

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1954; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-5. — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Eduardo Plácido, por CARLOS D'ORNELLAS. —
As passagens de nível, pelo Eng.º AVELAR RUAS.
— Publicações recebidas. — O emprêgo do aço vasado
no material de Caminhos de Ferro. — Eduardo Plácido,
ferroviário, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA.
— Portugal turístico. — Companhia dos Caminhos de
Ferro Portuguezes da Beira Alta. — Imprensa. — Viagens
e transportes. — Restabelecimento do «Sud-Express». —
«Venda do Capacete». — Centenário da Escola Médico-
Cirúrgica de Lisboa. — Crónicas Coloniais, por MA-
NUEL DE SEIXAS. — O que todos devem saber. —
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. — Assen-
tamento de via férrea, por ANTÓNIO GUEDES. —
Há quarenta anos. — Linhas Portuguezas. — Parte oficial.
:—: :—: Caminhos de Ferro Coloniais :—: :—:

1 9 3 7

ANO XLIX

1 DE MARÇO

NÚMERO 1181



Eduardo Plácido que foi o grande impulsionador
dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal,
:-: :-: falecido ante-ontem em Lisboa :-: :-:

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ DA COSTA PINA

EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
General RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.º MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.º JAIME GALO
Coronel de Eng.º ABEL URBANO
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
FRANÇA (>) fr. ^{os} . . .	100
ÁFRICA (>) . . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrásados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

EDUARDO PLACIDO

Acaba esta *Revista* de perder mais um dos seus bons e liais amigos.

Morreu Eduardo Plácido.

Não era uma pessoa vulgar essa curiosa figura que conhecemos no dia em que ao Pôrto fomos assistir à inauguração de mäs um dos muitos melhoramentos feitos por êle e pela sua Direcção nos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Então o Chefe do Estado abraçou-o felicitando-o pela grande obra que acabava de executar o que bem demonstrava o valôr do seu infatigável trabalho. As saudações a Eduardo Plácido choviam por parte do povo que nos apeadeiros e estações fazia subir ao ar uns foguetes de morteiros e neles ia o agradecimento desses povos dos pequenos logarejos, pelo bem que à Companhia do Norte havia feito.

Era Êle Eduardo Plácido o homem de monumento e que por sinal o foi até à morte porque os que com êle lidaram não mais poderão esquecer o seu incontestável valor.

Mas, ainda nos recorda aquele célebre banquete em sua homenagem no sumptuoso Palácio de Cristal da Cidade Invicta.

Era uma noite linda. Brilhavam ali como outrora as cazacas, fardas, condecorações lindas e cheias de valor, luz, flôres, cristais, música, muita vida e *muitos* amigos, alguns dos quais erguiam o pescoço espreitando a formidável extensão de cadeiras que ao centro tinha o homenageado, para que êste visse bem que no mundo existe muita vista, muita traição. Noutras cadeiras, cá muito em baixo lembra-nos os modestos empregados da C. N., modestos na sua categoria mas grandes d'alma e sentimento que olhavam o chefe, o homem que fez dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal uma Companhia decente e modelar.

Assistimos nesse banquete aos discursos, ouvimos frases de louvor à sua obra, algumas das quais levavam as setas envenenadas da inveja, da ingratidão e do ódio, como muito bem diz o nosso Conselheiro Fernando de Sousa no seu editorial "A Voz" de ante-hontem, e o "champagne" era bebido pelos seus amigos liais como preito de homenagem a um grande português.

E o lutador continuou a sua faina pelo trabalho até que a víbora peçonhenta vibrou o golpe traiçoeiro que levou à morte Eduardo Plácido.

Tomamos o nosso logar na trincheira e a nossa metralhadora fazia pontarias certas, derrubando essa gente infernal que vive do ódio e da mentira.

Guarneceram êes a trincheira com nova gente que a pé firme se tem batido sem conseguir atingir o seu fim. Ripostamos e como nada conseguissem do atingido atiraram-se às nossas linhas e foram batidos como se batessem comunistas em terras de Espanha.

E a vingança consistiu numa perseguição formidável à "Gazeta dos Caminhos de Ferro" por parte de determinadas pessoas que lhe fazem uma campanha surda. Nem um passe, nem uma viagem, nem uma assinatura, nem um favor. E nós não morremos. Estamos aqui no mesmo logar que tínhamos quando Eduardo Plácido era o Chefe dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Agora que êle morreu prudência senhores.

Saibam vencer na vida como o soube o homem que acabamos de perder, isto para bem da humanidade.

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

AS PASSAGENS DE NIVEL

Pelo Eng.º AVELAR RUAS

S acidente nas passagens de nível são, entre nós, pouco numerosos e de consequências relativamente, pouco importantes. A pesar disso merecem, em geral, referências pormenorizada da imprensa que deles se tem ocupado, por vezes, largamente.

Tendo-se modificado completamente a situação tanto no que se refere ao trânsito nas estradas como à circulação dos combóios, o regimen actual das passagens de nível, igual ao de há anos, não pode, de modo algum satisfazer, apesar da despesa, não pequena, que as companhias fazem com a sua guarda e conservação.

* * *

Em todo o país há, aproximadamente, 3.350 passagens de nível o que corresponde, em média, a uma passagem por cada 1.035 metros de via. Destas passagens, aproximadamente 350, são de estradas a cargo da Junta Autónoma, e as restantes, de estradas municipais e caminhos, sendo 1.500 guardadas com um ou mais guardas conforme a sua importância.

Como se pode calcular é grande o movimento de veículos em todas as passagens, havendo em 113 das mais importantes um movimento total de 81.500 veículos em 24 horas.

A pesar disso e das más condições de funcionamento das passagens de nível, o número de accidentes é pequeno, representando uma parte mínima dos accidentes de viação.

Efectivamente, segundo o Boletim do Instituto Nacional de Estatística, a média mensal de accidentes de aviação, em 8 meses de 1936, foi de 562, tendo como consequência 400 feridos e 30 mortos enquanto que nas passagens de nível da maior parte da rede — linhas da C. P. e de via larga do Estado, o número de accidentes durante o ano de 1936 foi apenas de — 10 — tendo como consequência 4 feridos e 8 mortos.

Tem-se procurado evitar os inconvenientes das passagens de nível, que se sentem por toda a parte, quer suprimindo-as, o que se tem feito, em larga escala, nalguns países de grandes recursos, quer sinalizando-as convenientemente de modo que os guardas ou o público sejam avisados da aproximação dos combóios.

As companhias, sem poderem encarar, por falta de recursos, a supressão das passagens de

nível, tem procurado melhorar as suas condições, estabelecendo campanhas de aviso em 133 passagens.

O Estado praticamente nada tem feito.

Em 30 de Maio de 1929 publicou-se o decreto 16.734 que estabeleceu regras sobre a visibilidade das passagens de nível e encarou a sua supressão, devendo a despesa ser custeada pelas entidades interessadas em proporções a estabelecer em cada caso.

Neste regimen de comparticipação apenas se fez um trabalho — o da Amadora — cuja passagem de nível, por falta de pavimentação do desvio da estrada, ainda não foi suprimida.

À parte esta e por sua conta, suprimio, a Junta Autónoma das Estradas, no periodo de 1931 a 1935, apenas 6 passagens de nível.

Por portaria de 18 de Julho de 1933 foi nomeada uma comissão para estudar a situação das passagens de nível e propor o que fôsse conveniente sobre a sua supressão e sinalização.

Esta Comissão apresentou o seu relatório em 1934 sem que até hoje tivesse sido publicado qualquer diploma official que, fixando as regras a seguir, permitisse fazer alguma coisa no sentido de modificar a situação actual.

As companhias estabeleceram as passagens de nível de harmonia com os seus contratos e regulamentos em vigor nas mesmas condições em que o Estado ainda hoje as estabelece nas linhas que vem construindo.

Estas condições que satisfaziam, não satisfazem hoje, devido à modificação que se deu na circulação nas estradas pelo que, parece, seria a estas, isto é, as entidades que nelas superintendem — Junta autónoma e Câmaras Municipais — que competiria custear as despesas com a modificação do regimen actual.

Apesar disso, as Companhia, representadas na Comissão atrás citada, concordaram em contribuir para essa modificação pelo que é deveras lamentável que nada se tenha feito por falta de providências officiais.

* * *

A modificação do regimen das passagens de nível precisa ser estudada com muito cuidado dadas as dificuldades ou melhor deficiências que alguns dos processos adotados apresentam e que tem contribuído para que a sinalização das passagens de nível se não tenha generalizado como seria para desejar.

Há também que atender a circunstâncias especiais do nosso país.

Em primeiro logar serão naturalmente em número limitado as passagens que se suprimiram pois a supressão obriga a trabalhos dispendiosos que só se justificam em passagens muito importantes.

Em segundo logar não se pode lançar mão de

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Rádio Moçambique — Recebemos pela primeira vez o n.º 18 desta Revista mensal de vulgarização telefónica que se publica em Lourenço Marques, e que tem como director o sr. C. Campos.

É proprietário desta interessante publicação o Grémio dos Radiófilos da Colónia de Moçambique.

O número presente tem 50 páginas em papel *couché* e insere, além de muitos e valiosos artigos colaboração dos nossos antigos colaboradores capitão Luna de Oliveira, Engenheiro Pinto Teixeira, Director dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, Sousa Neves, Corrêa de Matos, José Cabral, Nunes de Oliveira, Pedroso de Lima, Dr.^a Olinda Lôbo, Pinto da Silva, Eng.^o Rebelo da Silva, Freitas e Costa, Eurico Cabral, Domingos Barreto, Guerreiro Júnior, Francisco Menano, Santos Gil, J. A. Carvalho, Sebastião Tavares, Ernesto Machado, Gaspar Fajardo, José Ritio, Júlio Mafra, etc..

Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique — Recebemos os boletins de Novembro e Dezembro desta publicação profusamente ilustrada com gravuras de paisagens e transportes de turismo que bem demonstram o desenvolvimento actual dos portos e caminhos de ferro da Colónia de Moçambique.

Porto de Lisboa — O relatório da Administração Geral do Pôrto de Lisboa, referente ao ano econó-

qualquer sistema de sinalização sem verificar o custo da sua instalação e manutenção a-fim de evitar que aumente a despesa, já hoje grande, que se faz com a conservação das passagens de nível.

É ainda preciso atender à forma e constituição dos sinais a-fim-de evitar que sejam danificados pois não se deve esquecer que, entre nós, os rapazes à falta de melhor recreio, se entretem a partir as campainhas das linhas telefónicas, os vidros dos discos e até a cabeça dos passageiros quando apedrejam os combóios o que é infelizmente, frequente.

Nestas condições ou o diploma que porventura se venha a publicar se deverá limitar a dar indicações gerais, como é, talvez mais conveniente, ou então êle só deverá ser publicado depois de uma série de experiências que para darem resultado, devem demorar bastante tempo.

De qualquer modo, para desejar é, que se tomem providências.

mico de 1934-1935, e elementos estatísticos relativos ao ano de 1935 é um volume de 187 páginas que abre com «algumas considerações» do sr. engenheiro Salvador de Sá Nogueira, seu administrador geral.

Nessas considerações se conclue que o movimento anual da tesouraria da Administração Geral andou por volta de duzentos mil contos.

Sôbre o Pôrto de Vila Franca, a 50 quilómetros da barra da capital torna-se necessário para o seu desenvolvimento a dragagem do canal que liga aquele pôrto fluvial ao de Lisboa, e assim, se resolverá o importante problema de transportes por via marítima para todo o Ribatejo.

A propósito do desenvolvimento da navegação no rio Tejo expõe o articulista em poucas linhas algumas notas publicadas em 1845 pelo subdito espanhol D. Manuel Bermudez de Castro num óposculo em que versava êsse desenvolvimento em Portugal e Espanha.

O problema do desenvolvimento do pôrto de Lisboa só pode ser resolvido desde que haja uma disponibilidade grande de dinheiro, e assim se resolveriam todas as dificuldades para a boa função económica e militar do nosso país.

Êste caso referente ao pôrto de Lisboa há já algumas dezenas de anos que tem sido abordado por elementos vários preponderantes nos vários partidos políticos do nosso país, porém sem qualquer resultado prático, pelo menos até hoje conhecido.

Abordados vários assuntos importantes entramos nas contas do ano económico de 1934-1935.

A receita cobrada nesses 18 meses atingiu 42.252 contos, a que corresponde à media anual de 28.168, mais 4.596 que em 1933-1934. A despesa anual representa 21.200 contos, ou mais 6.356 contos que no ano anterior.

O património do pôrto, em 31 de Dezembro de 1935, soma 134.115 contos, representando na quasi totalidade as obras e material de apetrechamento, valores constituídos em diversas situações e cuja actualização metódica as eleva a 425.931 contos.

Deduzindo 25.323 contos de empréstimos por liquidar, ficam 400.608 de capital próprio.

Analisa em seguida o relatório os serviços terrestres e marítimos da exploração. Nestes serviços marítimos acentuou-se o aumento da receita pelo da receita de estacionamento de navios.

A taxa de rendimento do patrimonio foi até 3,31 % para os serviços terrestres e de 16,4 % para o material do serviço marítimo. A taxa anual de rendimento líquido do património utilizado atingiu 2,18 %.

Êste relatório da Contabilidade é documentado com 24 mapas.

No respeitante a *Estatística* nota-se que esta abrange 128 páginas e contém minuciosas informações acerca do movimento dos navios e do tráfego do pôrto.

É uma precioso documento êste relatório, que, bem elaborado e dirigido pelo seu ilustre Administrador, merece ingressar nos arquivos dos livros úteis.

O EMPREGO DO AÇO VASADO

NO

MATERIAL DE CAMINHOS DE FERRO

Na maioria dos casos os chassis dos vagon e locomotivas de caminhos de ferro são constituídos por peças de aço laminado ou forjado ligadas por cravação. Contudo, há alguns anos já, vê-se desenvolver muito o emprêgo do aço vasado para constituir, quer peças destacadas, quer chassis completos de material circulante.

Principiou-se por construir desta forma, apenas os bogies e dois eixos das carruagens. Era difficil ir mais além, visto que mesmo para tais peças as reparações eram difíceis. A extensão que tomou a soldadura autogénia que hoje se emprega com uma técnica absolutamente segura veio permitir a previsão do emprêgo do aço vasado em peças de maiores dimensões.

Nos Estados Unidos actualmente vasa-se a moldação completa dum chassis de locomotiva em aço.

Nos primeiros chassis vasados limitaram-se ao próprio chassis preparado para receber as ligações destinadas aos outros órgãos acessórios. Assim se construiu o chassis duma locomotiva da União Pacific Railway com o comprimento de 19^m,6 e o peso de 37 toneladas. Os resultados obtidos encorajaram os construtores que audaciosamente principiaram a vasar o chassis e conjuntamente os cilindros de alta e baixa pressão que torna ainda mais económica a construção desde que existam máquinas permitindo o fácil acabamento das faces trabalhadas.

A vantagem do chassis em aço vasado e em primeiro lugar a sua resistência visto desaparecer um elemento de ligação que é como se sabe precário: o rebite. Êste devido às solicitações particulares a que é submetido o material de caminhos de ferro como é a martelagem, as deformações, etc., exige fiscalização amiudada, reparações, etc., contar o enfraquecimento da secção resistente pelo furo. Uma vantagem ainda é que a peça vasada mesmo limpa a jacto de areia ou grenelha de aço fica sempre coberta por uma camada de silca proveniente da areia de moldação e que pro-

tege o metal contra a oxidação por forma muito mais eficiente que a pintura. A economia obtida com a construção dum chassis de locomotiva em aço vasado comparada com a dum chassis normal é importante.

Igualmente, perante os resultados obtidos se principiou a construir o chassis das carruagens e vagon em aço vasado. Um chassis de vagon 15^m,25 de comprimento e pesando 12 toneladas é vasado numa só peça saindo da fundição já com as caixas dos tampões de choque, suportes para receber o bogie, etc.

A moldação é muito cuidada e muito simples. Os machos que formarão os vasion da moldação são subdivididos em centenas de fragmentos sendo empregada na sua confecção areia argilosa amassada com determinados ingredientes e cosidos por forma a atingir a dureza do tijolo. Reunidos numa caixa com a forma exterior do chassis revestida com areia como é forma usual, a fundição é feita ao alto empregando aço Siemens-Martin de meticolosa dosagem (0,15 % de b. e 0,06 % de fosforo). A temperatura de vasamento é de 1650°. Obtém-se uma carga de ruptura de 42 quilos/^{mm}² e de 22 quilos/^{mm}² como limite de elasticidade.

A vantagem dêste processo de construção sôbre o da rebitagem é patente. No entanto como se calcula, exige um ferramental muito caro e só possível de utilizar em grandes centros industriais. Com o desenvolvimento da soldadura autogénia que a Europa e América estão empregando nas mais delicadas construções como são as pontes, chassis de automotoras e carruagens, etc., é muito possível que seja posto de parte, pois que a soldadura tem a vantagem dos dois sistemas sem ter os inconvenientes.

Em França não se moldam chassis mas nas rêdes em que a via permite as cargas de 20 toneladas por eixo estabeleceu-se um bogie vasado em aço, análogo aos dos 40.000 vagon levados para França pelos americanos durante a guerra e que foram adquiridos pelos caminhos de ferro franceses.

Eduardo Plácido, ferroviário

JUSTA HOMENAGEM

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

ESTÁ de luto a família ferroviária pela morte de um dos mais distintos representantes do labôr administrativo na grande e complexa indústria dos caminhos de ferro. Eduardo Alberto Plácido, prematuramente vitimado por cruel doença aos 62 anos, foi uma figura de singular destaque na indústria seguradora, à qual consagrou desde muito cedo as suas excepcionais faculdades de inteligência e trabalho e o vasto saber adquirido em matéria tão transcendente. A fundação da Companhia *A Mundial* e o grau de importância que ela atingiu são obra sua e fizeram-no conquistar entre nós o primeiro lugar pelo consenso de amigos e inimigos, como autoridade reconhecida no país e no estrangeiro.

A necessidade de aplicar reservas fê-lo lançar os olhos para os caminhos de ferro e aproveitar o ensejo para revelar num campo de actividade dotes excepcionais de inteligência e acção enérgica e perseverante.

Iniciativas portuguesas tinham creado duas pequenas empresas que levaram a cabo a construção e exploração da linha do Pôrto à Povoia e Famalicão, ligada com Leixões e com via de 0^m,90 e da da Trofa a Guimarães e Fafe com via de 1^m,0.

Existia desde 1873 a concessão do Pôrto à Povoia, ampliada mais tarde a Famalicão e desde 1879 a de Guimarães sob a sua forma definitiva.

Exploradas economicamente e com existência independente, logravam remunerar o capital.

Vem depois em 1904 a concessão das linhas do Alto Minho e desde 1907 se pensou na fusão das três empresas com a unificação da via para 1^m, constituição do grupo desen-

volvido das linhas secundárias do Minho, para o que se promulgou em 1912 uma lei, que ficou sem aplicação.

Em 1924 ocorreu uma concessão de linhas perturbadora dêsse plano e que apesar das levianas facilidades legislativas que encontrou, não conseguiu vingar.

A Companhia da Povoia tentou por várias vezes acrescentar novos troços à sua concessão, e ainda em 1926, entendida com a de Guimarães, pedia a linha da Trofa às proximidades da Senhora da Hora e o troço da Boa Vista à Trindade.

Foi nesta altura que Eduardo Plácido, com o apoio financeiro de *A Mundial*, tomou posição preponderante nas duas companhias e resolveu levar a cabo o velho plano, até então por executar, de fusão das empresas e sua substituição pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, que construiria aqueles troços, unificaria as vias, transformaria o velho e caduco material circulante e acrescentaria ao grupo novas linhas.

Esse plano foi mais uma vez cuidadosamente estudado e preconizado em minucioso parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro que deu lugar aos Decretos n.ºs 12.268 e 12.988 de 26 de Outubro e 23 de Dezembro de 1926 e à constituição de nova Companhia por estatutos de 14 de Janeiro de 1927.

Entretanto a Companhia contratou um técnico distinto, o sr. engenheiro António de Amorim Pôrto, para dirigir os seus serviços e tomou a iniciativa da transformação das linhas e do material circulante e a reforma de exploração, bem como o estudo das novas linhas.

De toda essa grande e fecunda obra era impulsionador Eduardo Plácido.

Começaram então as novas relações que me fizeram conhecer o alto valor de aquele homem, que ia realizar uma grande obra por mim visionada desde 1903. Puz ao seu serviço *sem remuneração alguma*, como técnico e como jornalista, a minha bôa vontade, e conselho e a acção dedicada. E assim vi transformadas radicalmente as velhas linhas da Póvoa e Guimarães, construído e aberto em 1932 o trôço de ligação da Trofa à Senhora da Hora, iniciada activamente a construção da Boa Vista à Trindade e da segunda via da Senhora da Hora à Boa Vista.

Adquiriram-se locomotivas, carruagens e

financeiras à conclusão do plano gizado, em que tinha lugar a construção do trôço da Póvoa a Fão, do pequeno trôço de ligação independente do Lousado à Trofa. Havia débitos a liquidar e o contrato de exploração da linha do Tâmega que modificar.

Estavam negociações entabuladas com a base sólida da conversão das obrigações de 9 e 7 1/2 % para 5 % e colocação de acções em carteira.

Pagar-se-ia integralmente aos credores, concluir-se-iam as obras em andamento e prosseguir-se-ia nas melhorias do material circulante.

Quando êsse novo plano de Eduardo Plácido, que desafogava a situação da Companhia,



O corpo de Eduardo Plácido passando em frente da Companhia de Seguros "A Mundial", que êle fundou

vagões, melhorava-se extraordinariamente à exploração, tomava-se de arrendamento a linha do Tâmega e construía-se o trôço da Chapa a Celorico, que seria prolongado e ligado pela linha do Ave com a de Guimarães.

Eduardo Plácido era a alma dessa transformação, à qual consagrava o melhor da sua actividade.

A complexa crise que para os caminhos de ferro surgiu em 1929, a que a nova Companhia não escapava, veio criar sérias dificuldades

ia ser levado a efeito, desmascarou-se a revoltante cabala contra êle urdida na *Mundial* por uma patrulha que nela entrara pela sua mão generosa. Assaltava-se ao mesmo tempo a Companhia do Norte no momento em que a sua Assembleia Geral ia sancionar a combinação financeira preparada.

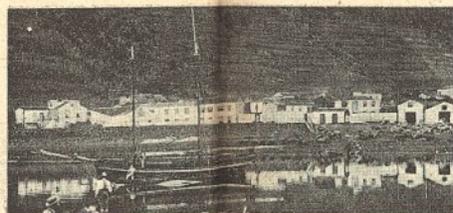
Manejos tortuosos determinaram a súbita publicação do Decreto-lei n.º 22.931 de 5 de Agosto de 1933, repetidas vezes apreciado na

(Continua na pág. 132)



FAIAL

Ribeira dos Flamentos



ILHA DO PICO

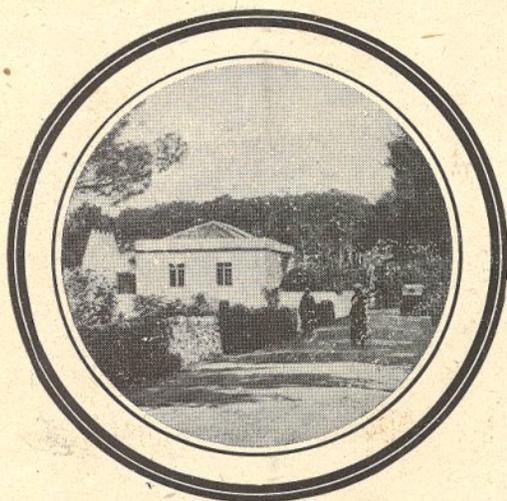
Pôrto da Vila de Lages



S. JORGE

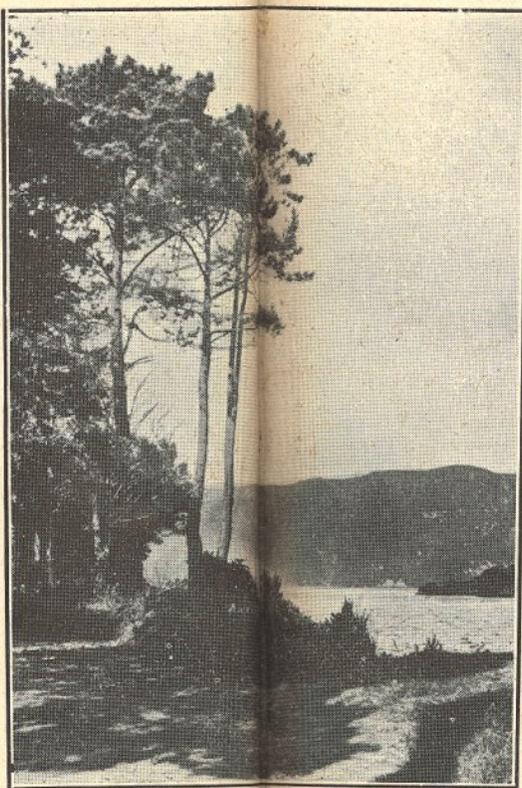
Freguesia de Rosais

PORTUGAL TURISTICO



AÇORES — ILHA TERCEIRA

Serrêta



PONTA DELGADA

Sete cidades—Trecho da Lagoa



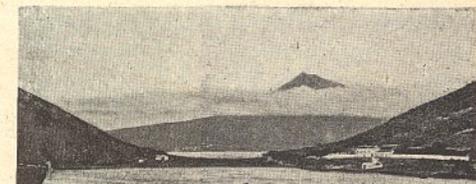
S. MIGUEL

Jardim António Borges



ILHA DO PICO

Vila de S. Roque



O PICO visto do FAIAL por entre dois montes

Eduardo Plácido, ferroviário

(Continuação da pág. 129)

Gazeta e que suspendeu os corpos gerentes da Companhia e entregou a sua gerência a uma comissão intrusa de administração e inquérito. Mais de três anos e meio vão passados numa situação ilegal e imoral de esbulho da Companhia a que se pretende juntar grave prejuízo para os credores e se tem lesado enormemente a Companhia pela falta de conclusão de obras rendosas, pela desgraçada exploração exercida e pela conservação de um contrato lesivo na linha do Tâmega. Ao mesmo tempo mantiveram-se suspeições sobre os antigos administradores, sem os ouvir nem lhes dar lugar a desfazer-las perante os tribunais.

O que Eduardo Plácido sofreu com essa guerra à facada na *Mundial* e na Companhia do Norte, com os vexames e processos, com a torrente de lama em jornais caluniadores! Prisão, pronúncias, arresto de bens, repugnante difamação jornalística: tudo se tentou para o inutilizar como segurador e ferroviário. Contava-se com a sua doença para lhe abreviar a morte pela tortura moral e havia o cinismo de o confessar.

E conseguiram-no! Não resistiu o seu coração a tal reflexo prolongado do sofrimento moral sobre o organismo. Amiudaram-se as crises cardíacas, até que a morte o prostrou, após a viva e consoladora emoção de ver anulada pelo Supremo Tribunal de Justiça a pronúncia definitiva de que injustamente fôra objecto.

A-pesar-de todas as deligências e esclarecimentos apresentados, não logrou que se lhe fizesse justiça em relação aos Caminhos de Ferro e morreu vendo imminente a destruição da sua obra com inutilização do plano que preparava a lesão grave para os credores.

E havia-se prometido solução pronta e justa, para cuja preparação seria ouvida a Administração da Companhia, que o não foi!

Foi assim inutilizado um homem de altíssimo valôr e a obra fecunda que gizara e levaria a cabo sem a maldade, a ininteligência e a cobardia dos que tinham obrigação de o au-

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

AVISO AO PÚBLICO

Agência Aduaneira em Vilar Formoso

A partir do dia 1 de Março de 1937, ficará a *Agência Aduaneira* desta Companhia, em *Vilar Formoso*, a cargo do Sr. Zacarias Berenguel Vivas, que substitue, para todos os efeitos, a anterior firma concessionária da mesma Agência.

O referido senhor, acha-se devidamente habilitado a desempenhar junto da Alfândega daquela fronteira todas as operações aduaneiras, em conformidade com a legislação vigente e, nomeadamente, segundo o disposto na Convenção Internacional de Berne relativa a transporte de mercadorias em Caminhos de Ferro.

O presente anula e substitue o Aviso ao Público E. n.º 1.477 de 27 de Agosto de 1930.

Lisboa, 23 de Fevereiro de 1937.

O Administrador Delegado
Francisco Xavier Esteves

xiliar e fazer-lhe justiça, dando de mão a especuladores e profissionais da calúnia.

O pessoal dos Caminhos de Ferro sujeitos à sua autoridade sabia o que devia a paternal solicitude com que Eduardo Plácido procurava melhorar a sua situação e garantir o seu futuro. Por mais de uma vez lhe mostraram a sua grata estima.

A opinião pública, em parte abalada pelas campanhas infames que se haviam empreendido, ouviu a voz da razão e da justiça e reconheceu a honestidade e dignidade do procedimento de Eduardo Plácido, como o demonstra a grande manifestação a que deu lugar a sua morte.

E assim deixou no campo ferroviário uma grande obra fecunda, que as circunstâncias supervenientes contrariaram, mas que não perdeu por isso o valor e justifica a sentida homenagem que à sua memória é prestada.

Paz à sua alma, e honra à sua memória!

IMPRESA CENTENÁRIO

«BOLETIM DA EMISSORA NACIONAL»

Acaba de ser publicado o n.º 10 do «Boletim da Emissora Nacional», volume de excelente aspecto gráfico, ilustrado com muitas gravuras, que resume toda a notável actividade cultural da primeira estação emissora portuguesa, publicando a notícia concertos efectuados e o relato das conferências, realizadas e das várias comemorações em que a E. N. teve interferência.

VIAGENS E TRANSPORTES

Horário do Caminho de Ferro do Vale do Vouga

O sr. governador civil de Aveiro enviou ao sr. ministro das Obras Públicas uma representação da Câmara Municipal de Sever do Vouga a reclamar contra o horário estabelecido pela Companhia de Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, que, segundo afirma, causa enormes prejuízos àquela região.

Restabelecimento do "Sud-Express"

Há meses que estamos privados de relações regulares por caminho de ferro através da Espanha. A guerra nas Vascongadas e a conseqüente destruição de importantes obras de arte impediram a circulação do «Sud-Express».

Felizmente os nacionalistas já podem assegurar o trânsito ininterrupto de Lisboa à fronteira francesa de Hendaya e por isso vai ser restabelecido no dia 15 do corrente o serviço do «Sud-Express», para o que veio a Lisboa, por parte da Companhia do Norte de Espanha o sr. Bravo, administrador-director da mesma Companhia, para se entender acerca do assunto com as Companhias Portuguesa e da Beira Alta.

«VENDA DO CAPACETE»

No dia 9 de Abril realiza-se, a exemplo dos anos anteriores, a «Venda do capacete» iniciativa da L. C. G. G., que se destina a angariar fundos para a sua obra de assistência. Aquele organismo já expediu instruções aos núcleos da província no sentido de inaugurarem os respectivos trabalhos preparatórios.

A secção auxiliar feminina prossegue na organização de grupos que prestarão também a sua colaboração e brevemente reúnem-se as comissões de honra e executiva, aquela presidida pela esposa do Chefe do Estado.

DA

Escola Médico-Cirúrgica de Lisboa

Realiza-se no dia 6, pelas 15 horas, nas salas dos Actos da Faculdade de Medicina, a sessão inaugural da exposição comemorativa do centenário da Escola Médico-Cirúrgica de Lisboa.

O sr. Presidente da Republica e o sr. Ministro da Educação Nacional dignam-se assistir a essa cerimónia, para a qual foram convidadas as entidades oficiais e as sociedades científicas portuguesas.

A Faculdade de Medicina, na impossibilidade de convidar individualmente todos os antigos diplomados pela Escola Médico-Cirúrgica ou pela Faculdade, manifestou o desejo de ver ali reunidos nessa comemoração todos os médicos formados na capital.

Em seguida à sessão, abrir-se-á a exposição que consta de duas partes, uma retrospectiva, iconográfica e documental, — compreendendo obras didáticas, teses, manuscritas e impressas, primeiros numeros de jornais médicos portugueses, publicados durante o século etc.; e outra, de material científico e didático que testemunha a actividade daquela instituição.

Será também inaugurada uma lápide com o nome do dr. Simão José Fernandes, que legou à antiga Escola a sua preciosa biblioteca, que constava de cerca de quatro mil volumes.

A revista portuguesa de medicina e cirurgia, «Imprensa Médica» publica um número especial consagrado ao centenário, com artigos dos srs. professores, drs. Henrique de Vilhena, Celestino da Costa e Francisco Gentil e inserirá também uma colectânea de trechos de médicos literatos, sobre assuntos para médicos, ilustrada com grande número de retratos e caricaturas.

Às 21,30, fará o sr. professor dr. Silva Carvalho uma conferência sobre as origens da Escola Médico-Cirúrgica.

A C. P. E O PESSOAL

Com cerca de 50 anos de serviço, requereu a aposentação o sr. António Júlio de Abreu, empregado principal do Serviço de Fiscalização da C. P., onde conquistou a simpatia dos seus superiores e a amizade dos que com êle trabalharam.

Um grupo de colegas e amigos, no intuito de homenagear as qualidades de carácter e de trato daquele antigo ferroviário, oferece-lhe brevemente um banquete num dos restaurantes da capital.

CRÔNICAS COLONIAIS

Por MANUEL DE SEIXAS

PRISÃO E MORTE DE CALUNGA-IÁ-MENHA

O ano de 1918 ia já em meio.

A atmosfera, impregnada ainda do cheiro forte da pólvora gasta nos últimos combates sustentados pela coluna que batera a região do Amboim e fizera debandar Muséles e Mutundas, pesava como chumbo; na vetusta fortaleza e silêncio que caíra desde o anoitecer só era quebrado, de espaço a espaço, pelos brados de alerta das sentinelas, nos postos avançados; mas aquela calma a que de há muito os soldados não estavam afeitos afigurava-se como sendo de mau agoiro porque toda a gente sabia que lá em baixo, a menos de um tiro de espingarda, se acoitavam ainda nos recessos tenebrosos das matas espessas, negros insubmissos e crueis que apenas aguardavam ocasião propícia para o ataque.

Nos arruinados torreões, esculcas enrolados em mantas esfiapadas e nicoles, batiam com os pés a terra húmida a esperar o sono, receosos das ciladas em que, tanto Muséles como Mutundas, eram useiros e veseiros; de arma engatilhada, espreitavam as trevas, na ânsia de descobrir manobras inimigas, porém, nem o mais pequeno rumor!...

Até a própria natureza dava a impressão de ter adormecido!

Desde a última escaramuça havida muitos rebeldes se tinham apresentado no forte, com o fim de prestar vassalagem, jurando a sua inocência e invocando para tal os manes de seus maiores, mas, mesmo assim, todas as cautelas eram poucas e a vigilância em vez de afrouxar redobrava de intensidade, porque de traições estavam os europeus fartos.

E naquela fria noite de Junho, enquanto a ronda, caminhando lentamente, ia visitando os postos à cata de novidades, Calunga-iá-Menha — o grande ministro do soba Mugongo — escondia sob as pedras, na sua «embara», dose espingardas e um cunhete de cartuchos que à coluna tinha roubado.

* * *

Pelo comando foi notada a falta do armamento e um indígena fiel apontou Calunga-iá-Menha como sendo o ladrão.

A todo a transe era necessário reaver as armas, tanto mais que essas espingardas aperfeiçoadas em poder de inimigos que tão destramente as sabiam ma-

nejar, representavam um perigo constante a queurgia pôr termo.

E após a denúncia, os voluntários Sousa, Lança Pereira, sargento Silva e seis soldados negros foram os encarregados de procurar o «Macota» no seu antro, no lugar chamado da Gongga, afastado da Quibala duas dezenas de quilómetros, entre as fazendas de António Couto e Teixeira de Sousa; iam também incumbidos de o aprisionar e apreender armas e cartuchame.

Concluídos os preparativos de marcha, aquele punhado de bravos, mal aclarou a manhã, pôz-se a caminho por entre a selva medonha e traiçoeira, agachando-se de instante a instante para evitar flechas e azagaias que zumiam através o capuizal.

E ao fim da tarde os expedicionários estavam mortos de sede, mas ao verem a água, nas cacimbas que topavam próximo dos carreiros gentílicos ou junto a antigos povoados que o incêndio lambera, em vez de se aproximarem, afastavam-se, não fôsse o diabo tentá-los a beber do líquido que sabiam estar envenenado.

A tortura aumentava de minuto para minuto!

Desesperados, como último recurso, chegavam aos lábios febris a botija de genebra, mas, cada gôta de álcool ingerido era um ferro em braza que lhes passava pela garganta...

* * *

Antes de alcançarem a Gongga encontraram sentido à porta de uma cubata quasi desfeita um sobeta de aspecto repelente, tipo asqueroso de feiticeiro, a quem perguntavam notícias de Calunga-iá-Menha. O preto, a princípio, não deu resposta mas quando viu que o ameaçavam, o caso mudou de figura e com uma gentileza pouco vulgar foi preciso nas informações que prestou, prontificando-se também a acompanhar a escolta.

Mas, com a barafunda que se estabeleceu ninguém reparou num moleque que se acachapara por detrás de um pilão — olhos esbugalhados, corpo em tremuras — com quem o sobeta trocou significativa mirada.

E o negrito, ligeiro como um gamo, desapareceu na floresta...

Dissera o informador que Calunga-iá-Menha não estava longe e enquanto os «brancos» planeavam o cerco — que o «Macota» era terrível e passava por valente — a noite foi estendendo seu negro manto cobrindo aquela terra que o sangue tanto salpicara já...

* * *

A cubata de Calunga-iá-Menha recortava-se na sombra projetada pelo luar.

Eram três horas da madrugada; nas proximidades nem viv'alma;

Ao longe, uma hiena faminta, uivava, enraivecida.

A escolta, de rastos, ia-se aproximando e a seu lado, seguia o sobeta a quem o voluntário Souza — temendo a perfídia — ordenou que chamasse Calunga mas o preto, sorrindo cinicamente, preparou o salto e esgueirou-se para nunca mais ser visto.

De longe, procurando sempre oferecer o mínimo alvo, os atacantes arremessaram contra a porta cubáta, um tronco curto, mas resistente, derrubando-a.

No mesmo instante soou um tiro.

É que Calunga-ia-Menha, avisado a tempo pelo rapasito, preparara cuidadosamente o terrível engenho: uma arma dissimulada entre o côlmo, com um cordel preso ao gatilho e que, desfechando ao menor abalo, semeava a morte.

O estampido foi o sinal de avançar.

Num momento todos estavam junto do Macota a tempo ainda de evitar que êle se apoderasse da outra arma que colocara debaixo das tábuas que lhe serviam de leito.

Encontraram-no completamente nú e antes que o pudessem algemar muito suaram aqueles homens, porque o negro—mestre em velhacaria—tivera o cuidado de untar o porpo com azeite de palma e quando o julgavam seguro, num golpe de rins, deslisava, ágil como um felino, leve como uma pena.

Por fim conseguiram apoderar-se de êle e antes de regressarem à fortaleza, enquanto rebuscavam a cubata à procura das armas que êle afirmava não possuir, foram encontrar dentro de uma «quinda» sarpintada, de mistura com unhas de leão e outros amuletos, três dedos que tinham sido cortados a um branco...

* * *

A ascolta levou-o para o posto do Oengue.

Como andavam em guerra, as poucas casas que havia encontravam-se repletas de prisioneiros e alguns dos últimos chegados, por não caberem dentro, tiveram que dormir sob as varandas.

A Calunga-ia-Menha coube-lhe igual sorte.

Interrogado habilmente confessou o roubo, dizendo o local em que o escondera.

As armas apareceram, a pólvora também e o «macota» ficou preso a-fim-de responder por seus crimes.

* * *

Mas numa noite escura, temerosa a mais não poder ser, de estas noites que causam arripios, o destino, sempre implacável, encarregou-se de o punir; uma surúccú, deslisando cautelosa por entre as pedras soltas da varanda, foi-se anichar na manta que o tapava. Calunga-ia-Menha sentindo o estranho pêso sacdiu-se, mas tão precipitadamente o fez, que o reptil, enroscando-se-lhe no braço, mordeu-o cruelmente.

Como poudo, pretendeu livrar-se do animal e agarrando, torceu-a, com gana até lhe tirar a vida.

E de manhã, pouco depois do alegre toque da alvorada, o fachina da limpeza foi encontrar o homem e a cobra, lado a lado, ambos frios, ambos inertes...

E assim morreu Calunga-ia-Menha, o antropófago terrível, que muitos afirmam ter sido tam repelente e mau a ponto de ter comido a carne de seu próprio pai...

O QUE TODOS DEVEM SABER

IMPORTAÇÃO DE AZEITE

O «Diário do Govêrno» publicou o seguinte decreto:

«Considerando que a escassez das últimas colheitas deu lugar ao excessivo encarecimento do azeite; considerando que se trata de um género de primeira necessidade, cujo preço não deve exceder o limite suportável das actuais condições de vida, embora compensador para a produção;

Nestes termos, e ouvida a Câmara Corporativa; Usando da faculdade conferida pela segunda parte do n.º 2 do artigo 109 da Constituição, o Govêrno decreta e eu promulgo para valer como lei o seguinte:

Artigo 1.º—Até o dia 31 de Agosto de 1937, é permitida a importação do azeite para consumo alimentar, sem observância do disposto no n.º 4 do art. 1.º do decreto n.º 23410, com acidez expressa em ácido oleico até 5.º; desde que não contenha óleos estranhos e esteja devidamente clarificado.

§ único—É permitida a venda para consumo de azeite com as características designadas neste artigo até 30 de Novembro de 1937.

Artigo 2.º—até à data indicada no art. 1.º é elevado a 5.º o limite consignado no artigo 601 A da pauta de importação.

Artigo 3.º—Fica o Ministro das Finanças autorizado a reduzir os direitos da importação sobre o azeite ou a permitir a sua entrada livre de direitos, durante o período a que se refere o artigo 1.º.

~~Publicado~~

Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

A sua festa anual deve ter lugar
em Guimarães nos dias 2 e 3 de Maio

Como havíamos anunciado no número anterior foram a Guimarães como delegados da Comissão Organizadora do almôço de confraternização entre os oficiais, sargentos, cabos e soldados do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro expedicionário a França em 917 os srs. Capitão Rosa Bastos, Pedro Bandeira e Carlos d'Ornellas.

Depois dos «demarches» efectuados com o Vice-presidente da Câmara, administrador do Concelho, comandante dos Bombeiros Voluntários e outras autoridades, organizações comerciais e colectividades que desejam prestar o seu concurso aos briosos combatentes que souberam cumprir o seu dever em terra estrangeira, é ponto assente que a Pátria de D. Afonso Henriques é o sítio onde êste ano se realiza a festa de Sapadores.

O almôço deve ter lugar no sítio da Penha, pitoresco local—uma das maiores preciosidades de Portuga.

A Comissão Administrativa desta festa que entrou na sua maior actividade está já organizando o cadastro.

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

PREÇOS PARA ELABORAÇÃO DE ESTIMATIVAS

Por ANTÔNIO GUEDES

(Continuação)

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %..)	Da percentagem para acidentes (1,5 %..)	TOTAL
267	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,20 e incluindo balastragem	34.996\$42,6	1.402\$48,0	70\$12,4	21\$03,7	36.490\$06,7
268	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância para entrevia de 2 ^m ,25 e incluindo balastragem	35.062\$64,8	1.406\$58,7	70\$32,9	21\$09,9	36.560\$66,3
269	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,30 e incluindo balastragem	35.124\$83,8	1.410\$94,5	70\$54,7	21\$16,4	36.627\$49,4
270	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,35 e incluindo balastragem	35.169\$06,0	1.415\$23,7	70\$76,2	21\$22,8	36.676\$28,7
271	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,40 e incluindo balastragem	35.209\$38,3	1.419\$53,5	70\$97,7	21\$29,3	36.721\$18,8
272	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,45 e incluindo balastragem	35.275\$49,4	1.423\$51,1	71\$17,5	21\$35,3	36.791\$53,3
273	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,50 e incluindo balastragem	35.341\$71,7	1.427\$55,3	71\$37,8	21\$41,3	36.862\$06,1
274	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,55 e incluindo balastragem	35.382\$03,9	1.433\$13,8	71\$65,7	21\$49,7	36.908\$33,1

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
275	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,60 e incluindo balastragem	35.448\$12,8	1.437\$18,0	71\$85,9	21\$55,8	36.978\$72,5
276	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,65 e incluindo balastragem	35.488\$45,1	1.441\$22,2	72\$06,1	21\$61,8	37.023\$55,2
277	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,70 e incluindo balastragem	35.554\$67,3	1.445\$70,4	72\$28,5	21\$68,5	37.094\$54,7
278	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,75 e incluindo balastragem	35.594\$97,3	1.450\$87,1	72\$54,3	21\$76,3	37.140\$15,0
279	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,80 e incluindo balastragem	35.661\$19,6	1.455\$01,6	72\$75,1	21\$82,5	37.210\$78,8
280	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,85 e incluindo balastragem	35.701\$42,9	1.459\$49,9	72\$97,5	21\$89,3	37.255\$79,5
281	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,90 e incluindo balastragem	35.767\$65,2	1.463\$41,6	73\$17,1	21\$95,1	37.326\$19,0
282	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,95 e incluindo balastragem	35.833\$74,1	1.467\$58,3	73\$37,9	22\$01,4	37.396\$71,7
283	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância para entrevista de 3 ^m ,00 e incluindo balastragem d) - MATERIAL DE 44,9 QUILOS POR M. L. § 1. - TANGENTE DO ANGULO DA CRÓXIMA 0,09	35.874\$06,3	1.471\$37,5	73\$59,4	22\$07,8	37.441\$61,0
284	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,00 e incluindo balastragem	41.337\$51,1	1.700\$22,1	85\$01,1	25\$50,3	43.148\$04,6
285	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,05 e incluindo balastragem	41.400\$27,4	1.706\$34,7	85\$31,7	25\$59,5	43.217\$53,3

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Março de 1897

Atravéz d'África

São antigas, muito firmes e, felizmente, ainda não desmentidas, antes confirmadas pelos factos, as idéas d'este jornal a respeito da importância dos caminhos de ferro, para sorver na Africa as grandes riquezas do seu sólo, os grandes valores que a opulentam.

O caminho de ferro de Ambaca, construído na extensão de 300 kilometros, e o caminho de ferro de Lourenço Marques a Pretoria tem demonstrado como é bem empregado o dinheiro gasto em linhas férreas no continente africano.

O caminho de ferro de Ambaca tem principalmente exercido uma poderosa influencia na economia da nossa provincia de Angola. Póde dizer-se que a influencia d'elle pertence a melhor parte do desenvolvimento commercial de Angola, que as mais recentes estatísticas classificam assim, pelo que diz respeito ao movimento geral:

	Contos
1887	3.315
1888	4.585
1889	5.667
1890	5.658
1891	6.126
1892	7.306
1893	9.258
1894	8.885

Isto é, o movimento geral do commercio em Angola quasi triplicou em sete annos!

Isto basta para aconselhar que a nossa politica colonial tenha por base o fomento da verdadeira riqueza, isto é, o melhor aproveitamento dos recursos com que a natureza nos fadou em tantos territorios que nos pertencem.

Que seria do nosso paiz, na temerosa crise que tem atravessado, se da Africa Occidental não nos viessem tantos fructos de um engrandecimento incipiente, mas, por isso mesmo, digno de todo o auxilio!

E' por isso que já demonstramos, mais de uma vez, ser indispensavel alargar os recursos já creados.

Temos caminhos de ferro? Tiremos d'elles o melhor partido.

A riqueza da nossa provincia de Angola é sangrada por uma linha ferrea? Vá-se bem longe, o mais longe possivel, levar os beneficios que ella é capaz de produzir e faça-se isto antes que algum dos nossos temiveis concorrentes na exploração africana vá por outro caminho colher os fructos que não soubemos aproveitar a tempo.

Publicou-se na imprensa a noticia de se haver constituído em Londres um syndicato para a construcção de um caminho de ferro de Angola á contra-costa. Bem se demonstra como lá fóra se comprehendem as vantagens e a necessidade de desvendar os *mysterios* do centro da Africa,

Mas a primasia d'esse pensamento pertence á Companhia do Caminho de Ferro Atravéz d'África, em cujo relatório de 1887 se liam estas palavras:

«Atravéz d'África — não traduz a vossa ambição, não quer dizer que presumia demasiado das vossas forças, tentando seguir com a linha férrea as pégadas dos exploradores portuguezes.

«Não; o nome é apenas uma mão a indicar o caminho para o interior da Africa, onde Portugal tem de ir buscar a sua razão de ser como paiz colonial; o nome quer apenas dizer que cada metro de *rail*, que avança para o sertão, representa uma conquista em nome da civilização, determina o

extremo em que a Portugal é licito haster, sem receio de insulto, a sua bandeira; é, finalmente, um esforço para que deixe de ser uma generosa utopia a ligação das duas costas, cuja realização começamos aqui por declarar fóra do alcance das nossas aspirações e das nossas forças.

«Que essa ligação, a dever-se ao trabalho febril de dezenas de annos, ou a traga consigo a acção de seculos — ha-de dar-se um dia, correndo hoje, apenas, a Portugal o dever de ir internar-se, porque a linha férrea não pode, não deve terminar em Ambaca.»

O «*Moniteur des Intérêts Matériels*» occupou-se de esse plano e escreveu assim:

«Ambaca, effectivamente, no espirito dos promotores da empresa, é apenas a primeira *étape* a vencer. De Ambaca a linha irá ao Cuango, affinente do Congo, tocando em Malange e Cassangé, os dois postos commerciaes mais avançados que os portuguezes possuem no interior. Depois, continuando a avançar para sueste, atravez dos territorios ainda quasi desconhecidos da bacia do alto Zambeze, que Portugal reivindica como propriedade sua, a linha alcançará o Zambeze nas proximidades de Tete, na provincia de Moçambique.»

Isto quer significar que a tal *generosa utopia* deve transformar-se n'uma realidade. Não o dizem portuguezes; dizem-o estrangeiros, que conhecem perfeitamente como se ha-de fazer a exploração da Africa.

A ligação das duas costas ha-de ser um factio, em mais ou menos remoto futuro.

Que venha breve a realização, é o nosso maior desejo, como portuguezes, e sel-o-hia, quando o não fossemos, pela obrigação que corre a todo o homem que tem o coração no seu logar, seja qual fór a sua nacionalidade, de applaudir tudo quanto represente a acção do progresso em beneficio da humanidade, e não o conhecemos maior do que o que tenha por objectivo alargar o campo de acção ao trabalho humano.

Considerando o caminho de ferro trans-africano o meio mais seguro e efficaz de devassar o sertão africano, de lhe arrancar os seus segredos e utilisar as riquezas, desejamos sinceramente a sua realização.

Comprehendemos, e até certo ponto partilhamos, os receios dos que, não vendo senão a nossa fraqueza, não vêem sem desconfiança a entrada do estrangeiro nos nossos domínios; levar, porém, essa desconfiança até ao *chauvinismo* de repellirmos systematicamente o estrangeiro, parece-nos tão ridiculo e prejudicial quanto o é para o individuo o absoluto isolamento, a insociabilidade, que são apenas o resultado do egoismo, ao qual, em justa represalia, responde a malevolencia, ou, pelo menos, a indifferença dos repellidos.

Portugal está na posição de um grande proprietario, ou, francamente, é um grande proprietario que, por sua velhice e achaques, não tem a força do seu braço para cultivar as suas terras, nem por falta de capital póde pagar o braço alheio. Resta lhe, pois, o papel de senhorio, tirando o maximo proveito possivel do aforamento, mas ficando-lhe bem garantida a propriedade.

Para o caso sujeito, a linha férrea transafricana, se viesse a realizar-se como está projectada, equivaleria ao mais rendoso dos aforamentos dos seus territorios nas duas costas de Africa. Tudo quanto o foreiro gastar em proveito proprio será ao mesmo tempo beneficioria da propriedade e a renda percebê-a-ha o paiz no rendimento das suas alfandegas, no progressivo augmento das contribuições de toda a especie, na valorização do que já hoje allí possuem irmãos nossos, na gradual-diminuição até á extincção das garantias de juro, que hoje lhe sobrecarregam o orçamento, e terminaria por uma vez o desprezo dos vizinhos, que fazem o confronto entre a nossa propriedade inculca e a monte, ao cabo de uma posse de seculos, e a d'elles, cujos titulos datam de hontem.

Seguindo a mesma ordem de idéas, tambem só o aforamento póde assegurar-lhe a posse da sua propriedade, pois serão os seus proprios caseiros os primeiros a defendê-la.

LINHAS PORTUGUESAS

PONTE DO AVE:

A antiga ponte metálica de vigas parabólicas, sobre o Rio Ave, ao quilómetro 24.055 da linha do Minho, foi no dia 6 de Fevereiro substituída por outra, construída nas oficinas de Ovar.

Os tramos da nova ponte têm 32^m,25 de vão teórico, conservando o tabuleiro a obliquidade dos da antiga ponte.

As vigas principais tendo 6^m,50 de altura, estão divididas em oito painéis, sendo sete com 4^m,235 de comprimento e um extremo com 2^m,605.

Esta nova ponte, cujos cálculos são do Eng.º José Perestrello Guimarães continua tendo as duas vias algiadas, servindo a linha do Minho e a da Trofa a Guimarães e Fafe.

É digna de menção a rapidez verificada, na ripagem das duas pontes, pois foi ela feita no curto espaço de tempo de 358 segundos. Muito contribuiu para êsse bom êxito a experiência e a competência do chefe do serviço das obras metálicas, Eng.º Frederico Abragão, que superiormente dirigiu os trabalhos.

A êste trabalho assistiram os altos funcionários da C. P., engenheiro em chefe da divisão de Via e Obras, sr. Avelar Ruas e os engenheiros José Raimundo Serão e Pereira Magalhães, chefe da oficina de Ovar. Estavam também presentes, o pessoal superior da Companhia do Norte de Portugal e engenheiros da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

No final da ripagem, os engenheiros da C. P., em face da dedicação do pessoal que trabalhou nesta obra, concedeu a tarde de licença aos operários, elogiando

sem excepção e pondo em destaque a boa vontade e o máximo esforço para que esta obra de arte, desse tão bom nome à indústria nacional.

Esta nova ponte que tem apróximadamente 150 T de aço, importou em 500.000 escudos, os quais foram pagos pelo F. E. de C. F..

PONTE DE MIRA:

No dia 6 de Fevereiro realizou-se a substituição da ponte sobre o Rio Mira, ao quilómetro 253.870,00 da linha do Sul, por uma nova ponte, que foi construída nas oficinas da C. P. em Ovar.

Esta nova ponte, substituindo a antiga de viga continua é constituída por dois tramos metálicos, independentes.

As vigas principais dos novos tramos, do tipo «Pratt» tem 35^m,22 de vão entre eixos de apoios, as quais são de banzos rectilíneos paralelos, com 6^m,80 entre os eixos dos referidos banzos. Cada tramo é dividido em 6 painéis de triangulação, com 5^m,87 entre montantes.

A ponte que é de tabuleiro inferior, tem dois passeios laterais, colocados exteriormente às vigas principais.

Foram utilizados nesta ponte 180 T. de aço elevando-se o seu custo a 500 contos aproximadamente, importância esta, que foi dispendida pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Os cálculos são da autoria do Eng.º Jaime Martins e os desenhos executados pelo desenhador Marques da Silva.

O Conselho Superior de Obras Públicas, entidade a que foi presente o projecto para aprovação, fez elogiosas referências, pela forma superior e modelar, como o mesmo foi elaborado.

Cessará o abuso, de que todos os dias é victima, de virem, de noute e de má fé, mudar-lhe os marcos que lhe delimitam as suas propriedades, desde o momento em que esses marcos se chamem caminhos de ferro, alfandegas, postos militares, colonias agrícolas, concessões ou arrendamentos assignados pelo proprietario.

E' claro que sendo complexas as consequências, de ordem financeira e de ordem politica, resultantes da realização de tão vasto plano, julgamos indispensavel que se definam e garantam todos os direitos, que se compensem todos os sacrificios e que para Portugal sejam marcadas as maiores vantagens na obra que, se tem muito de benefica para commercio universal, tem muito, tem quasi tudo de portugueza.

Linhas Portuguezas

Valle do Corgo.— Consta que estão fixadas as bases em que o governo vae fazer a concessão d'esta linha, de grande interesse para a nossa provincia de Traz-os-Montes, sobre a qual, e sobre as condições de constituição da respectiva companhia de construcção e exploração, já aqui démos

desenvolvida noticia na pagina 102 do numero 199 do annó findo.

Tem havido grandes manifestações de regozijo em Villa Real, por este motivo.

Carris de ferro.— A direcção da companhia de viação *A Lusitana* foi pedir ao sr. ministro do reino que não seja annullado o contracto existente entre a camera e a Companhia Carris.

O dia em que escrevemos permite-nos usar de um plebeismo que será entendido pela companhia supplicante, pela qual, aliás, temos toda a sympathia:

— Ha de ganhar muito com isso.

Ponte do Vouga.— Realizou-se no dia 17 a substituição de mais tres tramos metallicos do taboleiro d'esta ponte. Em seguida fizeram-se as experiencias que deram o melhor resultado. Este taboleiro é, como dissémos. fornecido pela companhia Nacional de Fundição e Forjas.

ESTE NÚMERO FOI VISADO

PELA COMISSÃO DE CENSURA

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear uma comissão, composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sermento e do condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4667, de 14 de Julho de 1918, proceder à recepção provisória da empreitada para o fornecimento de diversas máquinas ferramentas adjudicadas à casa A. E. G. Lusitana de Electricidade, por contrato de 17 de Agosto de 1935,

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 de Janeiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Para os devidos efeitos se publica que em 12 do corrente foi demittido, a seu pedido, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, de 11 de Março de 1927, o serralleiro de 2.ª classe, da rede do Minho e Douro, Américo Ferreira Soares, que à data do referido arrendamento tinha a categoria de artífice de 2.ª classe.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 21 de Janeiro de 1937. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por portaria de 20 de Janeiro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 25 do mesmo mês:

Reformados, nos termos dos artigos 21.º 26.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16.242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários dos mesmos Caminhos de Ferro abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rede do Sul e Sueste:

Carlos Januário, maquinista de 1.ª classe — 790\$01.

Manuel do Espírito Santo, maquinista de 1.ª classe — 956\$20.

António de Matos Júnior, maquinista de 2.ª classe — 860\$60.

Manuel Rodrigues Pessoa, maquinista de 2.ª classe — 684\$95.

Manuel Joaquim dos Santos, maquinista de 2.ª classe — 603\$91.

Da rede do Minho e Douro:

Joaquim Alves Castro, sub-inspector — 1.017\$27.

Vicente Augusto de Mesquita, fiscal de revisores — 786\$21.

Domingos Dias dos Santos Nunes, empregado de 2.ª classe — 319\$54.

Joaquim Ferreira de Almeida, guarda-freio de 3.ª classe — 198\$25.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 1 de Fevereiro de 1937. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Para os devidos efeitos se publica que, em 6 de Janeiro findo, foi demittido, por motivo disciplinar, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava pres-

tando serviço nos termos da regra 3.ª do artigo 15.º do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado de 11 de Março de 1927, o factor de 1.ª classe, da rede do Sul e Sueste, Florival da Conceição Vieira, que à data do referido arrendamento, tinha a mesma categoria.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 1 de Fevereiro de 1937. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por portaria de 27 de Janeiro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 30 do mesmo mês:

Reformados, nos termos dos artigos 21.º, 26.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários dos mesmos Caminhos de Ferro abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rede do Sul e Sueste:

Manuel Soeiro, chefe de revisão de material — 605\$56.

Da rede do Minho e Douro:

António Júlio de Carvalho, guarda-freio de 1.ª classe — 304\$84.

Manuel Ferreira da Silva, contramestre de 2.ª classe — 600\$73.

(São devidos emolumento, nos termos do decreto n.º 22:257).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 2 de Fevereiro de 1937. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Divisão dos Serviços Gerais

Para os devidos efeitos se publica que, nos termos do decreto n.º 27:236, de 25 de Novembro de 1936, o júri para o concurso de engenheiros civis de 3.ª classe a que se refere o aviso publicado no *Diário do Governo* n.º 297, 2.ª série de 19 de Dezembro do ano findo, é constituído como segue:

Presidente — Engenheiro Rogério Vasco Ramalho, Director Geral.

Vogais:

Engenheiro José Gromwell Comossa Pinto, chefe de repartição.

Engenheiro Rodrigo Severino do Vale Monteiro, idem. Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 2 de Fevereiro de 1937. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Secção de Expediente

Para os devidos efeitos se publica que, nos termos do decreto n.º 27:236, de 25 de Novembro de 1936, nomeio o seguinte júri para o concurso de escrivães de 2.ª classe a que se refere o aviso publicado no *Diário do Governo* n.º 263, 2.ª série, de 9 do mesmo mês:

Presidente — engenheiro chefe da Repartição de Exploração e Estatística, José Gromwell Comossa Pinto.

Vogais:

Engenheiro civil de 2.ª classe José Chedas Bogarim.

Engenheiro electrotécnico de 3.ª classe Joaquim Camilo Fernandes Álvares.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, de 27 de Janeiro de 1937. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

4.ª Repartição

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 23, construção

de 1:590 metros quadrados de calçada grossa à portuguesa na faixa de rolagem da estrada de acesso à estação de Faro e de 100 metros quadrados de igual calçada com valetas, adjudicada a Francisco Gonçalves Júnior, aprovar o referido auto e bem assim declarar o citado empreiteiro quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 3 de Fevereiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério das Obras e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar o projecto de muros de suporte a construir entre os quilómetros 24.247,50 e 24.378,50 da linha do Cais do Sodré a Cascais, apresentado pela Companhia Portuguesa de Hóteis, com as seguintes condições:

1.ª Em toda a extensão da obra e entre postes convenientemente determinados é necessário fazer-se a substituição das linhas aéreas da sinalização por um cabo subterrâneo, em vista de as referidas linhas serem atingidas pela construção dos muros, devendo o trabalho ser de conta da Companhia Portuguesa de Hóteis;

2.ª O projecto só poderá ter execução desde que a Companhia Portuguesa de Hóteis adquira o terreno necessário, que previamente deverá ser declarado sobrance;

3.ª Na construção dos referidos muros deverá ser empregada argamassa de cimento.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 3 de Fevereiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Repartição de Exploração e Estatística

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja autorizada a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta a conceder à Sociedade Nacional de Sabões, Limitada, bonificações no transporte daquela mercadoria, desde que se torne extensiva tal concessão a todos os expedidores de remessas da mesma natureza e nas mesmas condições.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 3 de Fevereiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja autorizada a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta a conceder ao Sr. Dr. Tomaz Sanches da Gama bonificações no transporte de postes telefónicos e telegráficos, desde que se torne extensiva tal concessão a todos os expedidores de remessas da mesma natureza e nas mesmas condições.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 3 de Fevereiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

PORTO DA BEIRA

A propósito do pôrto da Beira o sr. engenheiro Pinto Teixeira, director dos Portos e Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique diz numa monografia o seguinte:

«A administração da Companhia de Moçambique, de acôrdo com o Governo Português, a «Beira Railways» e a «Beira Works» decidiu levar a efeito um plano de trabalhos muito importante; não só para melhorar o caminho de ferro, construindo uma nova ponte sobre o rio Pungué e uma série de viadutos, como também melhorando o pôrto, construindo novos cais acostáveis, os quais custaram cerca de £ 2.500.000, ouro, tendo já sido instalado um cais para navios de longo curso, com uma extensão de 430 metros, e ainda 130 metros para a acostagem de batelões.

Assim a capacidade do pôrto foi aumentada em 30 por cento, sendo o movimento médio actual cerca 329 toneladas por dia.

Com os novos melhoramentos, o pôrto ficará com uma capacidade suficiente para movimentar dois milhões de toneladas de mercadorias por ano.»

MOÇAMBIQUE

Estão sendo feitos grandes e importantes melhoramentos na cidade de Nampula, na sua maior parte por iniciativa dos Caminhos de Ferro. Actualmente está sendo montada a geradora eléctrica para serviço da estação ferroviária que serve a cidade, e que fornecerá não só energia para todas as dependências dos Caminhos de Ferro naquela localidade como ainda virá a ser empregada para abastecimento de energia e luz eléctrica da cidade. O material para a montagem já foi adquirido em parte e outro está em decurso de aquisição, trabalhando-se em Nampula para a rápida instalação e começo do fornecimento. Os geradores serão impulsionados por máquina de gás pobre.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Auto-Mecanica de Portugal

(Sociedade Cooperativa A. R. L.)

Estatuto aprovado conforme escritura publica, lavrada nas notas do Notário Dr. Avelino Faria, da Rua Nova do Almada, 64-1.º, em Lisboa aos 15 de Janeiro de 1937

SEDE PROVISORIA—L. DE S. DOMINGOS, 11-1.º-C

Telefone 27086

Material circulante

As casas construtoras de viaturas automoveis, às quais esta Cooperativa se não dirigiu, por insuficiencia de elementos informativos, sobre o seu endereço ou dos seus representantes se comunica poderem dirigir-se à sede desta Cooperativa, que lhes fornecerá as indicações necessarias para se habilitarem a, em devido tempo, apresentar as suas propostas.

Construção de Carrossarias

Orientada nos mais sãos princípios de puro patriotismo, que, aliás, presidiram desde inicio à sua organização, pretende esta Cooperativa contribuir, por todos os meios ao seu alcance, para o emprego e aperfeiçoamento do maior numero de trabalhadores portugueses e consequente desenvolvimento da industria nacional.

Desejaria, por isso, que as viaturas automoveis que vai empregar para uso exclusivo dos seus associados, fossem carrossadas em Portugal.

Tratando-se, porém, dum problema da mais alta importancia e responsabilidade, não poderá a Direcção desta Cooperativa tomar em definitivo qualquer resolução, sem se inteirar das possibilidades, sobretudo tecnicas, de que dispõem os industriais, para, com as maiores garantias, se encarregarem dos trabalhos a executar.

Nestes termos, esta Cooperativa aguarda que os interessados se lhe dirijam, fornecendo-lhe o maior numero de informações indispensaveis para um estudo consciencioso do assunto.

Fornecimentos e Trabalhos

A aquisição de tudo que seja necessario aos serviços desta Cooperativa, à sua montagem e organização, será feita por meio de concurso. Só em caso de força maior, e mediante resolução especial da Direcção, poderá ser adoptada pratica diferente.

Sendo, porém, pela cooperação e pelo auxilio mutuo, que se consolida a existencia de Sociedades deste genero, torna-se publico que só serão endereçados convites para a apresentação de propostas, às firmas, entidades ou individuos já sócios desta Cooperativa, que poderão, logo após a comunicação da sua admissão, mandar uma lista o mais completa possivel do que se acham aptos a fornecer ou a executar.

SOCIOS FUNDADORES — Art. 8.º dos Estatutos: São socios fundadores, os que subscreverem com um minimo de cinco acções (de 100\$00 cada) liberadas, até 8 dias antes da realização da 1.ª assembleia geral.

A sede está aberta todos os dias uteis das 10,30 ás 12,30 e das 14 ás 18 horas

A cooperação tem por fim taxativo conciliar os direitos e as obrigações do individuo com os direitos e as obrigações da colectividade.

Prof. Alfred Nash

OFICINAS

Tendo os Serviços de Construção e Obras e de Material e Oficinas iniciado já os estudos preparatórios para a elaboração do projecto de construção das oficinas de reparação das viaturas automoveis, para uso exclusivo dos Associados desta Cooperativa, ou pertencentes a estes, aceitam-se propostas para a venda a esta Cooperativa de terrenos dentro da área de Lisboa, devendo naquelas virem indicados os dias e horas a que poderão ser visitados, para se verificar se satisfazem ao fim que se tem em vista.

Filiais, Sucursais e Agências

Dentro da orientação fixada no Art.º 51.º dos Estatutos desta Cooperativa, que a seguir se transcreve:

«Os socios fundadores terão, em relação a quaisquer outros, preferência para o exercicio de cargos da Cooperativa.»

Accepta-se o oferecimento de quem pretenda desempenhar a função de delegado desta Organização em qualquer terra do país.

A Direcção reserva-se o direito de verificar se o candidato ao exercicio da referida função tem a indispensavel competencia e idoneidade para lha confiar.

Admissão do pessoal

A preferência dada, pelo Art.º 51.º dos Estatutos, aos socios fundadores para o exercicio de cargos na Cooperativa, será inexoravelmente cumprida, tendo em vista a ordem de antiguidade da sua admissão.

A nomeação dos pretendentes ir-se-á fazendo normal e gradualmente á medida que o desenvolvimento dos serviços o vai exigindo, não se dispensando a Direcção contudo, de submeter o socio fundador, candidato a um lugar, a uma prova, para se certificar se tem competencia para o exercicio do cargo a que aspira.

Com o sistema adotado, consegue-se eliminar a intervenção de quem quer que seja, incluindo a dos proprios Directores, na admissão de pessoal, que é feita inflexivelmente pela forma referida.

A aceitação dum socio fundador para o exercicio duma função terá lugar tanto mais cedo, quanto mais cedo for a sua admissão na Cooperativa na referida categoria.

A DIRECÇÃO

PRESIDENTE — ENG.º PLINIO SILVA
VOGAIS — EDUARDO FREIRE CORREIA
 JACINTO GONÇALVES
 RAUL GALAMAS
 DR. SERAFIM DA SILVA GARCIA