



# GAZETA

DOS

# CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro

5, Rua da Horta Sêca, 7

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º

Telefone: P B X 2 0158

## BELLO & BRAVO

Rua dos Fanqueiros, 122, 1.º Esq.—LISBOA

**Aços** rápidos e para ferramentas

**Alumínio**, em chapas, barras, etc.

**Alvalades** de chumbo e zinco

**Arames diversos**, crú, queimado, galvanizado, cobreado

**Ascensores** e monta-cargas

**Batelões e rebocadores**

**Caldeiras** e pertences de locomotivas

**Carruagens** de caminho de ferro para passageiros

**Cartuchos** «Bachmann» para caça, com tódas as polvoras

**Chapas galvanizadas**, lisas ou onduladas

**Chumbo** em barra e laminado

**Cobre** em bruto, laminado, tubos, arames, etc.

**Creosote** para injeccão de travessas

**Dragas**

**Engenhos de furar**, de coluna, sensitivos, radiais, etc.

**Espingardas** para caça e revolvers, da «Sté. Ame. Manufacture Liègeoise d'Armes à Feu»

**Estanho**

**Ferro e aço macio ITLU**, barras, chapas, etc.

**Forjas** fixas e portáteis

**Fornos** especiais para o tratamento térmico do aço por combustão de carvão, coque, gás e óleos pesados.

**Latão** em bruto, laminado, tubos, etc.

**Limadoras**

**Lixas** para madeiras, ferro, etc.

**Locomotivas** a vapor, gasolina ou eléctricas

**Máquinas-fixas**, semi-fixas e locomóveis

**Máquinas frigoríficas**

**Máquinas ferramentais**

**Máquinas para lavar roupa** e instalações completas de lavandarias

**Máquinas de rectificar** e afiar

**Máquinas** de atarrachar

**Máquinas de fresar**, universais, horisontais e verticais

**Máquinas** para trabalhar madeira

**Máquinas** para fabrico de parafusos

**Máquinas** para tódas as industrias

**Material eléctrico** de qualquer espécie

**Materia** fixo e circulante

**Metal branco** e anti-fricção

**Óleos** para lubrificação

**Platina e Niquel**

**Pedras de esmeril**

**Pegamóides**

**Pontes** e outras construções metálicas

**Rails de aço** de qualquer perfil

**Tintas** em pó e preparadas

**Tornos mecânicos**

**Tornos-revolver** semi automaticos

**Tornos verticais**

**Travessas metálicas**

**Tubos** de ferro, pretos e galvanizados e de aço para caldeiras

**Ventiladores**

**Vapores** de qualquer tonelagem

**Vias férreas portáteis**, wagonetes, etc.

**Vagões** de qualquer tipo e tonelagem

**Zarcão**

**Zinco** em lingotes ou laminado

Endereço telegráfico: **BEBRA** — LISBOA

Telefone: 25141

**Sociedade Anónima**  
**BROWN, BOVERI & C.<sup>IE</sup>**  
**BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA**

A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—  
 A firma que montou o maior número de turbinas a vapor —: em Portugal. —:

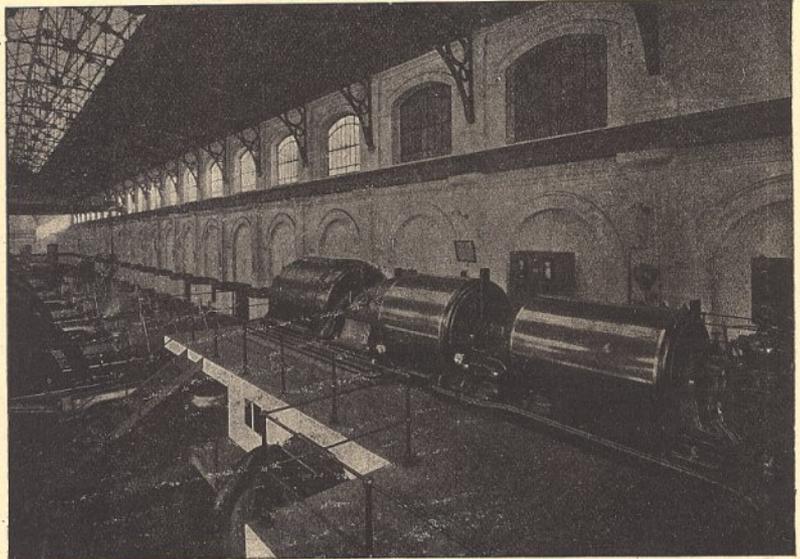
Representante geral:

**EDOUARD**  
**DALPHIN**

ENGENHEIRO-  
 DELEGADO

Escritório técnico: R. Passos Manoel, 191-2.º

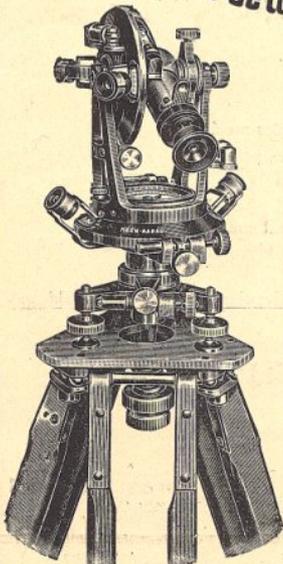
**p o r t o**



O turbo grupo a vapor de 5.000 kilowatts da Central de Massarelos da Companhia Carris de Ferro do Porto



**Kern**  
 AARAV  
 SUISSE  
 Boîtes de compas de précision



INSTRUMENTOS  
 DE PRECISÃO

**Kern**  
 AARAV

TAQUEÓMETROS  
 ALIDADES  
 TEODOLITOS  
 BINÓCULOS

Vendas a retalho  
 em tôdas as casas  
 da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA  
 Rua dos Fanqueiros, 15, 2.º

**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 à Fronteira, quilómetros  
 1.347. Distância do Lobito à região mi-  
 neira da Katanga: Quilómetros 1.800



LISBOA—Vista parcial da cidade tirada de avião





# GAZETA

DOS

# CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège  
1905; — Rio de Janeiro, 1908; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894; — S. Luiz, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.<sup>a</sup> Rivero, 6 — Madrid

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

## S U M Á R I O

Página artística: Lisboa, Vista parcial da cidade tirada de avião. — Á tabela, pelo Eng.<sup>o</sup> ARMANDO FERREIRA. — A crise actual de viação e os nossos caminhos de ferro de via estreita, pelo Eng.<sup>o</sup> J. FERNANDO DE SOUSA. — Ecos & Comentários, por PLÍNIO BANHOS. — Bibliografia. — Caminhos de ferro estrangeiros. — Parte Oficial. — Os antigos combatentes de Sapadores de Caminhos de Ferro, por CARLOS D'ORNELAS. — Festas de Lisboa. — As novas carruagens dinamométricas dos caminhos de ferro, por ALEXANDRE SETTAS. — «Boletim do gabinete de documentação económica e financeira francesa». — D. Gabriel Urigüen. — Grandiosos festejos em Badajoz. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. — Caminhos de Ferro Coloniais. — Apedrejamento de combóios. — Caminhos de Ferro Nacionais.

1 9 3 5

ANO XLVII

1 DE JUNHO

NÚMERO 1139

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

ALEXANDRE FILIPE SETTAS

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.º JAIME GALO

Coronel de Eng.º ABEL URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Advogado PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS  
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . . 30\$00

ESTRANGEIRO (ano) £. . . 1.00

ESPAÑHA ( ) ps.<sup>as</sup> 35.00

FRANÇA ( ) fr.<sup>os</sup> 100

ÁFRICA ( ) . . . 72\$00

Empregados ferroviários (tri-  
mestre) . . . . . 10\$00

Número avulso. . . . . 2\$50

Números atrasados. . . . . 5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

Á TABELA

OS CAMINHOS DE FERRO

F O

ESTADO NOVO

Na revisão de serviços prestados ao país pelos ho-  
mens do Estado Novo, feita em quasi todos os jornais  
do dia 28 de Maio, occupa-se como devia, o Ministério  
das Obras Públicas do «que se fez em matéria ferro-  
viárias de 1926 para cá».

A par do que se tem feito em outras directrizes,  
verifica-se, que a obra é menos vistosa.

De facto, as estradas, os portos, os monumentos  
e obras nacionais, apresentam um activo que se justi-  
fica ao lembrarmos de caos e desleixo a que ti-  
nham chegado. As actividades em matéria ferroviária  
não podiam ter a vistiosidade, nem a amplitude dos  
outros ramos das obras públicas, no entanto alguns  
factos primordiais se destacam entre a abertura à  
explorações ou o início da execução de pequenos ra-  
mais de interesse quasi local.

Assim vemos, logo após o movimento de Maio,  
o decreto de 12 de Julho substituindo a Inspeção  
Geral por uma direcção geral e remodelando ou  
unificando os impostos múltiplos que recaiam sobre  
as receitas dos caminhos de Ferro.

Em Março de 1927 adjudicava-se à C. P. o arren-  
damento das linhas do Estado, livrando-se este assim,  
do permanente estado deficitário da sua exploração.

Em 1927 fez-se o trespassse das linhas da via redu-  
zida do Estado para as companhias Nacional e do  
Norte.

Em 1928 pos-se termo à garantia de juro da linha  
de Salamanca, e fez-se a nacionalização da companhia  
concessionária do Val de Vouga.

Em 1930 promulgou-se o plano geral da rede  
ferroviária.

Em 1932 recebeu Portugal 80 mil contos de ma-  
terial por conta das reparações. No mesmo ano, é  
autorizado o empréstimo de 100 mil contos para me-  
lhoramentos na rede do Estado.

Abolimos deste relato sucinto e rápido, tôdas as  
obras de engenharia realisadas, inaugurações de ra-  
mais, e pequenas concessões, bem como a lei comple-  
mentar dos caminhos de ferro de 1926 e outros  
documentos legais da administração e exploração das  
redes ferroviárias.

Não é muito; mas, alguns destes actos governativos  
foram de grande alcance e só por si marcaram a  
interferência dos novos processos de administração  
pública na vida ferroviária.

Se não é tão brilhante o capítulo das realizações,  
já o dissemos, deve-se também ao facto dos caminhos  
de ferro não estarem no estado miserável em que se  
encontravam outras actividades nacionais. Os caminhos  
de ferro com a sua orgânica própria, os seus homens  
especializados e escolhidos, o seu apogeu de progresso  
— apenas abalado pela guerra — mantinham, com ra-  
ras excepções, um nivel de exploração e ordem que  
hoje fazem com que as realizações do Estado Novo  
apareçam com menor profundidade e menos flagrante  
desproporção de realizações.

ARMANDO FERREIRA

# A CRISE ACTUAL DE VIACÃO E OS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO DE VIA ESTREITA (\*)

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

Construíram-se, por empresas concessionárias, o trço de Guimarães a Fafe e, na linha do Vouga, o de Espinho a Oliveira de Azeiteis, ao qual se seguiram todos os outros até Aveiro e Viseu, ficando a linha concluída em 1914. Concederam-se as linhas chamadas do Alto Minho: Braga a Guimarães, Braga a Monção e Viana a Ponte da Barca.

Efectuaram-se diligências para a fusão das companhias de Guimarães e da Póvoa com alargamento da via nas linhas da segunda e do Alto Minho. Ficaria assim o feixe de linhas secundárias do Minho entestando no pôrto de Leixões e ligado por Fafe com as da mesma bitóla de Trás-os-Montes e Beira.

Em 1907 foi classificada a rede complementar do centro, entre a do Norte, classificada em 1900 e a do Sul, tôda de via larga, em 1902.

Figuravam naquella várias linhas de via estreita, a saber: Entroncamento a Gouveia, de Santa Ovaia à Covilhã, de Arganil a Santa Comba, de Mangualde a Gouveia. Foram mais tarde classificadas as linhas de Tomar à Nazaré e a Leiria.

Ultimamente, após a revisão do plano geral da rede ferroviária e do exame, pelas estações consultivas civis e militares, do trabalho da respectiva comissão técnica, que o elaborou e submeteu a inquerito, o decreto de 1 de Abril de 1930 decretou esse plano de larga previsão, do sistema de comunicações ferroviárias.

Na região ao Norte do Douro ficaram classificadas as seguintes linhas de via estreita:

	Construídas	Por construir
Vale do Lima . . . . .	—	45
Transversal do Minho — Entre-os-Rios aos Arcos . . . . .	—	132
Litoral do Minho — Senhora da Hora a Viana . . . . .	24	38
Linha do Cavado — Esposende a Braga . . . . .	—	38
	24	253

	Construídas	Por construir
Ramal de Leixões . . . . .	7	—
Linha de Guimarães — Porto a Fafe (em construção de Boa-Vista à Trindade).	85	—
Linha do Ave — Caniças ao Arco de Baúlhe . . . . .	—	75
Ramal de Lanhoso — Crespos a Vilela . . . . .	—	16
Linha do Tamega — Livração às Pedras Salgadas . . . . .	36	52
Linha de Famalicão — Póvoa à Linha do Ave . . . . .	30	16
Linha do Corgo — Régua à fronteira . . . . .	97	10
» » Tua — Foz - Tua a Bragança . . . . .	135	—
» » Sabor — Pocinho a Vimeio . . . . .	73	55
Transversal de Valpaços — Vila Pouca a Mirandela . . . . .	—	67
Transversal de Chacim — Macedo a Mogadouro . . . . .	—	50
Linha de Vinhais — Valpaços a Vinhais . . . . .	—	46
» » Crestuma — Senhora da Hora à linha do Vouga (trço ao N do Douro)	—	25
Soma . . . . .	487	465

Está assim previsto um feixe de linhas de via estreita de valor desigual, dos 463 quilómetros (bem depressa 480, pela proxima conclusão do trço de Mogadouro a Urrós), construídos e, 395 classificados e não construídos. Veremos dentro em pouco as que merecem prioridade.

Na zona entre o Tejo e o Sado o plano decretado não ficou definido.

A par das linhas já incluídas nele por forma definitiva, outras há que deram lugar a viva controvérsia e encontradas reclamações e que o decreto deixou dependentes de resolução anterior. Distinguirei os dois grupos.

Linhas de via estreita definitivamente classificadas	Construídas	Por construir
Linha do Vale do Vouga e ramal de Aveiro de Crestuma, Arrifana e Senhora da Hora . . . . .	178	—
Linha de Cantanhede — Aveiro a Coimbra B . . . . .	—	25
Linha de Santa Comba a Foz - Tua . . . . .	50	63
» de Lamego - Regua por Vila Franca a Pinhel . . . . .	—	135
Linha da Sertã — Naazré à Idanha . . . . .	—	134
» do Côa — Pocinho a Idanha-a-Nova . . . . .	—	210
» de Martingança à Mendiga . . . . .	18	183
Ramal de Leiria — Batalha a Leiria . . . . .	—	22
Linha do Entroncamento a Rio Maior . . . . .	—	11
Ramal de Mendiga — Alqueidão à Mendiga . . . . .	—	60
	—	12
	246	855

\* (Vide «Gazeta», de 16 de Abril, 1 e 16 de Maio).

A 246 quilómetros em exploração correspondem 856 classificados por construir e mais 350 dependentes de resolução definitiva, sôbre tudo no que respeita a bitola de via.

Ocupemo-nos por hoje, apenas da zona a Norte do Douro, não só porque mais não cabe no tempo, mas porque esse plano foi definitivamente aprovado, enquanto o outro está em preparação, há muito suspensa. Permitir-me-ei lembrar que está concedida e deve ser tomada em conta a linha de Aveiro a Cantanhede, fácil e de muita utilidade.

Merecem nele a preferência, em primeiro logar, a grande transversal de ligação de tôdas as linhas existentes, formada pelas do Ave: Cãniços ao Arco do Baúlhe; trôço da do Tâmega: do Arco do Baúlhe às Pedras Salgadas; transversal de Valpaços: Vila Pouca a Mirandela. São 180 a 200 quilómetros, que cortam pelo centro a província de Trás-os-Montes e estabelecem a continuidade de via entre todas as linhas de via estreita do Minho e as do Tâmega, do Corgo e do Tua, com todo o sistema a entestar no Pôrto e em Leixões, com possibilidades de passagem de material de umas para outras linhas e da existência de oficinas gerais comuns.

Pode custar essa linha 60.000 contos, o que representa um encargo anual de 2.600 contos supondo que nenhuma receita líquida se obtém e não atendendo à receita do imposto. E' incontestável o seu alto valor económico, técnico e administrativo. Não é menor a sua importância militar. No seu excelente livro, *O Problema da Defesa Nacional*, nota o autorisado escritor militar, Raul Esteves, a falta de uma ligação transversal apropriada para os diversos troços de via reduzida que partisse da linha do Vale do Douro. «Esta ligação, de importância para fins militares, também não carece de valor sob o ponto de vista económico».

Essa transversal deverá ser completada mais tarde com os 50 quilómetros da de Chacim, para que a linha do Sabor não fique isolada, depois de se ter concluído até Vimioso, conclusão que se impõe para valorisar os 98 quilómetros já construídos e atingir a parte mais valiosa do planalto. Em segunda etapa tem também razão de ser a linha de Vinhais, com 46 quilómetros que liga esse concelho e o da Torre de D. Chama à linha férrea em Valpaços.

Tem-se alvitrado, para pôr termo ao isolamento das 4 linhas transmontanas de via estreita, o assentamento do terceiro carril na linha do Douro entre a Livração e o Pocinho. Seriam:

Livração — Régua . . . . .	47	quilómetros
Régua — Tua . . . . .	37	»
Tua — Pocinho. . . . .	32	»
Total . . . . .	116	»

Não é de aconselhar esse expediente a favor do qual apenas se pode alegar a relativa economia. Que estôrvos e perturbações não introduziria na exploração da via larga a utilização dos seus carris pela via estreita, em 116 quilómetros? Que complicações de serviço nas quatro acanhadas estações de entroncamento das linhas secundárias!

Essa ligação nada vale sob o ponto de vista do tráfego e é nociva aos transportes militares pelas sujeições que impõe à linha principal. Não corta pelo centro a faixa de 80 quilómetros entre o Douro e a fronteira Norte; deixa as linhas sem ligação fácil e normal entre si e com as do Minho. Apenas pode servir para transferência do material circulante de umas para outras.

Pois se o aproveitamento da linha do Minho pela de Guimarães no curto trôço de pouco mais de 2 quilómetros entre a Trofa e Lousado é considerado de tal modo inconveniente, que se impôs à Companhia do Norte a construção de via independente nessa extensão, como se pode admitir análoga sujeição em 116 quilómetros de uma artéria principal?

Se de Traz-os-Montes passamos para o Minho, impõe-se-nos a conclusão da linha do Lima, não tanto pelo valor do seu tráfego como pelo adiantamento da infraestrutura e pela existência do material circulante no valor de 10.000 contos, que há mais de 8 anos aguarda utilização. Feita essa linha, com a directriz que deve ter, atravessando o Lima a montante de Ponte de Lima e seguindo a Ponte da Barca, deve-se construir o trem-via dos Arcos a Braga e Guimarães, aproveitando a estrada para melhor utilização do material existente. Há finalmente que cumprir o contrato relativo ao trôço de Póvoa a Fão e ao leito separado da linha de Guimarães entre Lousado e Trofa.

Abstenho-me de reflexões acêrca da estranha situação em que se encontra há mais de 20 meses a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal mercê de um decreto que suspendeu a sua acção administrativa.

Também não versarei detidamente outro problema referente à ruína para que é atirada a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro por ter prestado, mediante um contrato injusto, o serviço de assumir a exploração das linhas do Corgo e do Sabor, em que fez baixar os coeficientes de exploração de 4,03 e 8,11 para 1,15 e 1,78 respectivamente, e, melhorou as vias.

Esse problema foi estudado a fundo num magistral relatório do nosso distinto colega Vasconcelos e Sá, em que se destrinça proficientemente a influência das condições técnicas das linhas e dos tipos de material circulante no custo da exploração e se conclue com segurança que o emprêgo das auto-motoras e locomotivas «Diesel», com separação dos serviços de passageiros e mercadorias, extinguirá os «déficits» de aquelas linhas e os transformará em sálidos. A revisão urgente do contrato porá termo à situação iníqua de ruína em que a Companhia se encontra. Seria só por si matéria para uma conferência a análise dêsse belo trabalho. Limito-me neste à breve referência feita e que representa uma exemplificação prática dos princípios de política ferroviária que propugnei.

As conclusões acêrca das linhas do Corgo e do Sabor applicam-se à do Tâmega, cujos *deficits* são injustamente imputados à Companhia do Norte e que pelo emprêgo de automotoras «Diesel» e pela revisão do contrato verá benêficamente transformadas as suas condições administrativas.

Qual é hoje a situação das linhas de via reduzida?

A extensão do grupo cresceu pela forma seguinte:

ANOS	ESTADO	COMP. <sup>as</sup>	TOTAL
1877.	—	28	28
1882.	—	57	57
1887.	—	105	105
1892.	—	196	196
1892.	—	203	203
1897.	—	203	203
1902.	43	293	336
1912.	124	402	526
1915.	124	481	605
1922.	124	481	605
1927.	169	493	662
1934.	—	729	729

Estas linhas são exploradas por 4 companhias a saber:

Companhia Nacional	{ concedidas .. 185 arrendadas .. 171 }	356
» do Vouga	.....	178
» do Norte	{ concedidas .. 143 arrendadas .. 36 }	179
» do Lena	.....	18
Total	.....	731

As receitas do tráfego foram em contos, abstraindo das do Lena:

COMPANHIAS		1929	1932	1933	1934
Companhia Nacional	concedidas ....	4.172	3.800	3.895	4.041
	arrendadas ....	3.094	3.246	3.181	3.266
» do Vouga	.....	5.750	4.784	5.643	5.814
» do Norte	concedidas ....	6.479	5.979	6.424	6.788
	arrendadas ....	279	320	333	329
		19.792	18.129	19.476	20.233

Concluirei esta longa e fastidiosa exposição afirmando mais uma vez a minha fé na superabilidade da crise actual da viação, que por formas diversas afecta todos os seus ramos: crise de crescimento desordenado nuns, crise de anemia financeira, que se opõe a reformas salutaras que melhorarão a situação, noutros.

Mais uma vez afirmo a indispensabilidade da acção económica dos caminhos de ferro, que são ao mesmo tempo instrumento precioso da defeza nacional.

Afirmo ainda a possibilidade e necessidade de construção de várias linhas complementares, especialmente a transversal de Trás-os-Montes de Caniços a Mirandela, embora corra o risco de enfiar até às orelhas a carapuça de *fanático especialista*, que veiu talhada num brilhante parecer parlamentar.

Se Deus se condoer da humanidade, que não faz por lho merecer, e afastar dela o terrível flagelo de uma guerra barbara e devastadora, como outra talvez não houvesse, se a paz fôr assegurada e a actividade laboriosa mantida e a boa governação continuada, podemos ter legítimas aspirações de ver conjuradas as crises que nos atemorizam e saldada a que afecta a viação nacional.

DISSE.

# ECOS & COMENTÁRIOS BIBLIOGRAFIA

Por PLÍNIO BANHOS

## O AUMENTO DO PREÇO DO CAFÉ... E OUTRAS «COSAS MÁS» I...

O assunto dos últimos dias tem sido o aumento injustificável do preço do café. Esta atitude tomada por parte dos proprietários dos cafés de Lisboa, provocou vivos protestos dos quais alguns tiveram consequências desagradáveis.

O cafézinho vulgar que tomamos a seguir às refeições custava em Lisboa, oitenta centavos — isto por exemplo no Café da Brasil leira — caríssimo o quanto pode ser, e agora com o aumento de mais cinco centavos passou a ser uma exorbitância.

Mas não foi só o cafézinho que aumentou.

Todos os líquidos sofreram um aumento de dez por cento, alegando os patriotas proprietários e gerentes de café que o fizeram em consequência do aumento de despesa provocado pelo novo horário de trabalho nos cafés.

No que diz respeito a o café o único que tem a perder é o criado, a quem em geral pagamos o café de \$80 com um escudo, ficando os dois tostões para gorjeta, o que continua a acontecer pois continuamos a pagar o mesmo café que custa \$85, com o mesmo escudo, ficando portanto \$15 de gorjeta para o criado; agora nos licores, águas, ardentes e refrescos, que não são considerados géneros de segunda necessidade, o público não vai assim enrolado como eles querem.

Uma entidade oficial forneceu à imprensa uma nota oficiosa em que esclarecia que tal aumento não tinha justificação pelo cumprimento de quaisquer determinações oficiais. Mas afinal os homenzinhos não venceram o aumento porque ao abrigo de uma lei foram multados e muito bem...

\* \* \*

No Pôrto toda a gente protestou por terem aumentado no preço da carne, oitenta centavos por cada quilo, como se isso fôsse uma coisa extraordinária.

E pediram providências alegando que por ter diminuído o preço das rezas não era justificável o referido aumento.

Não merece a pena tocar no caso porque, brevemente, todos esses patriotas recebem a comenda como recompensa.

## UM ALMOÇO

CONSTITUIU uma verdadeira demonstração de amizade o almoço que na «Marques» se realizou no dia 26 do mês findo de homenagem ao advogado, poeta e escritor, D. Mário Monteiro, figura insinuante de académico e um amigo dos seus amigos. Esta homenagem, apesar de simples, representou uma página brilhante para o futuro de um escritor de merecimento que tinha a acompanhar-lo algumas dezenas de amigos verdadeiros incapazes de uma traição jornalística como as que por vezes acontecem pelos jornais, a maior parte das quais sem conhecimento dos directores ou chefe de redacção.

O almirante Gago Coutinho foi quem precipitou a esse banquete e... isso marcou para um triunfo que Mário Monteiro — o advogado popular — não mais deve esquecer.

**P A P E I S**  
FÁBRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA

Obtiveis em todos os armazens de papel e papelerias

Depósito: G.<sup>me</sup> GRAHAM JR. & C.<sup>a</sup>

R. da Alfandega, 156/158

LISBOA

## NA HORA DOS COBARDES — Por José Prego

José Prego é um elemento de ordem, e que desde muito cedo poz a sua actividade ao serviço das idéas conservadoras que alastram por toda a parte da Europa.

No, seu livro «Na Hora dos Cobardes» fez a defeza da situação política actual, numa linguagem nova, clara, sagaz e por vezes pitoresca.

Merecem-lhe condenações os políticos que serviram o País anteriormente ao movimento de 28 de Maio em instituir a ditadura em Portugal, e, do mesmo modo, todos aqueles que nem sempre se norteiam por principais de isenção, e por ideais puros.

Há neste livro uma grande preocupação em ajuizar dos acontecimentos políticos quer internos, quer internacionais, nos últimos tempos, e o seu autor revela-se-nos um conhecedor actualizado da história política e social contemporânea.

Pondo ao serviço da ditadura e da causa conservadora a sua vida, o seu sossêgo, a sua combatividade, José Prego, é um cínico que anseia por ver todos os portugueses encaminhados para um campo de concórdia e de mútuo entendimento, esquecidos vícios antigos, velhas fórmulas passadas, e condenando a inércia, a hipocrisia, a cobardia e a falta de fé em melhores dias.

O seu lêma é lutar por um Portugal melhor, mais próspero e mais belo.

Não se pode dizer, assim, que não seja animado de boas intenções e que não seja de boa utilidade, na hora presente, a sua leitura.

Neste livro ressalta e vibra a alma de um português de velha tempera, lutador, entusiasta e sincero.

Na história das revoluções, há sempre um momento em que, consolidadas as situações políticas creadas pelo novo estado de coisas, começam a afluir e a aderir muitos dos que no começo, receosos, se mantinham no mais prudente afastamento.

É essa a hora a que José Prego chama a hora dos cobardes.

Para êle o que tem valor e merecimento é a luta, o sacrifício, a incerteza dos primeiros momentos, e é o desprendimento pela vida manifestado nesses instantes que dá o verdadeiro cunho de sinceridade. Aos servidores das situações políticas, saídas das revoluções só lhes dá também o direito, de serem ouvidos quando falam ao País que servem com amor.

Não se pode negar ao autor do livro a que nos temos referido essa serenidade, sem a autoridade para se ocupar dos assuntos que versa através de todas as suas páginas com grande elevação e sentido patriótico.

# CAMINHOS DE FERRO

## ESTRANGEIROS

A TRACÇÃO ELÉCTRICA  
:: POR ACUMULADORES ::

Ainda os veículos automóveis estavam na primeira infância, aqui há 30 anos, começaram a circular nas cidades automóveis eléctricos que recebiam a energia de acumuladores. Não eram porém só os automóveis que se encontravam em princípio de evolução.

O acumulador eléctrico não apresentava tão poucas as condições exigidas para tal fim: resistência, volume e peso reduzidos para uma carga razoável, pelo que a breve trecho desapareceram da circulação.

Recentemente, porém, apareceram de novo em uso da mesma forma para serviços inter-urbanos, automóveis eléctricos com acumuladores. Em Berlim, principalmente, existem umas centenas de «taxis» eléctricos que parece terem dado magníficas provas.

O seu percurso médio diário parece ser de 120 quilómetros aproveitando-se a noite em que a corrente é mais barata para carregar os acumuladores.

Na última exposição de automóveis de Berlim parece terem sido expostos modelos de carros para carga e com raios de acção bastante elevados.

Os exemplos da viação sobre estrada parece terem aproveitado igualmente aos caminhos de ferro.

Com efeito nalguns países como a Alemanha, a Itália, a França, a Austria, a Irlanda, etc., têm levado a efeito experiências sistemáticas de tracção ferro-viária por automotoras eléctricas equipadas com acumuladores.

A resolução do problema encontra-se na escolha dum bom acumulador, com suficiente resistência mecânica e eléctrica para os esforços um pouco brutais a que os mesmos estão sujeitos na tracção e que sob um peso e volume razoável armazena apreciável energia.

Um ensaio sistemático foi realizado pelo «Great Southern Railway», da Irlanda. Um primeiro ensaio realizou-se com um comboio composto de duas automotoras, iniciando-se este em Fevereiro de 1931 e prolongando-se por um período de 18 meses que terminou em Agosto de 1932. Um segundo comboio substituiu este naquela data e funcionando até Abril de 1934.

O percurso deste comboio era pequeno e limitado a 23 quilómetros entre as estações de Dublin e Bray. O percurso diário do comboio atingia 370 a 390 quilómetros.

Em cada extremo do percurso existia um posto de carga equipados com tubos de vapor de mercúrio.

Os acumuladores empregados nestas automotoras são do modelo novo criado pelo professor Drum, da Universidade de Dublin. Cada elemento tem a dimensão de  $34 \times 23 \times 41$  cms. e o peso de 50,3 quilogramas, com a capacidade de carga de 600 amperes-hora,

sendo composto de 20 placas negativas constituídas por séries de fio de níquel puro mantidos em rede e recobertos dos dois lados por placas de ebonite. As placas positivas em número de 21 são formadas por tubos de aço perfurado, contendo alternativamente óxido de níquel e flocos de níquel. O electrolito é formado por uma solução de potassa cáustica e de óxido de zinco.

Nas experiências realizadas constatou-se que durante as acelerações a corrente absorvida pode ir de 400 a 1000 ampères sem que a bateria aqueça ou se deteriore. Constatou-se igualmente a economia apreciável obtida com estas automotoras. Examinado o estado dos acumuladores verificou-se que a sua duração pode ser prevista para 10 anos de serviço.

Em face dos resultados obtidos foi posta em serviço ultimamente uma nova composição formada por duas automotoras e uma viatura reboque. O peso total do comboio é de 208 toneladas das quais 33 representam o peso das baterias, cada uma composta de 272 elementos sendo a capacidade do comboio de 388 passageiros.

Em França, os caminhos de ferro do «Sud-Ouest», têm, presentemente, em ensaios automotoras eléctricas, com acumuladores de vários tipos: Thomson, Houston, Societé Alsaciense de Constructions Mecaniques e Rugeroni-Balbo, construída por De Dion Bonton.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Económicos de Charentes tem em serviço automotoras de acumuladores e os resultados têm por tal forma satisfeito que dois outros departamentos, o Morbihan e o Loire-Inferieure, os adoptaram igualmente.

Em Marrocos existe em exploração uma linha férrea que transporta fosfatos desde as minas ao porto de embarque. Este caminho de ferro igualmente emprega a tracção por acumuladores.

Como a via em quasi todo o seu percurso é estabelecida em declive, na descida em que os comboios vão carregados, os motores de tracção trabalham como geradores e carregam os acumuladores, cuja carga permite a tracção na volta para os comboios vários.

Esta recuperação da energia é uma das vantagens interessantes deste género de tracção em muitos casos. Em primeiro lugar nas travagens já utiliza a recuperação e depois no declive.

Em muitos casos a recuperação de energia pode ir de 20 a 55 % da energia despendida conforme o perfil da linha.

Já nos referimos igualmente á economia em preço de energia, que se pode obter nas horas em que as centrais têm menos carga (da meia noite em diante) e em que a tarifa do consumo é sempre muito baixa. Como vemos, portanto, para pequenos percursos (na Alemanha tenta-se atingir o raio de acção de 400 quilómetros) e médias velocidades (passageiros até 50 quilómetros/hora e mercadorias 40 quilómetros/hora).

A tracção eléctrica por acumuladores aparece como uma rival da automotora «Diesel» e dentro dum breve futuro estará marcando destacável primazia.

# PART E OFICIAL

O Diário do Governo, n.º 114, 1.ª série, referido a 20 de Maio último, publica, pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações o seguinte decreto referente à

## Direcção Geral de Caminhos de Ferro Decreto-lei n.º 25:379

Considerando que o decreto n.º 21:802, de 19 de Setembro de 1932, extinguindo a Comissão Liquidatária dos Caminhos de Ferro do Estado, fez transitar para a Direcção Geral de Caminhos de Ferro os serviços e as atribuições a que àquella Comissão estavam affectos;

Considerando que o decreto-lei n.º 22:905, de 29 de Julho de 1935, esclarecendo que a esta Direcção Geral competia effectuar quaisquer liquidações e pagamentos emergentes da exploração das antigas linhas dos Caminhos de Ferro do Estado que tenham sido autorizados por despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, foi insufficientemente explícito;

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. Compete à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sob despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, effectuar liquidações e pagamentos emergentes de obras de construção ou de reparação das antigas linhas dos Caminhos de Ferro do Estado, anteriores ao seu arrendamento à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; da exploração das mesmas; de indemnizações por falta de cumprimento dos respectivos contratos de construção e reparação, assim como quaisquer liquidações e pagamentos relacionados com estes contratos.

§ único. O Ministro das Obras Públicas e Comunicações aprovará as liquidações e ordenará os pagamentos.

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

Paços do Governo da República, 20 de Maio de 1935. —  
ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Henrique Linhares de Lima* — *Manuel Rodrigues Júnior* — *Abílio Augusto Valdez de Passos e Sousa* — *Anibal de Mesquita Guimarães* — *Duarte Pacheco* — *Armando Rodrigues Monteiro* — *Eusébio Tamagnini de Matos Encarnação* — *Sebastião Garcia Ramires* — *Rafael da Silva Neves Duque*.

O Diário do Governo, n.º 116, 1.ª série, referido a 22 de Maio último, publica, pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações a seguinte lei:

## Lei n.º 1:908

Em nome da Nação, a Assembléa Nacional decreta e eu promulgo a lei seguinte:

### Organização sindical dos ferroviários

Artigo 1.º E' autorizada a organização sindical do pessoal das linhas férreas de via larga.

Art. 2.º Para os efeitos desta lei, o País fica dividido em três zonas: norte, centro e sul, correspondentes, respectivamente, às regiões situadas ao norte do Douro, entre o Douro e Tejo e ao sul do Tejo.

§ único. Os sindicatos do pessoal dos caminhos de ferro não podem estender-se a mais do que uma região.

Art. 3.º Os sindicatos nacionais do pessoal dos caminhos de ferro organizar-se-ão, de harmonia com a classificação profissional d'este, nos três grupos seguintes:

- a) Pessoal de serviços centrais;
- b) Pessoal de oficinas e armazéns gerais;
- c) Pessoal de linha e demais serviços não incluídos nas alíneas anteriores.

§ 1.º A estes grupos corresponderão sindicatos nacionais distintos.

§ 2.º Dentro dos sindicatos constituídos nos termos desta lei poderão ainda formar-se núcleos separados, em função das categorias ou diferenciações profissionais que nêles haja, conforme o disposto no artigo 4.º do decreto-lei n.º 25.050, de 25 de Setembro de 1935.

Art. 4.º Poderá o Governo, quando circunstâncias especiais de exploração o aconselharem, organizar o pessoal de quaisquer empresas, em separado, nos termos do artigo anterior, ou num único sindicato se o número ou sua menor diferenciação profissional o determinar.

Art. 5.º Os sindicatos nacionais criados ao abrigo desta lei usarão a denominação de Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte, do Centro ou do Sul de Portugal — conforme a zona a que corresponderem —, acrescida, em sub-título, da designação do grupo do pessoal a que disserem respeito, nos termos do artigo 3.º.

Art. 6.º A direcção destes sindicatos será constituída de harmonia com § 4.º do artigo 15.º do decreto-lei n.º 25.050, podendo porém o número de vogais ser aumentado, para efeito de maior representação das secções.

Art. 7.º O presidente da direcção de cada sindicato será um dos três de maior categoria profissional de entre os eleitos.

Art. 8.º Os estatutos dos sindicatos a que esta lei se refere indicarão a forma por que devem constituir-se as suas assembleas gerais, tendo em vista assegurar o exercício do direito de voto aos filiados que a elas não possam comparecer por virtude do carácter de laboração continua da indústria ferroviária.

Art. 9.º A organização estabelecida nesta lei pode vir a ser modificada, no sentido de uma maior concentração, de acôrdo com os princípios do Estatuto do Trabalho Nacional, quando as condições do funcionamento dos sindicatos o aconselharem e o Governo o julgar conveniente.

Art. 10.º O Governo poderá, quando o julgar conveniente, autorizar a organização sindical do pessoal das linhas férreas de via reduzida em moldes semelhantes aos prescritos nesta lei.

Art. 11.º Em tudo o que não esteja previsto nesta lei vigoram as disposições do decreto-lei n.º 25.050.

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

Paços do Governo da República, 22 de Maio de 1935. —  
ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Duarte Pacheco*.

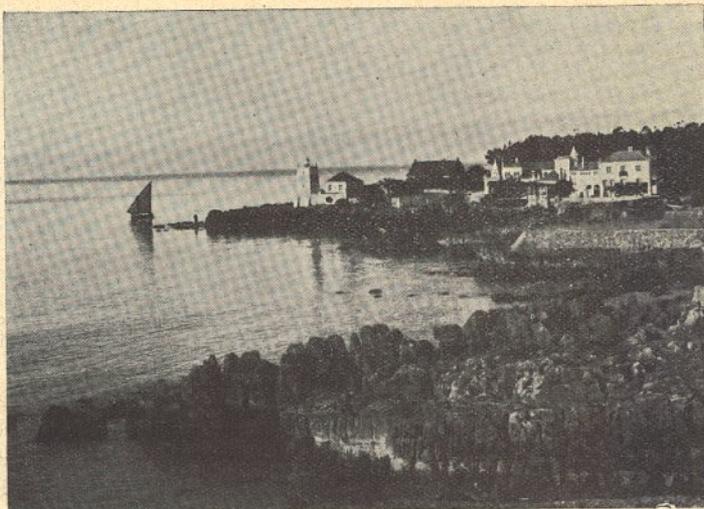
Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



Enseada de Santa Maria e Faról

# OS ANTIGOS COMBATENTES

DE

## SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

REALIZARAM A SUA ANUNCIADA FESTA EM CASCAIS  
COM UMA APOTEOSE DIGNA DO MAIOR ELOGIO POR  
PARTE DAS AUTORIDADES E ENTIDADES PARTICULARES

P O R C A R L O S D ' O R N E L L A S

*Proseguindo no nosso prometimento de dar uma notícia completa do que foi o banquete de confraternização entre oficiais, sargentos, cabos e soldados que tivemos que suspender no último número em virtude da falta de espaço com que lutamos, damos a seguir mais algumas notas e discursos, tendo que ficar ainda retirado o final dessa maravilhosa festa que publicaremos no número de 16 do corrente acompanhado de mais algumas gravuras com aspectos do banquete.*

\* \* \*

O sr. Pedro de Freitas proferiu o seguinte discurso :

Cascais! Que nos vistes partir para a guerra; que cantastes pela pena de Penha Coutinho o brio e valentia do nosso Batalhão; que vertestes sentidas lágrimas de saudade a quando da nossa partida para o campo das incertezas, aqui tendes, em homenagem de reconhecida gratidão, 18 anos volvidos, com algumas falhas é certo, os elementos mais preponderantes *Sempre Fixe* em banquete de íntima e aprazível confraternização.

A Cascais, pois, eu endereço os meus votos pelas suas mais francas prosperidades; e num cumprimento de obrigação que devo a mim próprio: Muito e muito obrigado por tudo quanto nos fizestes então, e continuais fazendo, recebendo-nos festivamente e de braços abertos no dia de hoje.

\* \* \*

Porque este banquete gira á roda de um dia que merece meus reparos, eu peço licença a V. Ex.<sup>as</sup> para o relebrar: Salvé dia 1.º de Maio de 1919!

E porque já lá vão decorridos 16 anos, eu direi:

Há 16 anos — e quem não o há de lembrar? — nós outros que envergávamos um fato cinzento, de feitió e côr diferentes deste que agora vestimos; ao som dos acordes de marchas entusiásticas que uma banda de musica, nossa, e muito intimamente nossa, garbosamente executava — aquela banda que me ufano de dizer, foi a autôra desta que neste banquete nos delicia com os seus acordes — mochilas ás costas, espingardas aos ombros, passo cadenciado e com aprumo, fizemos, com entusiasmo, doidos de alegria por regressarmos aos nossos lares queridos, a nossa entrada soléne nas ruas de Lisboa, após quasi 25 menses de permanência em terras de França, numa promiscuidade de lama, fome, martírio, saudades, morte, e... guerra.

Há dezasseis anos nós constituíamos uma família mane-

jada ao som de toques de clarim, ao chamamento de números, a uma matemática, a um ritmo, a um tempo enfim, para o qual a nossa idade quarentona de hoje olha com aquela saudade própria de quem vê a sua personalidade avançar para a velhice, para o lado da finalidade.

Recordar os tempos da mocidade é qualquer coisa que emociona!

Há 16 anos eu era o mais obscuro e insignificante dos componentes da família, porque, de entre todos que a constituíam, exercia a quasi desclassificada condição de clarim, do *gaita de vento*.

Se m'o permitis, meus excelentíssimos senhores, esse *gaita de vento* de há 16 anos, continua a considerar-se o mais humilde dos presentes.

No entanto, possuindo ainda um pouco daquele sistema — *atrevido* — que é apanágio dos soldados que sopram nas cornetas, pede licença para, após 16 anos, fazer, nesta reunião, mais um toque.

Não um toque de deitar correias, de equipas e marchar-se outra vez para a guerra, um toque igual a aquele que há 18 anos nos fez partir para a Grande Conflagração Europeia onde só demos o *corpinho* ao manifesto, e, como contrapartida, no campo das compensações, no terreno do clássico estribilho patriótico de que *honrai a pátria que a pátria vos contemplará*, apenas herdámos o esquecimento.

Mas... (nas modalidades da nossa vida há sempre um mas!) resta-nos a consolação deste convívio, desta confraternização; ela é a mais palpitante prova de que, em cada componente da antiga família, ainda reside o espírito de união, de vontade, de sermos, enfim, uma força para dizermos aos que nos olham com indiferentismo, que não morremos, que continuamos unidos para proclamarmos bem alto o grito dos nossos direitos.

Como ia dizendo:

O toque de que vos peço licença para fazer, é o toque de Paz; de Fraternidade Universal; de Harmonia entre as Nações; de Acalmação nos espíritos; de Concordeância nos Direitos; de Amizade entre os Póvos; de Irmandade entre os Homens, para que, meus Ilustres senhores, não torne a repetir-se — e na escala da multiplicação — outros *quinze milhões de almas* que a Grande Guerra fez tombar para o campo da Eternidade.

\* \* \*

Há 18 anos, cidadãos das mais variadas procedências, chamados ao cumprimento do dever, a determinada conjuntura foram-se agregando, conhecendo-se, e nas horas mais cruciantes sentiram a atração do convívio, a consolação do camaradagem, a necessidade da irmandade.

Desta irmandade saiu, pois, o fulcro de uma família, que, cimentada pelos laços do sacrifício, do sangue e da morte, redundou numa família excepcional, organizada uma só vez em nossa vida, e que já mais deverá ser desbaratada.

Os antigos soldados são hoje cidadãos idóneos; na maioria funcionários categorizados, almas emancipadas que se lustram e sabem prestigiar-se a si e aos que ontem, na guerra, exerceram as funções da superioridade.

A nobresa de sentimentos de toda a família correspondendo sem o *escrúpulo da mistura* a reunião deste memorável dia, mais uma vez vem dar a conhecer aos outros, áqueles que talvez nos invejem, a primazia deste gesto, que todavia é o reflexo do aprumo e espírito de Corpo com que servimos a nossa Unidade para honra e glória de nós próprios.

Ao chefe supremo da nossa família, Senhor Brigadeiro Raul Augusto Esteves — alma entusiástica que desde 1922, por vezes, me tem inspirado na reunião que só hoje tem a sua realização; a todos os senhores oficiais; a todos os demais

senhores: antigos sargentos, cabos e soldados; à pleiade briosa que ornamenta esta festiva sala na mais estreita adesão a um convívio que nos envaidece sobremodo, eu curvo-me reverente na mais respeitosa saudação de homenagem, felicitando-vos, e felicitando-me a mim próprio, por, após 16 anos de regresso da Guerra ainda não termos perdido vida e entusiasmo para irmos aqui, numa comunhão de propósitos iguais, festejarmos o dia do 16.º aniversário da chegada a Portugal do nosso Batalhão — o *Sempre Fixe*.

A imprensa eu rendo também as minhas homenagens especiais no dia de hoje; como porta voz que é, ela sobera difundir por esse e paiz fóra as alegrias que os homens do B. S. C. F. que fizeram a guerra, sentem, ao comemorar o 16.º ano da sua chegada ás terras benditas do nosso torrão pátrio.

Paz e descanso Eterno aos nossos irmãos mortos; Honra e glória aos vivos!

\* \* \*

Encontra mo-nos hoje, em festa nossa, à roda de uma mesa onde as iguarias abundam. Parece ser a desforra dos tempos idos!

Como vós sabeis, um dos grandes pesadelos da nossa vida de campanha, era a qualidade e escassez de alimentação.

Á roda deste factor importante inventavam-se muitos processos de atenuação, e a *Malta* raza recorria aos mais atrevidos expedientes.

\* \* \*

A terminar, eu endereço a V. Ex.<sup>a</sup>, meu antigo e ilustre comandante, umas singelas palavras:

Há 17 anos, em Santo Pol, e após o acto das condecorações a alguns elementos da 4.<sup>a</sup> companhia, entre os quais a pessoa do então alferes senhor Carlos Alves, acto solene a que assistiram altas patentes do exército inglês, V. Ex.<sup>a</sup>, certamente dando plena satisfação à vossa alma cheia de entusiasmo e alegria por ver galardoados os primeiros dos vossos subordinados como recompensa de relevantes serviços prestados à causa da vitória, disse, e de forma altissonante, que, ao B. S. C. de Ferro nada e nada era impossível.

Se V. Ex.<sup>a</sup>, há 17 anos, a nós, particulas do Batalhão da Guerra, nos fez tais afirmações, neste momento, no Batalhão da Paz, é de crer que elas ainda encontrem em vossa alma a couraça do poder forte desse tempo.

Como assim, o Batalhão da Paz, meu ilustre comandante, dando satisfação ás suas ardentes aspirações, deseja, e muito lhe roga, que entre as confraternizações anuais deste sistema, se destaque uma outra fórmula: e essa é — à França, aos campos dos nossos martírios, o Batalhão da Paz, em excursão, cumprir um dever de íntima satisfação, e, igual ao que muitos camaradas de outras Nações já o teem feito:

Visitar na Paz, aquilo que na Guerra tantos e tantos sacrificios lhe custou.

Antecipadamente os meus agradecimentos que é os de tantos outros que falam pela minha bôca. — Pela excursão á França! Os meus mais enternecidos votos!

Seguiu-se depois o sr. José Gerardi que disse:

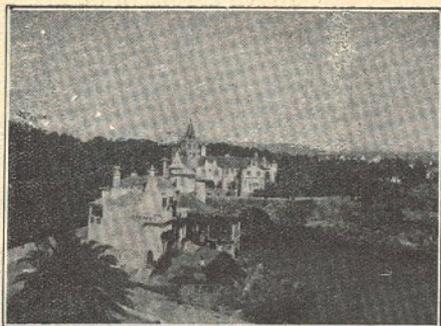
Ex.<sup>mo</sup> sr. Presidente de Honra da Comissão desta festa de confraternização; Srs. Officiais, Sargentos, Cabos e Soldados, ou seja mais bem dito, Camaradas da Grande Guerra.

Eu na qualidade de 2.º sargento maquinista fui nomeado pela comissão para falar em nome dos mesmos, nesta festa onde a nossa amizade se reflete com ordem e respeito, porque sômos homens que possuimos a nitida compreensão, dos nossos deveres morais.

Ex.<sup>mo</sup> Senhor Presidente da Comissão: cumprê-me em



Brazão do Cascais



CASCAIS — Vivenda do Lino, Museu e Parque Conde Castro Guimarães

primeiro lugar saudar V. Ex.<sup>a</sup> que é uma figura brilhante e muito distinta que honra esta reunião.

Em segundo lugar saúdo igualmente os Srs. Officiais, sargentos, cabos e soldados, e todas as pessoas aqui reunidas, incluindo os representantes da Imprensa.

Todos nós ex-combatentes reunidos nesta festa de confraternização ainda temos bem presente o espírito e deveres da bela camaradagem que sempre existiu antes da Grande Guerra e ainda existe na gente do antigo B. S. C. F., e são decorridos perto de 20 anos que atravez de todas as tempestades ainda perdura a verdadeira amizade entre nós.

Como todos sabemos é difficil no conjunto de grande número de homens fazer-se tudo em agrado de todos porque cada cabeça tem a sua forma vêr e pensar, mas, apesar, do que acabo de expôr, entre nós há o caminho do entendimento que seguimos sempre amigavelmente.

Nós temos sempre sido amigos, temos sempre dado provas de amizade, mas, o verdadeiro amigo de nós todos, é aquela pessoa que na guerra foi o nosso comandante do B. S. C. F. (Sr. Raul Esteves) que com o espírito de camarada veio honrar e dar brilho a esta festa com os seus altos sentimentos moraes que é possuidôr e que o tornam digno da nossa estima e gratidão.

Figura brilhante que nenhuma relutância teve em se sentar ao lado dos seus subordinados e que a êles tem feito o que dentro das suas posses se pode fazer, pergunto eu, não será uma glória para nós sargentos, cabos e soldados, os homens de valôr e mais categorisados terem vindo ao nosso encontro festejando junto connosco êste dia tão auspicioso? São êstes homens que poderão ser úteis áqueles que podem porventura vir a sêr desprotegidos da sorte, porque infelizmente no nosso país ainda não se encarou a sério da situação dos combatentes que vivem na miséria.

Por esta razão o dever moral impõe-nos o olhar para os nossos camaradas que necessitam do nosso amparo e tratar de ir melhorando a sua situação que é bem afiitiva neste momento. Termino esta pequena leitura com uma saudação sincera a todos os camaradas com os desejos de boa sorte e boa camaradagem como esta.

Falou de seguida o sr. José António Pires que leu:

Ex.<sup>as</sup> Srs. Coronel Presidente; Officiais, e Presados Camaradas.

Ao participar da nossa primeira e bem organizada reunião de confraternização, não quero deixar que ela termine, sem que, com o favor de V. Ex.<sup>as</sup>, eu diga dentro dos meus fracos e modestos recursos de oratória, um pouco do que me vai na alma; principiando por respeitosa e efusivamente saudar V. Ex.<sup>a</sup>, veneranda e nobre figura do glorioso Exército Português.

Saudar os ilustres senhores officiais, os meus presados e leais camaradas, os bons dedicados e disciplinadissimos cabos e soldados do nosso brioso batalhão. Saudar e agradecer a esta hospitaleira gente de Cascais todas as provas de carinho de que nos rojeou enquanto permanecemos nesta vetusta mas encantadora vila de gloriosas tradições e que ainda hoje se veste de galas para distintamente nos receber por momentos. Saudar e louvar a Comissão Organizadora pelo seu árduo e inteligente trabalho, felicidade na escolha do local e ainda pelo alto significado que esta reunião traduz, e finalmente saudar a imprensa cujos órgãos tanta moral difuntem por todo o País.

Fugindo às normas a que a disciplina militar me impunha e tendo em atenção a que estamos numa manifestação de regosijo, à qual assiste um grupo de homens que ora goza de várias posições sociais, vou continuar a dizer dentro daquele respeito e disciplina que se deve de homem para homem, e nestas condições, sem querer massar os presentes, delongiando ser breve, sinto-me perfeitamente à vontade para lamentar profundamente que aqui não estejam ainda, que com sacrificio e pondo de parte despeitos ou suposições malévolas e falsas, todos aqueles, (felizmente ainda vivos), que honrosamente serviram sob as ordens de V. Ex.<sup>a</sup> e que passaram como V. Ex.<sup>a</sup> sr. Presidente, horas de privações, sacrificios e também de satisfação.

Como recordar é viver, eu vivo porque recordo com bastante orgulho aquêl tempo em que como sargento amanuense da Secretaria do Batalhão, tendo a meu cargo entre outros serviços as notas biográficas de todos os homens da unidade, ao correr os respectivos livros, nunca deixava de quasi religiosamente, lêr tudo quanto constava àcerca da vida militar de V. Ex.<sup>a</sup> Senhor Presidente, de muitos senhores officiais, sargentos e mais praças, e então sentia-me ufano por Deus ter permitido que eu tivesse feito a campanha da Flandres, sob o Comando e na Companhia de tão ilustres quão heróicos homens.

E Ex.<sup>mo</sup> Sr. Presidente e meus senhores, meu saudoso pai modestissimo 1.<sup>o</sup> Tenente da Armada Nacional, também por tal facto se sentia extremamente honrado, como hoje se sentem os meus filhos.

Daqueles, uns porque directamente sob as suas ordens servi, outros porque prestaram serviço na mesma Companhia, e ainda outros a quem por motivo dos deveres da minha profissão estou subordinado, eu quero sem melindre para os restantes, destacar os Ex.<sup>mos</sup> Srs. Leal de Faria, Accioli, Shirley Pereira, D. José de Lencastre e Tavora, Jaime Galo, Pereira Mendes, Matias, Alvaro e o já falecido Ex.<sup>mo</sup> Sr. Costa Alemão Teixeira, alguns dêles como V. Ex.<sup>a</sup> ostentando com dignidade as mais altas condecorações, especialmente a Cruz de Guerra, por feitos praticados em campanha e fora dela.

Mas, Ex.<sup>mo</sup> Sr. Presidente o nosso Batalhão teve mais herois mas ignorados. No nosso Batalhão todos os homens



CASCAIS — Bôca da Inferno

demonstraram as mais altas qualidades de dedicação, valor e lealdade e a provar tal facto estão as acções praticadas, mas desconhecidas para galardão, e ainda os elogios por V. Ex.<sup>a</sup> então recebidos.

Por isso Ex.<sup>mo</sup> Sr. Presidente, eu posso afirmar bem alto que desde V. Ex.<sup>a</sup> até ao último soldado, todos, numa palavra todos, foram herois.

A mais alta condecoração portuguesa, (Torre e Espada), com que o Batalhão foi premiado, atesta bem esta afirmação.

Recordando ainda, até mesmo esse homem da 1.<sup>a</sup> Companhia, cujo número se bem me recordo, 242, e de nome Peres, merecendo as atenções dos nossos velhos aliados ingleses e com as suas peripécias obrigou os francezes a não esquecerem que *Les Portugais sont toujours gais*.

Mas, Ex.<sup>mo</sup> Sr. Presidente e meus senhores tôdas estas recordações nos encham a alma de orgulho e satisfação; duas outras recordações há porém, que só com grande máguia e profundo desgosto elas lembram.

A primeira, a falta daqueles que sabemos não poderem estar aqui, por a Parca os ter levado para o repouso eterno.

A segunda por quasi a cada passo encontrarmos combatentes cheios de miséria e minados pelo sofrimento estender a mão à caridade e quantas vezes olhados com desprezo por aqueles que, não tendo feito a guerra nem fazendo sequer a mais pequena ideia do que ela tenha sido, tinham o indelevel dever de os proteger suavizando-lhe o sofrimento.

Não tem a Pátria o direito de assim esquecer os seus filhos e a nós cumprenos o dever de evitar que um maior número surja naquelas condições.

Várias são as leis de protecção que o Estado Novo, tem promulgado, nenhuma porém ainda appareceu não direi já de recompensa aos combatentes, mas de assistência e protecção.

Por isso Excelentissimo Senhor Presidente, eu ousou propôr para que sejamos nós os que tantos louros soubemos colher na guerra, saibamos na paz, difundir o Bem, lembrando aos altos constituídos, com o devido respeito, apanágio de homens de boa tempera, a urgente e absoluta necessidade de se proteger os combatentes e famílias, de que tão precisada está a grande maioria.

Ao leme da governação do País e auxiliado nas pastas da Guerra e Marinha por dois ilustres militares combatentes, está um iminente homem de Estado que possuindo os belos dotes de coração, intelligencia e justiça, não deixará certamente de nos ouvir providenciando no sentido desejado.

Mais, muito mais eu teria a dizer, porém, vai já longo este meu arrasado e por isso vou terminar pedindo-vos que por todos os combatentes mortos lancemos a nossa manifestação de pesar.

Tenho ainda a honra de propôr para que saúdemos nas pessoas dos Senhores Ministros da Guerra e da Marinha e Director Geral da Aeronáutica, todos os combatentes de Terra, Mar e Ar.

Finalmente, vou beber pela saúde e prosperidade de V.

Ex.<sup>a</sup>, pelas de todos os senhores oficiais, sargentos, mais praças e excelentíssimas famílias, pedindo-vos ainda mais e por último para em unisono bradar-mos: Viva a Pátria.

Ergue-se o capitão Rosa, Bastos também um dos bons componentes da Comissão que leu o seguinte discurso:

Meu Ex.<sup>mo</sup> Comandante Sr. Coronel Raul Esteves, permitame V. Ex.<sup>a</sup> que use trata-lo por comandante, pois quem durante 16 anos esteve sobre as vossas ordens não é fácil perder o hábito nesta forma de tratamento, e ainda, porque é e será sempre com nosso orgulho o comandante dos combatentes do *Sempre Fixe*. A V. Ex.<sup>a</sup>, em primeiro lugar, eu saúdo em nome dos oficiais do meu quadro, presto o testemunho da minha maior admiração, respeito e gratidão.

Meu Ex.<sup>mo</sup> Comandante Sr. Coronel Cordovil Vaz Coelho, releve-me V. Ex.<sup>a</sup> que eu, neste momento, tenha, pelos motivos que apontei, mais outro Comandante.

A V. Ex.<sup>a</sup>, que é hoje o Chefe da Unidade que encerra os

pergaminhos do histórico Batalhão o *Sempre Fixe* e que tem, sobre si, o espinhoso encargo, de fazer perpétuo, atravez dos tempos, as suas gloriosas tradições, eu saúdo V. Ex.<sup>a</sup> em nome dos oficiais do meu quadro, e declaro-lhe que nos sentimos honrados com a vossa presença, neste almôço de confraternização dos Combatentes do *Sempre Fixe*.

Meus senhores, que não pertencendo à corporação do *Sempre Fixe*, tenham vindo aqui honrar-nos com a vossa

agradável presença; a V. Ex.<sup>as</sup> apresento os meus mais respeitosos cumprimentos e saúdo-vos em nome dos oficiais do meu quadro.

Nesta saudação eu presto sincero preito de homenagem à digna imprensa do meu País, que tão representada aqui a vejo, pela acção desinteressada com que contribuíram para o brilhantismo desta festa de confraternização, poupando-nos a maior parte da nossa tarefa, e, nesta homenagem quero ainda destacar o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Carlos d'Ornellas, pelo infatigável auxilio que nos prestou, trabalhando sempre junto da Comissão, e com o mesmo calor, como se fôsse um *Sempre Fixe*. Ou não fôsse V. Ex.<sup>a</sup> também um combatente da Grande Guerra.

Meus Ex.<sup>mos</sup> Camaradas, oficiais, sargentos, cabos e soldados do Batalhão Mobilizado de S. C. Ferro expedicionário á França, o *Sempre Fixe*. Permitam-me dignos Camaradas que, dêste lugar, lhes apresente os meus cumprimentos com a expressão mais sincera e effectuosa da minha incomensuravel satisfação, saüdando-vos como camarada amigo, irmão de armas e companheiro de infortúnio.

Quem, como eu, tenha pertencido ao Batalhão Mobilizado de S. C. Ferro, desde a sua organização, e o tivesse acompanhado aos campos de batalha na Flandres, e aí, permanecesse, sem interrupção, no cumprimento do dever que a qualidade de militar nos impunha, até ao seu regresso a Portugal, onde,



Claustros do Museu Conde de Castro Guimarães



continuando nas suas fileiras durante longos anos, na extenuante manutenção da Ordem pública, e assistisse a tôdas as suas remodelações até á criação do actual Regimento de S. C. F., continuador das tradições gloriosas dessa brilhante Unidade que foi o Batalhão de S. C. F., e que, ainda hoje, bateje nessa atmosfera que convertia num só credo, numa só crença, todos que pelas suas fileiras passavam,

criando assim uma *élite* de oficiais, sargentos, cabos e soldados que juravam serem *Sempre Fizes*. Não se sinta, neste momento, sensibilizado, imensamente satisfeito e radiante de alegria, depois de decorridos 16 anos, poder com a verdade palpável dos factos afirmar que essa jura era verdadeiramente sincera, porque foram e são ainda hoje *Sempre Fizes*.

Ei-los aqui, novamente, mobilizados, não para partirem para a guerra, mas para terem mais uma vez o ensejo de poderem afirmar a sua sincera amizade e inolvidável fidelidade de camaradagem, a todos aquêles que compartilharam dos infortúnios com que a Grande Guerra os mimoseou.

Por isso direi: Não vim aqui, unicamente, para saborear as finas iguarias de que se compõe o *Ménu* deste tão faustoso almoço, o qual não foi mais do que um alto significado de protesto para provocar uma reunião dos *Sempre Fize*, e, durante ela, podermos consolar o espírito, procurando rememorar os bons e maus bocados que



Alguns aspectos do banquete que se realizou no salão do Sporting Club de Cascais, gentilmente cedido pela sua ilustre Direcção

tôdos passaram na Grande Guerra, como diz na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, o seu Ilustre Director, Ex.<sup>mo</sup> Sr. Carlos d'Ornellas, e, ainda, para com uma sincera, eloquente e merecida manifestação, patentear-nos a Sua Ex.<sup>a</sup> o Sr. Coronel Raul Esteves, a consagração da sua Obra.

E assim, a minha memória, está revivendo, neste momento consolador e solene, o que foi a Mobilização do B. S. C. F. até ao dia do seu embarque para França.

Tôdos aqueles que foram chamados a constituir os quadros do seu efectivo e entraram na Cidade, onde se encontrava aquartelada a Companhia de S. C. F. que deu origem ao Batalhão, pôdem testemunhar, a ordem o método seguido na organização desses quadros, instruídos com uma cuidada e eficiente preparação militar, colocados á altura de bem se desempenharem

dos mais difíceis e arduos serviços que lhe fossem acometidos na guerra, e isto, tudo orientado e dirigido pela sábia e alta competência técnica e superior inteligência de Sua Ex.<sup>a</sup> o Sr. Coronel Raul Esteves.

— Revive-se-me, também, na memória que, enquanto na Cidade, se procedia aos trabalhos da Mobilização do Batalhão, o elemento civil desta linda vila de Cascais, promovia festas em honra dos *Sempre*

*Fixe*, tendo até havido um grupo de Senhoras que constituindo-se em comissão, pro-noveu galardoar a nova Unidade de S. C. F. oferecendo-lhe um Guão, em sê-la, sobre o qual bordaram uma máquina, emblema da especialidade, e a legenda *Sempre Fixe*, oferta que significou um gesto altruista da mais nobre e elevada compreensão de deveres de civismo e amor Pátrio. Este Guão, símbolo do *Sempre Fixe*, era também o penhor do nosso dever como cidadãos e como militares, e, por isso, voltou a Portugal glorificá-lo, com honra para as gentis Damas, que tão dignamente o ofereceram.

Recorri-me ainda a espontânea e sincera manifestação que nos foi feita no dia do nosso embarque, em que toda a digna população desta terra se propôs honrar-nos com a sua presença para no adeus de despedida cobrir-nos de flores, durante o trajecto, e na estação do caminho de ferro, as Senhoras, ainda na sua tão Patriótica missão, distribuírem-nos raminhos de flores acompanhados de palavras do mais enternecido carinho e consolação.

Ao povo da Vila de Cascais e com especial menção ás gentis Damas que aos *Sempre Fixe* têm dado prova de uma cordial afeição, saúdo em nome dos oficiais do meu quadro, agradecendo-lhes com a efusão da minha mais profunda gratidão.

Foi com aquela cuidada preparação militar dos conhecimentos da sciência na arte da guerra, o que muito bem, e com justiça, podem testemunhar os Senhores Officiais Milicianos de caminhos de ferro, que tiveram a sua origem de Oficial no Ba alho o *Sempre Fixe*, e, ainda, no interesse de corresponder ás insinuantes palavras de encorajamento que impressas e em verso, em honra dos *Sempre Fixe* foram editadas, e as nobre Damas de Cascais nos distribuíram á última hora da nossa partida para a guerra.

Qual foi a acção do Batalhão, o *Sempre Fixe*, nos Campos de Batalha em França, durante a Grande Guerra?

Descreve-lo é fácil, mas tornasse-me impossível entrar a detalhar a sumptuosidade do valor das suas acções, por não dever prolongar demasiadamente esta minha fraca palestra, e, ainda, por os senhores officiaes que me vão seguir no uso da palavra saberem muito melhor do que eu, com brilhante eloquência oratória, está ainda a maior razão, faze-lo de forma a prender a assistência no interesse de deleitar-mo o espirito, ouvindo descrever os actos de coragem, bravura e de extraordinário heroismo e dedicação, que certamente lhes vão ser revelados, e tenho, quasi, a certeza, alguns dos camaradas a assistentes ainda ignoram.

Assim diminuída a minha tarefa não quero acabar sem lhes lhes dizer que o Batalhão de S. C. F. — *Sempre Fixe* foi uma das Unidades portuguesas das de maior número de citações honrosas acompanhadas de louvores de distinção, conferidas pelas autoridades militares: Portuguesas, Inglesas e Francesas e, ainda, pelas próprias autoridades civis da França.

Permitam-me também, Ex.<sup>mos</sup> Camaradas, que lhes cite os números de que aqui tomei apontamento, para, desde já, fazerem minha idéa, se é que não a têm já formulada, do que foi o esforço brutal de sacrificio a que expuseram a vida, no cumprimento do dever, os officiaes, sargentos, cabos e soldados, numa Unidade em que pelas suas fileiras passaram, durante a Grande Guerra uns 200 homens, depois de constarmos que a sua situação, na guerra, foi quasi sempre na zona da frente á frente dos Quartéis Generais, executando trabalhos debaixo de fogo da artilharia e Aviação inimiga, e ainda, debaixo dos fogos de barragem como succedeu nas offensivas de Marco e Abril de 1918 sem que o Batalhão durante os 2 anos que ali permaneceu tivesse tido uma hora de repouso, que mais não fosse, para se recompor dos efeitos das offensivas em que se viu envolvido.

Os números a que prometi fazer referência, são os seguintes: Citações e louvores em O. E.; O do C. E. P. e na Ordem do Batalhão, foram;

Para Officiaes, 55; Sargentos, 55; Cabos e soldados, 77; Total, 185.

O número de condecorações; Portuguesas e Inglesas foram:

Para officiaes, 25; Sargentos, 15; Cabos e soldados, 27; Total, 65.

Conclui-se Ex.<sup>mos</sup> Camaradas que a pequena percentagem em condecorações é a prova inolvidável do valor que deve ser atribuído aquellas que V. Ex.<sup>as</sup> merecidamente ostentam no vosso peito, é para quem as concedeu, é a prova criteriosa e justa seguida na sua distribuição, premiado os que de facto as mereciam. Ainda para com justiça não se refutar á veracidade deste facto e melhor avaliar o sacrificio q e seria necessário para as merecer, citar-lhes-ei um exemplo, dos muitos a que V. Ex.<sup>a</sup>, nas vossas companhias assistiram, assim o creio, e que não tendo merecido louvor ou condecoração, prova no entanto ser a prática de um acto de coragem e dedicação.

Quando, no dia 9 de Abril, a 5.<sup>a</sup> Companhia estava no Sector Português, e foi forçada, por motivo da offensiva, a retirar do acampamento de Merville para St. Venant, foi preciso transportar todo o material, transporte que durou até alto noite, e não sendo permitido acender luzes, fácil foi ter ficado a um canto do barracão, que servia para arrecadar vivres e material, um caixote com as pistolas da carga da companhia. Pois quando no dia seguinte, 10 de Abril, se notara a sua falta, o 2.<sup>o</sup> sargento Vaz Bandeira sem exitar marchou a caminho de Merville, apesar da grande intensidade de fogo, natural numa offensiva, voltando daí a algum tempo com o caixote e as pistolas.

Tendo a 5.<sup>a</sup> Companhia recebido ordem superior para destacar uma secção para Merville, em plena offensiva, para ali marchou, no dia 11 de Abril, a dita secção, levando um carro de esquadrão cheio de material, chegado ao local foi obrigada pela força das circunstâncias a retirar imediatamente, mas não o fez tão depressa que evitasse o dito carro a cair, com as duas parelhas, dentro do enorme buraco aberto no terreno pela explosão de uma granada no momento em que preparavam a retirada.

Podem V. Ex.<sup>as</sup> avaliar as dificuldades para tirar de dentro do dito buraco a viatura, não cessando o tiroteio.

Enfim, todos aqueles zelosos cumpridores do dever lá voltaram com a viatura.

Sabem quem se havia oferecido para o referido destacamento? O sr. alferes Julio David hoje mui digno 1.<sup>o</sup> tenente Engenheiro Naval da Armada.

Quando á 5.<sup>a</sup> companhia foi pedido para fazer um trabalho da máxima responsabilidade que não poderia ser executado sem pôr em perigo imminente de vida as pessoas que o fôsem praticar, o comandante da Companhia, que havia empenhado a sua palavra, comprometendo-se faze-lo, mandou formar a companhia e expondo aos soldados o perigo que corria a execução desse trabalho, disse que só marcharia para elle com paças voluntários. Pois meus senhores todos os soldados, cabos e sargentos deram um passo em frente, oferecendo-se.

Os officiaes subalternos logo que souberam que o comandante da companhia tinha tomado sobre si o encargo de fazer o trabalho e não os nomeavi, vieram todos ao seu encontro, oferecendo-se e insistindo na sua nomeação. Os subalternos eram os Srs. alferes Jayme Galo, Júlio David e tenente Ramiro Viana, e o Comandante da Companhia o Ex.<sup>mo</sup> Sr. capitão Abran hes.

Como V. Ex.<sup>a</sup> veem são missões que não tendo valido uma recompensa, representam no entanto coragem e extrema dedicação.

Os officiaes, sargentos cabos e soldados do Batalhão o *Sempre Fixe* eram todos desta tẽmpera, mesmo em frente do perigo, nunca hesitavam.

Por isso meus Ex.<sup>mos</sup> Camaradas, eu, também não hesito, em afirmá-lo publicamente, e com verdadeira sinceridade que

me sinto honrado junto dos meus companheiros do «Sempre Fixe» e suplico-lhes para que entre todos exista a mais estreita solidariedade e a mais enraizada camaradagem.

Meu Ex.<sup>ma</sup> Comante Sr. Coronel Raul Esteves os oficiais do Quadro Auxiliar Engenharia brindam por V. Ex.<sup>a</sup> e prestam o testemunho da sua mais efusiva admiração e respeito e fazem ardentes votos para que, por muitos anos, o possamos felicitar como comandante dos *Sempre Fixe*.

(Conclue no próximo número)

### Mapa de Receita e Despesa da Comissão Organizadora

Afim de que todos os componentes que fizeram parte das nossas ultimas festas possam ser ilucidados dos destinos que tiveram todas as importâncias recebidas pela Comissão, publicamos abaixo o mapa relativo à Receita e Despesa que foram feitas:

DESPESA		RECEITA
Expediente, selos, transp. e gratific.	241\$00	8.622\$00
Circulares e quotas . . . . .	65\$00	
Vales do correio . . . . .	14\$20	
Arranjo do quadro «S. F.» e gratific.	46\$00	
Fenions . . . . .	58\$50	
Ramo e fita c/ dedicatória . . . . .	60\$00	
Aluguer de bandeiras e novelos de fio	41\$60	
Cartões de inscrição . . . . .	51\$00	
Comida . . . . .	6.848\$00	
Donativos a: Manoel Garrido . . . . .	350\$00	
João Simões . . . . .	5\$00	
Evaristo José da Costa . . . . .	150\$00	
Rogerio de Souza . . . . .	50\$00	
Liga dos Combatentes de Lisboa . . . . .	100\$00	
» » » Oeiras . . . . .	50\$00	8 175\$10
Soma . . . . .	8.175\$10	
Saldo para o ano seguinte . . . . .		446\$90

### FOTOGRAFIAS DO BANQUETE

No tamanho de 0,18x0,24 podem ser adquiridas nesta administração, ao preço de 7\$50, ou 10\$00 (incluindo porte de correio), qualquer fotografia do banquete ou de outro assunto da festa do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

### Fundição Tipográfica Portuguesa, Limitada

Rua Duque de Loulé, 92-a - PORTO

Tipos comuns e fantazias das mais modernas. Grande variedade de tarjas e vinhetas para todos os trabalhos. Espaços, quadros, entrelinhas e lingots sempre em depósito. Os nossos preços são os mais baratos do mercado. Peçam orçamentos e catalogos.

# FESTAS DE LISBOA

É HOJE POSTO À VENDA O PROGRAMA OFICIAL DAS FESTAS E MARCHAS QUE PROMETEM REVESTIR-SE, ÊSTE ANO, DE GRANDE BRILHANTISMO



Indumentária da marcha da Mouraria

O programa oficial das Festas de Lisboa ficou definitivamente elaborado, compreendendo duas semanas de demonstrações culturais, artísticas e populares, de forma a proporcionar aos habitantes da capital e aos inúmeros forasteiros que a ela afluem uma série de diversões de carácter educativo e de sabor tradicional.

Hoje realiza-se, ás 15 horas, a abertura oficial das festas, com a inauguração nos Paços do Concelho, da Exposição Antoniana de bibliografia e de iconografia e da primeira Exposição Nacional de Filatelia. Ás 16 horas procede-se ao início da Feira do Livro, que, como nos demais anos, tem lugar no Rossio. Ás 16 e 30 abre, no Pavilhão de Festas do Parque Eduardo VII a, Exposição Internacional de Aeronáutica. Para assistir a todas estas cerimónias foram convidados o Chefe do Estado, e entidades oficiais.

# AS NOVAS CARRUAGENS DINAMOMÉTRICAS

## DOS

# CAMINHOS DE FERRO

Por ALEXANDRE SETTAS

SEGUNDO nos informa Pierre Devaux, entidade de absoluta competência em assuntos ferroviários, o Serviço Central de Estudos de Material do Caminho de Ferro, que trabalha em comum para tôdas as grandes rêdes francesas, acabou de construir, na passada semana, mais quatro carruagens dinamométricas, dum modelo extremamente moderno e de cujas experiências resultou o mais notável êxito.

Das indicações recebidas dos engenheiros Place e Bohl, os mesmos técnicos que se distinguiram nas experiências do famoso banco de ensaios de Vitry, vamos com satisfação apresentar aos nossos leitores as mais completas informações acêrca do funcionamento dêstes verdadeiros laboratórios rolantes.

\* \* \*

As carruagens dinamométricas foram imaginadas para se proceder com inexcedível segurança de verificação às experiências do material circulante e daí à mais conveniente inspecção do mesmo material: locomotivas, *tenders*, carruagens de passageiros e vagões de mercadorias.

O termo de carruagens dinamométricas, como a etimologia da palavra indica, mostra que servirão estas para se poder medir vários esforços aplicados, quere estes sejam pela tracção ou pela travagem.

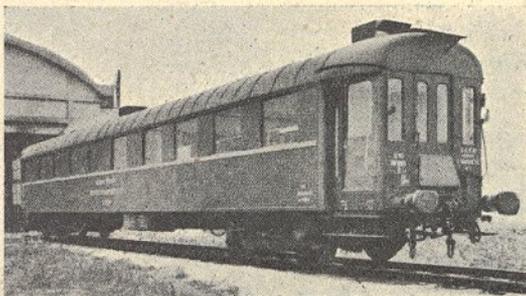
Mas, na realidade, é também indispensável medir-se igualmente a velocidade; a potência, as acelerações e as oscilações, isto sem falarmos da avaliação do consumo de água da máquina e da temperatura do gás da chaminé.

Portanto são essas carruagens, verdadeiros e completos laboratórios ambulantes, sempre prontas a poderem ser engatadas, isoladas atrás do *tender* duma locomotiva ou, intercaladas num combóio entre o *tender* e o resto da composição.

Vejam agora como funciona, detendo-nos em primeiro lugar na observação do dinamómetro a óleo.

A primeira vista as carruagens dinamométricas não apresentam um aspecto diferente de qualquer das outras empregadas no serviço de passageiros, das de tipo metálico e montadas sôbre duas *bogies*. Mas esta similitude de construção deve notar-se o que é propositalmente originada, visto haver conveniência absoluta em colher as indicações fornecidas por carruagens idênticas às outras na sua forma exterior, notadamente e pela amplitude das oscilações com veículos iguais aos do tipo corrente.

Logo do exterior há a notar a disposição especial dos tampões. As hastes destas peças deslisam numa colatra alongada e munida



Vista exterior da carruagem dinamométrica, observando-se no topo o sistema periscópico de observação

de peças especiais que lhe anulam tôda e qualquer fricção. De facto muito importa para o efeito em vista, os esforços, evitados, tanto para os que dizem respeito aos do momento da travagem, como os da marcha à rectaguarda, os quais são recebidos pelas barras que directamente os transmitem ao dinamómetro. O seu funcionamento é o seguinte:

As duas barras dos tampões estão ligadas transversalmente, sob a carruagem à um largo e sólido balanceteiro que as reúne como a um fiel de balança. Ao centro desta peça fixou-se o gancho de tracção que, por uma espécie de trave vai ter ao dinamómetro colocado no centro da carruagem.

Logo, desta maneira recebe os esforços de tracção, assim como os de impulso no sentido contrário, mas — e isto é importantíssimo, — nunca é atacada pelo esforço parasita inicial, no momento da atrelagem do parafuso do engate de tracção visto, que tal esforço fica automaticamente equilibrado pela reacção dos tampões sôbre a barra que funciona como fiel.

O dinamómetro, pròpriamente dito, é um bloco de aço cavado em forma de cilindro e no qual estão enfiadas as peças derivadas dos tampões, ligados à extremidade da haste média do conjunto. Estes cilindros estão cheios de óleo e comunicam por tubos com um manómetro colocado na carruagem em lugar conve-

niente para a observação, e no qual se regista por esta forma, directamente, o esforço aplicado, graduado até 90 toneladas.

Penetrando no interior d'êste interessante veículo, que mede 23 metros de comprimentos e tem 2,™92 de largura, pode-se verificar que, logo da plataforma de entrada se passa a seguir à sala dos aparelhos, onde está instalada a mesa dinamométrica com a larga fita de papel registador que se desenrola automaticamente e, daí, pode-se passar para a sala de trabalho que fica separada da anterior secção por uma simples parede de particular articulação, com o fim de se poder dobrar como uma porta de múltiplas dobradiças, seguindo-se depois para dois confortáveis compartimentos com camas, uma pequena oficina de reparações onde está a caldeira para o aquecimento de todo o veículo, uma retrete, um vestiário e, a seguir a plataforma da outra extremidade, oposta à da entrada.

Economisou-se o mais possível o espaço e tanto assim é que, o posto de vigia para os sinais de via, ficou reduzido à instalação dum espelho que recebe a imagem reflectida por um sistema periscópico, do qual se pode observar no tejadilho as respectivas aberturas de visão, as quais estão bem visíveis na gravura com que ilustramos o presente artigo.

Apreciemos agora devidamente esta carruagem laboratório na sua parte mais sensível e também de maior precisão, ou seja a banca dinamométrica.

Imagine-se, pois, um enorme rôlo de papel em branco que se desenrola com um movimento regular de relojoaria, desfilando sob umas pontas tintadas, semelhante no sistema às dos aparelhos de recepção telegráfica, sistema Morse e enrolando-se, com os registos já marcados, numa outra bobine da parte oposta da mesa.

Assim, aparecem progresivamente nessa fôlha de papel, as curvas ou diagramas em várias côres e que representam, cada uma delas, os vários esforços recebidos e registados pelo dinamómetro, tais como; potência em cavalos-vapor, absorvida pela tracção, esforços de inércia, etc.

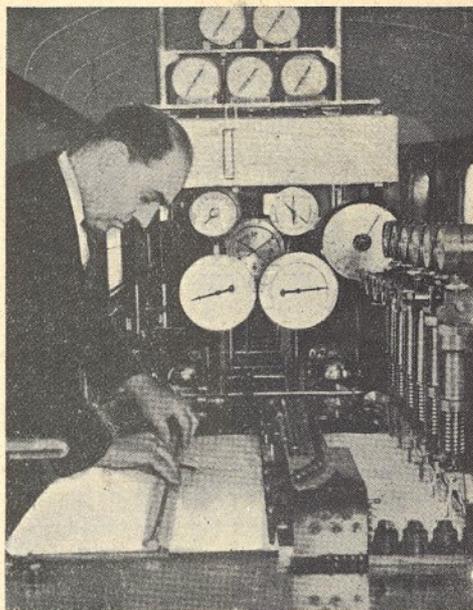
Mas êstes diagramas são ainda para mais rigôr da sua leitura e interpretação, lidos com auxílio duma régua de absoluta precisão, para que assim fiquem bem definidas as marcações exaradas nessa verdadeira memória descritiva da sua função verificadora.

A ponta que inscreve a velocidade é comandada directamente por um maquinismo indicador da velocidade, ligado às rodas por uma transmissão.

É o equivalente a um indicador de velocidades dos automóveis, exceptuando que, em lugar de se deslocar um ponteiro, pela accção de vários carretos, é apenas um *stilo* que o mecanismo desloca.

Devemos, porém dizer que há duas maneiras distintas de fazer funcionar o papel dos registos.

Êstes podem ser acionados por um movimento de relojoaria (praticamente um simples motor eléctrico, munido dum regulador de força centrífuga) o que virá



Um técnico observando com matemático rigor o que tica registado na fôlha de controle

registar em função de tempo, ou então pela própria rotação dos eixos, que determinará o ponto local.

Desta maneira saber-se-á, por exemplo, que às tantas horas o esforço de tracção era de tantas toneladas ou, ao quilómetro tal, o esforço dispendido era do valor x.

Concebe-se que seja mais útil de saber que tal esforço fosse produzido a determinado quilómetro, onde por exemplo se encontra uma rampa muito acentuada, do que a determinada hora. Nesse caso fazer-se-á desenrolar o papel por um sistema de engrenagens ligadas ao eixo do veículo. A passagem dum sistema a outro faz-se instantaneamente.

O esforço, a velocidade, a potência são inscritos por uma das pontas tintadas a que já nos referimos e o seu deslocamento dá-se do seguinte modo, aliás bem simples: a pressão do óleo do dinamómetro transmite-se por um tubo até a um pequeno pistão e é equilibrada por uma mola regulada a rigor. Quanto mais a pressão aumentar, mais o pistão recua impelindo o marcador da tinta.

Mas, ainda de tudo, o mais curioso é que além de muitas engrenagens que estão à vista também se notam certas esferas, as quais se podem considerar como verdadeiros elementos desta inteligência matemática que é o laboratório ambulante.

Estas esferas que funcionam por fricção fazem girar pequenos roletos encostados á sua superfície, por ângulos convenientemente calculados. Disso resulta uma relação de multiplicação contínua entre as rotações dos diferentes roletos, executando as esferas automaticamente um *integração* que, como se sabe,

«Boletim do Gabinete de Documentação  
Económica e Financeira Francesa»

Encontra-se em distribuição o fascículo relativo a Janeiro-Abril de 1935 do «Boletim do Gabinete de Documentação Económica e Financeira Francesa», publicado pelo Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras da Universidade Técnica de Lisboa, com a colaboração do Instituto Francês de Portugal.

Êste fascículo, de 112 páginas, de formosa apresentação, contém o texto das conferências realizadas pelo seu ilustre professor sr. Daniel Faucher, da Universidade de Tolosa, sobre a «Geografia agrícola», e pelo professor William Oualid, da Universidade de Paris, sobre «A Política Comercial da França depois da Guerra», «A Política Monetária da França e as Controvérsias Monetárias recentes», e «A Política francesa de Imigração». Seguem-se algumas informações sobre determinados aspectos da vida económica e financeira da França e suas colónias durante o ano de 1934.

Constituí esta publicação valioso testemunho da actividade do Gabinete de Documentação Económica e Financeira Francesa, organismo que honra os Institutos que o patrocinam.

é uma das mais difíceis operações do espírito humano.

Êstes mecanismos calculadores que estão ligados às rodas por transmissões e ao dinamómetro por um tubo de óleo e um pistão, fornecem directamente a potência em cavalos-vapor absorvidos pela tracção. Uma dessas esferas poderá calcular separadamente a potência consumida por uma subida, graças a um pêndulo auxiliar, dando a vertical, e igualmente a fricção, para a aceleração (início ou desenvolvimento de velocidade) assim como a avaliação da energia fornecida e gasta pela travagem, a qual se dissipa em calor pelos calços dos travões.

É, pois, um calculador universal e que opera instantaneamente, o que seria impossível a qualquer inteligência humana.

Mas há ainda muito melhor, como se vai ver.

Na carruagem dos aparelhos, pode-se conhecer mais exactamente do que no lugar do maquinista que conduz o combóio, tanto a pressão da caldeira, a depressão ou aspiração na base da chaminé e, até mesmo, a combinação do fumo, além de outras verificações igualmente importantes.

Com minúsculos pirómetros ligados aos registadores respectivos podem-se avaliar as temperaturas das diversas peças sujeitas a suportarem calor pelo atrito, como por exemplo, as chumaceiras dos eixos.

Graças aos diversos sistemas de transmissão eléctrica, muitíssimo delicados, podem-se observar, outras curiosas circunstâncias desconhecidas até aqui, pela impossibilidade de semelhante verificação prática.

## D. Gabriel Urigüen

Em serviço profissional esteve entre nós de 27 a 29 do mês findo o nosso presado amigo e antigo colaborador D. Gabriel Urigüen, engenheiro distinto da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha que veio estudar e resolver alguns assuntos ferroviários com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Acompanhavam êste nosso grande amigo, outros ilustres engenheiros que regressaram a Madrid, depois das boas «démarches» ferroviárias.

## Grandiosos festejos em Badajoz

por ocasião da grande feira de S. João

Para a grande feira de S. João que todos os anos se realiza em Badajoz estão a preparar-se êste ano grandiosos festejos que devem ter um grande brilhantismo dado aos componentes da comissão que êste ano estão empenhados em fazer luzidas festas de homenagem aos portugueses.

O cartel dos acontecimentos taurinos, satisfaz em absoluto pois garante-nos duas preciosas corridas e uma novilhada.

Nas primeiras, em 23 e 24 do corrente teremos Manuel Bienvenida e Domingo Ortega e na segunda Armillita e Ortega *mano-a-mano*.

Há toiros da ganaderia do conhecido lavrador Infante da Câmara e da Viuva de Soler.

Haverá combóios especiais e a passagem da fronteira, para os portugueses é feita com o cartão de identidade. — C. O.

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Serviço de Via e Obras

## ANUNCIO

Pelo presente se faz público que, pelas 12 horas do dia 1 de Agosto próximo, no Escritório do Serviço de Via e Obras, em Figueira da Foz, se recebem propostas em carta fechada, para o fornecimento de 26.000 travessas normais e 4.000 rectangulares de eucalipto, nas condições do Caderno de Encargos, que se acha patente, todos os dias úteis, naquele Escritório desde as 9 1/2 às 12 1/2 horas, e das 14 às 18 horas.

Figueira da Foz, 24 de Maio de 1935.

O Engenheiro Director  
Fernando d'Arruda

# CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

## A LINHA DE LUANDA A MALANJE

A todos os portugueses que por dever patriótico se apaixonam pelo desenvolvimento da nossa economia colonial será grato o registarem-se aqui as impressões duma visita à 3.<sup>a</sup> variante da reconstrução desse caminho de ferro, que está sendo realizada afanosamente pela Companhia Geral de Construções, a qual tendo tido à frente dos seus trabalhos o ilustre engenheiro Homem de Gouveia, honra da sua prestigiosa classe.

Não só no fiel cumprimento dos deveres que lhe estão consignados, como também por patriótica dedicação, o referido engenheiro tem sabido sempre evidenciar a absoluta competência dos técnicos portugueses.

Vejamos, pois, o que se observa no percurso entre Zenza e Luíña e tomemos boa nota dos curiosos detalhes que devidos à amabilidade do sr. engenheiro Homem de Gouveia, transcrevemos:

A primeira obra de importância que surge é a majestosa ponte do rio Xixe, cuja grandiosidade e excelência de construção são incontestáveis.

A construção desta ponte que obedece aos mais modernos preceitos da arte, é surpreendente. E quem descer da linha para o próprio leito do rio que, por essa ponte é cortado, então melhor poderá observar o valioso trabalho que ali está feito.

As fundações dos encontros e pilares vão até 6 metros, mas além daquela profundidade estão ainda assentes em estacaria que atinge cerca de 5 metros de altura.

O trabalho difícil deste assentamento foi ainda agravado de uma circunstância de um constante esgotamento de água no sub-leito do rio Xixe.

O amplo taboleiro onde a linha assenta possui também passeios laterais para peões e está construído de maneira a ser utilizado, quando o desejem, por veículos automóveis de passageiros e carga.

A ponte do rio Xixe tem 6 vãos e cada um desses tramos é de construção independente, todos assentes nas duas margens em dois fortes encontros e, entre estes, em pleno vau, sobre cinco pilares também em cimento armado.

Estes e outros detalhes de ordem técnica devem-se à amabilidade do sr. engenheiro Homem de Gouveia que, numa viagem de observação acompanhou o nosso colega do jornal «O Comércio», de Luanda, nessa interessante visita e de cuja reportagem colhemos estes tópicos noticiosos.

O combóio onde é feita a visita informativa mar-

cha, passado a ponte, por entre extensas trincheiras que mostram o quanto foi esgotante e trabalhoso o carregamento para a consolidação das terras indispensáveis aos atêrros, ao rompimento daquelas montanhas rochosas e ao assentamento dos carris. É quase indiscutível. Só um relatório feito por técnicos e para técnicos poderá dar o valor que merece esta construção da 3.<sup>a</sup> variante, pois só quem sabe o que representa movimentar muitas dezenas de milhares de metros cúbicos de terra para construir um atêrro de 15 metros de altura do vale—atêrro êsse que tem, pelo menos, duzentos metros de extensão—, poderá avaliar do esforço dispendido!

O aqueduto duplo ao quilómetro 174 que pode ser considerado como um extenso túnel com duas aberturas, é construído por tal maneira que, não hesitamos, podemos afirmar que essa obra se impõe, como de resto tudo quanto a Companhia Geral de Construções fez, à admiração de quem o vir, pois muito justamente poderá ser considerado como motivo de orgulho, para mostrar quanto vale a engenharia portuguesa, a organização de companhias portuguesas também mesmo o excelente trabalho dos indígenas.

Ao quilómetro 52 da linha, onde as obras são importantíssimas fez-se, um assombroso movimento de terras o qual sobe a mais de dois milhões de metros cúbicos. São em mais de cinco dezenas de via óptima e sólidamente construída que estão 150 aquedutos feitos; é a ponte de Xixe e a ponte metálica sobre o Luíña; a toma-de-água, no Zenza, que ainda não está concluída, mas já bastante adiantada; algumas difíceis curvas de linha; e, finalmente, um admirável conjunto de trabalho que nos honra e pode ser apontado como exemplo de valor na nossa obra de colonização.

Para se fazer uma idéia desses trabalhos bastará dizer que só de explosivos—dinamite e cheddite— foram consumidos mais de 50 mil quilogramas; de pólvora gastaram-se mais de 9 mil quilos.

Mas deve-se, em abôno da verdade, acrescentar a este material o que também há de trágico a afirmar: Mais de 2.000 homens ficaram enterrados ao longo da 3.<sup>a</sup> variante, aberta em regiões verdadeiramente inhóspitas, insalubres e onde a terrível mosca do sono fez horríveis devastações.

No entanto é de salientar o esforço feito pela Companhia Construtora para melhorar as condições de vida de todo o pessoal que a servia naquelas ingratas paragens, pois essa organização, durante o período intenso do seu trabalho, montou um admirável serviço de saúde e assistência aos seus trabalhadores, por longo tempo entregue à superior direcção do grande médico Gomes da Costa, moral de poderosa energia e delicada compleição física que criou um nome admirado em toda a colónia.

Mas os trabalhos desta linha reconhecem-se como indispensáveis para diminuir os *deficits* da exploração do Caminho de Ferro de Luanda a Malanje, devendo-

-se por isso ultimar os trabalhos da 3.<sup>a</sup> variante para favorecer os interesses do Estado e evitar os riscos que trazia a passagem dos combóios na linha antiga.

Porém, para se conseguir um tráfego económico era preciso alargar determinadas curvas, rectificar algumas rampas de maneira a dar possibilidades de circulação às grandes locomotivas. É, pois, o que se está promovendo.

Contudo são ainda necessárias outras obras de reconhecida utilidade e de grande urgência. Tudo isto poderia estar feito e não seria necessário mais do que compreender as vantagens que resultariam dum trabalho intenso, proficientemente dirigido, regulado por uma administração económica e facilitado com o largo fornecimento de mão de obra e as necessárias verbas, tudo facilitado pelo Estado, como já em tempos aconteceu, mas com uma fiscalização que não dificultasse, antes colaborasse, num método de proveitoso conjunto.

Assim, o Sr. Ministro das Colónias, devida e lealmente informado das condições em que se encontra o problema da exploração do Caminho de Ferro de Malanje muito poderá ainda vir a beneficiar tais obras, úteis à economia da colónia e vantajosa aos interesses do Tesouro Público.

A construção das três variantes do Caminho de Ferro veio trazer enormes vantagens para a economia de Angola e uma redução muito grande nos prejuízos que a exploração desses serviços, em passadas épocas acarretou para o Estado.

O encurtamento da distância que o material percorre e a possibilidade do mesmo poder circular sem dificuldades e de cumprir rigorosamente os horários fixados é um dos factores mais importantes desses benefícios.

Um exame retrospectivo ao que era, há alguns anos, uma viagem no Caminho de Ferro de Luanda a Malanje, fértil em demoras e outros contra tempos, em qualquer parte da linha, com descarrilamentos constantes, aguardando-se que a chuva passasse para se poder seguir viagem, é o suficiente para bem se avaliar das comodidades que já hoje resultam da certeza de se chegar ao seu destino, sem temer acidentes e outras preocupações.

E no que respeita a mercadorias, o quadro comparativo do passado com o presente é também de interesse.

Já não apodrecem os géneros nos cais das estações nem dentro dos vagões, ao longo da linha, carregados. Já se podem transportar, num período curtíssimo dezasseis mil toneladas de milho, como no ano passado aconteceu.

E se o que presentemente existe já é bom, muito melhor poderia vir a ser se à Companhia que construiu as variantes não fossem postos alguns embaraços que são, infelizmente dignos de reparo.

Há igualmente um pormenor interessante a focar: o custo dos trabalhos. Para isso procuramos o sr. ca-

pitão Garcia de Andrade, que é, presentemente, em Angola, o Administrador-geral da Companhia e a melhor identidade para nos elucidar sobre tal ponto. O sr. capitão Garcia de Andrade é um bravo combatente da campanha do Sul de Angola e pessoa que dedica acendrado carinho a essa colónia. Disse o seguinte:

Dos números que vou citar resulta a prova flagrante do potencial de esforço da Companhia, sempre animado do sentimento de cumprir os seus deveres contratuais para com o Estado, sobretudo tendo em presença as várias interrupções dos trabalhos, ordenadas expressamente, umas, forçadas outras pela carencia de elementos de trabalho, de dinheiro e de mão-de-obra, e sempre com atrasos de pagamento que lhe provocaram a desorganização da sua actividade industrial na metrópole, com gravame enorme para a sua economia, do que, aliás, nada de útil resultou para o Estado que ela com tanto aprumo e patriotismo tem servido.

E, mais ainda, claramente demonstradas estão as vantagens da industrialização dos trabalhos, em relação à administração directa, ao mesmo tempo que tratando-se duma organização portuguesa, a reconstrução constituiu uma escola de engenharia, em que muitos engenheiros firmaram os seus nomes e outros tomaram o impulso que os lançou afoitamente e com brilho na sua vida profissional, em que são hoje, considerados como valores reais.

Mas — diz, ainda o sr. engenheiro Homem de Gouveia — deixo-me de mais considerações porque a minha posição e o meu dever mandam calar e vamos ao ponto a tratar.

Apresento os seguintes números que melhor elucidam o que tem sido a impecabilidade administrativa da Companhia Geral de Construções, a alta técnica dos seus engenheiros e o entusiasmo patriótico que muito concorreu para que o custo dos trabalhos, no Caminho de Ferro de Luanda, ficasse muito inferior ao de outras linhas férreas, da colónia e mesmo fora delas;

a) Custo médio quilométrico das variantes, incluindo o material de via que só por si importou em £ 1.200 por quilómetro, libras. . . . . 4,536  
(Carril de 30 Kg. por m. corrente, travessa metálica).

(A conversão em esterlino deste preço médio foi feita tomando o câmbio oficial do último dia de cada mês; de Lisboa s/ Londres e não o de Luanda, que foi sempre mais elevado. Daqui resulta que o custo do esterlino indicado é notavelmente exagerado. Neste preço estão incluídos os juros pagos por pagamentos em atraso. Abatendo esses juros, o custo médio ficaria reduzido a £ 4.220 por quilómetro.)

b) Preço das algumas linhas-féreas existentes:

1) Antiga linha de Ambaca:  
Custo por quilómetro 27.920\$31 ou  
libras . . . . . 5,584  
(carril de 19 Kg. por m. corrente e travessas de madeira)

2) Linhas da colónia do Cabo:

(Vide *Privat — Deschanel — Génie Civil* — Setembro de 1907)

Custo médio quilométrico, libras . . . . . 6.620

c) A 1.<sup>a</sup> variante, pela natureza do terreno, é perfeitamente comparável à antiga linha do Estado de Lucala a Malanje e à 2.<sup>a</sup> parte do Caminho de Ferro de Benguela ultimamente construída; *terreno pouco acidentado, pequeno movimento de terras e obras de arte de pouca importância em pequeno número.*

O material de via é sensivelmente idêntico na 1.<sup>a</sup> variante e no Caminho de Ferro de Benguela (carril de 30 Kg. por m. corrente e travessa metálica) e mais fraco na linha de Malange (carril de 25 Kg. por m. corrente).

O preço desta linha foi:

1) Linha de Lucala a Malange:

Custo quilométrico 11.887\$00 ou

libras . . . . . 2.377

(Construído por administração directa)

2) Linha de Benguela:

Custo quilométrico, libra . . . . . 3.280

(construído por empreitada — empreiteiro — estrangeiro — Pauling & C.<sup>a</sup>).

3.<sup>a</sup>) 1.<sup>a</sup> variante:

Custo quilométrico, libras 1.745 (construído por empreitada — em perfeito português — Companhia Geral de construção),

Êstes algarismos são a prova bem eloquente da honestidade e acerto com que tem trabalhado a acima citada companhia.

Acrescente-se agora o valor que resultou da vantagem de todo o dinheiro empregado e que girou dentro do território nacional, quer espalhado pelos trabalhadores portugueses, quer pelos fornecedores da Companhia — dinheiro que se converteu em novas fontes de actividade e riqueza pública.

E aludindo aos trabalhos e à organização da Companhia, o Sr. capitão Garcia de Andrade, que se encontra na colónia no desempenho da patriótica missão que tem por fim auxiliar a resolução dos assuntos que dizem respeito às relações entre a Companhia e o Estado, exalta, com palavras da maior admiração, os valiosos serviços prestados na organização e manutenção da Companhia pelo Sr. Dr. Carlos Champalimaud, individualidade de muito prestígio que goza, no meio social de Lisboa da maior consideração e estima geral.

A. S.

## Apedrejamento de combóios

**P**UBLICARAM os diários da capital uma lista de passageiros feridos nos combóios, alguns até de certa gravidade, em virtude dos constantes apedrejamentos que se sucedem diariamente.

Em tôdas essas notícias salientava-se um grande elogio à acção da brigada da polícia, que diziam ser incansável na perseguição dos autores de semelhante banditismo.

Os apedrejamentos de combóios succedeu-se e, se não estou em erro, o ano passado, neste mesmo mês, deram-se acontecimentos de certa gravidade que motivaram uma grande campanha na imprensa.

Recentemente foram feridos, por apedrejamento nos combóios entre Pombal e Soure um estrangeiro que viajava no *Sud-Express*. Em Olhão, dentro da própria localidade, uma criança de 5 anos. Em Oleiros (Douro) foi ferido o maquinista do combóio. Perto de Telhada (Linha de Oeste) foi ferida uma criança de 7 anos. Em Sacavem foi ferido o maquinista do combóio 51 (rápido do Pôrto), e nos últimos dias foi novamente apedrejado o *Sud-Express* em dois pontos diferentes do trajecto, etc..

Os maquinistas têm ordem para pararem o mais rapidamente possível, sempre que seja notado o apedrejamento de qualquer combóio, e logo a polícia deve intervir para a descoberta dos autores.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

## Pôrto-VAMAR

Vinhos AUTÊNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

**A. D. MARQUES**

Estrada de Bemfica, 749—LISBOA-Norte

Enderço telegráfico: VAMAR—Lisboa

Telefone: Bemfica 336



# CAMINHOS DE FERRO NACIONAIS

Na «Parte Oficial» da nossa revista publicamos na íntegra um decreto-lei no qual se esclarece que compete à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sob despacho do ministro, efectuar liquidações e pagamentos emergentes de obras de construção ou de reparação das antigas linhas dos Caminhos de Ferro do Estado, anteriores ao seu arrendamento à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

— Dentro de breves dias devem iniciar-se os trabalhos de calcetamento, em pedra grossa, do trço de estrada que, partindo da avenida da República, conduz ao cais da estação de caminho de ferro da cidade de Faro. A respectiva consignação foi há dias efectuada pela importância de 12.400\$00.

— Por despacho do sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações ficou adjudicada por 1.460.000\$00 a empreitada n.º 7 da linha de cintura do Pôrto, que consta de terraplanagens, obras de Arte corrente, muros de suporte e serventias na linha e estrada de acesso, edificio para passageiros, cais de mercadorias e de carvão, barracões para máquinas e carruagens, casas para pessoal, plataformas, vedações e tomada de água na estação de Leixões.

## L U S A L I T E

*Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalizações de agua, gaz e vários produtos quimicos, industriais e agricolas para protecção de redes subterraneas elctricas e telefonicas, etc.*

**CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.<sup>DA</sup>**

RUA DO ALECRIM, 10 — LISBOA — Telefones 23948 e 28941

### Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>

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 ALCANTARA  
LISBOA**

Séde para ondê deve ser dirigida tôda a correspondência :

**PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL**

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

### TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12  
TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.<sup>ta</sup> CATARINA, 380  
Officinas 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 ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo parisiense fatos 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.

## Rocha & Oliveira

Importadores de tôdas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

P. B. X. — 28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIRO  
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA



# R. G. DUN & C.<sup>o</sup>

DE NEW YORK

★ Agência internacional ★  
 ★ de informações comerciais ★  
 FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

**15, Rua dos Fanqueiros**

SUCURSAL NO PORTO

**Avenida dos Aliados, 54**

PORTUGAL

**Restaurante do Entroncamento**

Sob a direcção de

**FRANCISCO MÉRA**

Ótimo serviço de mesa.

**ALMOÇOS E JANTARES**

por encomenda

**ENTRONCAMENTO**

(ESTACÇÃO)

PORTUGAL

VISITAE

**Caldas da Rainha**

e o seu melhor hotel:

**HOTEL CENTRAL**

PORTUGAL

**Nova Pensão «Camões»**

**Praça Luiz de Camões, 22**

Telefone 2 2945 **LISBOA**

Director Gerente — **Joaquim Busto Romero**

Quartos com o maior conforto.  
 Casas de banho. Esmerado serviço de mesa. Menús especiais.

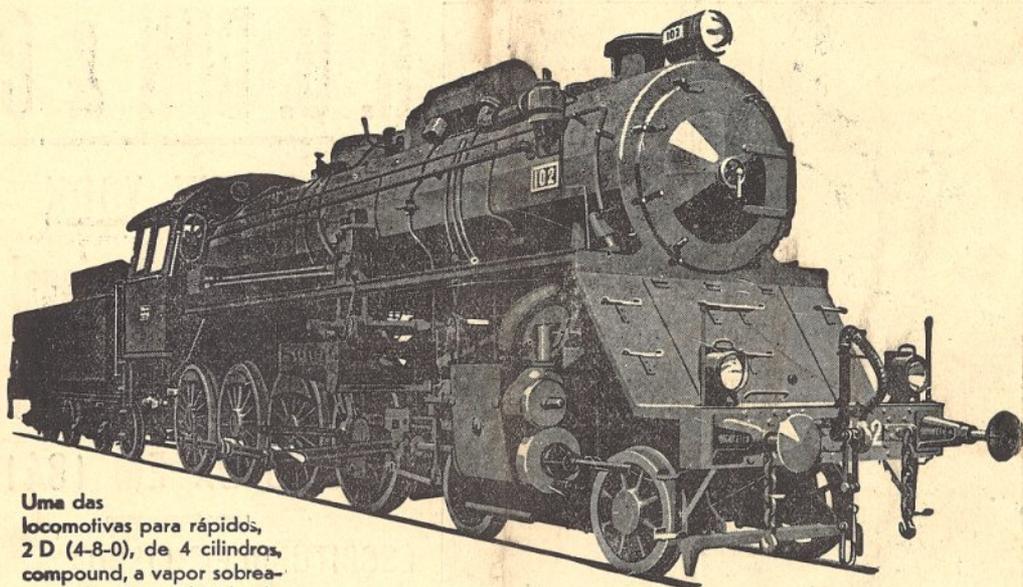
**Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,  
 Automotrices, Camions automobiles &c.**

**Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules**

**COMPAGNIE DES FREINS WESTINGHOSE**

**ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,**

**Sevran (Seine-et-Oise) France**



Uma das locomotivas para rápidos, 2 D (4-8-0), de 4 cilindros, compound, a vapor sobreaquecido, (para bitola de 1670 m/m) da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugêses da

**BEIRA ALTA,**  
fornecidas em 1930 por  
**HENSCHEL & SOHN A. G.**

## Há já mais de meio seculo

que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas em Portugal e suas Colonias, onde as mesmas se tem qualificado.

## Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portugêses da Metropole e Ultramar.



**REPRESENTANTE GERAL**  
para Portugal e Colónias:

**CARLOS EMPIS**  
Rua de S. Julião, 23, 1<sup>a</sup>

**LISBOA**

**HENSCHEL & SOHN A. G.**  
**KASSEL · ALLEMANHA**