a electrificação dessa rête, sendo, porém, depois de finda a guerra, modificado o programa primitivo em vista da decisão tomada de empregar a corrente continua de alta tensão em todas as electrificações nas grandes rês.

A inauguração da electrificação do trecho das linhas de Bordeus a Hendaya, pertencente aos caminhos de ferro do Meio-Dia, realizou-se em 1927; em 1928, inaugurou-se a linha transpirenaica de Bedous a Champfranc, e em 1929, inaugurou-se a linha, também transpirenaica, de Ax les-Thermes a Puigcerda.

A Companhia está continuando os seus trabalhos na linha de Beziers a Neussargues, que deverá ser entregue ao tráfego este ano; em seguida serão electrificadas as linhas de Bordeus a Pointe-de-Grave e a secção Montauban-Séte da linha de grande tráfego de Bordeus a Séte.

A propria companhia é quem fornece a corrente electrica necessaria e tal corrente é de origem exclusivamente hidráulica.

O consumo anual é, actualmente, de 200 milhões de kw.; as usinas podem produzir cerca de 400 milhões de kw.

Estas usinas productoras de corrente electrica são cinco: duas sobre o rio Têt, nos Pireneus-Orientais; veem depois as usinas de Eget (25.000 kw.), de Soulom (15.000 kw.), de Artouse, de Miégebat e do Hourat (90.000 kw.). Fornecem corrente trifásica de 60.000 volts, que é transformada em corrente continua de 1.500 volts, em sub-estações, situadas a 20 ou 25 quilometros de distancia umas das outras.

As sub-estações automaticas são 27. O automatismo dessas estações está limitado, porém, ao acto de pôr em movimento e fazer parar os grupos conversores, porque as manobras dos aparelhos de alta tensão são feitas à mão.

A companhia possue cerca de 200 locomotivas electricas de 1.400 cavalos e com uma velocidade maxima de 90 quilometros por hora; 10 locomotivas de 2.100 cavalos, podendo desenvolver uma velocidade de 120 quilometros por hora. Nos ramaes, o serviço é feito por 43 automotoras de 500 cavalos.

O emprego da tracção electrica abrange, actualmente, 12 milhões de trens-kilometros por ano, sobre um total de 35 milhões para a totalidade da rête.

Conseguiu-se aumentar a velocidade media dos trens e a diminuição do custo da tracção fez com que se pudesse multiplicar os trens sem despesas proibitivas. Também foi aumentada, de modo notável, a carga dos trens. Melhoraram-se os horários,

que são cumpridos á risca, e as estações estão mais desafogadas. Estes foram os resultados directos, mas a electrificação deu outros resultados indirectos, que são tambem muito interessantes. A companhia posse usinas hidro-electricas que dão importantes excedentes de energia; por outro lado a sua rede de transporte de energia tornou possivel uma grande difusão da corrente electrica na região; aproveitando-se, assim, estas linhas para outros produtores de electricidade; surgiu daí a fundação da União dos Produtores de Electricidade dos Pirineus Ocidentais, que conta hoje novos aderentes, possuidores de vinte usinas que produzem mais de um bilião de kilowatts-hora. As usinas filiadas tiveram, deste modo, o seu coeficiente melhorado; todos os grandes centros do Sudoeste estão abundantemente alimentados de energia electrica, podendo dar maior desenvolvimento ás industrias locais de adubos azotados, acido nitrico, aluminios, etc.

As despezas empenhadas elevam-se a 310 milhões, em relação ás usinas; a 185 milhões, em relação ás linhas de 60.000 volts, ás sub-estações e ás linhas de tomada de corrente, isto é, um total de

cerca de 1.100 milhões, ou um encargo anual de 92 milhões.

Em compensação, a economia do carvão eleva-se a 51 milhões, para as usinas, sem contar as economias realizadas na condução e manutenção das locomotivas e nos serviços de depositos (cerca de 15 milhões). A contribuição paga pelas usinas filiadas sobe a cerca de 30 milhões. Tem-se assim um lucro total anual de 96 milhões, que deixa um saldo positivo de quatro milhões. Um lucro identico dará a electrificação da grande linha de Montauban-Séte.

A companhia dos caminhos de ferro do Meio-Dia conta, nestas condições, continuar, com grande actividade, a realização do seu programa.

*

Dando estas notas, sem duvida interessantes, sobre o que lá fora se faz em matéria de electrificação, creio ter posto sob os olhos dos leitores exemplos bem dignos de serem seguidos num país como o nosso, que dispõe de algumas bem importantes correntes que podem produzir energia electrica.

TACITUS



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: **Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires**

Os vapores teem magnificas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despezas. Para carga e passagens trata-se com

AGENTES EM LISBOA: **James Rawes & C.º Rua do Corpo Santo, 47, I.º**

NO PORTO: **Tait & C.º — Rua dos Ingleses, 28, 1.º**

Tomás da Cruz & Filhos, L. da

Telefone Praia do Ribatejo N.º 4

Armazens de Madeiras

— E —

Fábricas Mecânicas de Serração

Praia do Ribatejo, Pampilhosa do Botão, Caxarias e Carriço

CAIXOTARIA

Doca de Alcântara — LISBOA

Séda para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO
PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS
PRAIA DO RIBATEJO



Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos Arquipélagos dos

Açores e da Madeira e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de

cotados escritores

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Séca, 7, 1.
TELEFONE P BX 2 0158
LISBOA

TINTURARIA Cambournac

11, L. da Annunciada, 12 — 175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado. Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via e

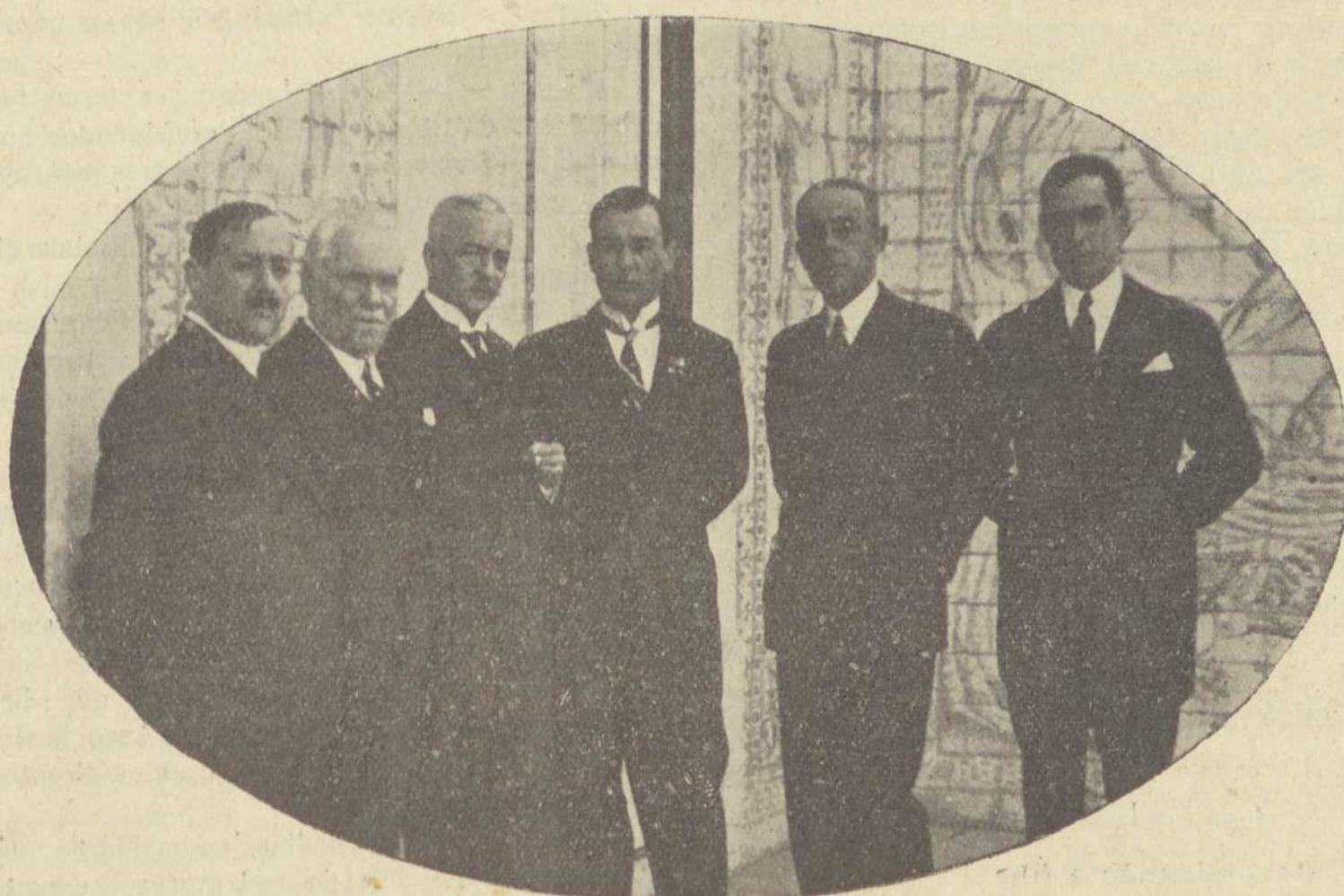
Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc. sem serem desmanchados. Os artigos de lã limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DA IMPRENSA TECNICA E PROFISSIONAL

Tendo sido aprovados por alvará de 17 de Janeiro ultimo publicado no *Diário do Governo*, 2.ª serie, n.º 19 de 23 do mesmo mez, os estatutos da Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional e achando-se, assim, legalmente constituída a Associação, entenderam os seus corpos ge-

ciação e as concessões que ela julgava, de justiça, indispensaveis para a sua acção.

Carlos d'Ornelas fez com clareza essa exposição acabando por solicitar do Chefe do Estado a sua boa vontade junto do Governo para que a Associação fosse dado o direito de conceder a car-



A Direcção da A. P. I. T. P. com Sua Ex.^a o Sr. Presidente da Republica na sua visita oficial.
Da esquerda para a direita: L. V. Abrantes, Dr. Armelim Junior, General F. Carmona, Carlos d'Ornelas
Henrique Cantharino e José Luiz Ricardo

rentes que o seu primeiro acto oficial devia ser o de apresentarem os cumprimentos da Associação a S. Ex.^a o senhor Presidente da Republica.

Solicitada e marcada a audiencia, o Chefe do Estado recebeu, no 14 de Fevereiro, ás 16 horas, no palacio de Belem os corpos gerentes da Associação, representados, pelos Srs. Dr. Manuel Veloso d'Armelim Junior, presidente da assembleia geral, Carlos d'Ornelas, presidente da direcção, José Luiz Almeida Ricardo, secretario geral, V. Ledesma Abrantes, bibliotecario e Henrique Cantharino, tesoureiro.

O ilustre academico, decano dos advogados portugueses, sr. Dr. Armelim Junior, apresentou ao chefe do Estado, nos mais elevados termos as homenagens da Associação dizendo no final que o sr. Carlos d'Ornelas iria expor os objectivos da Asso-

teira de identidade profissional fornecida pela sua A. P. I. T. P. apenas dependente da aprovação previa do Ministerio do Interior.

O senhor General Carmona que prometeu interessar-se pelo pedido, que reconheceu justo, teve palavras amaveis para os comissionados especializando os altos merecimentos do sr. Dr. Armelim Junior.

O chefe do Estado agradeceu tambem com palavras muito amaveis a oferta que Carlos d'Ornelas lhe fez dum exemplar ricamente encadernado, do seu livro *O Açoreano na Grande Guerra*.

*

Julgamos oportuno publicar — o que a seguir fazemos — os Estatutos da Associação na sua forma definitiva tal como foi aprovada pelo Governo:

ALVARÁ DE APROVAÇÃO

Antonio Oscar de Fragoso Carmona, Presidente da República Portuguesa, pelo voto da Nação, faço saber, aos que este alvará virem, que sendo-me presentes os estatutos com que pretende constituir-se uma associação de classe com a denominação de «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional (associação de classe) e sede em Lisboa;

Visto o artigo 3.º do decreto de 9 de Maio de 1891:
Hei por bem aprovar os estatutos da associação de classe

Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional

que constam de oito capítulos e quarenta e seis artigos e batiam com este alvará assinados pelo Ministro das Finanças, com a expressa clausula de que esta aprovação será retirada quando a associação se desvie dos fins para que é instituída, não cumpra fielmente os seus estatutos, não preste ao Governo as informações que ele lhe pedir sobre os assuntos da sua especialidade, a que se refere o n.º 6.º do art.º 4 do citado decreto de 9 de Maio de 1891, não desempenhe devidamente as funções que lhe forem incumbidas por leis especiais ou, finalmente, quando infrinja o mesmo decreto, por cujas disposições sempre e em qualquer hipótese se deverá regular. Determina-se, portanto, que todas as autoridades, a quem o conhecimento d'este alvará pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nêle se contem.

Pagou a quantia de cem escudos do imposto do sêlo por meio de estampilha colada nêste alvará e devidamente inutilizada.

E, por firmeza do que dito é, êste vai pelo Ministro das Finanças assinado e firmado, com o sêlo branco da repartição competente. Dado nos Paços do Governo da Republica, aos dezassete de Janeiro de mil novecentos e trinta e um.

Antonio Oscar de Fragoso Carmona
Antonio Oliveira Salazar

(Publicado no «Diário do Governo»,
2.ª série, n.º 19 de 31 de Janeiro de 1931)

ESTATUTOS

CAPITULO I

Denominação e fins

Artigo 1.º—Com a denominação de ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DA IMPRENSA TÉCNICA E PROFISSIONAL é constituída, em Lisboa, uma Associação de Classe, destinada ao estudo, desenvolvimento e defesa dos interesses económicos e culturais comuns aos seus associados.

Art. 2.º—Para cumprir o seu fim social, esta Associação procurará:

a)—Agrupar todos os profissionais que empreguem a sua actividade em publicações periódicas de carácter técnico e de profissões em todo o território nacional.

b)—Fazer parte de todos os organismos oficiais, profissionais e técnicos e outros que a Associação julgue vantajosos para os seus interesses e para os quais seja convidada.

c)—Fazer-se representar em Congressos, conferências, exposições ou outras iniciativas, nacionais e estrangeiras.

d)—Intervir junto dos governos para solicitar a aprovação de providências que possam contribuir para o fomento e engrandecimento da imprensa técnica e profissional.

e)—Empregar os seus esforços no sentido de obter as maiores regalias e vantagens, para o exercício das suas funções; facilitar o intercâmbio entre as revistas técnicas do País e do estrangeiro; organizar congressos, exposições, conferências e viagens de carácter técnico, ou de profissões, sempre que o considere oportuno.

f)—Publicar um boletim, coordenando opiniões e assuntos técnicos e de profissões, que interessem aos seus associados e à colectividade em geral.

g)—Estabelecer, de harmonia com a lei, uma caixa de previdência para os seus associados.

Art. 3.º—A Associação é absolutamente vedado versar questões políticas ou religiosas.

Art. 4.º—A Associação pode, por deliberação da Direcção e voto do Conselho Fiscal, editar uma ou mais publicações de carácter técnico e profissional, além do boletim associativo, que será distribuído gratuitamente aos sócios.

CAPITULO II

Dos sócios, sua admissão, direitos e deveres

Art. 5.º—A Associação terá cinco classes de sócios:

- 1.º—Sócios fundadores;
- 2.º—Sócios ordinários, (efectivos e auxiliares);
- 3.º—Sócios correspondentes;
- 4.º—Sócios doadores e beneméritos;
- 5.º—Sócios honorários.

Art. 6.º—Sócios fundadores são os que, em 1930, fundaram a Associação.

§ único—Os sócios fundadores terão todas as regalias colectivas, direitos e deveres consignados nos estatutos para os sócios efectivos e os seus nomes inscritos em quadro de honra, na sala da Associação.

Art. 7.º—Sócios ordinários são de duas classes: efectivos e auxiliares.

Art. 8.º—Sócios ordinários efectivos são os directores e gerentes de revistas e publicações de carácter técnico e profissional, que contribuam com uma quota mensal não inferior a 10\$00, a contar da data da admissão e joia de 100\$00; e exercem as suas funções há mais de 6 meses.

§ único—Exceptuam-se os casos de suspensão por motivos de força maior.

Art. 9.º—O socio efectivo depois de aprovado tem o dever:

1.º—de enviar para o Arquivo 2 exemplares da respectiva publicação;

2.º—de exarar nas publicações que dirigem em lugar bem visível a nota de: Inscrito na Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional, cujos directores ou gerentes sejam associados.

Art. 10.º—Sócios ordinários auxiliares: são todos aqueles que exercem funções de redactores, redactores-revisores e administradores nas publicações; ou que sejam correspondentes de revistas estrangeiras da especialidade; e para que possam ser considerados como tais é necessário:

1.º—que façam acompanhar a sua proposta de uma credencial do director ou proprietário da revista, em que confirme o exercício das suas funções, tornando o proponente inteira responsabilidade pela informação prestada;

2.º—que paguem uma cota mensal nunca inferior a 10\$00 e joia de 50\$00.

Art. 11.º—Os sócios ordinários e auxiliares, salvo as exceções constantes do presente estatuto, são equiparados aos sócios ordinários efectivos no que respeita a direitos e deveres, e que são:

1.º—Tomar parte em todas as deliberações e eleições na Assembleia Geral;

2.º—Fazer-se representar quando ausentes, por outros sócios com iguais direitos, nas sessões da Assembleia Geral;

3.º—A serem eleitos e nomeados para todos os cargos sociais, comissões e secções permanentes, nos termos e nas condições expressamente preceituadas;

4.º—A frequentar a sede social e a utilizar todos os elementos de estudo que a Associação proporcione aos sócios;

5.º—A receber um exemplar de qualquer publicação da Associação, mediante desconto de 50% do preço da capa;

6.º—A participação, por suas famílias, da facultade de

assistência a todos os actos de interesse publico ou colectivo que a Associação promova na sua sede;

7.º — A uma carta circular de identidade, quando em viagem;

8.º — A gozar de todas as vantagens e benefícios associativos nas condições dos Estatutos e regulamento interno.

9.º — A um diploma de socio da Associação, que será assinado pelo presidente da Direcção, secretário geral e tesoureiro.

10.º — A um cartão de carácter pessoal e intransmissível, de associado, contendo a respectiva fotografia e assinatura das mesmas entidades a que se refere o numero anterior.

11.º — A uma carteira, que se denominará «Carteira de identidade profissional da A. P. I. T. e P.» a qual será apenas concedida, nos termos legais, aos socios ordinarios efectivos, directores de publicações associadas e aos sócios ordinarios auxiliares.

12.º — A carteira a que se refere o numero anterior, para ter carácter oficial, terá de ser concedida por quem de direito, e nos termos da lei respectiva.

Art. 13.º — Dentro do prazo maximo de 30 dias, a contar da data em que lhes tiver sido notificada a admissão, os socios ordinarios devem adquirir o seu diploma, um exemplar dos estatutos, o bilhete de identidade e regulamento interno da Associação, mediante o pagamento, por uma só vez, do custo dos três documentos.

§ único — É facultativo aos socios ordinarios o pagamento antecipadamente das quotas por trimestre, semestre ou ano, podendo a joia ser paga, em 2 prestações, dentro dos primeiros 60 dias, apóz a admissão de socio.

Art. 14.º — Socios correspondentes: são os profissionais que não tenham domicilio habitual ou legal em Lisboa por mais de um ano.

§ 1.º — Os socios correspondentes contribuem com uma cota mensal de 10\$00 e joia de 50\$00 pagáveis nas condições do § único do art. 13.º.

§ 2.º — Dentro do prazo maximo de 30 dias, a contar da data em que lhe tiver sido notificada a sua admissão, o socio correspondente deve satisfazer o preceituado no art. 13.º.

§ 3.º — A Direcção, quando autorizada por assembléa geral, poderá dispensar o socio correspondente do pagamento da cota.

§ 4.º — A admissão dos socios correspondentes far-se-ha por deliberação da Direcção.

Art. 15.º — Socios doadores e beneméritos são os que, por terem feito á Associação doação importante de bens mobiliarios ou imobiliarios ou contribuirem com donativos em dinheiro ou valores de qualquer especie, forem pela Direcção propostos e pela Assembléa Geral aprovados.

Art. 16.º — Socios honorários: são os que forem aclamados, como tales, pela Assembléa Geral, mediante proposta da Direcção ou de qualquer socio, por serviços eminentes prestados á Associação e especialmente ao engrandecimento da mesma.

Art. 17.º — Perdem os seus direitos os socios que deixarem de satisfazer as suas cotas durante mais de 6 meses; e serão irradiados os que caluniarem, difamarem ou injuriarem a Associação, ou concorram, de qualquer forma, para o seu descrédito.

Art. 18.º — Os socios podem constituir secções especiais dentro da colectividade, sempre que o objectivo não seja contrário á doutrina dos presentes estatutos, e reunem com um membro da Direcção, que acompanhará os trabalhos da secção, e dos quais fará um relatorio que será presente á Direcção que o apreciará devidamente e lhe dará expediente ou não.

CAPITULO III

Da Assembléa Geral

Art. 19.º — A Assembléa Geral reune se em sessão ordinaria ou em sessão extraordinaria.

Art. 20.º — A sessão ordinaria celebrar-se-ha em qualquer

dia da primeira quinzena de Março de cada ano, e a extraordinaria sempre que a Direcção o julgue necessário ou a requeiram o Conselho Fiscal ou 25 socios, dos quais pelo menos, 15 proprietarios ou directores de publicações associadas.

§ 1.º — Qualquer dessas convocações será feita com oito dias de antecedencia, num jornal diario da capital, independentemente de outros avisos convocatórios.

§ 2.º — Considera-se constituída a Assemblea em primeira convocação, quando esteja presente ou representada a quinta parte dos socios em pleno gozo dos seus direitos; em segunda convocação funcionará com qualquer numero, devendo esta realizar-se no prazo de 15 dias apóz a primeira convocação.

§ 3.º — Todo o socio poderá fazer-se representar em Assembléa Geral por outro socio, desde que assim o comunique por escrito ao Presidente, com 5 dias de antecedencia, entregue na sede ou mediante carta com aviso de recepção.

§ 4.º — Cada socio não poderá representar mais de tres.

§ 5.º — Não podem ser eleitos nem fazer parte da Assemblea Geral:

1.º — Os socios com menos de tres meses de admissão:

2.º — Os que não tiverem em dia o pagamento das cotas.

3.º — Os que, segundo o direito civil portugues, não são considerados aptos para tal fim.

Art. 21.º — A' Assemblea Geral ordinaria compete:

1.º — Discutir e aprovar o relatorio anual e contas da Direcção, bem como o respectivo parecer do Conselho Fiscal, entendendo-se para todos os efeitos que o ano social é o ano civil.

2.º — Apreciar os actos de corpos gerentes.

3.º — Deliberar ácerca das propostas da Direcção, especialmente sobre as que digam respeito á aplicação do fundo de reserva.

4.º — Eleger a mesa da Assemblea Geral cujas funções são anuais, devendo estas listas designar: um presidente, um vice-presidente, dois secretarios e dois vice-secretarios.

5.º — Eleger a Direcção e o Conselho Fiscal.

§ 1.º — Nas eleições a que se referem os numeros 4.º e 5.º sempre que haja empate, será motivo de preferencia: em primeiro lugar a antiguidade do socio e em segundo lugar o ter mais idade.

§ 2.º — As vagas que se verificarem, antes de terminar o mandato, serão providas de conformidade com a votação de Assembleia Geral.

§ 3.º — A maioria de todos os corpos gerentes deverá ser constituída por socios ordinarios efectivos.

Art. 22.º — As assembleias gerais extraordinarias apenas se ocuparão dos assuntos expressamente designados nas convocatorias.

Art. 23.º — Trinta dias antes do marcado para a reunião da assembleia geral ordinaria, devem estar patentes, na secretaria da Associação, todos os livros e documentos da gerencia finda.

CAPITULO IV

Da Direcção

Art. 24.º — A Direcção da Associação será constituída por: um presidente, um secretario geral, um secretario, um tesoureiro, um bibliotecario-arquivista, e mais cinco vogais suplentes, residentes todos em Lisboa.

Art. 25.º — Os cargos da Direcção e os das Delegações são gratuitos, e reelegíveis os seus membros.

Art. 26.º — A Direcção reunir-se-ha, pelo menos uma vez por semana, em dia e hora que o presidente designará.

Art. 27.º — As resoluções da Direcção serão tomadas por maioria de votos e o presidente terá voto de desempate.

Art. 28.º — Compete á Direcção.

1.º — Criar, por proposta fundamentada, delegações e sub-delegações nas localidades que julgue convenientes ao desenvolvimento associativo.

2.º — Admitir e dispensar empregados auxiliares da secretaria.

3.º — Resolver os urgentes casos omissos, resoluções que ficam sujeitas á sanção da Assembleia Geral.

Art. 29.º — Compete ao Presidente:

- a) — Assumir a representação da Associação;
- b) — Convocar as sessões da Direcção e presidir a elas;
- c) — Nomear, em caso de urgencia, comissões e delegações especiais;

d) — Autorizar os pagamentos, votados por maioria em reunião da Direcção, assinando com o Secretario Geral; e velar pela boa execução de todas as resoluções, assinando com o mesmo Secretario Geral as actas e todo o expediente do movimento associativo.

Art. 30.º — Compete ao Secretario Geral:

Assistir a todas as sessões da Direcção; redigir as actas legaliza-las com a sua assinatura; guardar os livros e os selos.

Art. 31.º — Compete ao Secretario: auxiliar os trabalhos da Direcção e substituir o Secretario Geral nos seus impedimentos.

Art. 32.º — Compete ao Tesoureiro.

Guardar os fundos da Associação: dar entrada ás cotações dos associados e a quaisquer outras quantias que a Associação legalmente obtenha; escriturar o livro da Tesouraria; efectuar os pagamentos autorizados pela Direcção; organizar e assinar o balanço anual; informar a Direcção dos assuntos de sua competencia; abrir uma conta corrente ao estabelecimento bancario que a Direcção determine, e da qual poderá retirar fundos com a sua firma e a assinatura do Presidente e do Secretario Geral.

Art. 33.º — Compete ao Bibliotecario-Arquivista organizar a biblioteca da Associação; elaborar os verbetes; organizar um cadastro de todas as publicações de carácter técnico e profissional, ou publicações de qualquer género que deem entrada na biblioteca; organizar estatísticas, comunicar á Direcção toda a matéria publicada que julgue de interesse colectivo e propôr a aquisição de obras que julgue de interesse.

CAPITULO V

Do Conselho Fiscal

Art. 34.º — O Conselho Fiscal é composto de tres membros efectivos e tres suplentes, eleitos peia Assembleia Geral escolhendo os efectivos, entre si; o respectivo presidente, secretario e relator.

Art. 35.º — São atribuições do Conselho Fiscal:

1.º — Examinar a escrituração da Associação.

2.º — Requerer ao presidente da Assembleia Geral a convocação extraordinaria da mesma, quando o julgue conveniente.

3.º — Assistir ás sessões da Direcção, ou fazer-se representar nas mesmas, pelo presidente ou por um dos seus vogais.

4.º — Fiscalizar a administração da Associação, verificando o estado da «caixa» e a existencia dos titulos ou valores de qualquer especie pertencentes á Associação.

5.º — Dar parecer sobre o balanço, inventario e relatorio apresentados pela Direcção, bem como sobre qualquer consulta que pela mesma, lhe seja dirigida.

CAPITULO VI

Delegações e sub-delegações

Art. 36.º — A Direcção, estabelecerá as Delegações e Sub-delegações, permanentes ou temporarias, que julgue necessarias.

Art. 37.º — As Delegações e Sub-delegações, a que se refere o artigo anterior, darão, anualmente, conta á Direcção, em relatorio minucioso, dos trabalhos realizados.

Art. 38.º — As Delegações são compostas dos membros que a Direcção designar, em quantidade e em qualidade, conforme regulamento interno da Associação.

Art. 39.º — As Delegações e Sub-delegações exercerão a

sua acção de acordo com a Direcção da Associação, de maneira que se mantenha a unidade de pontos de vista e a orientação comum dos trabalhos associativos.

Art. 40.º — Compete ás Delegações e Sub-delegações:

Fazer a propaganda da Associação; angariar o maior numero de socios possivel, e promover a cobrança na respectiva área.

Art. 41.º — Até ás fim de Janeiro de cada ano, as Delegações e Sub-Delegações entregarão relatorios dos seus trabalhos, realizados no ano anterior.

§ único — Até fins de Fevereiro de cada ano as Delegações e Sub-Delegações liquidarão contas com a Direcção, recebendo uma percentagem da cobrança que realizarem, nunca superior a 10% para despesas de expediente.

CAPITULO VII

Receitas e fundos de reserva

Art. 42.º — As receitas e fundos da Associação compõem-se:

1.º — Das cotações dos socios e demais receitas consignadas nestes Estatutos;

2.º — Do rendimento dos valores possuidos pela Associação, legados, donativos, festas e de receitas não especificadas.

Art. 43.º — A fixação do valor do fundo de reserva, assim como de qualquer aplicação ou alteração de parte do mesmo fundo, é da exclusiva competencia da Assembleia Geral.

§ 1.º — O valor do fundo de reserva será, em geral, garantido por imoveis ou fundos em carteira, cuja escolha, por proposta da Direcção, fica sujeita á aprovação da Assembleia Geral e do Conselho Fiscal.

§ 2.º — Quando se pretenda aumentar o fundo de reserva, recorrer-se-ha ao saldo de receitas de que se possa dispôr.

CAPITULO VII

Reforma de estatutos e dissolução da Associação

Art. 44.º — A reforma dos estatutos só poderá ser feita mediante proposta apresentada á Assembleia Geral, quer pela Direcção, quer por grupo de pelo menos, 50 socios, dos quais deverão ser 40 directores ou gerentes de publicações associadas, nos termos destes Estatutos, na situação de efectivos.

Art. 45.º — O projecto de reforma dos Estatutos só poderá entar em discussão depois de decorrido o prazo minimo de 90 dias, entre a data da sua distribuição e a da convocação da Assembleia Geral.

§ único — As deliberações da Assembleia Geral sobre este assunto só são válidas achando-se, no acto da votação, presentes ou representados, dois terços dos seus socios, depois da aprovação do governo.

Art. 46.º — A dissolução da Associação só poderá ser resolvida pela Assembleia Geral, especialmente convocada para esse fim por nunca menos de três quartos do numero de socios ordinarios efectivos e só poderá ser aprovada por igual proporção de socios.

Disposições gerais

São criados: um diploma de socio com as iniciais da Associação, que será assinado pelo presidente da Direcção, secretario geral e tesoureiro, mediante o custo de 20\$00, um cartão de carácter pessoal e intransmissivel, de associado, contendo a respectiva fotografia e assinatura das mesmas entidades, cujo custo é de 2\$50, custando o exemplar do regulamento 2\$50 e o dos Estatutos 3\$00.

A carta circular de identidade a que se refere o n.º 7 da alinea b) do art. 10.º custará 10\$00.

A Comissão organizadora

Dr. Manuel Velozo d'Armelim Junior
Carlos d'Ornellas
José Luiz Almeida Ricardo
Ventura Ledesma Abrantes
Henrique Cantharino

INDICAÇÕES :: UTEIS ::

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, a mais velha das revistas portuguesas, no desejo de dar aos seus assinantes e leitores o maior numero de indicações uteis, recomenda-lhes a leitura desta pagina e das informações mais completas dadas adeante na secção de anuncios.

Advogados — O exito das acções judiciais depende, em grande parte, dos advogados que encarregamos da defesa dos nossos interesses.

Dr. Casimiro Chamiço R. Garrett, 74, s/n.

Alfaiates — Toda a gente pode vestir com economia e elegancia.

Old England — R. Augusta — R. de S. Nicolau.

Automóveis — Um automóvel deve ser bom, elegante e barato.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Bancos — Para segurança do capital, do comércio, da indústria, deve escolher-se sempre um bom banco.

Banco Português do Continente e Ilhas — R. do Ouro — R. de S. Nicolau.

Cafés — Uma hora passada num bom café, dispõe-nos bem para o trabalho.

Café Nicola — Rocio — R. 1.º de Dezembro — Lisboa.

Dentistas — Sem bons dentes não pode haver saúde perfeita e sem um bom dentista não pode haver bons dentes.

Dr. A. Guerreiro — R. de S. Paulo, 26, 1.º

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Electricidade — A vantagem, de dia para dia mais evidente, de utilizar a electricidade nas mais variadas aplicações torna-se tanto maior quanto maior for o escrupulo na escolha do material e dos encarregados da instalação.

Companhias Reunidas Gaz e Electricidade. — R. Victor Cordon — Lisboa.

Farmacias — Se em tudo se torna necessário escrupulo, ele é sobretudo indispensável na escolha dos preparados farmaceuticos.

Farmacia Formosinho — Praça dos Restauradores — Lisboa.

Fundações — Para o desenvolvimento lucrativo da agricultura e da indústria e para tudo o que seja aparelhagem metálica, ha que escolher o melhor fabrico aliado ao melhor preço.

Hoteis — Uma das preocupações maiores de quem viaja é o hotel. Sem um bom hotel toda a viagem é um suplício.

Hotel Alliance — Rua Garrett — Lisboa.

Louças — Um importante factor da comodidade domestica são as louças. Não é necessário gastar muito dinheiro para se ter louça de boa qualidade.

Fabrica de Louça de Sacavem — 126, R. da Prata, 132 — Lisboa.

Maquinas — A maquina pode substituir em muitos casos o homem com interesse dele mas é preciso que o homem saiba escolher a maquina, a melhor maquina.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Materiais de construção — Para que a construção seja sólida é preciso que os materiais sejam bons.

F. H. d'Oliveira — R. 24 de Julho, 143 — Lisboa.

Material electrico — Gasta-se muito em material electrico porque não se procuram as casas que o vendem bom e barato.

Medicos — Quando não pudermos evitar as doenças temos que procurar quem as cures.

Dr. Armando Narciso — P. dos Restaurantes, 48, 1.º — Lisboa.

Mercearias — A saude e as dificuldades da vida exigem que procuremos generos de alimentação bons e baratos.

Mobilia — A mobilia é uma das condições da felicidade domestica. Quem não possa ter mobilia cara, artística poderá ter mobilia barata, comoda e de bom gosto.

Navegação — Para as viagens por mar ainda mais que para as viagens por terra, é indispensável o maior escrupulo na escolha do transporte.

Companhia Nacional de Navegação — R. do Comércio, 85 — Lisboa.

Leiam sempre adeante os anuncios das casas que indicamos.

Telefonia sem fios — Um bom aparelho de T. S. F. é hoje uma necessidade das maiores para quem tenha uma certa cultura e a queira aumentar.

Telefunken — A. E. G. — R. dos Fanqueiros, 12, 16 — Lisboa — R. Sá da Bandeira, 209, 218 — Porto.

O REGIMENTO DE SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

IV

A unidade antes da guerra

**Origem e evolução da unidade – O Batalhão em Cascaes
A partida para França**

Por CALADO RODRIGUES — *Fotos MENDES DA COSTA*

Chegado a esta altura das suas crónicas, e embora fosse sempre seu propósito fazer crónicas breves, vê-se o jornalista embaraçado. Porque, se foi sempre esse o seu propósito foi também sempre propósito seu fazer crónicas ligeiras, desenfastiadas, com suas notas despretenciosas de comentário sorridente, embora por vezes tocadas de sã filosofia, daquela filosofia sã, que tão necessária se torna á vida.

Quando falo de filosofia, da filosofia que é indispensável á vida, eu não quero falar dessa filosofia severa, pesada, catedrática, que joga com complicados sistemas e que nos amargura a vida e traça a paciencia, como a traça come, nos arquivos poeirentos, os velhos calhamaços que conteem esses sistemas rendíssimos.

Ah! Bom Deus! Essa filosofia é boa para os escritores importantes que, embora muitas vezes não saibam o que dizem ou digam o que não sabem, são consagrados pela reverencia de academias indiferentes ou de leitores com mais prosapias do que apuradas exigencias de espirito e que teem a convicção de que hão de passar á posteridade, levando, como passaporte, livros que muitas vezes se criticam sem se lerem.

Eu não sou um desses escritores importantes, capazes de arrancar perolas aos esterquilinios e perante os quais as gentes se desbarretam e agiolham sentindo-se mais pequeninas e humildes do que os mais humildes vermes da terra.

Eu sou um escritor, humilde e pobre como S. Francisco d'Assis, um escritor que escreve, com as esmolas da singeleza, crónicas de burel. E quando sei que alguém as leu e sorriu, penso que as minhas crónicas não fazem mal a ninguém e tenho como paga principesca esse sorriso, que é como um raio de sol, o raio de sol de Diogenes, que vale bem mais do que todas as reverencias e consagrações de contemporaneos ou posteriores.

Mas, agora me ocorre que isto tudo veiu a propósito ou despropósito de eu me ter declarado embaraçado nesta altura das minhas crónicas e que ainda não dei a razão do meu embaraço.

E' que tenho que escrever hoje sobre os Sapadores antes da guerra e ha que jogar com datas e apontar factos da vida desta unidade, factos relativos á sua organização, factos enfim que obrigam a uma certa aridez de relato que não se compadece com os comentários sorridentes, embora tocados de sã filosofia, a que me referi no principio desta crónica.

Não se imagine que eu tenho a pretenção de fazer historia completa sobre a vida da unidade. Longe disso. E' preciso não esquecer o que eu já disse: que eu sou um paisano que está fazendo crónicas sobre um assunto militar para serem lidas por paisanos e que, portanto, me falta a competencia para um trabalho completo sobre o assunto.

Essa empreza cabe a um oficial ilustre que, segundo as informações que me forneceram, brevemente dará ao publico, e especialmente aos que mais se interessam por obras literarias de feição militar, uma monografia interessante sob todos os aspectos.

Eu limito-me, dentro do objectivo que me impuz de fazer crónicas ligeiras, a dar algumas breves notas que amavelmente me foram fornecidas pelo sr. capitão Antonio Arsenio da Rosa Bastos a quem aqui reНОovo o meu mais vivo agradecimento.

*

Pela organização do exercito de 30 de Outubro de 1884, foi criada uma Companhia de Caminhos de Ferro, constituindo a 1.^a Companhia do 2.^º Batalhão do Regimento de Engenharia.

O primeiro comandante desta Companhia foi o falecido general D. Fernando de Serpa Pimentel, que exerceu o comando até 1890, devendo-se a ele a aquisição de grande parte do material tecnico dessa Companhia e a elaboração dos manuais para instrução e trabalhos.

Pela organisação de 1911, as tropas de Caminhos de Ferro passaram a constituir um grupo de duas Companhias, cuja sede era no quartel da Cova da Moura mas já em 1913 foram essas tropas reduzidas a uma só Companhia, cujo quartel foi, em 1914, transferido para a cidadela de Cascais.

Em Novembro de 1915 assumiu o comando da Companhia o actual Comandante do Regimento, sr. coronel Raul Esteves, ao tempo capitão.

Durante o ano de 1916, a Companhia executou, em Cascais, interessantes e desenvolvidos trabalhos da especialidade de Engenharia, num polígono improvisado estabelecido em uns terrenos próximos da Guia, generosamente cedidos, para esse fim, pelo seu proprietário, sr. Conde das Alcaçovas.

Também esse ano foi empregado na preparação de oficiais e sargentos milicianos que vieram a servir depois para a mobilização do Batalhão expedicionário a França.

Os trabalhos executados no polígono de Cascais, serviram também para estudo e aplicação das Escolas de Oficiais Milicianos de Pioneiros, dirigida pelo actual general sr. Pereira Bastos, as quais ali fizeram alguns estagiários de instrução.

Foi no princípio de Fevereiro de 1917 que esta unidade recebeu ordem para mobilizar um Batalhão a 4 Companhias, a fim de seguir para França.

Para esta mobilização foram convocadas todas as praças licenciadas e da reserva até às classes de 1908 inclusivé, recebendo-se também um grande contingente de praças das Brigadas de Caminhos de Ferro, que eram, na sua grande maioria, empregados ferroviários.

Data de 16 de Fevereiro de 1917 a constituição oficial do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

No dia 15 de Abril de 1917, estava concluída a mobilização do Batalhão e realizava-se em Cascais uma revista geral passada pelo Coronel Inspector do Serviço Militar de Caminhos de Ferro, Ex.^{mo} Sr. António Gonçalves da Silva e Castro tendo nessa ocasião sido oferecido ao Batalhão mobilizado, pelas senhoras de Cascais, um lindo guião por elas primorosamente bordado. Este guião, em que se lê a divisa

Sempre Fixe que o Batalhão tinha adoptado, acompanhou-o sempre em França figurando em todas as formaturas solenes e ainda na formatura do desembarque do Batalhão em Lisboa, quando do seu regresso da guerra, encontrando-se agora exposto na sala de honra do Regimento.

*

Esse dia 15 de Abril de 1917 foi um dia de festa grande para Cascaes e para o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro que recebeu de toda a população carinhosas e entusiasticas manifestações de simpatia.

Entre essas manifestações, contam-se as duas produções poéticas de Penha Coutinho, dedicadas ao Batalhão por um grupo de senhoras de Cascaes e que publicamos a seguir.

SUS!

Ao briosso e valente Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro na sua partida para França

Uma comissão de senhoras do Grupo Dramatico e Sportivo de Cascaes

Honrando as tradições da raça ingente que abriu a sulcos d'ouro a sua história lá vão os filhos seus em prol da glória que foi o timbre e a lei da luta gente.

Se ha virus, se ha peçonha em sua frente, se a perfida ambição busca a victoria, que o feito deixe um rastro de memória que assobre as multidões do occidente.

Confia Portugal nos seus soldados para quebrar germanicos arnezes na liça dos direitos mais sagrados

Jámais temem cansaços e revezes os bravos que, em seus feitos denodados, resurgem como antigos portuguezes.

Cascaes 15-4-917



CASCAES - Vista do Mar

O GUIÃO DA ESPERANÇA

Aos valorosos e patrióticos soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro na ocasião da sua partida para os campos de batalha da heroica França :

Uma comissão de senhoras do Grupo Dramático e Sportivo de Cascais :

Senhores :

*Dignos filhos d'este solo
modelo, espelho e exemplo de virtude,
Deixa que, em brando sôpro, o deus Eólo
balouce em negro monte ou claro açude
e faça vêr, d'um pólo a outro pólo
como inocente pomba que saúde,
a tão simples lembrança que offertamos
e, em espirito, convosco tambem vamos.*

*Deixa que a tão humilde e pobre offerta
se hasteie em vosso campo de combate.
De bençãos e de preces vae coberta
p'ra que, nas mais crueis horas do embate,
vos guie na vereda franca e aberta
á voz atroadora do rebate,
e assim, volteis dos feitos mais honrosos
como os vossos avós, vitoriosos!*

*Convosco vae a nossa ardente Esp'rança
e a Fé que nos alenta é já tão forte,
que haveis despedaçar a imiga lança
sem que, poder em vós, consiga a Morte!
E quando surja, emfim, aurea bonança
possa cantar a fama, o braço forte
que ousou os rasgos nobres d'heroísmo
que brotam do mais santo patriotismo!*

*Tal como vós, nós somos portuguezes
e amamos o bom nome lusitano.
Vós tendes a mais nobre das emprezas
e é certo que um esforço mais que humano,
pode abater giganteas fortalezas,
calcar as crueis hostes d'um tyranno!
Demonstra poi, ás feras greis imigas
que sabemos manter famas antigas!*

*Que sirva este guião de incitamento
ao vosso patrio amor e alta coragem;
para que erija o santo monumento
que obrigue, a nossa historia, á vassalagem
devida á intrepidez, ao valimento
d'um povo que, alcançando a homenagem
do estro mais guerreiro e mais profundo
possa mostrar-se, o mesmo, a todo o mundo!*

*Que surjam Albuquerque, Nuno e Gama,
Pedro Alvares e Castro e seus caudilhos
p'ra que mais se extinga a honrada fama
que, a Portugal, teceram nobres filhos.
E assim ireis, irmãos, na justa chama
que alenta o bom guerreiro, em longos trilhos,
mostrar que, no pequeno e humilde Povo,
as Glorias do Passado, vem de novo.*

PORtUGAL — Cascais, 15-4-917.

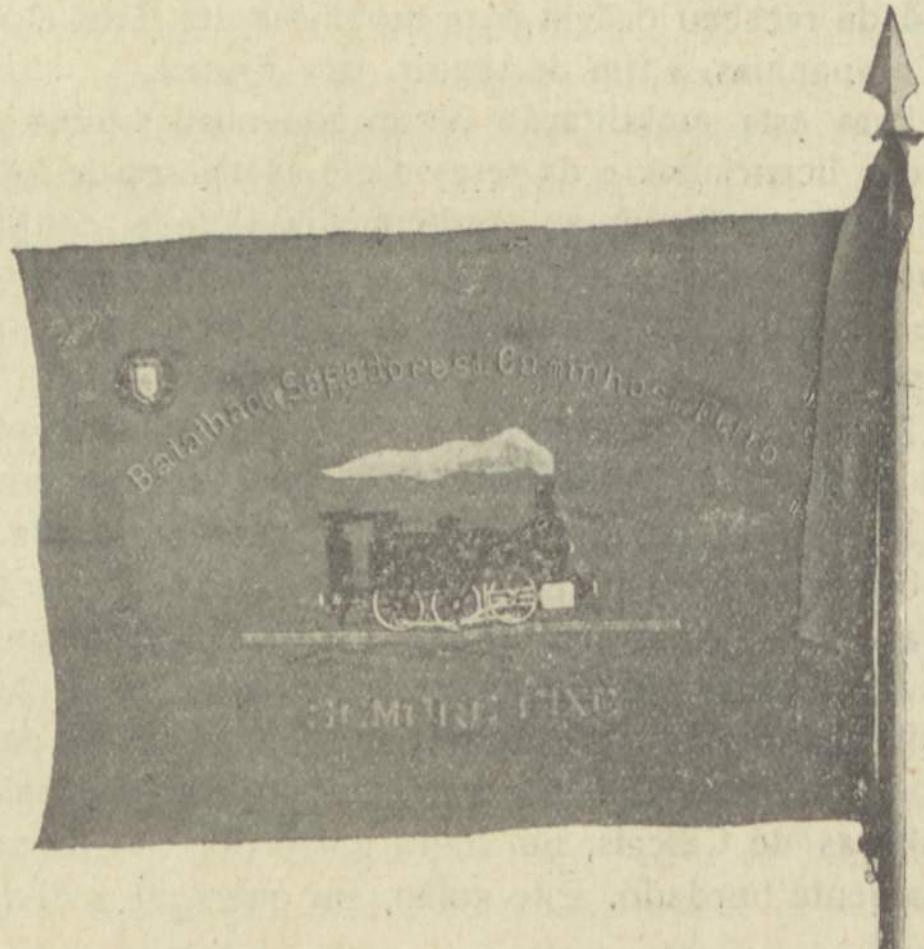
PENHA COUTINHO

A estas demonstrações gentilissimas de simpatia promovidas pelas senhoras de Cascais, juntaram-se muitas outras da parte de pessoas de todas as classes sociais que á porfia se empenhavam em manifestar á gloria unidade a afeição funda que ela tinha sabido conquistar em Cascais.

Da grandeza daquela simpatia, da sinceridade dessa feição de que, mais tarde, terminada a guerra, Cascais havia de dar novas provas, deu ideia alta a despedida entusiastica que em todo o trajecto de Cascais a Lisboa foi feita ao Batalhão quando ele veiu a caminho do navio que havia de transportá-lo a França.

Em todas as estações e ao longo da linha, havia multidões que aclamavam esses militares que iam partir ao encontro dos maiores perigos no cumprimento heroico do dever.

Havia lagrimas nos olhos de muita gente. Lagrimas amargas de apartamento, lagrimas de comoção patriótica, lagrimas de receios fundos, todas elas maravam, porém, com emoção extrema, a simpatia que o Batalhão conquistara, mercê da organização que lhe havia dado um comandante ilustre entre os mais ilus-



O guião que as senhoras de Cascais ofereceram ao Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

tres, coadjuvado por uma oficialidade brilhante entre as mais brilhantes.

Ainda hoje essas manifestações apoteoticas são recordadas comovidamente, pelos que a elas assistiram, como sendo daquelas que mais frizantemente marcaram os sentimentos da alma popular nessas horas de incerteza, de sacrifício.

Andaram alto nesse dia, dentro dos corações e nos brados entusiasticos de aplauso, o nome sagrado de Portugal e o prestigio do Exercito, representado por essa unidade de escol que já era o *Sempre Fixe*.

Quando embarcou, o Batalhão ia alentado por essa afeição que tão carinhosamente se manifestara acentuando o seu prestigio.

Perdeu-se de vista a terra santa da Patria. No barco que o conduz atravess os perigos do mar agora aumentados pela barbarie dos homens, o Batalhão vai entregue ao Senhor Deus dos Exercitos, a caminho das terras torturadas de França, onde aquele prestigio havia de crescer de forma tão notável.

No proximo numero: O BATALHÃO EM FRANÇA, com fotografias de Mendes da Costa.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ADVOGADOS

DR. CASIMIRO CHAMICO

RUA GARRET, 74, S/L.

TELEF. 20524

LISBOA

ALFAIATES

OLD ENGLAND

Sortido colossal de fazendas inglesas e nacionais. Todas as secções de vestuário.

Mestre de corte diplomado pela

ACADEMIA MINISTER DE LONDRES

CAMISARIA, CHAPELARIA E LUVARIA

FATOS PARA CRIANÇAS

DESCONTO 5% AOS FERROVIARIOS Á VISTA DO CARTÃO DE IDENTIDADE

R. Augusta, 109 e R. de S. Nicolau (Predio todo)

LISBOA

BANCOS

Banco Português do Continente e Ilhas

RUA DO OURO E RUA DE S. NICOLAU

LISBOA

CAFÉS

CAFÉ NICOLA

ROCIO E RUA 1.º DE DEZEMBRO — LISBOA

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES — Esc. (ouro) 13.500.000\$00

CAPITAL OBRIG. — Esc. (ouro) 44.165.070\$00

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

Comité de Londres:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:

Desde o Lobito á Fronteira, quilómetros 1.347

Distância do Lobito á região mineira da Katanga:

Quilómetros 1.800

ELECTRICIDADE

Companhias Reunidas Gaz e Electricidade

Rua Victor Cordon

LISBOA

FARMACIAS

FARMACIA FORMOSINHO

— DE —

ADRIANO GUEIFÃO FERREIRA

Praça dos Restauradores, 18 — LISBOA

HOTEIS

HOTEL ALLIANCE

Rua Garrett (Chiado)

LISBOA

LOUÇAS

FABRICA DE LOUÇA DE SACAVEM (FUNDADA EM 1850)

LOUÇA SANITARIA—LOUÇA DOMESTICA—LOUÇA DE FANTASIA—AZULEJOS BRANCOS E DE COR—MOSAICOS CERAMICOS—TIJOLOS REFRACTARIOS.

Lisboa: 126, R. da Prata, 132

Porto: R. das Carmelitas, 40

MOBILIA

MAQUINAS

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

F. H. D'OLIVEIRA

AVENIDA 24 DE JULHO, 142

LISBOA

MEDICOS

Dr. Armando Narciso

Praça dos Restauradores, 48, 1.º—LISBOA

MERCEARIAS

NAVEGAÇÃO

Companhia Nacional de Navegação

RUA DO COMERCIO, 85

LISBOA

TELEFONIA SEM FIOS

TELEFUNKEN

(A melhor marca)

AEG RUA DOS FANQUEIROS, 12, 16—LISBOA
RUA SA' DA BANDEIRA, 209, 215—PORTO