

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, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º—Madrid
Delegado no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

PEDRAS SALGADAS, A Buvette. — À margem do 9
de Abril, por CARLOS D'ORNELLAS. — A solda-
dura dos topos de carris, pelo Eng.º J. FERNANDO
DE SOUZA. — Uma obra de engenharia, a Exposição
de Paris exigiu considerável alargamento da Ponte de
Iena. — Turismo, Por um Portugal Maior. — Semana
das Colónias de 1937. — Serviços Hospitalares de Sa-
lamanca. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Por-
tugal Turístico. — O nosso director, engenheiro Fer-
nando de Sousa, concedeu uma sensacional entrevista
ao «Jornal de Noticias» sobre os serviços da rede ferro-
viária do Norte de Portugal. — Imprensa. — Publica-
ções recebidas. — Assentamento de via férrea, por AN-
TÓNIO GUEDES. — 9 de Abril. — Instituto Nacio-
nal de Estatística. — Aviação, pelo Capitão HUM-
BERTO DA CRUZ. — A maior emissora de televisão
do mundo. — Eden-Teatro. — Eduardo Plácido. — Ca-
minhos de Ferro. — Crónica Internacional, por PLÍ-
NIO BANHOS. — O «Dia da Raça». — A abnegação
:: :: :: profissional dum jornalista. :: :: ::

1 9 3 7

ANO XLIX

1 DE ABRIL

NÚMERO 1183



PEDRAS SALGADAS—(A Buvette)

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
ANTÔNIO GUEDES
JOSÉ DA COSTA PINA

EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

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

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOFREÇOS 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 aforçados.	5\$00

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

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

O DEVER DOS ANTIGOS
COMBATENTES

TODOS aqueles que, em qualquer das frentes, se bateram durante a terrível conflagração mundial; todos os que foram atingidos pelas balas, pelos estilhaços de morteiros ou de granadas, ou pelos gases, terrível e traiçoeira arma; todos os que viram cair, a seu lado, novos e velhos, numa mortandade horrível e inesquecível, têm um indeclinável dever: procurar, por quaisquer meios evitar que tais espetáculos se repitam, seja qual for o pretexto que as diabólicas forças do mal apresentem para novas chacinas.

O Exército e a Marinha, como a Aviação, têm uma função útil ao país a que pertencem e aos seus vizinhos. Porque, assim como a existência da polícia evita muitos crimes, a existência de defeza numa nação obriga aqueles que porventura a desejariam dominar ou atacar, a pensar muito maduramente no caso, e, na maioria das vezes, a desistir. Mas, o que se torna necessário é que esses elementos de defeza não se tornem em instrumentos de guerra e de sengueira.

E ninguém tem mais autoridade para pedir e impor a Paz, do que aqueles que na última guerra se bateram e se sacrificaram, convencidos de que tal hecatombe seria, pelo menos nos seus tempos: — a última.

CARLOS D'ORNELLAS

Ex-Combatente da Grande Guerra

(DO LIVRO DE GEORGE PERICARD)
Tradução do francês

A SOLDADURA

DOS

TOPOS DE CARRIS

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

COMO é sabido, a Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro, reunida periodicamente com o intervalo de 5 anos, possui um boletim, no qual se vão publicando os trabalhos preparativos do próximo futuro Congresso.

São fixados previamente uns tantos assuntos para tema de estudo e nomeados relatores, que se dirigem às Administrações de caminhos de ferro reunidos em vários grupos a pedir-lhes esclarecimentos mediante minucioso questionário.

Os relatórios em que se coordenam e analisam as respostas recebidas são publicados no Boletim, o qual constitui um ótimo repositório de carácter prático sobre múltiplos assuntos técnicos, administrativos e económicos que interessam a indústria ferroviária.

Mo número de 1936 encontra-se um ilustrativo relatório de que importa dar conhecimento.

* * *

As juntas dos carris são, como é notório, pontos fracos da via. Por muito robusto que seja o carril, por muito que se aproximem as travessas de junta e se reforcem as talas e a pregação, a passagem das pesadas locomotivas que hoje se usam determina flexões com o desnivelamento dos topos de dois carris, sentindo-se uma pancada mais ou menos acentuada.

Importa pois diminuir quanto possível o número desses pontos fracos, alongando o mais possível os carris. Seria a solução ideal torna-los contínuos pela soldadura dos topos. As variações de comprimento concomitantes das de temperatura atmosférica, tornam inaplicável de um modo geral essa solução, que só parcialmente pode ser utilizada.

Por isso a Associação dos Congressos propoz para um dos temas de estudo do próximo congresso a aplicação da soldadura: 1.º para a constituição de carris de grande comprimento; 2.º para a construção e conservação dos aparelhos de via.

Foram consultadas 74 Administrações.

Num interessante relatório reúne e comenta M. Ridet, dos Serviços de Via da Companhia do Leste de França, as respostas de 12 Administrações: do Egito, França, Romenia, Checoslováquia, Tranvias Piemontes.

Dezoito Administrações declararam que não podiam responder por não terem aplicado a soldadura, ou não terem ainda suficientes resultados de experiências demasiado recentes.

Só nos últimos anos tem tomado largo incremento a soldadura.

Assim, o Norte da França experimentou-a pela primeira vez em 1906 em 28 juntas de uma estação. Por precaução mantiveram-se nelas as talas apertadas por parafusos. Ao cabo de 29 anos o desgaste dos carris exigiu a sua substituição, sem que durante esse largo período tivesse ocorrido rotura alguma de junta.

No Norte francês fizeram-se experiências de 1909 a 1921 e hoje soldam-se cerca de 10.000 por ano. Nas outras redes francesas começou o emprêgo de juntas soldadas entre 1927 e 1933.

Na Iugoslávia, Checoslováquia, Romenia, Egito e Tranvias Piemonteses fizeram-se experiências de 1926 para cá. A maior parte das experiências foram feitas em subterrâneos em vias percorridas por combóios rápidos.

Os comprimentos do carril contínuo assim obtidos variaram entre 48 e 120^m. Na Romenia chegou-se a 981^m e na Inglaterra a 1.200.

Fóra dos subterrâneos tem-se chegado a 40^m e sobre obras metálicas a 48 e até a 104^m. No Egito chegou-se a 1000^m, tendo porém o carril aparelhos de dilatação.

As cargas por eixo variaram nas diversas Administrações, chegando a 22 toneladas no Norte da França e as velocidades a 130 quilómetros.

Em vias acessórias chegou-se a carris de 200^m com aparelhos de dilatação.

O Norte francês soldou sómente carris novos fóra dos subterrâneos nas pontes metálicas, dando-lhes o mesmo comprimento que o

das partes dilatáveis das pontes. Chegou assim a 220^m.

Pelos resultados comunicados vê-se que foi nos túneis, onde são pequenas as variações de temperatura e nas vias acessórias percorridas com pequena velocidade que se utilizou à soldadura.

* * *

A soldadura, na maioria dos casos, foi feita pelo processo aluminotérmico por pressão com uma placa de aço macio intercalada entre as duas cabeças do carril.

Esse processo empregado nas condições mais variadas entrou correntemente na prática.

Usaram-se em poucos casos outros processos, como a aluminotermia por fusão, e soldadura eléctrica por faísca, pelo arco eléctrico, pelo maçarico.

Vamos dar ideia sucinta desses processos.

Processo por pressão — As cabeças dos carris aquecidas pelo alumínio fundido proveniente da reacção aluminotérmica são comprimidas uma contra a outra mediante uma prensa de mão para realizar a soldadura sem juntar metal fundido.

Interpõe-se previamente uma pequenina placa de aço macio quando a duresa do aço do carril excede certo valor.

A soldadura das almas e sapatas é realizada pelo aço proveniente da reacção.

As superfícies dos topos devem estar rigorosamente paralelas, bem secas e limpas de ferrugem.

A preparação faz-se com um aparelho manual movido por alavanca.

Põe-se depois a placa de 2 milímetros, que excede um pouco o perfil do carril e abrange em altura a cabeça e metade da alma.

Depois de posta a placa, os carris são apertados um contra o outro por uma prensa de parafuso.

A junta é envolvida num molde de barro refractário dividido em duas partes.

Aquece-se o molde e o carril com um foco de gaz de essência, cuja chama penetra no molde.

Levam-se assim os carris a 700 ou 800°.

A mistura alumínio-termica é formada de óxido de ferro e alumínio em pó com produtos que se misturam com o ferro puro devido à

redução do óxido de ferro, a-fim-de o transformar em aço.

Essa mistura coloca-se num cadinho guardado interiormente de revestimento refractário.

A reacção dá lugar ao aço, que se interpõe entre os dois carris e fa-los fundir parcialmente e soldar.

Nessa ocasião exerce-se um aperto enérgico.

Desmonta-se depois a instalação, recose-se o aço e regularisa-se a superfície da cabeça do carril.

Processo por fusão — Introduz-se aço em fusão entre os dois carris e em volta dos topos o que determina a soldadura.

Processo eléctrico de soldadura por faísca — Aquecem-se ao rubro branco as extremidades do carril por meio de arcos eléctricos. A soldadura é determinada por compressão dos carris.

Há máquinas de soldar não-automáticas, semi-automáticas e automáticas.

Comparação dos processos — O processo aluminotérmico exige apenas utensílios reduzidos e de custo módico, susceptíveis de ser empregados em qualquer parte. É o processo mais económico para o caso de soldaduras em número exíguo.

O processo eléctrico demanda aparelhos caros, mas fica mais económico no caso de grande número de soldaduras.

Seria preciso preparar uma oficina portátil, que abranja motor Diesel para a preparação da corrente.

No processo aluminotérmico por fusão a superfície de rolamento é formada na junta por metal fundido com propriedades diferentes das do laminado, o que pode dar lugar a mais rápido desgaste.

Remedeia-se esse defeito pela adição, ao metal fundido, de metais especiais que lhe aumentem a resistencia.

A resistencia ao choque é igual nos dois processos.

JUNTAS COMPLEXAS

Tem-se procurado reforçar as juntas soldadas pela adição de peças soldadas ou não, como talas com ou sem parafusos, chapins, etc..

Por ora é pequeno o número desses ensaios.

(Continua)



Vigamento metálico apoiado no antigo e num dos novos arcos

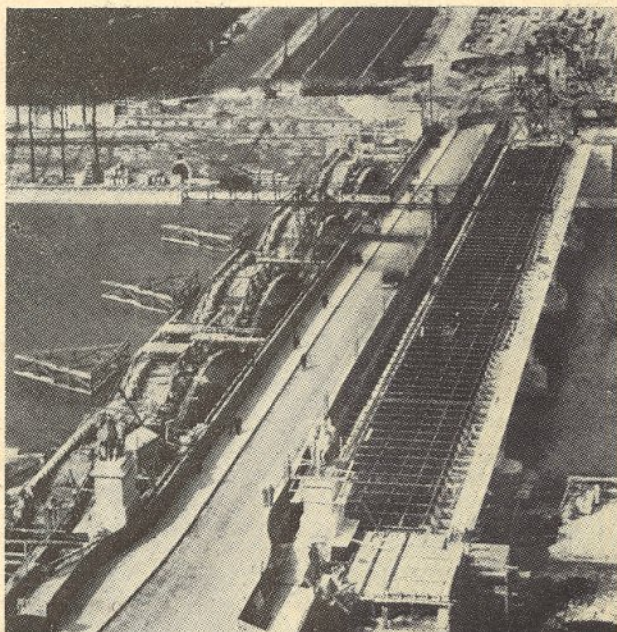
UMA OBRA DE ENGENHARIA

A EXPOSIÇÃO DE PARIS EXIGIU CONSIDERÁVEL ALARGAMENTO DA PONTE DE IENA

Já nos temos ocupado várias vezes das obras preparatórias para a Exposição Internacional de Paris de 1937, entre as quais figuram o novo palácio do Trocadero e a ponte de Iena.

A ponte de Iena é das mais importantes para o tráfego de Paris e liga o campo de Março ao Trocadero. Ora a Exposição de 1937 é instalada exactamente nesta zona, abrangendo o novo palácio do Trocadero e jardins, o campo de Março e as margens do Sena numa extensão de 2 quilómetros passando o eixo transversal da exposição exactamente por aquela ponte. Já em 1900, por ocasião da grande exposição internacional, se tinha reconhecido a necessidade de alargar a ponte de Iena, o que se fez por serem insuficientes os seus 14,90 metros de taboleiro para a circulação intensa que se previa. Nessa ocasião construíram provisoriamente dois passeios assentes em consolas fixadas no taboleiro. O movimento que foi previsto para este ano não permitiu porém uma solução de recurso e decidiu-se quasi triplicar a largura do tabuleiro. Com efeito, a faixa rolante passa de 8 metros para 22 metros. Os dois passeios, de 3 metros passam para 6,5 metros. No total a largura do taboleiro passa de 14,90 metros para 35 metros. Os trabalhos foram completados com uma passagem subterranea para veiculos no cais da margem direita por forma a evitar o cruzamento dos movimentos paralelo e trans-

verso ao rio. Na margem esquerda passava em trincheira o caminho de ferro electrico Paris-Versalhes. Esta trincheira foi coberta e sobre ela construíram-se pavilhões.



Alargamento da ponte de Iena conservando o antigo taboleiro em serviço. À esquerda : montagem dos arcos sobre os simples. À direita : vigamento metálico já montado para receber as placas de betão

TURISMO

Por um Portugal Maior

Todo o Portugal, em detalhe, daria, nada menos, do que uma duzia de volumes de grande formato, profusamente ilustrados, com variada leitura sobre as Terras do País e, mormente, sobre a florescência das mesmas, isto quer debaixo do ponto de vista comercial, agrícola ou agrário, ou quer ainda debaixo do ponto de vista turístico. Toda a empresa que se abalance, pois, a fazer uma publicação dessa natureza tem jus, certamente, ao reconhecimento de todo o bom português, que está sempre pronto a auxiliar as rasgadas e patrióticas iniciativas.

Por um Portugal Maior:— eis o dilema.

A *Gazeta*, embora não seja a sua especialidade, também se encontra integrada no Turismo.

Nada de literatura piégas. Todos os volumes a sair devem tratar cuidada e religiosamente do alevantamento da terra lusitana, isto é: cantar em prosa sã e clara, não só as grandes cidades, mas também as aldeias, por mais sertanejas que estas sejam, onde há tanta belêsa de vegetação e maravilha artística.

Assim é que está certo.

Nós que temos percorrido Portugal inteiro, não só em caminhos de ferro, mas também noutros meios de transporte, já chegamos a perder-nos embriagados do Belo, nas multiplas obras primas que vão surgindo sempre, à maneira que caminhamos por entre os grupos de raparigas de tão diversas fisionomias e tons, que chegamos a crêr esses grupos ramos imensos de lindíssimas flores.

Portugal é prodigiosamente abundante em mil e um produtos.

O ouro abre-nos novos horisontes, mercê da patriótica administração do Presidente do Concelho e Ministro das Finanças, sr. dr. Oliveira Salazar, e igual-

Semana das Colónias de 1937

De 18 a 25 do corrente realiza-se em Lisboa, promovida pela Sociedade de Geografia a «Semana das Colónias», cujo fim é intensificar na Metrópole o espirito colonial.

A Sociedade de Geografia projecta realizar naquela Semana uma pequena exposição de Arte Popular na Índia Portuguesa na sua Sala Algarve promovendo também, como costume, a realização de conferências de propaganda Colonial não só na sua sede, como nas Escolas Públicas e Colégios particulares, nas unidades e estabelecimentos militares; nas Associações Económicas; nos Sindicatos de trabalho; etc..

Durante aquela semana também serão expostos ao público, nas montras dos estabelecimentos, com intuito de propaganda, produtos coloniais de consumo na Metrópole.

mente devida à ousada iniciativa do Comércio, da Indústria, da Lavoura e até da própria administração das Câmaras Municipais do País.

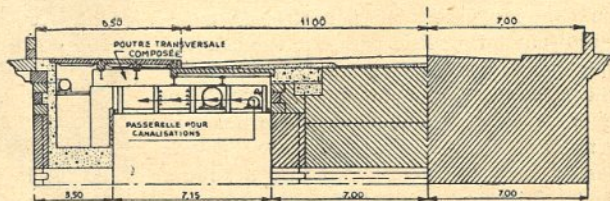
Não devemos, nesta conjectura desanimar. O caminho é para a frente. É o trabalho quem no-lo indica. Sejam os disciplinados.

O esforço herculeo da engrenagem comercial e industrial das cidades, das vilas e das aldeias tornam a vida heroica.

Sejamos, sim, disciplinados mas também fortes. Só desta arte se conseguirá um Portugal Maior—tão grande como as outras nações, já de si tão progressivas hão-de olhar-nos com inveja e ao mesmo tempo com admiração. Fenómeno que já está a dar-se, graças à maquinaria do Estado Novo.

A vitória é nossa. É nosso o triunfo. Todavia para se alcançar um grau tão elevado de perfeição necessário se torna a máxima propaganda da nossa terra, cofre de tantas riquezas.

Como não era prudente sobrecarregar as funções da antiga ponte decidiu-se construir dois novos arcos dum lado e outro dos antigos que sustentavam os taboleiros. Estes dois arcos de 35 metros de largura receberam o apoio de vigas de ferro por sua vez sustentadas por placas de betão. Os paramentos externos dos novos arcos foram ornados identicamente aos antigos por razões estéticas e para conservar o aspecto de velha ponte de Iena. Conservaram-se as antigas estatuas ladeando as estradas bem como as balaustradas dos passeios.



Meio corte do taboleiro antigo (à direita) e novo (à esquerda)

Por baixo do taboleiro corre uma galeria destinada às canalizações de água e energia. O alargamento efectuou-se sem interrupção do movimento.

SERVIÇOS HOSPITALARES DE SALAMANCA

Uma sensacional entrevista

com o dr. Francisco Diez Rodriguez

capitão-médico e chefe dos

"EQUIPOS QUIRÚRGICOS"

FAZ-SE A HISTÓRIA DÊSTES SERVIÇOS MODELARES

Como é notório no meio científico internacional Espanha tem modelares estabelecimentos clínicos. Todavia em consequência da guerra civil que está infelizmente desencadeada naquele país, nosso irmão, o material sanitário tem faltado.

Os feridos contam-se aos milhares, pelo que não é para estranhar tal deficiência.

O nosso presado colega *A Voz*, que abriu nas suas colunas uma importante subscrição a favor dos nacionalistas espanhóis tem, em grande parte, auxiliado os hospitais, enviando-lhes agasalhos e outro indispensável material, para acudir aos desgraçados que caem, heroicamente, na frente da batalha, sob as rígidas ordens do generalíssimo Franco.

O nosso director sr. Carlos d'Ornellas, em missão jornalística, como representante da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, partiu, há dias, para Salamanca, onde se avistou com o Sr. Dr. Francisco Diez Rodriguez, ilustre professor da Faculdade de Medicina, capitão médico e chefe dos *Equipos Quirúrgicos*.

Trocados os primeiros cumprimentos de saudações, são elas cordealíssimas, tivemos o supremo prazer de visitar aquele Hospital. Aceio, pessoal habilitadíssimo, que trata com desinteressado carinho todos os doentes, eis o que num relance observámos.

É o nosso solícito interlocutor quem nos informa do seguinte:

--Funcionam em Salamanca e na respectiva província 20 hospitais de guerra, todos eles dirigidos e controlados por mim, e os que dependem, no todo, da *Jefatura*.

E num sorriso franco em que transparece a sua grande satisfação, mixta de tristeza:

—Porém, como as circunstâncias do momento exigem maiores serviços, vai ser, com a maior urgência instalado novo hospital de guerra na capital de Salamanca, que comportará 500 camas.

E acentuou:

Posso assegurar-vos que não tardará o dia que outro hospital se edificará.

—Mas o pessoal facultativo?—obtemperámos.

—Pessoal facultativo e material é enviado pelos *Equipos Quirúrgicos* para outros centros hospitalares, bem como para as colunas de soldados que marcham para a *frente*. Desta maneira os nossos serviços adquirem distintas e interessantes facetas.

Quais são elas?—perguntamos sobremaneira interessados.

—É que o nosso trabalho afigura-se complexo, porquanto êle assim seja, o pessoal que forma os *Equipos Quirúrgicos* ao Serviço da Espanha e do seu Exército glorioso, leva até às trincheiras todo o seu entusiasmo e a sua maior boa vontade.

E num crescendo de voz:

—É com os olhos postos em Deus e na Pátria e com o esforço dedicado para salvar a Espanha e com ela a Europa da ruína em que a queriam sumir os maus patriotas e os inimigos da Humanidade.

—Uma gloriosa tarefa...

—...a que com tanto entusiasmo contribui os nossos irmãos portugueses. Todas as frases encomiásticas que lhe dedicamos resultam pálidas, ante o merecimento de que eles se não feito crêdores.

Agradecemos a penhorante gentileza e em cântico patriótico erguemos um clamoroso Viva a Espanha! Viva Portugal!

E assim terminou a sensacional e oportuna entrevista.

A HISTÓRIA DOS "EQUIPOS QUIRÚRGICOS" DE SALAMANCA

O sr. general Don Manoel Garcia Alvarez, quando se declarou em Salamanca o estado de guerra, assumiu, como médico e como pessoa de ordem, além de cirurgião e professor de Patologia Quirúrgica, a incumbência, por officio de 20 de Julho do corrente, de organizar os *Equipos Quirúrgicos* e o sistema hospitalário da província, tendo-se militarizado como grande capitão. Seguidamente organizou um sanatório voluntário ao serviço da Espanha e do seu Exército.

Quando se encarregou dêste honroso serviço existia o hospital Provincial e Clínico e outros estabelecimentos sanitários de Salamanca para acudir, durante um ano, a todos os enfermos que dêles necessitassem.

Nesse cargo de situação em o Hospital Provincial e Clínico (Central de todos os estabelecimentos similares) instalou-se a *Jefatura*, secundado pelo sr. Administrador e pessoal ás suas ordens, relacionando-se, para mutua ajuda, com os Srs. Drs. Crêspo, de Zamora, Ledesma, de Caceres, e com o comandante da Sanidade de Avila, para que os feridos e enfermos tivessem, desde o primeiro momento, a assistência devida. Egualmente foi dotado de material sanitário os regimentos e milícias que se organizaram na cidade de Salamanca.

A afluência de feridos nos primeiros momentos foi numerosa e o sr. Comandante médico de Avila solicitou urgentemente material e pessoal.

No pequeno espaço de doze horas um *Equipo Quirúrgico* se destacou a Avila numa clínica rápida que hoje em dia constitui um verdadeiro hospital o qual funciona naquela cidade desde os primeiros momentos do movimento glorioso, salvador de Espanha, e que se encontra perfeitamente dotada pelos *Equipos Quirúrgicos* de toda a classe de material.

A Faculdade de Medicina e todos os médicos da província, com raras excepções, se colocaram à disposição dos *Equipos*.

Formaram-se, então, seis com pessoal competente em todos os ramos de Medicina e a sua actuação pouco demorou.

Posta em marcha a organização hospital militarizou-se a parte civil do hospital da Santíssima Trindade e a totalidade da Casa de Ahorros, modelo de instituições, que em união com a instalação da Cruz Roja (que aos *Equipos* tem dado auxílio) prestou ótimos serviços na sua missão altruista e pelo bem estar da Pátria.

Mas, o número de feridos e de enfermos, que passavam momentos de verdadeira angústia, chegou a ser tão grande que não puderam ser devidamente atendidos e instalados por falta de locais.

E assim com o benaplácito da auctoridade Militar e utilizando-se do oferecimento que recebia da província, organizaram-se hospitais de evacuação em Peñaranda de Bracamonte, Alba de Tormes, Santiago de la Puebla, Bejar, Ciudad Rodrigo, Fuentes de San Estalan, Villavieja de Yeltes, Baños de Retortillo, Ledessas, Vitigudino e Lumbrals. Todos estes hospitais bem montados com a encomenda de evacuação, convalescença, enfermidades, pequenas lesões e pequenas curas, funcionam sem qualquer encargo para o Novo Estado Espanhol, pois são sustentados por pessoas particulares e por subscritores locais. O auxílio referente a medicação é feito pelos *Equipos Quirúrgicos*.

Ao chegar a tal estado de organização houve que designar e propôr uma pessoa encarregada da inspecção geral. Coube este interessante serviço a D. Serafim Pierna Catalá, Catedrático da Faculdade de Medicina e Chefe de Clínicas, no Hospital Provincial.

As intervenções quirúrgicas têm-se realizado e são realizadas em Salamanca, com o pessoal às suas ordens.

As forças do Exército, a Juventude tinha que sair à frente; necessitavam médicos e a aludida Organização dotou de facultativos competentes que se encontram isentos por lei militar.

O sr. General Comandante aceitou voluntariamente, a bem da Nação.

Dotaram também os *Equipos Quirúrgicos* a coluna do comandante Doval de material e pessoal sanitário, mas como aquela fôsse deficiente ajuntou-se-lhe a coluna do General Monasterio.

Os regimentos de Celatrava e da Victoria, algumas milícias nacionais, foram igualmente dotadas de médicos, de praticantes e de material sanitário, sendo do mesmo modo o Campo de Aviação, o Parque de Au-

tomóveis, Engenheiros, etc. posto que só norteava aos dirigentes das *Equipos*, na sua actuação, um interesse sagrado: o de ser útil à Pátria.

Por recente disposição foram chamados às fileiras os mancebos de 1932, 33, 34 e 35 e por ela abrangido o pessoal dos *Equipos*, e uma grande parte de facultativos.

Fez-se, portanto, uma nova reorganização, que se desenrola com o mesmo perfeito funcionamento.

Nos *Equipos* encontram-se agora, encorporados novos e valiosos elementos, ausentes de Madrid, e que trabalham com manifesta intensidade. Nestes casos está o eminente cirurgião, primeira figura da ciência sr. dr. D. José Gozanes Cap de Vila, que vem actuando desde há dois meses na Direcção Técnica do Hospital Central dos Serviços (Hospital Provincial e Clínica).

Não obstante, quem firma esta exposição, o sr. dr. Manuel Santos Gutierrez, tenente médico ajudante da *Jefatura*, como todo o pessoal às suas ordens e que colabora nos *Equipos*, continua disposto a integrar-se na obra magnífica de curar os feridos, ainda que lamentando ver-se presentemente substituído por outro pessoal, com prejuizo dos serviços quirúrgicos e dos feridos.

== ESTE NÚMERO FOI VISADO ==
== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

A. Moraes Nascimento, L.^{da}

(SECÇÃO TÉCNICA)

Calçada de S. Francisco, 15-1.º — LISBOA

Telefone 24700

M O Q U I N A
O T O R E S
E Í N H O
T A I

Moínhos de Martelos, Moínhos tipo «Perplex»

Moínhos «Agribop»

(Especiaes para a moagem de Rações, Palhas, Fenos, Carôlo de Milho, Matos, etc.)

Grupos Moto-Bomba «Extra»

(Tiram 100 Litros de Agua com o dispendio de um centavo)

Os mais práticos e económicos

DOIS ANOS DE GARANTIA

Pegam Orgamentos

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

GUERRA E SÓ GUERRA

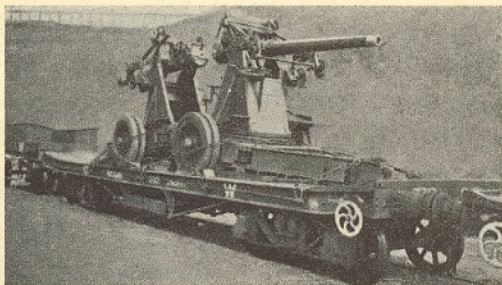
SÃO os grandes periódicos estrangeiros que nos afirmam que a actividade nos estaleiros é intensa. Fabricam-se canhões de modelos novos, aperfeiçoados em extremo; as metralhadoras em séries de dez mil sofrem os últimos retoques; as munições são dotadas de novos produtos químicos mais vantajosos para apressar a morte, pois as balas Dun-dun ou explosivas que arrancam bocados de carne, já não são o desejado para a nova guerra; os estaleiros estão construindo cruzadores, torpedeiros, submarinos de grande alcance, caça-minas, contratorpedeiros; aviões já não se constroem às centenas, passaram agora à categoria dos milhares,

Ora aqui está um exemplo admirável do enorme valor mundial da Grande Sociedade das Nações.

O exército alemão, segundo a lei de 20 de Junho de 1935, é composto por homens e mulheres que obrigatoriamente cumprem o serviço militar entre 10 a 20 anos.

A lei de 16 de Março de 1935 organiza o serviço do exército activo que é de 50 divisões de infantaria ou de cavalaria reunidas em 12 corpos de exército. Em 1 de Agosto de 1936 existiam 10 corpos de exército, 24 divisões de infantaria e 1 brigada independente de cavalaria e 3 divisões blindadas de artilharia. As capitais dos 10 corpos de exército localizam-se pela ordem dos seus números em Königsberg, Stetin, Berlim, Dresden, Stuttgart, Munster, Munich, Breslau, Cassel e Hamburgo. Estes dez corpos de exército agrupam-se em três altos comandos. A sede é em Berlim, Cassel e Dresden. A remilitarização da margem esquerda do Reno permite encerrar um mais amplo desenvolvimento a esta organização. O efectivo presente nas fileiras que, no corrente ano, será superior a um milhão de homens, dos quais 300.000 alistados voluntariamente servindo a longo prazo, excederão os limites previstos pela lei de Março de 1935. A Alemanha disporá desde então do mais poderoso exército permanente que tem tido até agora.

Possui além destas e doutras forças militares, numerosas aggrupamentos



Peça de tiro anti-aéreo de 10^m,40 de comprimento, transportada em vagão especial

das em formação e submetidas a um treino rigorosamente militar, e que são, por assim dizer, um anexo de exército activo.

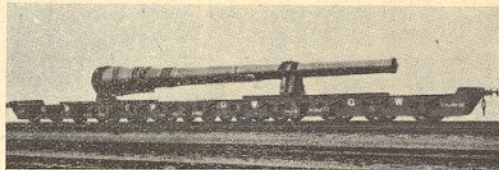
Destes fazem parte secções de assalto e escalões de protecção repartidos por 21 grupos; policia especial do regime, divididos em 3 grupos; corpo automóvel para exploração e serviços técnicos.

As forças de policia alemã suportaram importante reorganização. Uma policia militar, cerca de 35.000 homens, estaciona na região renana, disseminada em três inspecções: Dusseldorf, Francfort e Plorzhheim. O resto da antiga policia foi, na maior parte, 80.000 homens, transformada num corpo de gendarmeria, subdividido em companhias e dividido por todo o território.

A Inglaterra resolveu também armar-se, para garantia de paz e... mandou construir dois navios de linha, dois cruzadores do tipo «Southampton», de nove super-contratorpedeiros, de um submarino e de três caça-minas. Além disso, estão em estudo propostas de alguns estaleiros, para a construção de dois porta-aviões, de cinco cruzadores, de oito contratorpedeiros, de um navio explorador, da classe «J», de sete submarinos e de vários navios auxiliares. O total, contando os navios da classe «J», lançados o ano passado à água, os que estão em construção e os que vão ser construídos é de perto de 100 unidades.

O ministério da Aeronautica tomou as disposições necessárias para a construção imediata de seis fábricas do Estado, destinadas a produzir motores para aviões militares.

Na França não merece a pena falar porque foi das primeiras na-



Vagão especial com 24 rodas, destinado ao transporte de cargas de grande tonelagem. A gravura mostra-nos um desses vagões, carregado com uma peça naval com 15^m,90, pesando 108 tonel.

ções a cobrar o pacto da guerra de 914, fabricando canhões, munições de toda a espécie com que fez abarrotar os seus depósitos, construindo abrigos subterrâneos de cimento armado, em grande escala e de grandes dimensões, etc., etc.

Isto não contando com o material que os grandes empreiteiros têm conseguido comprar no estrangeiro e disperso hoje por toda a França para a revolução comunista em preparação.

A Polónia criou recentemente o serviço militar auxiliar em tempo de paz, ao qual estão sujeitos os individuos até aos 30 anos, que não tenham prestado serviço nas fileiras.

Terão de prestar trinta dias de trabalho gratuito, distribuídos por cinco anos. Estes trabalhos consistirão, principalmente, na construção de estradas, de campos de desporto e outras obras de utilidade pública.

E continua...

UMA NO CRAVO...

“O VOLANTE”, revista de automobilismo e turismo costuma ser gentil para com a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fazendo referências agradáveis aos seus artigos.

Mas... aqui é que está o mas, de mistura com elogios há sempre um comentário irónico, quando por nós são tratados assuntos que se referem à C. P.

Assim aquela revista, no pretérito número de 25 de Março insere um eco mordaz a propósito de um artigo do nosso querido amigo e engenheiro sr. Avelar Ruas, que foi publicado na *Gazeta*. Insinua que o nosso ilustre colaborador não cura ou não encara o grave problema das passagens de nível confiadas à guarda da C. P.

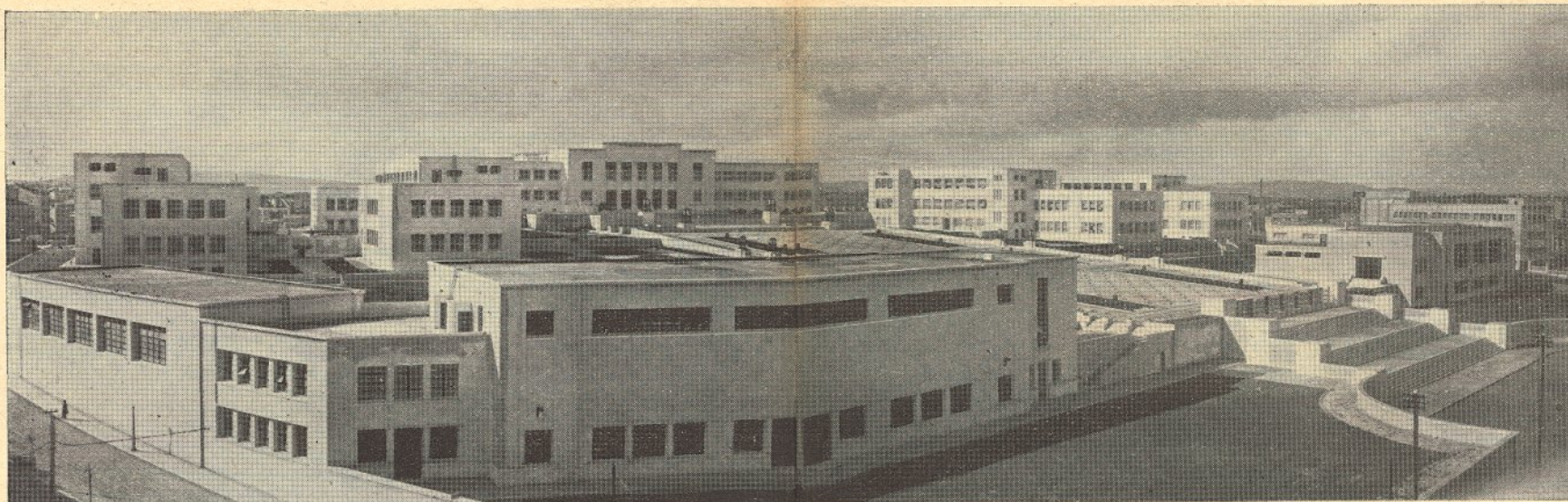
Não tem Razão *O Volante*.

O sr. engenheiro Avelar Ruas tem feito excelentes artigos sobre esse momentoso assunto e os quais têm merecido palavras encomiásticas da imprensa.

Eis uma passagem do último artigo do nosso colaborador, artigo que é uma perfeita estatística:

«Tendo-se modificado completamente a situação tanto no que se refere ao trânsito das estradas como há 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.»

Quem tem razão? *O Volante* ou o sr. engenheiro Avelar Ruas?



Grupo de edifícios do Instituto Superior Técnico. À direita, ao fundo, o Palácio do Instituto Nacional de Estatística

Gravura cedida pelo jornal «Humanidades»

PORTUGAL TURÍSTICO



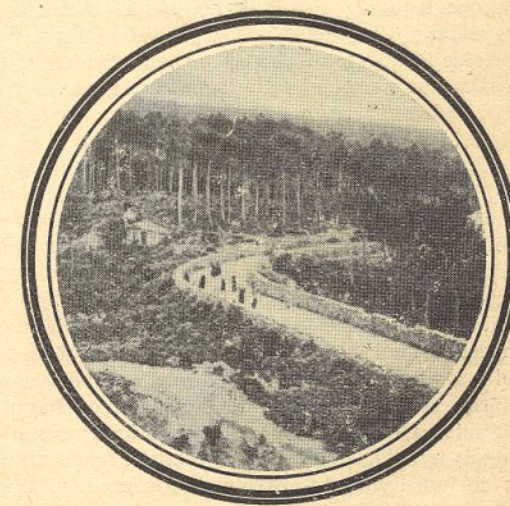
S. MIGUEL

Toldas de milho



AÇORES

Uma rua da Horta



S. MIGUEL (Sete cidades)—Moinhos de água

O nosso director, engenheiro Fernando de Sousa, concedeu uma sensacional entrevista ao "Jornal de Noticias" sobre os serviços da rede ferroviária do NORTE DE PORTUGAL

COMO SE CRITICA A OBRA DE UMA
COMISSÃO ADMINISTRATIVA E SE
FALA DA BRILHANTE ACTUAÇÃO DE
EDUARDO PLÁCIDO COMO DIRECTOR

OS serviços ferroviários no Norte do País representam na economia nacional um valor a considerar. Servindo uma população densa, trabalhadora e sacrificada, quanto melhor fôr a sua organização maiores podem ser, portanto, os benefícios que tenha de distribuir. Foi até há quarenta e três mezes a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, o fulcro da melhor actividade económica desses serviços e a obra realizada, que a história arquiva nas suas páginas com moldura cintilante, é de alto relevo.

Circunstancias especialíssimas, que a critica flagelará, estenderam um cordão impeditivo à acção dessa Companhia, e surgiu uma comissão administrativa, que no automatismo da sua existencia marca já quarenta e três mezes, não permitindo que aquela Companhia regressasse ao seu útil labôr.

Em torno do facto juntaram-se os mais diversos comentários sobresaindo, pela sua invergurada intelectual e poder de observação, os que eram firmados pelo sr. engenheiro Fernando de Sousa, ornamento brilhante da engenharia portuguesa, primeira autoridade da tecnologia ferroviária e Mestre a muitos títulos do jornalismo. As suas opiniões sobre a matéria foram sempre respeitadíssimas e, no caso sujeito, assumiram vulto especial.

A dificuldade da aquisição de uma entrevista com o ilustre engenheiro, resultava da circumstancia do sr. Conselheiro Fernando de Sousa no jornal de que é director, *A Voz*, nosso prezado colega da capital, estar a abordar o assunto e talvez ser difficil canalizá-lo para as columnas do "Jornal de Noticias".

O sr. Conselheiro Fernando de Sousa, espírito para

além da materialidade vulgar, cedeu a tribuna para o pleito e concedeu ao nosso jornal a entrevista, notável documento de prodigioso talento extraído do *dossier*

sobre problemas ferroviários — o formidável *dossier* do ilustre jornalista.

Não foi uma entrevista fugaz, colhida numa conversa perfunctória, mas um trabalho demorado de algumas horas, em que foi mister consultar legislação e vários diplomas a empregar uma observação cuidada, para se encontrar a magistral síntese do grande estudo sobre ferroviarismo português,



EDUARDO PLÁCIDO
Ex-Presidente do Conselho de Administração da C. C. F. N. P.

que é a entrevista que vai lêr-se.

As primeiras linhas ferroviárias no Norte

No modesto gabinete de trabalho do director de *A Voz* e sob um ambiente cristão o sr. conselheiro Fernando de Sousa, em requinte de amabilidade, começa a sua interessante narrativa nestes termos:

— Da melhor vontade prestarei os esclarecimentos desejados sobre um assunto que é familiar — que tantas vezes tenho versado desde 1900. Farei uma rápida resenha dos factos ocorridos, apresentando-os sumariamente.

E a entrevista, por assim dizer, começa do seguinte modo:

— Em 1893, Elvino de Brito encarregou duas comissões técnicas de proporem as redes complementares de Caminhos de Ferro do Estado, um ao norte do Mondego e outra ao sul do Tejo, aproveitando os estudos que Emidio Navarro mandou fazer em 1885. Pelo decreto de 15 de Fevereiro de 1900 foi classificada a primeira que abrangia várias linhas de via estreita no Minho e em Traz-os-Montes. Existiam as linhas do Porto à Póvoa e Famalicão e a da Trofa a Guimarães, que depois do prolongamento a Fafe somavam, respectivamente, 64 e 56 quilómetros e pertenciam a duas Companhias diversas, que as construíram sem auxílio do Estado e as exploravam, economicamente, auferindo dividendo para o capital.

«A linha de Guimarães — prossegue o nosso entrevistado — aproveitara por economia a ponte do Ave da linha do Minho em cujos carris se assentavam no leito comum, entre Louzada e Trofa (4 quilómetros), os de via estreita, o que era embaraçoso para a livre circulação. A via de Guimarães tinha a bitola de um metro e a da Póvoa 90 centímetros e não havia entre

elas ponto comum. Eram, pois, apenas curtos afluentes da linha do Minho.

O nosso entrevistado, com um poder admirável de memória, vai desbobinando a sua brilhante exposição:

— Em 1904, o Conde de Paço Vieira pôs a concurso e contratou o grupo das linhas chamadas do Alto Minho, Braga e Guimarães, Braga e Monção, e Viana e Ponte da Barca, cuja extensão somava 150 quilómetros. Houve várias transferências da concessão até que em 1907 foi tomada por Canha & Formigal, que exerceram o esforço sério para a construção, que uma lei de 1912 procurou facilitar. A esse tempo estava em preparação a fusão de três empresas: Povoa, Guimarães e Alto Minho e a construção de um terço de ligação de Louzade e proximidades da Senhora da Hora. A Grande Guerra, que se aproximava, fez retrair os mercados financeiros e malograr esse plano. Fez-se mais tarde, em 1924 uma concessão mal estudada da Linha da Povoa por Espozende e Barcelos, Braga, Guimarães, que foi, afinal, anulada.

Como foi criada a C. N. de Portugal

— Quando se efectuou, então, a fusão projectada?

— Foi em 1926 que Eduardo Plácido tomou a larga iniciativa da criação da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal em que as outras se fundiam e que se comprometeu a crear a rede secundária do Minho entestando em Leixões com uma estação terminal de grande velocidade no centro do Pôrto, pelo prolongamento da Boa Vista à Trindade. A linha da Povoa seria alargada para 1 metro e prolongada a Fão; construir-se-iam o troço de Louzada à Trofa para tomar a linha de Guimarães, independentemente da do Minho, e o da Trofa à Senhora da Hora, para a ligação directa da de Guimarães com o Pôrto e o da Boa Vista à Trindade com uma grande estação terminal para passageiros e recovas e ligação com o mercado do Bolhão.

— Como foi legalmente criada essa obra?

— Após um parecer circunstanciado do «Conselho Superior dos Caminhos de Ferro» de que fui relator, foram publicados os decretos-leis n.º 12.503 de 26 de Outubro e n.º 12.988 de 25 de Dezembro de 1926, pelos quais se fariam as concessões indicadas com garantia de juro de nove por cento e se prescrevia a fusão das empresas. Dêstes diplomas resultou a criação da Companhia do Norte, a que Eduardo Plácido imprimiu grande actividade. Os estatutos da nova companhia foram aprovados em 25 de Janeiro de 1927. O hábil engenheiro António Amorim Pôrto foi posto à testa da exploração. Sob a sua direcção alargou-se a linha da Povoa, interrompeu-se a exploração, melhoraram-se as vias, renovou-se o velho material e adquiriram-se máquinas possantes, magníficas carruagens e vagões.

Os projectos das novas linhas

A exposição, animada por vigor de mocidade, continúa:

— Sob a direcção competente do sr. Visconde de Ermida elaboraram-se os projectos das novas linhas. Por contrato de 8 de Agosto de 1927 foi ajustada a construção das linhas da Trofa à Senhora da Hora e a transferência para leito próprio, do troço da Louzada à Trofa, o alargamento da via da Povoa, o troço da Boa Vista à Trindade e a linha da Povoa por Espozende, Barcelos, Braga, Guimarães.

«Mais tarde — esclarece o sr. Fernando de Sousa — foi proposto que o troço Espozende-Barcelos-Braga fôsse substituído pela linha de Braga aos Arcos a ligar na Ponte da Barca com a do Lima, que o Estado ia construir. Ao mesmo tempo a Companhia do Norte tomava a empreitada da construção do troço da linha do Tamega da Chapa a Celorico e tomava de arrendamento essa linha. Nos contratos adicionais de 14 de Março e 5 de Dezembro de 1929 e 28 de Janeiro de 1930 foi reduzida a taxa de juro garantido de nove a sete e meio por cento e fixou-se o custo da construção da linha da Trofa à Senhora da Hora em 17.500 contos e do troço da Boa Vista à Trindade em 12 mil contos e os coeficientes de exploração, por cálculo de garantia, ficaram em 80 e 40 %. Foram estas reduções consentidas para não sacrificar o plano formado, pois os caminhos de ferro estavam, ainda, então, em período de optimismo que a crise geral subsequente na concorrência das camionetas transformaria em sérios pessimismos.

A revisão geral do plano da rede ferroviária

«Em 1927 — continúa o nosso ilustre entrevistado — uma comissão técnica foi encarregada da revisão geral do plano da rede ferroviária, de que resultou o plano aprovado por decreto n.º 18.190 de 28 de Março de 1930, que ampliou a rede secundária do Norte do Douro, acrescentando à linha de Espozende a Viana a do Ave saída de Caniços até ao Arco de Baulhe, onde se ligaria com o Tamega que veio prolongada até à do Corgo. Classificou-se também, a transversal de Trás-os-Montes, da linha do Corgo por Valpaços a Miranda, tudo o que assegura a ligação das três linhas: Tamega, Corgo e Tua entre si e com a rede da via estreita do Minho com enormes vantagens para a sua exploração e pondo-a em comunicação directa com o Pôrto e Leixões.

— Não seria excessiva essa larga previsão de linhas pela maior parte deficitárias, que não poderiam ocorrer aos encargos do avultadíssimo capital preciso, para a sua construção?

— Há em relação a caminhos de ferro um prejuízo lamentável. Entende-se que só se justificam se o rendimento ocorre aos encargos.

O ilustre engenheiro Fernando de Sousa explica a sem razão de ser dêste conceito:

— Ora, êsse critério não se aplica às estradas, aos portos, aos edificios públicos, aos hospitais, às escolas, aos museus, a todas as outras obras, enfim, destinadas a favorecer a economia nacional e satisfazer necessi-

dades públicas. Já não é pouco que satisfaçam as despesas de exploração com as respectivas receitas. Há as compensações indirectas, pela acção de fomento das linhas as vantagens de ordem económica, administrativa e militar que são largamente compensadoras do sacrifício feito.

Como foi planejado o assalto à Companhia do Norte

A entrevista é agora um comentário acre às cabalas movidas à personalidade, aliás, invulnerável, do nosso saudosos amigo sr. Eduardo Plácido.

— Foi ainda a sombra dos factos ocorridos até ao assalto dado em 1933 à Companhia do Norte que tanto abalou Eduardo Plácido e concorreu para o agravamento da doença a que sucumbiu. A cabala formada no ano anterior pelos que lhe deviam a sua situação na Companhia de Seguros «A Mundial», por ele fundada e levada a alto grau de prosperidade, obrigou-o a abandoná-la. Foi, então, alvo de uma campanha violenta que lhe não poupou acusações infamantes, grosseiras difamações em certos jornais, prisões, arresto de bens e pronúncias indevidas.

Emquanto durava essa guerra — o comentário do nosso ilustre entrevistado, prossegue em tom enérgico — entendeu Plácido que se devia licenciar na Administração do Norte. Entretanto, iam surgindo nestas dificuldades financeiras provenientes da redução de capital garantido nas construções, obras, causas de ordem geral que influíam nos caminhos de ferro e do contrato iníquo de arrendamento do Tamega que nunca devia impor onus de «déficit» à empresa exploradora. Reduzida esta a menos de metade as despesas de exploração e trazia à linha do Douro o tributo do troço afluente. Deviam ser-lhes garantidas as despesas de exploração sem comparticipação dos «déficits» que ascendiam a alguns centos de contos por ano e que o Estado devia assumir.

A Companhia perante o Governo

Foi nesse momento que surgiram as maiores dificuldades — inquirimos.

— Eu lhe explico: aproximava-se o pagamento do cupão de Julho de 1933, concluiu-se a linha da Trofa à Senhora da Hora e a segunda via até à Boa Vista, mas faltava concluir a que ia à Trindade, para obter, mesmo sem o edificio da estação, uma exploração provisória, como foi tantos anos a do Cais do Sodré, para a linha de Cascais. A Companhia expoz ao governo as dificuldades com que lutava e, apenas, pediu o pagamento de garantia de juro, em 1 de Julho, sem se esperar algumas semanas pelas formalidades de liquidação ou ao menos uma declaração oficial de garantia de reembolso em curto prazo, depois daquela data com a qual obteria um suprimento bancário a curto prazo. Ao mesmo tempo negociava em França uma operação financeira que ia bem encaminhada e se baseava na cedência de quarenta e uma mil acções em cartões tomadas um pouco acima do par e na

conversão de obrigações de 9 e 7 1/2 % para 5 %, o que assegurava disponibilidades para pagar integralmente os débitos aos credores, concluir as construções em andamento e melhorar a exploração pela aquisição de material.

— Que se passou depois?

— Sucederam-se os expedientes dilatórios, até que veio a recusa de crédito e sem os adiantamentos a custo obtidos do Banco Ultramarino e de um administrador não se poderia ter pago o cupão que, afinal, se pagou em data devida.

— Entretanto o Ministro pública uma extensa nota em que acusava a companhia de erros e faltas graves, como preparação do decreto-lei n.º 22.951 de Agosto.

Um convénio...

E depois de uma pausa:

— Em plena campanha «A Mundial» sem se terem em conta as leis vigentes sobre falências de companhias de caminhos de Ferro — e não caíra em falência a do Norte — suspenderam-se os seus corpos gerentes que foram substituídos por uma comissão simultaneamente de administração e inquérito.

— Quais as funções que deveriam pertencer a essa comissão?

— Cumpria-lhe: negociar no prazo máximo de seis meses fixado no decreto, um convénio com os credores que seria sujeito à aprovação do governo.

Num comentário, o nosso brilhante colega do jornalismo elucida:

— Não houve até hoje convénio e só há poucos meses se propoz aos credores o pagamento de 50 % em dinheiro ou 60 % em obrigações de 5 %, o que implica uma emissão que não está autorizada. Devia propor ao governo, à Assembleia Geral um plano de organização da companhia com a modificação das suas conversões e a correspondente alteração dos estatutos.

— E o que se fez?

— Nunca se convocou a Assembleia, nem consta que ao governo se propoz-se a reorganização. Mais ainda: Nem um só relatório veio a lume. Faltam, pois, os de 1933, 1934 e 1935, sem falar no de 1936. Incumbia à Comissão um rigoroso inquérito aos actos dos corpos gerentes os quais eram obrigados a muitos esclarecimentos. Só uma vez foram ouvidos sobre pontos insignificantes e só há perto de um ano se mandou para juízo uma queixa sem alcance e que até hoje nenhum efeito surtiu. E como as funções da comissão terminam quando esteja regularizada a situação financeira da companhia, essa regularização não se fez em três anos e meio. O que se fez foi impedir a reunião de uma Assembleia Geral convocada antes do decreto para ser nela apreciada a proposta de operação financeira que desafogava a situação da companhia.

O que não se conseguiu em 43 meses

— Tem sido benéfica a acção da referida Comissão Administrativa?

IMPRESSA PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

«A VOZ»

Está em festa, no próximo dia 7, o nosso presado colega, *A Voz*. É que se comemora mais um aniversário da publicação do primeiro número, sob a direcção do nosso ilustre director, sr. engenheiro Fernando de Sousa, do jornal *A Epoca*, que hoje está substituído, com o título actual, tendo saído em 25 de Março de 1919.

Ao recordar o facto, apresentamos a todos quantos trabalham em *A Voz* as nossas mais efusivas saudações.

«DIÁRIO DE LISBOA»

Também no dia 7 festeja o seu 17.º ano da sua publicação o nosso colega *Diário de Lisboa*, ao qual apresentamos, desde já, os nossos cumprimentos.

«DIÁRIO DA MANHÃ»

É com vivo prazer que registamos o VI aniversário do nosso presado colega *Diário da Manhã*, a cujo corpo redactorial, administrativo e tipográfico endereçamos as nossas saudações.

«O VOLANTE»

Com a regularidade costumada recebemos o n.º 398 da bem redigida revista desportiva *O Volante*. Insere valiosa colaboração literária e artística.

«CONGRÈS DES CHEMINS DE FER»

Recebemos e agradecemos o último *Boletim* da Associação Internacional do *Congresso dos Caminhos de Ferro*, revista mensal que se apresenta com um excelente aspecto gráfico e valiosa colaboração técnica, firmada pelos mais abalizados engenheiros mundiais.

«RÁDIO—MOÇAMBIQUE»

São do ilustre engenheiro sr. Freitas e Costa, director do Caminho de Ferro de Lourenço Marques, as seguintes palavras a respeito do Grémio dos Radiófilos:

«É êle uma instituição simpática e benemérita que nos confins da Colónia leva o conforto de notícias da Metrópole e aos países vizinhos o encanto das canções da nossa Terra.

Bem haja pela sua patriótica cruzada em favor de Moçambique.»

É com grande praser que registamos estas desasombradas afirmações.

— Vejamos agora o que a comissão não tem feito. Não deligenciou concluir o troço da Boa Vista à Trindade que determinaria receita considerável. Não publicou relatórios, nem contas, como lhe cumpria, pois substituiu os corpos gerentes aos quais incumbia essa publicidade. Não fez alterar o contrato de arrendamento da linha do Tamega, de modo que se removesse o enorme prejuizo que origina para a companhia, nem o denunciou, abandonando a exploração, como tinha o direito de fazer. Não consta que, ao menos, submettesse a juizo arbitral a comparticipação do Estado nos deficits, o que foi efectuada em relação à Companhia Nacional e que o contrato prevê. Não consta que tenha feito a minima diligencia para evitar que se renovasse o vigamento da ponte do Ave sem tornar a linha de Guimarães independente da do Minho, como é de lei perceptível e para o que é concedida garantia de juro à companhia, à qual se impôs a obrigação de assegurar essa independencia das duas linhas. Não fez assinar o contrato que devia derivar de um decreto publicado, relativo ao troço da Povoia a Fão, cujo projecto foi aprovado fixando-se a base de garantia. Também não fez celebrar o contrato adicional relativo ao troço de Louzada à Trofa.

O nosso interlocutor estabelece, depois um contraste interessante:

— A todas as críticas formuladas tem sido oposto o mais inalterável silencio que as deixa inteiramente subsistentes. Deve-se frizar o contraste entre a Companhia do Norte e a Companhia Nacional de Navegação, onde houve graves conflitos, que nesta não houve, e para a qual se nomearam, meses depois do decreto da Norte, duas comissões: uma de inquérito, outra administrativa com prazos marcados. Concluíram ambas os seus trabalhos e a administrativa da companhia já voltou há muito à normalidade. Na Companhia do Norte houve a irregularidade de confiar à mesma comissão as duas funções, que mal se conciliam, e ao cabo de quarenta e três meses está tudo pior que antes e os acionistas nada sabem do que lhes interessa e nada se fez para que as linhas correspondam cabalmente à sua função.

O que aí fica, de autoria de uma das primeiras autoridades em problemas ferroviários, é suficiente como demonstração do que se tem feito em 43 meses e o que deveria realizar-se a bem do Direito e da Justiça.

* * *

Também o nosso presado colega *A Voz* reproduziu a parte essencial desse estudo histórico-crítico das linhas de que é concessionária a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

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
	§ 2.º — TANGENTE DO ÂNGULO DA CRÓXIMA 0,11					
305	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,00 e incluindo balastragem	39.747\$11,2	1.602\$53,1	80\$12,6	24\$03,8	41.453\$80,7
306	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,05 e incluindo balastragem	39.798\$81,4	1.607\$83,5	80\$39,2	24\$11,7	41.511\$15,8
307	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,10 e incluindo balastragem	39.876\$90,6	1.613\$27,0	80\$66,3	24\$19,9	41.595\$03,8
308	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,15 e incluindo balastragem	39.928\$48,0	1.618\$44,9	80\$92,2	24\$27,7	41.652\$12,8
309	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,20 e incluindo balastragem	40.006\$71,1	1.623\$68,7	81\$18,4	24\$35,5	41.735\$93,7
310	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,25 e incluindo balastragem	40.084\$72,0	1.630\$34,9	81\$51,7	24\$45,5	41.821\$04,1
311	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,30 e incluindo balastragem	40.136\$29,7	1.635\$52,8	81\$77,6	24\$53,3	41.878\$13,4
312	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,35 e incluindo balastragem	40.214\$38,6	1.640\$77,3	82\$03,9	24\$61,1	41.961\$80,9

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
313	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,40 e incluindo balastragem	40.292\$52,8	1.646\$07,7	82\$30,4	24\$69,1	42.045\$60,0
314	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,45 e incluindo balastragem	40.344\$09,7	1.651\$57,1	82\$57,8	24\$77,3	42.103\$01,9
315	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,50 e incluindo balastragem	40.395\$75,5	1.656\$37,5	82\$84,4	24\$85,3	42.160\$32,7
316	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,55, e incluindo balastragem	40.473\$89,7	1.663\$34,8	83\$16,7	24\$95,0	42.245\$36,2
317	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,60 e incluindo balastragem	40.551\$90,6	1.669\$09,2	83\$45,5	25\$03,6	42.329\$48,9
318	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,65 e incluindo balastragem	40.603\$56,3	1.674\$02,1	83\$70,1	25\$11,0	42.386\$39,5
319	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,70 e incluindo balastragem	40.681\$57,2	1.678\$88,5	83\$34,4	25\$18,5	42.469\$58,6
320	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância para entrevista de 2 ^m ,75 e incluindo balastragem	40.759\$71,4	1.684\$57,0	84\$22,8	25\$26,8	42.553\$78,0
321	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,80 e incluindo balastragem	40.811\$37,2	1.689\$87,4	84\$49,4	25\$34,8	42.511\$08,9
322	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância para entrevista de 2 ^m ,85 e incluindo balastragem	40.889\$38,1	1.694\$56,5	84\$72,8	25\$41,8	41.694\$09,2
323	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 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevista de 2 ^m ,90 e incluindo balastragem	41.045\$45,9	1.703\$85,2	85\$19,3	25\$55,8	42.860\$06,2

9 DE ABRIL

OS BOMBEIROS DE TODO O PAÍS PRESTAM HOMENAGEM AO SOLDADO DESCONHECIDO

A iniciativa dos Bombeiros Voluntários Portuenses de promoverem, no dia 9 de Abril, uma homenagem das corporações de todo o País ao Soldado desconhecido, na Batalha, deve resultar uma grandiosa manifestação patriótica.

Foi já elaborada parte do programa e ficou resolvido que as viaturas das corporações do Norte se concentrem, naquele dia, às 21 horas, no Jardim da Cordoaria. À mesma hora, acender-se-á o facho do lampadário colocado junto do monumento aos Mortos da Grande Guerra, perante o qual desfilarão todas as viaturas com bombeiros empunhando archotes acesos, e as guarnições se postarão em continência diante do "Soldado" da praça Carlos Alberto.

Cerimónias idênticas efectuar-se-ão, ao mesmo tempo; em Espinho, Aveiro, Coimbra e Leiria. É nesta cidade que se juntarão os cortejos constituídos pelos bombeiros do Norte e do Sul. Dali seguirá a grandiosa manifestação para o Mosteiro, onde será deposto, no túmulo da Sala do Capítulo, o artístico facho em bronze, executado pelo escultor Henrique Moreira.

Eleva-se a muitas dezenas o número das corporações que já enviaram a sua inscrição para a imponente romagem, e muitíssimas são as que aderiram à idéia.

Curiosa, é também, a lembrança de encerrar, num cofre que ficará no Museu das Oferendas, todas as listas com os nomes dos bombeiros que contribuíram com um escudo para a compra do facho.

Da organização do cortejo, no sul, encarregou-se espontaneamente o comando de Sapadores Bombeiros de Lisboa.

Todas as corporações serão acompanhadas dos seus estandartes aos quais se juntarão as numerosas bandeiras dos grupos de combatentes da Grande Guerra. Centenas de viaturas dos bombeiros e veículos de grupos excursionistas se encontrarão na Batalha às 11 horas do dia 9.

As comissões distritais, já nomeadas para a organização da grandiosa romagem, estão a trabalhar activamente e de colaboração com as pessoas que puseram em prática a patriótica iniciativa dos Bombeiros Voluntários Portuenses, que são comandados por um antigo combatente feito prisioneiro na batalha de La Lys.

* * *

Os Bombeiros Voluntários Madeirenses far-se-ão representar nesta significativa homenagem, pelo sr.

João Maria Belo de Moraes, digno Comandante Honorário daquela Corporação e seu representante no Continente.

EM LISBOA

O aniversário da batalha de La Lys será comemorado com desusado brilhantismo e grande solenidade.

No dia 9 haverá parada de combatentes, que se concentrarão no cemitério oriental, desfilando depois pela Avenida da Liberdade até o Terreiro do Paço. Às 16 e 30, na sede da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, na Calçada dos Caetanos, realiza-se, com a presença das entidades oficiais e dos dirigentes daquela patriótica instituição a inauguração solene do busto da falecida escritora e presidente da Cruzada das Mulheres Portuguesas, sr.^a D. Ana de Castro Osório, das novas instalações da Liga e da 1.^a Exposição dos Artistas Combatentes.

Efectuar-se-ão também outras comemorações próprias do dia, cujo programa está a ser cuidadosamente elaborado.

A "VENDA DO CAPACETE"

A favor dos Combatentes da Grande Guerra necessitados efectuar-se-á em todo o País a *Venda do Capacete*. Muitas senhoras têm oferecido o seu concurso a tão simpática iniciativa, contando-se já cerca de 500 adesões.

~~Teal~~

Instituto Nacional de Estatística

O Instituto Nacional de Estatística acaba de completar os apuramentos que respeitam ao movimento fisiológico da população de Portugal no ano de 1936.

Por êles se verificam que nasceram durante o ano 205.615 indivíduos, sendo 105.577 do sexo masculino e 100.038 do sexo feminino. Em confronto com os números de 1935, o número de nascimentos aumentou de 1.672, correspondendo o aumento de 806 ao sexo masculino e 866 ao sexo feminino.

Segundo a legitimidade os 205.615 nascimentos classificam-se: 173.722 legítimos e 31.893 ilegítimos. Relativamente a 1935, o número de nascimentos legítimos aumentou de 873 e o de ilegítimos 799.

O número de nato-mortos atingiu a cifra de 9.405 superior de 231 à relativa a 1935. O número de nato-mortos legítimos foi de 7.426, correspondendo os restantes 1.979 a nascimentos ilegítimos.

Em 1936 morreram 119.003 indivíduos, 60.744 do sexo masculino e 58.259 do sexo feminino. Em referência a 1935 o número de óbitos baixou de 4.048. Para o sexo masculino a baixa foi de 2.451 e para o sexo feminino de 1.507.

Finalmente em 1936, o número de casamentos realizados foi de 46.534 inferior de 2.365 ao número relativo a 1935.

Aviação

MATERIAL DE AVIAÇÃO

Pelo Capitão HUMBERTO DA CRUZ

SOB este título apenas me quero referir ao material volante, sem qualquer alusão às inúmeras viaturas que devem fazer parte do trem dum qualquer agrupamento aeronáutico como transportadores de material, de combustível e de homens, carros oficinas, dispositivos móveis de iluminação de pistas etc.

Para outra ocasião deixarei o relato dos engenhos de fogo, bombas, metralhadoras e super-metralhadoras, canhões, lança fumos e gazes e outros mais.

O avião é o elemento material que agora merece o interesse das minhas palavras. Para eles dirijo as minhas considerações procurando mostra-los quanto possível, aos leigos que porventura dediquem um pouquinho de atenção aos aspectos vários da defesa da Nação que a todos proteje nas suas actividades, ansiosos sempre da confiança que lhe permita vida equilibrada. Para muita gente o avião é sempre uma mesma coisa, máquina que voa, diferenciado apenas pela envergadura ou número de motores. Ora tal não é por razões de ordem militar que obrigam a tipos diversos de construção.

Nas escolas de pilotagem e para manutenção do treino ou avivamento de qualidades profissionais são empregues aviões económicos, de baixa potência, por lógica necessidade de boa aplicação de método e imperiosa obrigatoriedade de alívio dos orçamentos.

A aprendizagem da arte de voar e mesmo a continuidade do treino, implicam, como em todos os mistérios, a adopção do mais fácil e elementar, para uma criteriosa formação de escala ascendente.

Os aparelhos de grande classe, pela delicada atenção a que obrigam e pelo seu mais pesado custo só são manobráveis por "pilotos feitos".

Há países onde os primeiros vôos são executados em planadores com motor auxiliar, reduzindo assim ao mínimo o dispêndio de combustível e custo de material com notáveis vantagens para um melhor desenvolvimento do "sentido do ar".

De qualquer forma são sempre os pequenos monomotores que iniciam os homens no domínio do ar.

De variados tipos — muito semelhantes — por apresentação de diversos construtores, devem eles ser de farta representação nos aeródromos do país para que o número de pilotos possa crescer com a precisa cádença, aquela que os interesses da Nação exigem.

Eles são os eternos companheiros dos pilotos que, por não lhes ser possível voar continuamente nos aparelhos de guerra, têm de manter, economicamente a sua "fôrma".

Na escala ascendente de instrução aparecem os aparelhos de transformação, uma espécie de plagiadores do comportamento aéreo dos aviões de guerra. Dispensáveis, segundo opinião de alguns técnicos, eles prestam serviços que não merecem alheamento, antes impõem à maioria a sua aceitação, por permitirem uma metódica aprendizagem, sem saltos bruscos que confundem e aumentam as probabilidades dos estragos materiais nos grandes aparelhos, além de que têm sempre aproveitamento nas missões militares de limitada envergadura. Atravez deles chega-se ás aeronaves de guerra.

De progresso em progresso, marcando dia a dia uma nova melhoria, um acentuado aperfeiçoamento, na ânsia de perfeição, por rápida caminhada, atingiu-se uma época de natural confusão, aquela mesmo em que vivemos,

A máquina progrediu, tanto na purêsa das linhas aerodinâmicas da sua célula, como no arranjo geral dos seus motores, mercê dos aturados esforços dos engenheiros, continuamente desvendando novas modalidades de construção, enquanto os organizadores passam perante a continuidade louca dos melhoramentos conseguidos numa evolução surpreendente.

A política aérea, formada por razões várias, é quem traça a orgânica material, definindo os tipos e quantidades dos aviões que devem compor as forças do ar. Os governos que são o cérebro da guerra e consequentemente os responsáveis de toda a preparação que ela exige farão falar, quando o julguem, os Estados-Maiors das forças armadas e as comissões técnicas e eles se pronunciarão.

A escolha e arranjo devem obediência ás condições impostas por situações geográficas, natureza dos terrenos, espécies de fronteiras e prováveis inimigos. Não se podem dispensar certos tipos de aviões ou colecionar outros por simples manifestação dum critério pessoal. Há sempre que atender ás necessidades do conjunto e aos possíveis e prováveis aspectos duma intervenção.

Os tipos de aviões de guerra podem especificar-se com o seguinte quadro:

AVIAÇÃO	MARINHA DE GUERRA
Aviões de reconhecimento	Cruzadores ligeiros
» » Observação	Esclarecedores de esquadra
» » Linha	Navios de linha
» » Caça	Contra-torpedeiros
» » Estafetas	Aviões auxiliares
» » Transporte	Cruzadores auxiliares
» Sanitários	Navios hospitalis

Respiguei esta analogia dum comparativo que me pareceu de boa aceitação.

Na maioria destes tipos, senão em todos, a veloci-

A MAIOR EMISSORA

DE

TELEVISÃO DO MUNDO

O governo francês, por intermédio da Administration des P. T. T., acaba de encomendar à fábrica «Le Matériel Téléphonique» de Paris a construção da mais importante Emissora de Televisão comercial até agora realizada. O transmissor será montado na base da Torre Eiffel, devendo entrar em serviço quando da inauguração da Exposição de Paris. A potência da onda de emissão deste transmissor alcançará 30 kilowatts, podendo ser totalmente modulada. Será ligada a uma antena colocada no vertice da Torre Eiffel por meio dum condutor coaxial cujo peso será de 12 to-

neladas. Poderá radiodifundir-se a 405 linhas com uma profundidade de banda de 2.500.000 períodos. Os estúdios serão instalados no Palácio da Rádio da Exposição de Paris e no edifício dos P. T. T., sendo ligados ao transmissor através de cabos coaxiais especiais e equipamentos terminais. O sistema adoptado permitirá dar controle positivo ou negativo das vistas que se transmitem em todas as etapas da emissão, desde o Estúdio até à antena. A Torre Eiffel, que foi a admiração da Exposição de 1889 e que foi utilizada pela primeira vez para receber radiotelefonía da América em 1916, terá um papel importantíssimo na Exposição de 1937 com a moderníssima Arte da Televisão. A fábrica «Le Matériel Téléphonique» pertence ao grande sistema da International Standard Electric Corporation, mundialmente conhecido e que em Portugal tem feito já diversas instalações de T. S. F., entre elas a Emissora Nacional.

dade é indispensável e essa velocidade já hoje aborda os 500 quilómetros por hora.

Podem ser monomotores ou multimotores conforme o seu emprêgo.

Acêrca dos multimotores cabe-me aqui prestar um esclarecimento.

Os ciclos de construção aeronáutica são já alguns, apesar da pouca idade da aviação, todos êles de vinçadas características.

A imposição dos serviços que continuamente e por ordem crescente foram sendo pedidos à aviação, destacadamente o levantamento de carga por limite de potência dos motores, fez com que aparecessem e se aperfeiçoassem os multimotores.

Porque as condições aerodinâmicas não permitissem perfeita segurança em vôo com bimotores quando um deles se avariasse, resolveu-se o problema com o trimotor. Hoje com o progresso da técnica são os bimotores ou os tetramotores que marcam, isto é, os aparelhos de tração lateral. Mesmo no bimotor, quando um dos motores pára o avião segue a sua marcha apenas com redução de velocidade, mas sem mais contratempos que o obriguem a aterrar.

O trimotor tem os seus dias contados por não assegurar a defesa para a frente em boas condições, defesa que é feita com metralhadoras ou canhões amovíveis na proa da fuselagem, ou seja no lugar em que impertinentemente se applicava o motor central.

Em 1933, numa entrevista com M. Cocquyt, chefe piloto belga do Sabena, declarou Lindbergh que em sua opinião o trimotor comercial não tardaria a ser abandonado.

Preconizava o avião monotor para o correio rápido e os bi e tetramotores pa, passageiros, segundo a capacidade requerida.

Parece, na verdade, por agora, estar assente ser o bimotor a máquina ideal para emprêgo de dia ou de noite e até para missões várias que cumulativamente podem desempenhar, isto é, a um tempo avião de reconlecimentos, de bombardeamentos e de combate.

Há quem pense, por exemplo, que para o bombardeamento nocturno se podem utilizar aviões lentos, mas tal é o êrro. «A obscuridade serve a defesa e não o ataque.»

Quando em 1918 se organizou a caça de noite mais de 50 aparelhos de grande bombardeamento foram abatidos por uma só esquadrilha de caça sem que esta tivesse uma só perda. O que sucederia agora se se teimasse em cultivar o êrro de desprezar as grandes velocidades de noite, com o aperfeiçoamento que têm tido os aviões de combate?

Mesmo para escapar aos projectores, de grande mobilidade, penetração e poder iluminante, é muito aconselhável o emprêgo de aviões velozes.

O bimotor é o aparelho da actualidade? As nações de fraco potencial militar, tem nele o mais recomendável elemento de composição das suas esquadrilhas de linha e de combate de dia ou de noite.

Nos países ricos de indústria há já hoje ao lado duma hiper-aviação de grandes velocidades a alturas normais, a super-aviação para voos na estratosfera lá para cima de 10.000 metros.

Como as Nações não podem ter em tempo de paz, nas suas fileiras, um grande número de aviões do tipo mais moderno, porque isso implicaria custosas substituições, torna-se evidente a necessidade duma composição perfeita para as primeiras acções e alguns dos tipos mais modernos para conhecimento e treino do pessoal, ficando sempre apto a equipar os que, numa conflagração, obriga a adquirir em apressada compra.

EDEN-TEATRO EDUARDO PLÁCIDO

A sua inauguração revestiu-se de grande solenidade, tendo assistido o Chefe do Estado

Mercê da rasgada iniciativa do nosso presado amigo sr. Conde de Sucena, inaugurou-se, com grande solenidade, o novo edificio do Eden-Teatro — obra admirável de arquitetura e engenharia.

Assistência selecta. Traje de rigor. No camarote presidencial o sr. general Oscar Carmona e os ministros do Interior, Marinha, Colónias e Educação Nacional.

Jóias, decotes, grandes *toilettes*.

Quando no palco o sr. Conde de Sucena deu, com o bastão de castão de prata as três classicas pancadas de Moliere houve sensação. Em cena aberta autores, jornalistas e actores.

O sr. dr. José António Marques em frases vibrantes, depois de saudar o Chefe do Estado, referiu-se à obra notável do sr. Conde de Sucena, declarando assim solenemente inaugurado o novo teatro, um dos melhores da Europa.

Discurso vibrante, pleno de sinceridade, que a assistência sublinhou com uma quente e prolongada salva de palmas.

O Eden é um teatro modelar no género, com todas as exigencias espectaculares e com grande conforto em todos os lugares. Profusão de luzes.

Ha ainda um facto de singular relevo a destacar: a inauguração fez-se com uma peça portuguesa, interpretada por artistas portugueses.

Os recursos excepcionais do novo teatro permitiu a plataforma ascensional para a orquestra.

No final do espectáculo, que excedeu toda a expectativa, em scena aberta, o sr. dr. José António Marques, em nome do sr. Presidente da República, condecorou com o grande officialato de Cristo o sr. conde de Sucena e com o officialato de Santiago o sr. Lopo Lauer, empresário do teatro inaugurado.

Bocage é a vitória musical de Rui Coelho e é a interessantissima sequência de quadros pitorescos, em que luz o talento do famoso sonetista. A montagem com os seus cenários, a sua figuração, os seus efeitos de cena é sumptuosa. Reiterámos, pois, as nossas mais vivas e sinceras felicitações ao sr. Conde de Sucena, alma empreendedora e bem digna de patrióta, a Lopo Lauer, Stélio Gil e Frederico de Brito.

MISSA DO 30.º DIA, NO PORTO

Do nosso presado colega «Jornal de Noticias», do Porto, transcrevemos comovidamente a noticia da missa de sufrágio por alma do nosso saudoso amigo Eduardo Plácido, mandada celebrar na capital do Norte em 30 de Março último:

De Lisboa, representando a familia enlutada, veio assistir à missa o illustre cirurgião dos Hospitais dr. António Torres Pereira, genro do falecido, a quem acompanhou o dr. João Bastos, parente da familia Plácido.

Os amigos de Eduardo Plácido, no Porto, são muitos e o seu nome mais recordado será quando na história do Porto entrarem as iniciativas tão úteis e grandes que elle nos deixou. E que obra elle não realizaria se a cada passo não surgisse a inveja a deter a sua energia.

Em Portugal paga-se caro o triunfo, porque o génio dos demolidores é tremendo.

Já outro dia aqui foi publicada uma grande entrevista do sr. Conselheiro Fernando de Souza sobre a acção de Eduardo Plácido como Director da Companhia dos C. de Ferro do Norte, seu criador, pela junção das Companhias da Póvoa e Guimarães e, sobretudo, seu propulsor, dado o grande desenvolvimento que a esses Caminhos de Ferro iria dar com o prolongamento da linha à Trindade — coração do Porto — e até Fão, na esteira das linhas secundárias do Alto Minho. Imagine-se quanto ganharia o Porto com a sua estação central da cidade e quanto não lucrariam as terras como Matozinhos, Vila do Conde, Póvoa, Fão, Santo Tirso, Vizela, Guimarães e Fafe.

Tudo isto é do conhecimento do publico.

Mas o Porto deve-lhe ainda carinhos especiais, maiores do que estes benefícios.

Eduardo Plácido foi quem primeiro encarou, praticamente, o problema das «ilhas». Quiz atacá-lo de vez, resolvê-lo por solução perfeita, que engrandecesse e enriquecesse a cidade. E assim apresentou à nossa Camara um projecto para a construção de uma Cidade Jardim, no eixo da ligação Porto-Leixões.

Foi esse projecto carinhosamente apoiado pela Liga Portuguesa de Profilaxia Social que especialmente convidou a fazer uma conferencia o «expert» P. Stephankevitch, engenheiro que Eduardo Plácido mandou vir para «in loco» estudar esse momentoso problema. E em um dos magistrais livros das conferencias da Liga de Profilaxia podemos ler a conferencia pronunciada então no Club dos Fenianos. Outros e outros problemas portugueses preocupavam e occupavam a rara actividade do génio realizador de Eduardo Plácido. O dos lixos, o da organização da pequena Banca, etc., etc.

Sofremos perda dura, talvez a calcular mais tarde, quando se extinguirem campanhas odientes e melhor se julgarem as acções dos homens.

Nós prestámos-lhe sempre a justiça de nêle, ver um Amigo da Cidade, visto que a escolheu para centro dos seus planos económicos e financeiros.

Não vivendo no cenário das lutas, das intrigas e das invejas estamos onde estivemos: — no mirante mais alto da cidade, a palmar quem para ela trabalhou tanto.

A' missa do 30.º dia já fomos cumprir um dever de saudade e gratidão, porque nos é grato reconhecer o trabalho quando elle é claro e util à comunidade e ao País.

Seguem a noticia os nomes de numerosas pessoas que assistiram ao piedoso acto, figurando dentre elas muitos funcionários da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Assim o nosso colega «Jornal de Noticias» prestou justa homenagem à memória do saudoso finado.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

CAMINHOS DE FERRO

Vai ser constituído o Conselho Superior

Vai ser publicado um decreto que determina que o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que funciona junto da respectiva Direcção Geral, tenha a seguinte constituição: presidente, ministro das Obras Públicas; vice-presidente, director geral dos Caminhos de Ferro; vogais, um delegado do Conselho Superior de Obras Públicas, um delegado da Direcção Geral dos Serviços de Viação, três delegados das empresas ferroviárias, dois engenheiros de livre escolha do Governo; três delegados das associações económicas de Lisboa e Porto, um das associações industriais de Lisboa e Porto e um pela Associação Central da Agricultura Portuguesa e pela Liga Agrária do Norte e o engenheiro-chefe da Repartição da Exploração e Estatística da Direcção Geral de Caminhos de Ferro; e, secretário, o engenheiro-chefe da Repartição dos Serviços Gerais da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Compete ao referido Conselho, quando o Governo ou o sr. ministro das Obras Públicas julguem conveniente consultá-lo, dar parecer fundamentado sobre: a exploração comercial de caminhos de ferro, abrangendo as contravenções de leis e regulamentos; propostas de tarifas gerais e especiais, internas e combinadas, de quaisquer administrações; o exame, sob o ponto de vista de interesse público, do estabelecimento de novas estações e apeadeiros; e os demais assuntos relativos à exploração comercial de caminhos de ferro que, pelo director geral, em nome do ministro, forem submetidos ao seu exame.

Alteração de Tarifas

Vai ser publicado um decreto, a determinar que as alterações tarifárias que envolvem aumento dos preços dos transportes consignados na Tarifa Geral de Caminhos de Ferro, sejam aprovadas por lei ou decreto com força de lei.

Segundo esse diploma, é da competência do ministro das Obras Públicas e Comunicações a aprovação de alterações à classificação geral de mercadorias, das condições e preços da tarifa geral, das condições da Tarifa Especial Interna, de pequena velocidade; da Tarifa Especial A, de grande e pequena velocidades, e da Tarifa de Despesas Acessórias, todas as alterações tarifárias que originem aumento de preços de transporte e, ainda, a elevação de apeadeiros a estações.

É da competência do director geral de Caminhos de Ferro a aprovação de tarifas especiais e seus aditamentos, abertura à exploração de paragens e apeadeiros, tabelas e preços, avisos ao público sobre serviços que prestam às estações e apeadeiros e serviços combinados e especiais, beneficiações, contratos e acórdos. O Conselho Superior de Caminhos de Ferro será ouvido sobre qualquer dos assuntos acima referidos, sempre que o Governo ou o ministro das Obras Públicas o julguem conveniente.

O prazo de afixação dos respectivos avisos ao público fica reduzido a três dias.

Novo horário na Linha de Cascais

No horário dos combóios da linha de Cascais acabam de ser introduzidas as seguintes alterações:

a) — Estabelecimento, nos dias uteis, de um novo combóio de tipo «alternado», partindo de Cascais às 11 horas e 5, Monte Estoril às 11 horas e 7, Estoril às 11 horas e 9, S. João do Estoril, às 11 horas e 12, S. Pedro do Estoril, às 11 horas e 14, Carcavelos, às 11 horas e 19, Santo Amaro, às 11 horas e 22, Caxias, às 11 horas e 28, Dafundo, às 11 horas e 32, para chegar a Cais do Sodré às 11 horas e 42.

b) — A circulação dos combóios 401 e 501 é transferida para 10 minutos mais tarde do que actualmente, partindo, portanto, do Cais do Sodré, respectivamente, às 0 horas e 35 e às 0 horas e 40, de forma a satisfazer a solicitação baseada na hora a que acabam os espectáculos públicos.

Novo regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado

É brevemente promulgado, porque para isso se trabalha afanosamente no Instituto Nacional do Trabalho, o Novo Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.

Como muito bem diz a *Vida Ferroviária* aguardem os impacientes, porque continuamos a pugnar pela justiça que a todos há-de ser feita.

O contrário, não é servir o Estado Corporativo.

Uma pretensão dos habitantes de Aldeia Nova

A comissão executiva da União Nacional interferiu junto do Governo, no sentido de se atender o pedido dos habitantes de Aldeia Nova que pretendem se realizem obras no apeadeiro do caminho de ferro da localidade, de forma que o cais e respectiva bascula sejam cobertos, para resguardo das mercadorias ali em despacho, as quais deverão ser pesadas por ocasião da carga e descarga.

Nova tarifa de bilhetes

Entrou já em vigor uma nova tarifa de bilhetes de assinatura mensal ou semanal, para uma viagem diária de ida e volta, entre as estações de Gaia e Aveiro para o Porto, ou vice-versa.

CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

AS TROPAS DE FRANCO CONTINUAM VITORIOSAS SOBRE OS DESLEAIS MARXISTAS

ESPAÑHA — A guerra contra o comunismo em Espanha tende a eternizar-se. Não obstante as esquadilhas de aviões nacionalistas operarem com eficácia, bombardeando as fortificações governamentais ou sejam as republicanas, os marxistas, mercê da colaboração dos voluntários russos, franceses, belgas, alemães, mexicanos, romenos e italianos, continuam a dar de si... Mas, as derrotas são bem assinaladas pelos observadores internacionais.

O generalíssimo Franco sabe bem conduzir os seus soldados — homens para quem a Espanha é uma cateiral de Dôr.

De resto os nacionalistas, segundo a confissão do general Miajas, avançaram vinte e um quilómetros em direcção a Madrid.

A entrada triunfal na capital de Espanha está pois assegurada para breves dias.

Regista-se também que voluntários norte-americanos encontram-se ao serviço dos comunistas espanhoes.

Desenrolaram-se desordens perto de Taracêna, provocadas pela distribuição de víveres, entre forças internacionais e centenas de milicianos. Houve dezenas de mortos e grande número de feridos.

Igualmente se verifica que as razões da crise da «Generalidade» catalã foi ocasionada pela falta de pão em Barcelona.

Por sua vez, em absoluto contraste, o generalíssimo Franco para celebrar a cidade de Valladolid com o título de *Capital da sublevação nacional*, mandou iniciar a construção duma quantidade de edificios importantes, incluindo diversos Museus nacionais, uma Universidade e um Palácio de Justiça, onde ficará instalado o Supremo Tribunal, que foi restabelecido naquela cidade.

Em cumprimento de instruções relativas ao repovoamento florestal da Espanha, os falangistas plantaram durante este mês mais de cem mil árvores na provincia de Valladolid. Nas provincias de Burgos e Alava procede-se actualmente ao mesmo repovoamento.

FRANÇA — Há tempo o Estado de Iran ordenou ao seu ministro em Paris que abandonasse a Legação para protestar contra a linguagem de alguns jornais franceses para com a nação Iranica. O governo francês tentou liquidar amigavelmente o incidente, mas,

não o conseguindo, viu-se constrangido a retirar o seu representante em Teheran. Agora, foi o Iran que ordenou ao seu Consul Geral em Paris que abandonasse o seu lugar e a todos os estudantes persas que frequentam Institutos em França de se retirarem para a Pérsia ou seguissem para outros países.

Dentro em pouco as conseqüências, segundo *Rádio Roma*, serão a rotura de todas as relações diplomático-culturais entre a França e o Iran.

Mais uma complicação internacional!...

ITÁLIA — A Venesa chegou o navio francês *Mezique*, a bordo do qual seguia o Cruzeiro Médico gaulês composto de 150 médicos acompanhados de suas famílias num total de 400 pessoas. Houve, é claro, muitas festas, sessões solenes e sobretudo banquetes...

Em Itália encontram-se a senhora de Getúlio Vargas, presidente da República Brasileira, e suas filhas.

ALEMANHA — O general Goering deu uma recepção em honra dos deputados, economistas e chefes agrários suecos. Entre Goering e o Ministro da Suecia em Berlim houve troca de cordeais saudações pelos dois países amigos.

PALESTINA — Segundo notícias de Jerusalém as auctoridades responsáveis muçulmanas decidiram não permitir a entrada na Mesquita de Omar aos visitantes franceses se não fôr restabelecida a escala dos navios franceses em Jafra que fôra transferida para Haiffa.

GRÉCIA — Foram ultimamente criadas grandes medidas de Previdência Social, especialmente a organização dos cuidados a dar aos doentes pobres.

JAPÃO — O govêrno de Toquio estabeleceu um plano quinquenal para o desenvolvimento económico da Mandchúria. Para os trabalhos a realizar nos cinco anos foi destinada a soma de 150 milhões de libras.

BRASIL — Reuniu-se em Porto Alegre o Directório do Partido Libertador para tratar da sucessão presidencial. O assunto desperta o maior interesse.

CHINA — Em Xangai produziu-se uma explosão na sexta-feira última em Lanchow, capital de Kansu, num depósito de munições. Um grande número de casas foram destruídas e cento e vinte famílias estão sem abrigo. Até agora retiraram-se dos destroços os cadáveres de seis vítimas. O número de pessoas gravemente feridas eleva-se a vinte e três.

INGLATERRA — Segundo um comunicado publicado pelo govêrno de Bombaim, o chefe dos mussulmanos da provincia de Bombaim declinou também a oferta de constituir govêrno. O número de provincias onde o partido congressista obteve a maioria absoluta, mas recusa formar govêrno, eleva-se agora a seis.

O "DIA DA RAÇA"

Este ano o «Dia da Raça» será festejado com brilho em Portugal, nele participando o Governo e os representantes diplomáticos brasileiros.

Também o aniversário da morte de Camões será solenemente comemorado pela colónia portuguesa do Brasil.

A abnegação profissional dum jornalista

Foi assassinado em alturas, Califórnia, o jornalista Claudio Mackrackeu. O criminoso, filho de outro jornalista, com quem mantinha uma polémica, entrou-lhe em casa e disparou cinco tiros à queima-roupa. Mackracken, a esvaír-se em sangue, realizou o seu último serviço profissional: redigiu a notícia do crime que o vitimou para a Associated Press, de quem era correspondente.

TELEFONE 2 7303

ISIDRO

Vende por conta dos proprietários e com sua Autorisação: Prédios Modernos, Prédios Antigos, Moradias; Bonitas Quintas e grandes herdades; trespassa lojas de todas as qualidades, em todos os bairros da capital. Todos os negócios são fechados na presença dos proprietários e os respectivos sinais são também recebidos pelos Proprietários. Negocia com a maior lealdade. Dá informações Comerciais e Bancárias, a todos os clientes que desejarem.

ISIDRO SILVA

Comerciante Registrado no Tribunal do Comércio

Rua Eugénio dos Santos, 39-3.º — LISBOA



INSTRUMENTOS
para Banda,
Tuna, Orques-
tra, Jazz

Acordéono — Con-
certinas
Pianos — Órgãos
Acessórios para
todos
os instrumentos
Reparações
e enriqueçagens

PEÇAM
CATALOGOS



Santos Beirão, L.^{da}

R. 1.º DE DEZEMBRO, 2-C A 8
(Rossio-frente à R. do Carmo)

TELEFONE 22180

L I S B O A

provem os
CAFES
da
TACA DE OURO



ROCIO, 114-LISBOA
TELEFONE -26244

MOTORES DEUTZ

PARA

**LOCOMOTIVAS
AUTOMOTORAS**

Draisinas Freund
Grupos para Luz e Água

Hermann Katzenstein, L.^{da}

LISBOA

L. Conde Barão, 24/26 TELEFONE 27707

ARCADA DE LONDRES
ALFAIATARIA

Completo sortido e Esmerado acabamento
Vendas a Prestações com sortelo semanal nas seguin-
tes modalidades: 11\$50, 16\$00 e 20\$00 por semana

RUA DOS CORREIROS, N.º 120-1.º

Fica entre a R. da Vitória e R. da Assunção

LISBOA

Telefone 29460

M. BASTO, L.^{da}
CASA DAS CARNES

Casa Fundada em 1870

Carnes preparadas de todas as regiões do paiz
AZEITES, CONSERVAS, "CHARCUTERIE"
R. dos Fanqueiros, 86-88—LISBOA—Tel. 25868