

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: Antuerpia, 1894 S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-5.º — Madrid
Delegado no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

Castelo de Leiria. — Crónica da Quinzena, por SOEIRO
DA COSTA. — Os Caminhos de Ferro da C. P. em 1935,
pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. — Linhas
Portuguesas. — Notas Soltas, por X. — Engenheiro Ar-
mando Ferreira. — Assentamento de Via Férrea, por
ANTÓNIO GUEDES — Ecos & Comentários, por
SABEL. — Pela Beira Alta. — Portugal Turístico. —
Crónica Internacional, por PLÍNIO BANHOS. — Li-
nhas Estrangeiras. — Aviação. — Os nossos mortos. —
Instrução dos futuros Ferroviários. — Há Quarenta
Anos. — As grandes inovações nas Locomotivas. —

Parte Oficial.

1 9 3 6

ANO XLVIII

16 DE AGOSTO

NÚMERO 1168



CASTELO DE LEIRIA.

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

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro 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
Dr. JACINTO CARREIRO
Tenente 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
ESPAHHA (>) ps. ^{as}	35.00
FRANÇA (>) fr. ^{as}	100
ÁFRICA (>) . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atzados.	5\$00

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

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

CRÓNICA DA QUINZENA

EPOCAS DE CIVISMO

Por SOEIRO DA COSTA

ENTRE o espírito superior que revelam certas iniciativas de momento, e que demonstram a acertada visão de quem tem a alta noção do que mais convém fazer a reviver o que em muito elevou a sociedade portuguesa no conceito do mundo culto, de outras épocas, algo distantes, temos as que procuram dar incitamento à sociedade de hoje para a prática do civismo e fidalgo cavalheirismo que tanto distinguuiu o cidadão português, irradiando, como luz portentosa de altíssimos e benéficos efeitos.

Foi assim que se tornou possível aproximar elementos tão etrogêneos da sociedade, e que uma vez não estimulados e não cultivados, depois entre nós, trouxe como funestas consequências a divisão na família portuguesa; porque o incitamento desaparecera e se supria pela rude e baixa maneira de encarar a vida social, criando em cada cidadão uma personalidade, despida de puro e são civismo, como do bizarro e fidalgo cavalheirismo que tamanhos benefícios deram no ambiente português. Tinha ainda a depurá-lo e a aperfeiçoá-lo outras qualidades que se não descuravam e que serviam de poderoso influxo para a vida das classes médias e baixas, aproximando-as, respeitadas as distâncias, sem desprimor e sem rebaixamento dos sentimentos e do que cada cidadão tem de mais querido. Nem quem quer que fosse de tal suspeitava porque a vida decorria normalmente, em moldes sinceros isto, porque ninguém pensava num nivelamento que, em determinados casos, representa uma maior soma de desigualdades, e longe das aproximar, afasta e irrita os indivíduos, de condição diferente.

Nós não podemos deixar de olhar a que tudo tem forçosamente de ter o seu lugar: — A virtude, a inteligência, a educação, o caracter, a nobreza de sentimentos, — nata, como a prática de acções nobilitantes, tudo que não é comum aos seres humanos, e em que tão diversamente encontramos, também, a maldade, a mediocridade, o grosseirismo, a ausência do que é generoso e bom, que, assim se tornam perigosos e nocivos elementos de insuflação dos piores germens, a comprometer as sociedades e os povos, — temos, pois, que os separar ou seleccionar na vida social, — é uma necessidade, — dando incitamentos, estímulos e os prémios no que tanto se dignificou a sociedade portuguesa noutras épocas e cujas altíssimas noções e lições de civismo, tanto sublimaram o ambiente português.

Santa e nobre missão, pois, a de trazer ao conhecimento do povo todos esses vivos exemplos de salutar civismo e cavalheirismo fidalgo, da sociedade portuguesa, que hão-de reavivar toda essa esplendorosa época que dará depois a Portugal e aos portugueses a situação privilegiada que teve no concerto das grandes nações do Mundo, indo ao ponto de se salientar em matéria de tamanho interesse e relêvo social.



OS CAMINHOS DE FERRO

DA C. P.
EM 1935Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA

(Continuação)

No tráfego internacional houve diminuição no de Espanha e aumento no de França.

O relatório frisa o alcance da diminuição do tráfego de mercadorias e mostra a influência exercida pela camionagem.

Importa citar as suas judiciais considerações.

E não se diga, como é costume, que as empresas ferroviárias não viram o perigo a tempo e não reclamaram providências quando os interesses em jogo pouco pesavam ainda.

No nosso Relatório relativo ao Exercício de 1933, (repare-se bem que é o de há dois anos) dizíamos o seguinte:

«Neste ramo de tráfego, por enquanto, não se regista importante concorrência de camionagem. «Mas ela já existe e será bom não perder de vista este facto, que é muito importante. Se a concorrência tomar vulto (e receamos que com a liberdade dada aos carros particulares e à sombra duma classificação de transporte de aluguer, prevista na lei, ela possa desenvolver-se), não haja dúvida que os transportes de mercadorias pobres terão de encarecer, porque a camionagem só costuma desviar para si o transporte de mercadorias ricas, por serem as que encontram as maiores vantagens nesse desvio. Este encarecimento é manifestamente prejudicial à vida económica da Nação, mas é a consequência inevitável daquela concorrência».

Poderá ser-nos feito reparo pela insistência com que reproduzimos os períodos que acabamos de transcrever e que já figuram também no Relatório do ano findo, mas, se o fazemos, é com o intuito de chamar a atenção para uma situação que já devia estar remediada e que conduzirá sem sombra de dúvida aos graves inconvenientes que acima transcrevemos.

Se as nossas previsões se realizarem, quem transportará os milhares de toneladas de mercadorias pobres, que pelo caminho de ferro não mais poderão transitar, por não poderem suportar as tarifas que esse meio de transporte terá de adoptar como mínimas?

Não será certamente o camion, porque o preço do custo do transporte da tonelada quilométrica em automóvel é bastante superior ao preço do custo em caminho de ferro.

Numa conferência realizada em Outubro de 1934, o actual Director Geral da Societé Nationale des Chemins de Fer Belges, Mr. Rutot, confirma em absoluto e com enorme autoridade, a nossa profecia nestes termos:

É precisamente porque existe, nos Caminhos de Ferro, uma tariffação baseada no valor das mercadorias, que o camionista consegue arrancar áquele os transportes remunerados para não lhe deixar senão os transportes deficitários. Esta situação não pode evidentemente perpetuar-se sem comprometer definitivamente o equilibrio financeiro dos

caminhos de ferro, e será necessário que, ou os poderes públicos tomem a seu cargo o deficit deste meio de transporte, ou as redes ferroviárias elevem as suas tarifas das classes inferiores. Tanto num caso como noutro, é a economia nacional que sofrerá as consequências».

Entretanto o Tesouro recebe avultadas quantias de impostos, que ascendera em toda a rede explorada pela C. P. a 30.151 contos ou menos 1.049 que em 1934.

Bem pode ser cedida parte dessa receita em benefício da rede, para evitar o descalabro para que ela caminha se não se tomarem providências extraordinárias.

Da compressão de despesas nada mais se pode esperar sem prejudicar a segurança e regularidade de exploração.

Desceram aquelas de 219.227 contos em 1934, ano em que haviam sido já bastante reduzidas, a 216.938 com a redução, portanto, de 2.789 contos.

É interessante a transcrição de parte do relatório em que se analisam as despesas e que é meramente ilucidativa.

Apesar dos enérgicos esforços dispendidos, já não foi possível reduzir as despesas na mesma proporção em que diminuíram as receitas. Mais do que a maioria das indústrias, as despesas de exploração ferroviária compreendem uma forte porção de despesas quasi invariáveis, independentes da importância de tráfego.

Além disso, convém recordar que o regime de forte compressão de despesas já vem desde o ano de 1930 — e se um grande esforço é possível numa rede em que o trabalho tem sido normal, passa a ser difficilissimo quando as reservas estão quasi esgotadas e se torna impossivel o adiamento de trabalhos que, por já estarem demasiadamente atrasados, não podem sofrer novo atraso.

Ainda assim a baixa na rede geral em relação a 1934 foi de 1,27%.

Na antiga rede da C. P. essa baixa foi de Esc. 3:168.077\$63 ou 2,32%. Nas antigas linhas do Estado, em lugar de baixa, houve um ligeiro aumento de Esc. 378.242\$25 ou 0,45%.

Em todas as rubricas, excepto na da Direcção e Serviços Gerais — houve diminuição de despesas em relação a 1934. O excesso, nesta rubrica, de 91 contos provem principalmente da despesa resultante da abertura do posto sanitario de Faro e da remodelação de abonos feitos a alguns medicos especialistas.

Pois apesar deste grande esforço, que, como se vê, vem desde 1929, em todas as divisões e em quasi todos os serviços, excepto no Serviço de Saúde, houve, em 1935, e em relação ao ano anterior, economias que variam entre 0,07% e 4,19%.

Em relação a 1929, a baixa de despesas atinge proporções dignas de registo:

Na rede Geral	11,73%
Na antiga rede da C. P.	12,85%
Nas linhas do M. D. e S. S.	9,88%

Na antiga rede da C. P. tem-se conseguido sempre a sufficiente compressão de despesas para se manter o equilibrio financeiro da sua administração.

Nas linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste a redução teve de ser menor, porque nunca naquelas linhas se chegou a gastar o que seria preciso para as ter no devido estado.

As economias feitas pelas 3 divisões — Exploração — Via e Obras — e Material e Tracção têm sido importantissimas:

Exploração	menos	657.838\$20
Via e Obras.	"	13.297.663\$50
Material e Tracção.	"	16.395.606\$39
Soma nas 3 Divisões	"	30.351.108\$09

Na *Divisão de Exploração*, cuja despesa é quasi tódta feita com pessoal, difícil é fazerem-se reduções sensíveis; em todo o caso à o registar uma importante redução no número de horas de manobras, a que mostra que a modificação introduzida no modo de contabilizar esta despesa, obrigando-se a Divisão que utiliza as manobras, a pagá-las, à que as faz, por preço sensivelmente igual ao do custo, deu os melhores resultados. A diminuição do número de horas de manobras, em 1935 e em relação a 1934, foi de 22.100 horas, isto é, mais de 11,50 %.

Na *Divisão de Via e Obras* têm-se feito economias importantes, algumas delas sendo a consequência de melhor organização de serviço e outras resultando do adiamento involuntário de trabalhos que bem necessários seriam.

É curioso verificar que de 1926 (último ano antes da Companhia ter tomado posse das linhas do Estado) a 1935, se modificou a situação de seguinte modo, pelo que respeita a esta Divisão:

Aumentou o número de estações a conservar	134,6 %
» o percurso dos comboios	79,7 »
» a extensão da rede explorada	111,5 »
Aumentou a despesa da Divisão de Via e Obras — apenas	35,0 »

Pena é que as circunstâncias não permitam dotar o orçamento desta Divisão com as verbas necessárias para se pôr em prática um conjunto de medidas muito interessantes, completamente estudadas e de que resultariam certamente melhoramentos de serviço e economias sensíveis.

Na *Divisão de Material e Tracção* continuam a obter-se bons resultados, conseguindo-se mais uma vez uma redução das despesas.

Também nesta Divisão se poderiam realizar economias importantes, se podessemos destinar verbas suficientes para se executarem trabalhos de grande interesse já estudados.

Apesar da insuficiência de dotações, alguns melhoramentos importantes, de que resultarão certamente economias sensíveis, estão a ser postos em prática. A organização metódica da reparação dos vagões, que dentro de poucos meses estará a funcionar na nossa oficina do Entroncamento, será um desses melhoramentos.

Antes do fim de 1936 também estará organizado, em novos moldes, o serviço dos bastecimentos, de que pode resultar, além de economia apreciável de pessoal, diminuição importante de stocks e boa ordem no seu funcionamento. Pelo trabalho já afectuado, 10.136 tipos de artigos foram reduzidos a 3.943.

O consumo de carvão por quilómetro-máquina diminuiu de 17kg,472, em 1934, para 17kg,206, em 1935. O consumo por tonelada-quilómetro rebocada aumentou um pouco, passando de 988rs,1, em 1934, para 988rs,9, em 1935.

Estes factos encontram uma explicação satisfatória na diminuição da carga do comboio-quilómetro de 211Ts,4, em 1934, para 205Ts,0, em 1935. Depois de uma série de anos com aumentos sucessivos neste índice de bom aproveitamento de tracção das nossas locomotivas, veio 1935 com uma diminuição de 3 % em relação ao anterior — como consequência do enfrancamento do tráfego de mercadorias.

O consumo de óleo aos 100 quilómetros baixou de 4kg,292 em 1934 para 4kg,192, em 1935.

O número de agentes desta Divisão baixou ainda em 1935 — 136 unidades — a pesar de ter baixado já, desde 1928 a 1934 — 1.690 agentes — ou seja 17,6 %. A economia resultante desta diminuição de pessoal representa perto de 11.000 contos em relação a 1928.

O preço médio do carvão facturado ao serviço de máquinas baixou de 106\$17,5 por tonelada, em 1934, para 105\$00,8, em 1935.

Não fugimos à tentação de reproduzir aqui os números que, no ano passado, publicámos nesta altura, devidamente actualizados, estabelecendo a comparação dos exercícios de 1929 e 1935:

	contos
Baixa das receitas na rede da C. P.	18.371
» » » » do Estado	16.532
Total a menos em 1935	34.903

	contos
Baixa das despesas na rede da C. P.	19.664
» » » » do Estado	9.166
Total a menos em 1935	28.830

Para muita gente o exame destes números nada dirá, embora falem aos olhos. Para aqueles, porém, que têm dado o seu esforço sem desalento, antes continuando, com energia e dedicação, a lutar na esperança de melhores dias e mais animadores resultados, esta referência é necessária: para que saibam que os seus superiores apreciam, na devida conta, o bom trabalho produzido e não ignoram quanto este é mais fatigante e inglório em épocas de decadência do que em tempos de prosperidade.

Num próximo artigo findaremos esta análise.

LINHAS PORTUGUESAS

Por ocasião da próxima inauguração do trço de linha férrea entre Santiago de Cacem e Sines, projectam-se grandiosos festejos organizados pela Câmara Municipal e várias organizações particulares e oficiais.

O Chefe de Estado, bem como o Ministro das Obras Públicas foram convidados pelo presidente da Câmara e administrador de Sines a assistir às festas que se vão realizar cuja base representa um melhoramento importante para a região.

A propósito deste melhoramento diz o jornal «Diário do Alentejo»:

«Ao mesmo tempo fazemos votos para que não

tarde em ser iniciada a parte complementar dessa linha, que é o trço Beja-Ferreira-Ermidas.

Só assim essa linha poderá dar um rendimento apreciável e atingir a sua finalidade, pois permitirá a saída dos produtos do Baixo Alentejo pelo porto de Sines.

Além disso a linha tal como fica não serve o distrito de Beja, pela dificuldade de ligações com a do Val de Sado e pelo alargamento do trajecto, para a parte norte do distrito por ter de se ir até à Funcheira para tomar aquela linha e depois a de Sines.

A construção da transversal de Beja a Sines traria incalculáveis benefícios, não só para o distrito de Beja como para o próprio Estado que passaria a ter uma linha de rendimento certo.»

NOTAS SOLTAS

Por X

O HOMEM DE BEM, INFELIZ...

Raras vezes, o vento da felicidade sopra favorável ao homem de bem.

Quási sempre, e dada a dissolução que de há tanto vem atravessando o mundo, não é olhado com atenção o homem de bem.

Chegou mesmo, a alguns anos, atrás, a ser trocado quem falasse em moral — ou actos morais.

Sofria-se intimamente, em silêncio, sem poder comunicar-se com outrem, as nossas máguas, as nossas desditas, porque aqueles a quem o vento da ventura soprava benéficamente, cerrava os ouvidos a queixumes, tanto lhes bastava que as cousas o favorecessem — e aos seus desígnios, por vezes criminosos.

Nada há como o nivelamento do infortúnio, para que aqueles que se esquecem que são miseros mortais, — perante o deslumbamento das grandezas efêmeras da terra, — volvam os seus olhares contemplativos à desgraça dos outros, quando passa a feri-los.

O Homem, que bafejado pelas grandezas, deitasse o seu olhar retrospectivamente, para os seus princípios, ou modestos ou cheios de privações, bastaria para que se lembrasse quanto é doloroso um tal sofrimento, nos outros; e tanto mais, quanto, por vezes, é ocasionado, porque essas felicidades e bem estar, usufrua a custa do sacrifício injusto e ilegítimo imposto a outrem.

As virtudes máximas — ou se deixavam morrer — no mais atroz dos sofrimentos, — ou arrastavam o supremo calvário das dores que parecem não ter fim.

Quem são os que sofrem hoje, no mundo? Fácil é conhece-los, ireis recrutar-os de preferência, nos que não vendem e só compram, com salários ou proventos mínimos, sem poder livrar-se de apuros presentes, olhando, atemorizado, o futuro seu e de suas famílias que se antolha, horrível, tanto mais sendo efêmera a vida, e tão mais curta quanto tiver a apressa-la as preocupações da hora presente, quando o custo da vida em vez de baixar, sobe, sem de há tanto, voltar à base, ou ao seu custo natural — com lucros legítimos.

¿! É possível ao trabalhador, a todos que percebem proventos e salários certos, olhar ao futuro, quando os seus proventos e salários não acompanham, paralelamente, os aumentos no custo da vida?!

O simples raciocínio nos diz que não. E isto constitue o maior peizadelo do homem de bem, amante extremo da família que constitui, e o maior dos seus sofrimentos ou torturas morais.

AS FESTAS RELIGIOSAS...

Durante um largo período, — depois de séculos seguidos em que as festas religiosas ganharam no sentimento e no coração da maioria das populações,

criando-se á sua volta, alegrias e prazeres, espirituais, pelo que mais se avivou e arreigou a Fé, — foi, como que quási banido todo êsse sublime cortejo público dos corações humildes e simples, em que comungavam bastos talentos da primeira grandeza, que, por igual, sentiam pulsar-lhe fortemente no coração a fé religiosa, que, seguida com sinceridade, faz bons os maus, e aproxima os homens em ideais de bondade e affectuosidade.

Mas essas festas, — onde quer que se promovam são ainda laços que se criam entre os povos, e partilham ensino, para o desenvolvimento local de apreciáveis transacções, que, por essa ocasião, causam um caudal de riqueza pública, e em que vivem e se estimulam artes, indústrias e consumo de cousas, que sem as tradicionais festas religiosas locais, ficaria sem utilidade, dando lugar ao seu não aproveitamento.

Dir-se-ia que acudira ao pensamento dos que contrariavam essas manifestações tão simples, mas tão carinhosas, da fé dos povos, que outro ideal mais belo, mais alevantado, perfumado de maior paz e bondade, surgia, em sua substituição, e que deveria prevalecer sobre essa fé quási *duas vezes milénaria*.

O que foi êsse período — todos o sabem — e todos viram com seus olhos crentes e descrentes — que estrondosamente faliram as novas realizações, em contrário das manifestações de carácter religioso, que tantas horas de invulgar enlêvo e relêvo teem feito o deleite dos espíritos, numa ascensão que semelha a invulgar aspiral — a cupula sublime, — digamos, — de toda, a mentalidade humana, em quási dois mil anos.

Atravez essas festas de eternecido culto dos homens ao amor divino, — que permite uma maior e melhor aproximação entre êles, praticam-se, obras de piedade e filantropia que é uma outra brilhante faceta da religião.

Ha nelas incitamentos, estímulos e prémios, na prática do bem, — assim largamente difundido pelos que carecendo auxílio e protecção humanas, — e de que êsses dias de festas se revestem; seguindo as sublimes e incomparáveis máximas de Cristo, que tornarão perpetuas a sua religião e a devoção do mundo, por aquêl que opôz, ás trevas e á maldade criminosas, os mandamentos que são, sómente, luz e bondade.

¿! Dizei-me, pois, se rialmente não são incalculáveis os benefícios morais e materiais que a religião derrama com a prática das suas festas religiosas?!

— Verdades, não se podem contrariar...

Engenheiro

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

Pela morte de seu pai o sr. Joaquim de Sousa Ferreira, encontra-se de luto o nosso prezado compa-nheiro de redacção e escritor ilustre eng.º Armando Ferreira, secretário da Companhia dos Telefones, a quem apresentamos o nosso cartão de pesames.

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
30	Carregar em vagões ou zorras e descarregar um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 40 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,13, incluindo arrumação. . .	—	36\$87,5	1\$84,4	\$55,3	39\$27,2
31	Carregar em vagões ou zorras um milheiro de travessas de pinho creosotado, com 2,60 × 0,26 × 0,13 . . .	—	62\$50	3\$12,5	\$93,7	66\$56,2
32	Descarregar de vagões ou zorras um milheiro de travessas de pinho creosotado, com 2,60 × 0,26 × 0,13 . .	—	25\$00	1\$25	\$37,5	26\$62,5
33	Carregar em vagões ou zorras e descarregar, um milheiro de travessas de pinho creosotado, com 2,60 × 0,26 × 0,13, incluindo contagem e empilhamento	—	150\$00	7\$50	2\$25	159\$75
II — BALASTRAGEM E ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA COM 1 ^m ,665 ENTRE CARRIS						
34	Balastragem de brita, num quilómetro de via férrea, com 1 ^m ,665 de largura entre carris de 8 ^m de comprimento, assente em 17 travessas — via única —	33.107\$80	986\$40,8	49\$32	14\$79,6	34.158\$32,4
35	Balastragem de brita, num quilómetro de via férrea, com 1 ^m ,665 de largura entre carris de 12 ^m de comprimento, assentes em 17 travessas — via única —	33.270\$60	991\$15,4	49\$55,8	14\$86,7	34.326\$17,9
36	Balastragem de brita, num quilómetro de via férrea, com 1 ^m ,665 de largura entre carris de 18 ^m de comprimento, assentes em 30 travessas — via única —	32.784\$40	976\$79,2	48\$84	14\$65,2	33.824\$68,4
37	Balastragem de brita, num quilómetro de via férrea, com 1 ^m ,665 de largura entre carris de 12 ^m de comprimento, assentes em 17 travessas — via dupla —	85.923\$20	1.904\$38	95\$21,9	28\$56,6	87.951\$36,5
38	Balastragem de brita, num quilómetro de via férrea, com 1 ^m ,665 de largura entre carris de 18 ^m de comprimento, assentes em 30 travessas — via dupla —	62.948\$60	1.869\$26,5	93\$46,3	28\$03,9	64.939\$36,7
39	Um quilómetro de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com 8 ^m de comprimento e o peso de 30 quilos por m. l., assentes com as juntas em falso em 12 travessas, incluindo um par de carris para reserva quilométrica	94.135\$76	7.590\$84	379\$54,2	113\$36,3	102.220\$00,5
40	Um quilómetro de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com 12 ^m metros de comprimento e o peso de 30 quilos por m. l., assentes com as juntas em falso em 17 travessas, incluindo um par de carris para reserva quilométrica.	90.795\$52,6	8.443\$22	422\$16,1	126\$64,8	99.787\$55,5

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PRÉÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
41	Um quilómetro de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com 12 metros de comprimento e o peso de 36 quilos por m. l., assentes com as juntas em falso em 17 travessas, incluindo um par de carris para reserva quilométrica.	102.100\$37,4	9.537\$89,5	476\$39,5	143\$06,8	112.258\$23,2
42	Um quilómetro de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com 18 ^m de comprimento e o peso de 36 quilos por m. l., assentes com as juntas em falso em 30 travessas, incluindo um par de carris para reserva quilométrica	107.405\$26,4	9.709\$77,5	485\$48,9	145\$64,7	117.746\$17,5
43	Um quilómetro de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com 12 ^m de comprimento e o peso de 39,8 quilos por m. l. assentes com as juntas em falso em 17 travessas, incluindo um par de carris para reserva quilométrica	108.922\$46,8	10.186\$84	509\$34,2	152\$80,3	119.771\$45,3
44	Um quilómetro de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com 18 ^m de comprimento e o peso de 39,8 quilos por m. l., assentes com as juntas em falso em 30 travessas, incluindo um par de carris para reserva quilométrica	114.267\$80,6	10.371\$22	518\$56,1	155\$56,8	125.313\$15,5
45	Um quilómetro de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com 12 ^m de comprimento e o peso de 44,9 quilos por m. l. assentes com as juntas em falso em 17 travessas, incluindo um par de carris para reserva quilométrica	120.575\$77,1	11.045\$55	552\$27,7	165\$68,3	132.339\$28,1
46	Um quilómetro de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com 18 ^m de comprimento e o peso de 44,9 quilos por m. l., assentes com as juntas em falso em 30 travessas, incluindo um par de carris para reserva quilométrica	125.535\$25,9	11.229\$93	561\$49,6	168\$44,9	137.495\$13,4
47	Levantar um quilómetro de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com 8 ^m de comprimento e o peso de 30 quilos por m. l.	—	869\$10	43\$45,5	13\$03,6	925\$59,1
48	Levantar um quilómetro de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com 12 ^m de comprimento e o peso de 30 quilos por m. l.	—	872\$85	43\$64,2	13\$09,3	929\$58,5
49	Levantar um quilómetro de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com 12 ^m de comprimento e o peso de 36 quilos por m. l.	—	947\$80,5	47\$39	14\$21,7	1.009\$41,2
50	Levantar um quilómetro de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com 18 ^m de comprimento e o peso de 36 quilos por m. l.	—	969\$01	45\$45	14\$53,5	1.031\$99,5
51	Levantar um quilómetro de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com 12 ^m de comprimento e o peso de 39,8 quilos por m. l.	—	1.021\$46,5	51\$07,3	15\$32,2	1.087\$86
52	Levantar um quilómetro de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com 18 ^m de comprimento e o peso de 39,8 quilos por m. l.	—	1.033\$94,2	51\$69,7	15\$50,9	1.101\$14,8
53	Levantar um quilómetro de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com 12 ^m de comprimento e o peso de 44,9 quilos por m. l.	—	1.085\$16,7	54\$25,8	16\$27,7	1.155\$70,2
54	Levantar um quilómetro de via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com 18 ^m de comprimento e o peso de 44,9 quilos por m. l.	—	1.112\$60,2	55\$63	16\$68,9	1.184\$92,1

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

O PODER DOS HOMENS

POR causa de um homem duas jovens polacas bateram-se em duelo e foram parar à prisão. O caso é simples de contar, e, por aqui se vê o quanto pesa... o poder dos homens.

Passou-se, dizem, ou por outra contam os periódicos, em Varsóvia, por causa de uma rivalidade amorosa. Ambas se tinham apaixonado pelo mesmo homem que não podia decidir-se a fazer a sua escolha e que por fim declarou: «A minha mulher deve ser não só bonita, mas forte e corajosa. Para saber qual das duas é a mais digna de mim (sic), vocês ambas não têm outra coisa senão bater-se...».

As duas raparigas aceitaram esta proposta inesperada e dirigiram-se uma bela manhã a um terreno dos arredores onde se bateram ao sabre até que uma caiu, esvaindo-se em sangue. O referido protagonista da tragédia tinha assistido, na qualidade de testemunha, a este duelo singular, e deixou esgotar de sangue e fadiga as duas contendoras rivais.

O pior é que todos três foram parar à prisão de Varsóvia, e devem comparecer dentro em pouco perante os tribunais a prestar contas de tão idiota façanha.

Como ainda «dormem» as mulheres...

DESAFORO DAS MULHERES

FORAM electrocutados nos Estados Unidos, na mesma semana, três mulheres, que foram condenadas à pena última, pelo crime de assassinio. Trata-se da corista Sherwood, da professora Peggy Dolbow e da servil Frances Creighton. A primeira, que conta 27 anos, colocou um filho de dois anos debaixo de água, provocando-lhe a morte por asfixia. A única alegação que apresentou em sua defesa foi de que «era tão pobre que não podia sustentar o filho».

Peggy Dolbow, que conta 36 anos, em companhia do amante, Norman Deiscoll, matou seu marido, Harry Dolbok. Foram ambos condenados à cadeira eléctrica, e foram companheiros de Hauptmann, que morreu electrocutado sob a acusação de assassino do filho de Lindbergh.

Finalmente, Frances Creighton, que tem 36 anos, envenenou a esposa do seu amante, Everett C. Appelgat, combatente da Grande Guerra.

Pela primeira vez, na história judicial dos Estados Unidos, três mulheres foram executadas quasi simultaneamente: Até agora, os juizes hesitavam em condenar à morte mulheres. Como, nos últimos tempos, se deram numerosos crimes, cujos autores pertencem ao sexo frágil, os magistrados mudaram de parecer.

O DIVÓRCIO NA AUSTRIA

O Supremo Tribunal da Austria estabeleceu uma escapatória para o reconhecimento legal do divórcio, isto é da separação dos conjugues, pela Igreja Católica.

Numa sua recente disposição o Supremo Tribunal decidiu que os divórcios dos católicos austriacos possam ser declarados legais pelo Estado se qualquer das partes adquirir o direito de cidadão húngaro, depois do divórcio. Dizia-se que a Austria era o único país do mundo onde o Estado não reconhecia o divórcio dos católicos. A Austria foi sempre uma firme cidadela da Igreja Católica. Coloca-se que apenas cinco por cento da população austriaca é protestante ou professa outras crenças. Por isso a influência da Igreja sobre o Estado foi sempre poderosa, e desde que se iniciou a influência nazi na Austria a influência dos católicos sobre o governo tem constituído algo de importância transcendental. Em geral não se dão cargos do Estado,

ou pelo menos só excepcionalmente aos que professam a religião protestante, tendo sido os Habsburgos os que impuzeram o exemplo de um rígido cumprimento de todos os ritos religiosos.

A família real austriaca, por exemplo, passava, frequentemente, uma semana ou mais no enorme mosteiro de Klosterneuburg situado numa montanha nos arredores de Viena. As maiores celas adornadas com valiosos tesouros antigos alojavam os membros da família real quando procuravam a reclusão do mosteiro. Os camponeses austriacos são extraordinariamente piedosos. As suas casas estão cheias de imagens e é muito difícil andar mais de uma milha, por estradas ou montanhas na Austria, sem encontrar algum santuário ou ermida.

As igrejas contam sempre com grande multidão de fiéis. Um dos maiores atractivos para os turistas que visitam a capital austriaca é decerto a formosa música executada pela antiga Capela Real da Catedral, música verdadeiramente excepcional pela sua beleza, que, afinal, se pode ouvir em quasi todas as igrejas de Viena. Durante a temporada dos desportos de inverno e no verão, celebram-se missas nas estações, às primeiras horas da manhã, em todos os domingos, para os excursionistas cumprirem o proceito dominical.

ACIDENTES DE VIAÇÃO

A CABA de aparecer o Boletim do Instituto Nacional de Estatística, referente do mês de Junho último, que insere estatísticas curiosas de nascimentos, óbitos, casamentos e divórcios, tanto em Lisboa como nas províncias do continente.

Sabe-se que emigraram no mês de Abril 804 indivíduos para o Brazil, Argentina e Estados Unidos da América do Norte.

No que diz respeito a acidentes de viação nota-se que, durante o mês de Maio se deram 578 accidentes, contra 231 ocorridos em igual mês do ano de 1935, resultando 31 mortos e 403 feridos, na sua maioria por viaturas automóveis.

RESTOS DA GUERRA

NA primavera de 1918 dois soldados americanos que flanavam numa das ruas de Montmartre depararam com um pequeno cão acinzentado que os acompanhava, com a língua de fóra. Como os acompanhasse com insistência, e fôsse muito feio e sujo, fizeram o possível para que os perdesse de vista. Chegaram a correr pelas ruas da cidade, escondendo-se às esquinas e no vão das portas. Mas o cão-sito não os perdia de vista, nem os largava.

Cansados já de fugir, os dois soldados resolveram adotar a animal e levaram-no para o quartel onde foi recebido como mascote por todos os soldados. Como era feio, no regimento deram-lhe o nome de «Rags» que quer dizer farrapo. Tornado a mascote da primeira divisão americana, serviu no «front», foi agente de ligação, foi gajeado e ferido, merecendo por isso duas citações.

Ora há algumas semanas morreu com a idade de 20 anos, em Washington. É uma das últimas autênticas mascotes da guerra, que desapareceu.

* * *

A grande guerra, apesar de ter terminado há 18 anos, ainda continúa a produzir vítimas.

Todos os dias morrem antigos combatentes, por efeitos dos estragos sofridos na guerra.

Não obstante isso, nos vários campos que fôram teatro do grande conflito, de vez em quando rebenta um obuz ou granada que havia ficado abandonado, e faz as suas vítimas.

Numa aldeia da Polonia rebentou um desses obuzes, que matou cinco pessoas e feriu gravemente duas.

O CAMINHO DE FERRO ANTIPÁTICO

QUANDO foi fundado o primeiro caminho de ferro de Berlim a Potsdam, o rei Frederico Guilherme III, que não vira com bons olhos a construção da via férrea, recusou-se a utilizar o novo meio de comunicação. O ministro das finanças e o ministro da casa real, precisando que o rei lhes aprovasse o projecto de um outro ca-

minho de ferro, lembraram-se de adoptar um estratagemma para vencer o soberano. Sabendo que o rei estava no aposento contíguo, e que portanto podia ouvir a conversação, disse um para o outro:

— O povo diz que o Rei não anda de combóio porque tem medo dos accidentes.

— É mentira. Um rei que ganhou a batalha de Kulm sabe lá o que é ter medo!

Frederico Guilherme fez de conta que não ouviu o diálogo, mas no dia seguinte foi a Potsdam, pela primeira vez, no rápido de Berlim e demonstrou assim publicamente que deixara de antipatisar com o novíssimo sistema de locomoção.

HUMANIDADE DUM GENERAL

QUANDO em França se guerreavam encarniçadamente os Católicos e Hugunotes, sendo General daqueles o Duque de Guiza, a este comunicaram um dia, que havia sido preso no seu campo um official inimigo, que se sabia vinha com a intenção de o assassinar. Mandou-o o general viz à sua presença, e lhe perguntou se era certo o que lhe imputavam, e se algum dia o Duque lhe havia feito mal. — E' certo senhor, respondeu o official, mas eu não tinha a honra de vos conhecer se não pela vossa fama; tão pouco de vós hei recebido a menor ofensa; todavia, procedia instigado pelo zelo da minha crença e por vos conhecer o maior inimigo dela. Então o general com afabilidade e brandura lhe disse: Pois se a vossa religião manda assassinar os contrários, a minha ordena que lhes perdoemos. Efectivamente lhe perdoou; e foi tal a impressão daquelas palavras e generoso procedimento do Duque, sobre o contrário, que este se tornou depois um dos seus mais bravos seguidores e bom católico.

29 DE OUTUBRO

EM 29 de Outubro de 1340 teve lugar a Batalha do Salado. Esta batalha assim denominada por haver tido lugar junto ao Salado, pequeno rio que corre na Espanha, entre *Pena del ciervo* e *Tarifa*, foi disputada pelas forças reunidas de Afonso IX de Hespanha e de Afonso IV de Portugal, e pelos exércitos Moiros de Aboul-Hassan, e de Aben-Amed Rei de Granada. Ao Rei de Portugal, e ao exército Português, bem pôde dizer-se, que foi principalmente devido o triunfo daquele dia; triunfo que de uma vez completou a ruína do poder dos Moiros na Hespanha. Verificou-se esta batalha no dia 29 de Outubro de 1340. — Dos numerosos despojos deixados pelos vencidos no campo, recusou nobremente participar o sr. D. Afonso IV: instado, porém, consentiu em aceitar alguns jaezes, espadas, e finalmente, uma trombeta, que depois foi collocada sobre o seu tumulo.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

SERVIÇO DE VIA E OBRAS

ANÚNCIO

Pelo presente se faz público que no dia 14 de Setembro próximo, pelas 12 horas, se recebem propostas, no Escritório do Serviço de Via e Obras, em Figueira da Foz, para o fornecimento de mil travessas rectangulares de pinho manso, nas condições do Caderno de Encargos datado de 3 de Agosto corrente, que se acha patente todos os dias úteis, das 9 1/2 horas às 12 1/2 horas e das 14 horas às 18 horas.

Figueira da Foz, 3 de Agosto de 1956.

O Engenheiro Director, *Fernando Arruda*

PELA BEIRA ALTA

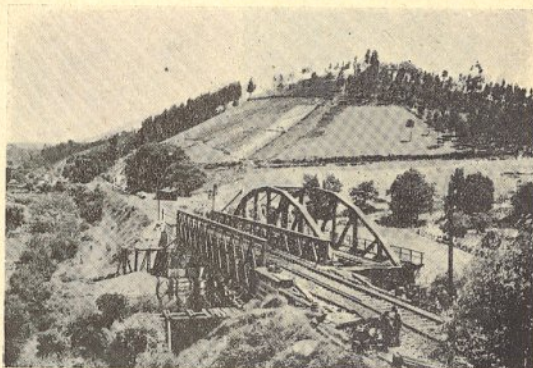
Substituição do tabuleiro metálico da Ponte de Mortágua

Na madrugada do dia 22 do passado mês, foi substituído o tramo metálico da Ponte de Mortágua, situada ao Km.º 74,200 da linha da Beira Alta. Esta substituição foi executada no intervalo de dois combóios, tendo sido iniciado o corte da via férrea, à meia noite e quinze minutos, hora a que passou o último combóio sobre o antigo tabuleiro.

Em seguida, procedeu-se ao seu levantamento collocando-o sobre carrinhos de rolamento, afim de ser ripado para um cavalete previamente construído ao lado dos encontros.

O novo tabuleiro, que já se encontrava num outro cavalete, foi deslocado pelo caminho de rolamento com o auxílio de macacos tomando a devida posição nos encontros, sobre os apoios provisórios.

O trabalho deu-se por concluído com o restabele-



Ponte de Mortágua — Vendo-se ao lado direito o novo tabuleiro

cimento da via férrea, antes das cinco horas, pelo que não originou o menor atraso na circulação dos combóios. O novo tramo metálico, de 42^m metros de vão, com vigas principais de banzo superior parabólico, foi projectado pelo senhor engenheiro Jaime Martins e construído nas oficinas Dargent L.^{da} Sucessores.

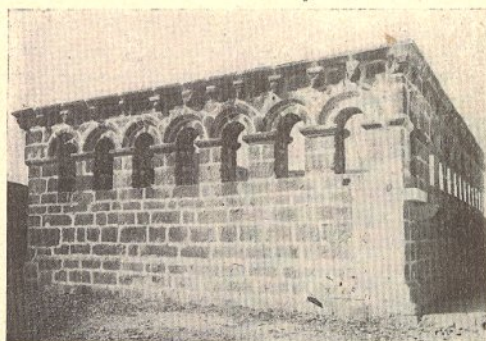
A montagem foi feita pelo pessoal da referida oficina e as operações de ripagem executadas não só pelo mesmo pessoal como também pelo da Via e Obras da Companhia da Beira Alta, superiormente dirigido pelo chefe deste serviço senhor Alberto Carreira.

Ao trabalho, que decorreu na melhor ordem, assistiram o director da Beira Alta senhor engenheiro Fernando Arruda, engenheiros Almeida Henriques, José Vaz, Godinho e Faria.

Por parte da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, assistiram os engenheiros Luiz Costa e José Espregueira Mendes.

À passagem do primeiro combóio sobre o novo tabuleiro, o senhor engenheiro Jaime Martins, foi cumprimentado pelos assistentes.

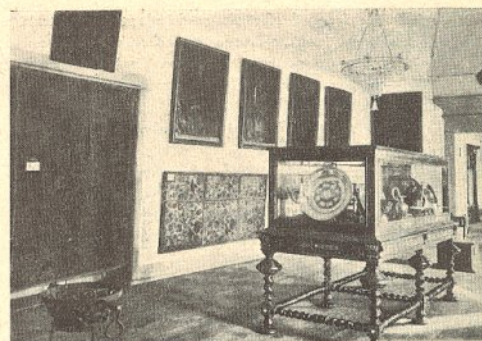
PORTUGAL



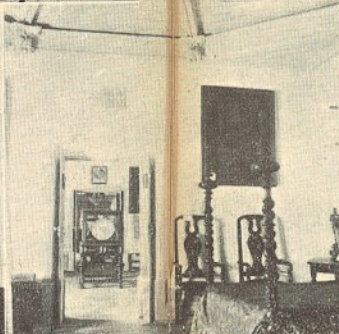
BRAGANÇA

Domus Municipalis

BRAGANÇA—«Panneau»—Sepulveda solta nas escadas de S. Vicente
o grito de revolta contra os franceses



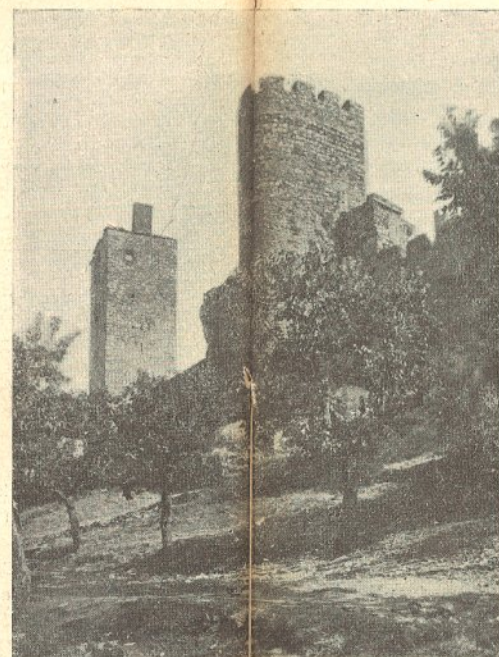
BRAGANÇA

*Diversos aspectos do Museu Regional*

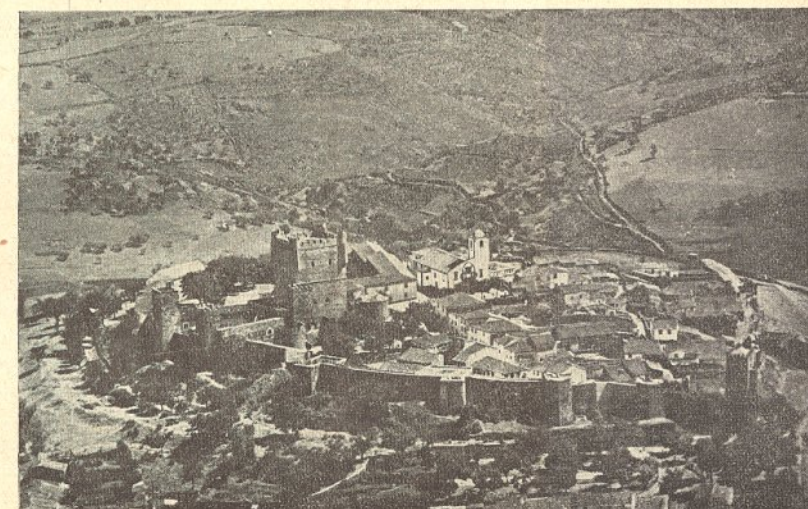
TURÍSTICO



BRAGANÇA

Praça Garrett

BRAGANÇA

Torre da Princesa

BRAGANÇA

As Muralhas da Fortalesa

CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

A GUERRA CIVIL EM ESPANHA

O resultando do armamento dos civis, tem-se visto com a morte de um milhão de homens que já perderam a vida em combates bem desnecessários.

Era de prevêr que, armando a população, nada mais havia a esperar do que o abuso pela liberdade do cidadão, e o resultado está bem de vêr.

Os excessos cometidos pelos comunistas na nação visinha são inacreditáveis.

Os sacerdotes têm servido a todas as vinganças miseráveis que dar se pode. O Bispo de Sigüenza foi apunhalado e arrastado pelas ruas da cidade, o pároco de Cebreros (Ávila) foi metido num saco e pendurado numa viga e repetidas vezes submergido numa tina de água a ferver até que perdeu a vida; o de Roblegordo depois de assistir, obrigado, a esta cena, endoideceu e aconteceu-lhe o mesmo; ao de Novas del Marqués (Ávila) fôrão-lhe arrancados os olhos, depois de que o torturaram até morrer; em Barcelona foi espotejado pela população; num convento, assistiu um francês, ao extermínio de todas as religiosas; noutros conventos da mesma cidade as religiosas fôrão estranguladas por mulheres e os religiosos por homens; na sua totalidade fôrão queimadas as igrejas da Catalunha e queimados em vida os capitalistas, acontecendo o mesmo em Tarrasa onde também um grupo de bandidos entrou em determinada casa dum comerciante, para procurar fascistas, que se supunha estarem ali escondidos, e como os não encontrassem, toda a família, que se compunha de oito pessoas, foi fusilada; fôrão desenterrados e expostos 14 mumias de religiosas do convento da R. de S. João, depois de terem assassinado ali todas as pessoas; noutro convento visitandino sete religiosas fôrão presas com cabos eléctricos e electrocutadas de seguida; em Huelva e Gibraltar não ficou uma única igreja em pé e, poucas já restam em Madrid, onde fôrão todas saqueadas; os religiosos da Congregação dos «Fato Bene Fratelli» do Vaticano acabam de receber a noticia de Espanha de que 18 dos seus correligionários, que prestavam serviço na colónia de férias das Crianças Indigentes instalada em Calasellas, perto de Barcelona, foram fusilados, com excepção de um único de nacionalidade argentina, que conseguiu fugir para França.

Barbaridades sem nexos têm sido praticadas como por exemplo o aprisionamento de falangistas em Samossiera que depois fôrão regadas com gasolina e pegaram-lhe o fogo; nesta mesma localidade foi preso um viandante, sua esposa e uma filhinha pequena e mortos todos por haverem dado guarida a uns volun-

tários do exército revoltado; em Alfaro (Navarra) para se vingarem de os elementos das direitas haverem saído da terra, prenderam duas raparigas que depois de violadas lhes cortaram os peitos; a várias personalidades das direitas fôrão cortadas as orelhas, como aconteceu em Badajoz, outros enforcados em árvores nas ruas centrais, acontecendo o mesmo aos filhos, que depois de cadáveres fôrão pendurados em ganchos nos edificios públicos, como aconteceu na Andaluzia.

Em matéria de destruição, não contando com os conventos incendiados, igrejas, e outras casas religiosas, regista-se o incêndio propositado do histórico mosteiro donde Colombo partiu para o descobrimento do Novo Mundo, que depois de roubado só lhe restam paredes. Depósitos de Viveres de Oviedo, tipografias, escolas religiosas e não religiosas, etc..

Málaga não tem um único prédio em pé, na sua rua principal que é a «Calle Larios».

Os fuzilamentos sem culpa formada não têm conta. Aristocratas espanhóis fôrão conduzidos a um parque e colocados em fileira para exercícios de tiro às milícias marxistas; em Barcelona um estudante de direito que conseguiu escapar, viu executar nove discípulos, que tinham entre 15 e 18 anos; os generais Goded e Burriel fôrão fuzilados às 6 e 20 minutos, nos fossos do forte de Montjuich (Barcelona) do dia 12 do corrente; bastantes deputados das direitas e oficiais do exército fôrão também passados pelas armas sem motivo justificado. Também em 20 do mês passado foi fuzilado o general D. Miguel Garcia de la Herranz.

A guarnição do Couraçado D. Jaime I revoltou-se e matou o seu capitão, um tenente, e várias praças que foram lançadas ao mar por ordem do govêrno de Madrid, que também ordenou o fuzilamento de 18 oficiais da guarnição, fornecendo depois notas à imprensa de que os mesmos se haviam suicidado dentro dum quarto no respectivo quartel.

Depois de tanta barbaridade a onda selvagem violentou a fronteira portuguesa e numa herdade do concelho de Campo Maior onde se encontravam refugiados um tenente-coronel reformado do exército espanhol, um seu filho capitão, e a esposa dêste trinta comunistas espanhóis atravessaram a fronteira e dirigiram-se à referida herdade, a-fim-de prender o tenente coronel.

Os operários portugueses que ali trabalhavam, fizeram compreender aos bandidos espanhóis que se encontravam em território português e não podiam portanto, executar o seu projecto, respondendo os miseráveis que não disistiriam do seu intento amea-

cando os trabalhadores portugueses de os fuzilar, se se opusessem a tal.

Depois disto, os comunistas foram prender o oficial, fuzilando-o «in loco» e levando em seguida o cadáver para território espanhol.

A esta infame e miserável atitude e governo português enviou ao de Madrid um inérgico protesto contra a violação do território nacional por uma força armada vinda do país vizinho, pela froteira de Campo Maior, para praticar em Portugal 'o mais grave dos crimes. Ao mesmo tempo que apresentou êsse protesto exigiu as reparações morais e materiais que julga de direito.

A resposta do governo português à proposta do acôrdo de não-intervenção na guerra civil de Espanha

Pelo Ministro dos Negócios Estrangeiros, Sr. Dr. Armando Monteiro, foi comunicada aos representantes dos Governos francês e inglês em Lisboa a seguinte resposta do Governo português à proposta de um acôrdo de não intervenção na guerra civil de Espanha:

1.º — Dado o convencimento dos Governos de S. M. britânica e da República francesa de que o acôrdo de não intervenção na guerra civil de Espanha, que está em negociações, pode contribuir para o fim da luta que ensanguenta a Espanha e, mais ainda, para afastar da Europa a ameaça de graves complicações internacionais e não desejando para si a responsabilidade de impedir ou de demorar a conclusão de um acôrdo que, segundo a opinião referida, tão benéficos efeitos pode ter, o Governo português dá a sua adesão de princípio à ideia que presidiu a proposta feita.

2.º — Ao fazê-lo porém, não pôde, para bem da sinceridade das relações internacionais, deixar de fazer algumas observações e reservas — das quais a primeira é a seguinte:

Ao aceitar a discussão de uma proposta com o largo alcance indicado, parte o Governo português da ideia de que o acôrdo, uma vez concluído, deve ser cumprido com inexcusável rigôr; entende que o não cumprimento ou uma observância sem severidade das cláusulas que se estabelecerem, representarão causa séria de desconfiança mútua e de desunião internacional.

Deseja por isso o Governo português frisar que, em sua opinião, a aplicação do acôrdo deve ser cercada das garantias indispensáveis para que os povos acreditem na perfeita isenção e imparcialidade dos Governos e para que os resultados adquiridos correspondam na verdade às intenções dos signatários.

Não só por isso, mas também por que as paixões que à volta da guerra civil de Espanha se desencadearam em certos países, tornam a efectivação do acôrdo singularmente difícil indispensável é a maior ponderação na amplitude a dar às cláusulas mencionadas.

3.º — A proposta apresentada pelo Governo francês respeita sobretudo aos países que fabricam armas e munições ou que dispõem de grandes stocks de umas

e de outras. Não é êsse o caso nem do Governo nem dos particulares em Portugal.

A adesão dêste Governo só pode ter interesse sob o aspecto do trânsito: mas é bem evidente que se os países productores de armas e munições as não venderem a qualquer das partes em luta, nem sequer o papel de via de passagem poderá ser exercido, ainda que só por hipótese, pelo território português.

O Governo português entende pois que é sobre a venda das armas e munições nos países productores que pode vir a tornar-se necessária a mais severa fiscalização.

4.º — Chama o meu Governo de modo especial a atenção dos Governos interessados no acôrdo proposto, para os perigos que a guerra civil de Espanha pode fazer correr a Portugal. Nenhum outro país está em situação idêntica. A nenhum outro Governo pode o desenlace da guerra civil criar responsabilidades de defesa própria semelhantes às que, de um momento para o outro, pode criar ao Governo português.

A ponderação destes factos força-me a declarar que a adesão de princípio antes dada não tolhe, seja no que fôr, as liberdades de apreciação das circunstâncias e de acção que ao Governo português possam impôr os deveres indeclináveis de defender a paz interna, de salvaguardar as vidas, haveres e liberdade dos cidadãos, de assegurar a integridade e independência nacionais.

5.º — Cumpre-me ainda salientar a êste respeito que, logo que entre em discussão o texto do acôrdo, fará o Governo português as sugestões que entender necessárias.

6.º — Por fim como particularmente interessados nos acontecimentos que se desenrolam em Espanha, o Governo português não pode deixar de solicitar a atenção dos países interessados no acôrdo para as condições de extrema violência em que está decorrendo a luta civil no país vizinho.

Obedece, ao fazê-lo, a imperioso comando de consciência e em nome de sagrados princípios de humanidade, em nome do afecto fraternal que liga o povo português ao povo espanhol; fá-lo por pensar que nesta guerra civil não está em jogo apenas a sorte da Espanha.

Sabe-se hoje, de modo a não deixar dúvidas, que as milícias comunistas e anarquistas praticam nos lugares que dominam um regime de terror metódico. Destroem o grande e secular património público e privado da Espanha, a riqueza acumulada por muitas gerações, como se obedecessem a um plano preconcebido. Assassinarão em massa, com fria premeditação, em muitos pontos, os indivíduos pertencentes às classes sociais que consideram indesejáveis, privando a Espanha em muitos casos de nobres servidores e de alguns dos seus valores mais altos.

Parece ao Governo português que, ao lado do acôrdo de não intervenção que lhe é proposto, figuraria bem a condenação de semelhantes processos de transformação social.

LINHAS ESTRANGEIRAS

BRASIL

De uma mensagem do governador de S. Paulo transcrevemos a parte curiosa a que o mesmo sr. se refere no capítulo de assuntos ferroviários.

«Acentuou-se no ano passado o desenvolvimento das rendas da Estrada de Ferro Sorocabana, tendo a sua receita excedido a previsão orçamentaria.

Deve-se isto não só ao notável incremento da policultura em todas as zonas servidas pela grande via ferrea, como ainda a não ter o governo deixado de aparelhar a estrada com novos elementos para o seu tráfego. Efectuou-se em 1935 a montagem de 1.100 vagões adquiridos no ano anterior e entraram em serviço 8 grandes locomotivas de tracção e 8 locomotivas de manobras.

Foi a seguinte a renda da estrada nos últimos três anos:

1933	81.477:759\$000
1934	86.316:397\$000
1835	104.819:773\$000

A receita do ano passado tinha sido estimada em 100.000 contos. A despesa, que o orçamento estadual fixara em 75.580:000\$000, atingiu a 85.574:330\$474, verificando-se, portanto, um excesso de réis 9.994:330\$474 na despesa e um saldo líquido de 19.245:443\$112.

A receita alcançada pela Sorocabana, colocou-a pela primeira vez em segundo lugar, no cotejo com as outras grandes estradas paulistas. Estas tiveram em 1935 a seguinte receita bruta:

São Paulo Railway	108.242:126\$970
Estrada Sorocabana	104.819:773\$000
Companhia Paulista	103.166:790\$000
Companhia Mogiana	47.586:541\$217

Separaram-se agora com clareza as contas da Sorocabana das do Estado. No orçamento estadual deste ano, a estrada figura apenas na receita, com a estimativa da sua renda líquida. A verba, com que se satisfarão as despesas de capital, e consignada à parte. O contribuinte paulista sabe agora com precisão quanto custam os novos melhoramentos, que a estrada pede todos os anos ao orçamento do Estado e determinados pelo crescente aumento da tráfego.

A construção da linha Mayrink-Santos aproxima-se do fim. Sem levar em conta os juros, o capital despendido, em oito anos de trabalhos, atingiu a 260.592:142\$232.

Até ao entroncamento, em Samaritã, com a linha Santos-Juquiá, a Mayrink-Santos tem o comprimento total de 134 kilometros. Estão até agora em tráfego

109 kilometros, sendo 96 de lado de Mayrink e 13 do lado de Santos.

Com excepção de um, consideram-se terminados todos os 32 tuneis da linha, na extensão total de 5003 metros. Depois de resolvidas certas questões technicas referentes á construção das pontes e viaductos de concreto armado, deu-se nova actividade ás respectivas obras. Reorganizou-se ainda o programa das obras de consolidação da linha, que tinham sido interrompidas durante a primeira fase da construção e que agora foram reencentadas com vigor.

Parece chegado o momento de enfrentar a questão, tendo em vista o surto de progresso que anima as regiões de cultura mais recente e que, pela força de expansão, excede todas as previsões.

O problema ferroviário relativo á rica região que fica do lado direito do rio Tieté não oferece dificuldades. A parte principal dessa região, nenhum concorrente a disputa á Estrada de Ferro Araraquara.

O Governo estuda a conveniencia de proseguir o prolongamento desta, de Mirasol em direcção ao Rio Paraná.

Até Rio Preto, a estrada seguiu as indicações do traçado Pimenta Bueno, que visava atingir o Estado de Goyaz, atravessando o rio Grande, nas divisas de São Paulo e Minas Gerais, um pouco acima da sua confluencia com o rio Parahyba. No recente prolongamento de Rio Preto a Mirasol, a estrada começou a se afastar dessa directriz.

Ainda não está assentado o rumo que a linha seguirá a partir de Mirasol, mas é provavel que obedeça ás indicações do traçado Gonzaga de Campos, orientando-se pela vertente direita do rio São José dos Dourados, em demanda do ponto conveniente do rio Paraná. Nessas condições, o prolongamento da linha ferrea, de Mirasol ao rio Paraná, teria desenvolvimento de 216 kilometros.

E' ainda objectos de estudos um ramal ferreo que, partindo da proximidades de Santa Adelia, se desenvolveria no espigão divisor dos rios Tieté e São José dos Douradores.

A questão toma aspectos mais complexos quando se considera a situação das estradas de ferro na zona que se estende entre o rio Tieté e o Paranapanema, e que está sujeita á influência e aos interesses de duas grandes estradas — a Sorocabana e a Paulista.

A formação, por essas duas empresas, da Companhia, de Melhoramentos da Noroeste a renovar as suas linhas e aumentar o seu material rodante, constituiu um passo decisivo para a solução daquele importante problema da economia paulista. Uniram-se o Estado de São Paulo e uma notável empresa particular para auxiliar uma empresa de propriedade da União, com a circunstância, digna de ser salientada, de que esse axilio favorece directamente um outro Estado da Federação.

Foi um acto inteligente de pura cooperação, feito sem restrições e sem compromissos, por meio da qual

passou a ter aspecto normal a concorrência da Sorocabana e da Paulista, no ponto em que elas se encontram e em que começa a Estrada Noroeste — em Bauru.

Pensa o governo dar um passo mais largo e chegar a um ajuste definitivo com a Companhia Paulista, de modo a permitir a extensão de suas linhas além de Pompeia e o alargamento da bitola até Baurú, pelo traçado que passa por Jahú.

Defendendo, como lhe cumpre, os interesses da colectividade, terá o governo de analisar muito de perto todas as consequências que a expansão de outra estrada de ferro, naquelas extensas e férteis zonas, possa produzir na Sorocabana. Comprirá, por sua vez, a Paulista encarar o assunto com o mesmo largo espírito público com que entrou para a Companhia Melhoramentos da Noroeste. Esse espírito, aliás, deve ser inseparável em nossos dias, da empresa que se dedicam a serviços públicos.

Não quer o governo, por outro lado, cruzar os braços diante de solicitações que lhe dirigem inúmeros agricultores, os quais cobriram longínquos sertões de lavouras variadas na esperança de que um dia contariam com o transporte ferroviário. Criadores de riqueza, eles fazem ju's á atenção do Estado.

Outro aspecto da questão ferroviária é o da situação financeira da Companhia Mogiana. Vitima da baixa do mil réis, é obrigada a reservar para o serviço de seus empréstimos externos quasi toda a sua renda líquida, a tradicional empresa paulista sente ainda os efeitos da concorrência das estradas de rodagem.

A extensão e o valor de suas linhas, assim como o papel exercido na economia de São Paulo pela zona que elas percorrem, tornam o caso da Mogiana um verdadeiro problema de Estado, diante do qual não é lícito ficar o governo indifferente.

O que esboçamos nestas linhas é suficiente para dar a medida da tarefa que o governo vai tentar realizar, para a coordenação dos nossos sistemas ferroviários.

FRANÇA

Os caminhos de ferro do Estado em França ensaiaram e ao que parece com bom resultado, o emprêgo do gaz pobre nas automotoras de potência média.

O veículo empregado foi uma automotora S. O. M. U. A. com duas caixas articuladas, comportando três eixos, dos quais dois motores. Pesa 20 toneladas em vazio e 39 carregada.

Dispõe de 75 lugares sentados e 25 de pé, transportando 1.000 quilos de bagagem.

Este veículo que já percorreu 45.000 quilómetros é provido normalmente dum motor Diesel. Este motor foi para as experiências substituído, por um motor Panhard, especial para trabalhar a gaz pobre. É um motor de 12 cilindros em V, construído para trabalhar a gasolina com uma compressão de 5,5 kg./cm² e a gaz pobre com uma compressão de 8,5/cm².

Consumindo gazolina, a potência fornecida é de

300 c. v., e consumindo gaz pobre é esta reduzida para 215 c. v.

O gasogénio Panhard foi montado na retaguarda da automotora. Entre o gerador e o motor, por baixo da caixa foi montado o depurador e o resfriador.

O motor trabalha a gasolina para as pequenas manobras das estações. Desde que seja necessário um trabalho mais prolongado, acende-se o gerador que 10 minutos depois está pronto para a partida.

O consumo de carvão de madeira é apenas de 80 quilogramas aos 100 quilómetros, o que tem como resultado uma despesa de tracção de 0,002 fr. por passageiro quilómetro.

A velocidade pode atingir 105 quilómetros á hora. A marcha média pode ser feita a 90 quilómetros á hora. Actualmente esta viatura assegura o transporte de jornais Paris-Mans (211 quilómetros), sejam 5 T. de carga á velocidade média de 85 quilómetros, compreendendo o percurso seis paragens regulares.

A importância do problema é enorme, e estes ensaios estão despertando o maior interesse nos meios ferroviários.

ITÁLIA

O governo italiano acaba de dotar o país com um melhoramento importantíssimo, qual seja o da electrificação de todos os combóios. O seu fim é alargar o campo das aplicações da energia eléctrica e empregar a nafta, com o fim de chegar a uma independência económica o mais completa possível. O comprimento total dum combóio eléctrico é de 62^m,5; a largura máxima de 2^m,92; a altura acima dos "rails", até á imperial de 3^m,75.

A velocidade máxima que estes combóios podem atingir ultrapassa 160 quilómetros á hora. Se se comparar com a dos combóios ordinários, verifica-se que permite realizar uma considerável economia de tempo. Quanto á sua composição é a seguinte: cada um é formado por três carruagens. Uma atrelada a uma dos extremos do combóio, é de 2.^a classe, tendo 35 lugares sentados, uma cosinha e um compartimento para um serviço de restaurante; a segunda no outro extremo do combóio é também de 2.^a classe, tendo 24 lugares sentados, uma geleira para vinhos e águas minerais, um compartimento para os correios e o outro para as bagagens. A terceira, enfim, a do centro do combóio, é de primeira classe, contendo 35 lugares sentados e dois vestiários. O serviço do restaurante faz-se sem que o viajante tenha que sair do seu lugar, havendo um dispositivo engenhoso que permite instalar mesas móveis entre os lugares. Existe ainda um dispositivo especial para assegurar a renovação do ar, isto é, para fazer circular nos compartimentos uma corrente de ar frio, no verão, e uma de ar quente no inverno.

— ESTE NÚMERO FOI VISADO —

— PELA COMISSÃO DE CENSURA —

aviiação



A HISTÓRIA DA AVIAÇÃO

O grande philanthropo britânico sir David Salomon legou à Biblioteca Nacional de Paris a sua coleção de mais de 5.000 documentos sobre a história dos balões e os primórdios da aviação. São precisamente essas gravuras e documentações de toda natureza que figurarão numa exposição única sobre as origens da aeronáutica.

Sir David Salomon, antigo director da companhia "Southern Railway", o segundo inglez que possuiu "um veículo sem cavalos" e o primeiro a iluminar a electricidade a sua magnífica residência no condado de Kent, além de excêntrico era grande amigo das artes. A sua mansão, de Brohile abrigava estufas, um teatro, galerias de pintura, escultura, e cada ano era aumentada de um novo corpo de edificio.

Do mesmo modo, tinha a mania de colecionador com o objectivo de salvaguardar a história por meio dos seus documentos mais interessantes, e nesse sentido procurava evitar a dispersão dos seus esforços. Assim, todas as vezes que descobria qualquer estampa, gravura, caricatura, cartaz ou imagem relativa à história da aeronáutica apossava-se em compral-a.

Grças a um esforço preponderante o público póde, hoje, admirar a primeira descida do balão a gaz que foi atacado a foçadas pelos camponeses de Gonesse, a 27 de Agosto de 1783, bem como a primeira ascensão dos irmãos Montgolfier; que despertara, na sua época, geral hilaridade porque nunca se pensara na possibilidade de os homens voarem.

As imagens succedem-se como na tela de uma lanterna mágica. Destaca-se a gravura da proeza de Blanchard e Jeffries que realizaram a primeira travessia da Mancha em Balão o que suscitara e entusiasmou dos poetas que nesse feito viam o preságio de união entre os dois povos até então separados pelos mares.

Uma das secções mais ricas da coleção é a de caricaturas. O público contempla um duelo a sabre entre duas nuvens, uma corrida de touros em pleno

céu. Os chapeleiros lançam toucados em forma de esferas e as modistas as creações mais extravagantes inspiradas na aeronáutica tais como as "conchas físicas."

Aos poucos os progressos não conhecem mais obstáculos e os homens misturam-se ao mundo dos passaros. Blieriot atravessa o canal da Mancha, com um mais pesado do que o ar, mas nem todo o mundo comprehende. Os ironistas ridicularisam a aviação como fôra igualmente ridicularisado o caminho de ferro mesmo por homens como Thiers ou Arago.

Um compositor de Montmartre escreve o "navio aéreo", quadrilha arranjada para piano com palavras de "alta inspiração".

Um piloto de méra imaginação, escreve o seu jornal de bordo em que diz: "Às 4 horas e 17, ao passar sobre Paris deixamos as nossas mercadorias e três passageiros, com as suas bagagens, sem retardar a marcha da máquina".

Em suma, a rota dos ares está juncada tanto de ironias impotentes como de dramas, e é esta a principal lição que se deduz da preciosa coleção que sir David Salomon legou à França.



OS NOSSOS MORTOS

JOAQUIM DE SOUSA FERREIRA

Com 79 anos, faleceu na sua residência da rua Renato Baptista, 19, o sr. Joaquim de Sousa Ferreira, antigo e muito considerado comerciante da praça de Braga.

O sr. Joaquim de Sousa Ferreira, que sempre se distinguia pelas suas altas virtudes de honradez, carácter e bondade, era pai do nosso querido amigo e camarada de redacção sr. engenheiro Armando Ferreira, secretário da Companhia dos Telefones, e do sr. Luiz Ferreira, nosso colega na Imprensa. Deixa viuva a sr.^a D. Luiza Ferreira.

A toda a família em luto e, em especial, a Armando Ferreira, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta as suas sentidas condolências.

O funeral realizou-se, da sua residência, para o Cemitério Oriental, nelle se incorporando numerosas pessoas.

Remington Portuguesa, L.^{da}

109, R. NOVA DO ALMADA

LISBOA

INSTRUÇÃO DOS FUTUROS FERROVIÁRIOS

COMO O "GRUPO INSTRUTIVO FERROVIÁRIO DE CAMPOLIDE" PREPARA PARA A VIDA OS FILHOS DOS FERROVIÁRIOS

De ano para ano os progressos do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide sentem-se a passos largos. Da Escola Profissional de António de Vasconcelos Correia vamos dar mais uma lista das classificações do ano lectivo 1935-1936, que obtiveram os seus alunos.

Curso Técnico Profissional — Alunos que passaram do 2.º para o 3.º ano — António Lopes Valentim da Silva, António Figueirêdo Ramos, João Marques Pereira, Umbelina Rosa Fernandes Caixinha, Filipe dos Santos Furet, Manuel Duarte Martins, Fernando Santos de Almeida, José Gomes Martins, Fernando Pires Coelho, Américo Pereira Costa.

Passagem do 1.º para o 2.º ano — António da Silva, Bernardo de Oliveira Correia, Hermenegildo Duarte Soares, Sofia Coelho Duarte Soares, Alberto Cardoso, António Ferreira, Otalinda de Jesus Barrêto, Alvaro António Maia, Artur Antunes Maia, Iréne Pereira Costa, Francisco da Silva.

Instrução Primária — Concluíram o exame da 4.ª classe de instrução primária — Albano Cândido Vaz de Abreu, António Lopes Rodrigues, Emídio Elias Pereira Duarte, Fernando Gabriel Gonçalves Ricardo, José Ernane Soares de Campos, José de Azevedo Barôna Valente Manuel Andrade Rebelo, Manuel António Pereira, Mário Barbosa Ribeiro dos Santos, Mário Ernesto Antunes, Zeferinô Ligeiro Velez, Maria Iréne Veludo Lourenço, Maria Luíza Sousa Sena Magalhães, Deolinda Mendes Silva, Deolinda Duarte Sanches, Maria Joaquina Santos de Almeida, Maria Eulalia Mendes de Sousa, Natércia Néto Mendes, Elvira Manuela Ventura Cardigos, Odete da Conceição Ferreira.

Alunos que passaram da 3.ª para a 4.ª classe — Alexandrino Andrade Rodrigues Albuquerque, António José Pereira Monteiro, António Pedro Tavares de Sousa, Augusto Gonçalves Madeira, Baltazar Gomes Maia, Carlos Moisés, Fernando Marques da Silva, Licínio André, João Hernânde Gonçalves de Campos, José Matos de Barros, José Ramos, José Rebelo Gomes, Virgílio Rocha, Deolinda Maria Patrício, Ana Maria de Magalhães, Ilda da Conceição Lucas, Alda do Carmo Gomes, Maria Suse Peixinho de Sousa, Rosa Alves da Costa, Maria de Lourdes Faria, Matilde Alcina Ferreira Lamas de Jesus, Celeste Ferreira de Sá, Maria da Conceição Esteves, Joaquina Maria Pinheiro, Celeste dos Santos Sousa.

Passagem da 2.ª para a 3.ª classe — Adamastor de Jesus Pinheiro, Alberto de Jesus Pinheiro, Alvaro

de Oliveira, António Afonso Rijo, António da Cruz Veiga, António Maria, Carlos Paula Farinha, Carlos da Silva Alves, Delfim de Araujo Ferreira, Eduardo António Fôsko, Domingos Ferreira Gonçalves Fontes, Eugénio Pereira Abreu, Fernando António dos Santos, Fernando Figueiredo Carvalho, Florindo de Jesus Martins, Francisco Graça Soares Brandão, Francisco Maria Lopes, Francisco Rosa Afonso, Gabriel Fernandes Barros Lobo, Guilherme de Oliveira Onofre, Guilherme dos Santos Nunes, Henrique Ernâni dos Santos Gama, João Augusto Rodrigues, Joaquim de Carvalho Monteiro, José Cardoso, Levi da Costa, Manuel Campos Correia, Mário Agostinho Andrade, Moisés Dias de Oliveira, Maria da Visitação Nunes, Natália Rosa Bento, Maria de Lourdes Gomes Martins, Maria do Céu Ribeiro dos Santos, Maria Isaura da Fonseca, Maria de Lourdes Santos Soares, Olívia Mendes Coelho, Hortense Mousinho Cordas, Leonilde Ferreira Lamas de Jesus, Maria Helena Pais, Matilde Natavidade Lucas Pereira, Emília dos Santos, Natália Araujo Vieira, Aida Soares de Campos, Almira Pereira Monteiro, Lídia da Cunha Lopes, Maria Fernanda Pereira das Dôres, Ana de Jesus Abreu, Fernanda Gameiro, Matilde Maria do Carmo e Alice Gonçalves Santos de Almeida.

Passagem da 1.ª para a 2.ª classe — Adelino Pereira Duarte, Anibal Elias Pereira Duarte, Antero de Carvalho Marques, António Duarte Portas, Armando Vasconcelos da Silva, Delmar Dionísio Vicente, Filomeno da Paixão, José Augusto de Matos Varela, José Marques Guerra, Luiz Brites Pires, Manuel Gaspar Faria, Manuel Marques Pais, Nelson de Matos Varela, Raimundo Ferreira das Neves, Raul Cardoso, Valentim Albuquerque Cardoso, Wilson Gonçalves, Maria José Fernandes Lôbo, Maria Lourdes de Deus, Maria Ivone Gomes Martins, Izabel Maria Lourdes Vaz de Abreu, Fernando Gonçalves Ricardo, Maria Emília Lucas, Maria Irene dos Santos Ribeiro, Brmelinda do Carmo Neves Graça, Maria Amélia Barbosa de Castro, Maria da Encarnação e Maria Augusta Leão Couto.

O resumo dos alunos classificados êste ano foi o seguinte:

Curso Técnico Profissional:

Do 2.º para o 3.º Ano . . .	10	
Do 1.º para o 2.º Ano . . .	11	21

Instrução Primária:

Exame de 4.ª classe . . .	20	
Da 3.ª para a 4.ª classe . . .	25	
Da 2.ª para a 3.ª classe . . .	50	
Da 1.ª para a 2.ª classe . . .	28	123
Total . . .	144	

Como se verifica esta admirável instituição progride graças ao incansável trabalho de sua dedicada direcção.

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Agosto de 1896

Linha Electrica no Porto

Tiveram o melhor exito as experiencias officiaes da tracção electrica no Porto, a que no ultimo numero alludimos.

Realizaram-se tres viagens, duas das quais entre a rua do Infante D. Henrique e o Ouro, um percurso de 3.600 metros. Na primeira, ascendente, gastaram-se 20 minutos, havendo seis paragens e rebocando o carro electrico tres outro scarros ordinarios; na segunda, descendente, rebocando quatro carros, 15 minutos, com uma paragem; na terceira, ascendente, só até á Arrabida, 12 minutos. Guiava o comboio o engenheiro electricista sr. Frank Ross.

Segundo o parecer dos technicos foi imposta á companhia Carris de Ferro do Porto, a condição de que os carros tenham a velocidade de 14 kilometros por hora.

A maxima força empregada na experiencia foi de 60 cavalos, por se ter dado a coincidência de, na mesma occasião em que se realizava a experiencia para a rua do Infante D. Henrique, subir o outro carro electrico pela rua da Restauração.

A força empregada nas outras viagens foi quasi sempre de 30 cavallos e algumas vezes menos ainda. A machina, que está installada na Arrabida, tem a força de 150 cavallos.

Estão já concluidos os maciscos para o asentamento de uma outra machina igual á que funciona e de outro dynamo já estão na alfandega e brevemente vão ser collocados, nos seus respectivos logares.

Relativamente ao carro que serviu, foi construido sob a intelligente direcção do zeloso chefe das officinas o sr. Victorino Ribeiro Lobo, e, é no interior e exterior igual aos outros tres, que tem andado em serviço, na linha da Restauração, menos nas plataformas, que são maiores do que as dos outros. Foram mandados construir com mais capacidade, não só para comportar maior numero de passageiros como também para condução de bagagens.

A plataforma da rectaguarda pôde comportar 12 passageiros e a da frente 8. O carro completo leva 40 passageiros. Em cada uma d'ellas ha uma corrente de ferro, que, quando o carro fôr em movimento, tem de ser fechada, para indicar aos passageiros que o espaço vedado, é exclusivamente para o conductor do carro electrico.

Outras modificações se fizeram. A subida para as plataformas faz-se por um só estribo enquanto que nos outros era por dois. A plataforma é fechada por meio de uma porta de ferro, que abre em duas, o que não succedia nos carros antigos que era por meio de um varão de ferro.

As bombas de engate também foram construidas por um novo systema que muito facilita o movimento do comboio, em toda a linha, mas com especialidade nas curvas, ainda que sejam de um raio de 25 a 30 milímetros. Tem molas dispostas de maneira que o comboio em marcha não precisa de esforço extraordinario para vencer uma rampa ou passar n'uma curva, visto que o engate do primeiro carro faz girar a mola da bomba ora para a direita ora para a esquerda, conforme a curva, ora para cima ora para baixo, segundo é na subida ou na descida.

A distribuição da luz electrica é também differente. Nos carros antigos as tres lampadas estavam reunidas no centro do carro e as plataformas achavam-se em sentido horizontal. No novo carro as lampadas estão distribuidas em tres pontos separados uns dos outros na parte superior do carro e em sentido vertical, como em sentido vertical estão as das plataformas, o que permite que o fóco da luz irradie em maior espaço.

O serviço dos carros entre a rua do Infante D. Henrique e a estação do Ouro começou no dia 3, sendo n'esse dia verdadeiramente extraordinaria a affluência de passageiros.

Transporte de mercadorias perigosas

A legislação franceza sobre os transportes em caminho de ferro data de 1846; não pode por consequencia applicar-se rigorosamente a uma infinidade de expedições de mercadorias, que, ao tempo, ainda não eram conhecidas ou não se utilizavam na industria em tão prodigiosa quantidade, como presentemente.

D'aqui a necessidade cada vez mais reconhecida, de modificar, como se tem feito pouco a pouco, o que está estabelecido com respeito a transporte de materias explosivas e inflammaveis e de crear alguma cousa que regulamente a expedição de materias venenosas e infectas, que a velha legislação deixou passar em claro.

Com este fim o governo francez procurou reunir tudo o que havia disperso sobre tão importante ramo de serviço, formulando a sua direcção dos caminhos de ferro, um projecto de regulamentação geral para o transporte em caminhos de ferro de materias perigosas (explosivas, inflammaveis, venenosas, etc.) e de materias infectas.

O referido projecto contem nada menos de 168 artigos e abrange 266 mercadorias diversas.

N'elle figuram todas as mercadorias conhecidas, a que tal regulamentação especial é applicavel, e pelo menos por enquanto, pode considerar-se completo.

Póde ser que em breve a descoberta de novos productos, dê lugar a frequentes alterações, mas, devido á nova classificação em seis classes, facilmente se incluirá n'uma d'ellas o que apparecer de novo.

A primeira cathogoria comprehende tudo o que é explosivo, com excepção da nitro-glycerina que é absolutamente prohibido transportar.

N'esta mesma classe figuram os acidos concentrados, nitrico, sulfurico e fluorhydrico.

Na segunda cathogoria encontram-se os liquidos acidos ou caustico o phosphoro e seus derivados, os ethers, os oleos minerais e as essencias que produzam vapores inflammaveis a uma temperatura inferior a 35º centigrados.

Na mesma classe estão incluidos os phosphoros, trapos, estopas, desperdícios, cordame, correias de algodão, impregnados de gordura ou de verniz.

Na terceira cathogoria encontram-se as substancias espontaneamente inflammaveis, como as precedentes, mas em menor grao.

Na quarta cathogoria reuniram as substancias facilmente inflammaveis, palha, feno, algodão, carvão de madeira, oleos vegetaes, alcooes, resinas, vernizes, seccativos, etc. N'esta classe estão também incluidos os balões para crianças que algumas vezes são cheios de hydrogenio.

Da quinta cathogoria fazem parte as substancias venenosas, perigosas especialmete pelo pó impalpavel que largam de que pelas emanções.

Finalmente na 6.ª cathogoria está reunido tudo quanto é infecto.

O rigor do regulamento vaé diminuindo de classe para classe. O acondicionamento da dynamite e outros explosivos é minuciosamente previsto, os wagões deverão ser fechados com cadeias, não devem ter freios á mão. devem ser precedidos e seguidos de um wagon, pelo menos. No mesmo comboio não podem seguir mais de 10 wagões, carregados com tal explosivo, os quais deverão ser precedidos e seguidos pelo menos de 3 wagões que não contemham materias explosivas e inflammaveis.

Para as palhas, fenos, etc., apenas se exige a protecção sufficiente contra as faúlhas da machina.

Quanto as materias infectas, a principal precaução consiste em se fazer a carga e descarga o mais rapidamente possivel, o maximo em 3 horas.

As grandes inovações nas Locomotivas

CONSTRUÇÃO DUMA CAIXA DE FOGO DE LOCOMOTIVA EM CHAPA DE AÇO SOLDADA

SEGUNDO relata a "Technique Moderne" os Caminhos de Ferro do Estado da França estão realizando experiências extremamente interessantes nas grandes locomotivas tipo "Pacific". Com efeito são conhecidos os resultados das "transformações" das "Pacific" segundo o sistema Chaplon em tôdas as rêdes de caminhos de ferro franceses, que permitiram notável aumento de potência útil.

Ha cerca de dois anos a esta parte que se encontram em serviço as "Pacific" transformadas. Têm-se obtido perfomances extremamente interessantes. Porém, a este acrescimo de potência útil corresponde um aumento de consumo de cumbustivel apreciável. Com efeito, o máximo consumo de cumbustivel por hora e por metro quadrado de superficie de grelha que era de 500 quilos, conseguiu ser elevado a 650 quilos.

Daqui resulta que a duração das caixas de fogo se encontra bastante reduzida. Deve-se notar que os pontos fracos duma caixa de fogo — de qualquer caldeira — são sempre as sobreposições de chapa nas bainhas e as cravações sobretudo as de ligação daquelas.

Foi nestas condições que se pricipiou a estudar a caixa de fogo soldada por mais económica.

Assim os Caminhos de Ferro do Estado têm em ensaio à tempos seis caixas de fogo de chapa de cobre soldadas. Ultimamente as oficinas de Quatre-Mares (Sotteville) construíram uma caixa de fogo de chapa de aço soldada com que foi equipada a locomotiva "Pacific" transformada n.º 231-659. É da execução desta obra que se ocupa a breve noticia que segue.

Como é conhecido uma caixa de fogo de locomotiva contruida em chapa de aço soldada implica dois problemas inteiramente novos para os caminhos de ferro europeus; o da sua construção em aço e o da

soldadura. Com efeito, até hoje, a não ser em casos especiais as caixas de fogo das locomotivas usadas na Europa foram sempre construidas em cobre. Só na América e parcialmente na Inglaterra se emprega a caixa de fogo em chapa de aço.

Daqui resulta que a construção desta caixa de fogo é um problema extremamente delicado.

As escoras das caldeiras de locomotivas europeias são igualmente como é sabido em cobre perfurado.

No ensaio realizado empregou-se escoramento de aço por ser muito mais barato, com exepção das escoras montadas nas proximidade dos arredondados da chapa em que se empregou bronze manganez. A substituição da caixa de fogo de cobre cravado pelo aço soldado acarreta uma economia de 20.000 francos na matéria prima e de 1.000 quilos no peso.

A soldadura foi utilizada nas seguintes ligações: constituição da fornalha, soldadura do embutido da bôca da fornalha a caixa de fogo e ligação deste embutido ao embutido da bôca na caixa de fogo. Soldadura dos ângulos inferiores da fornalha sôbre o quadro de fundação que é conservado. Soldadura do feixe tubular. O resto das ligações continúa a ser feita por cravação.

Os elementos constitutivos da fornalha são os mesmos que no caso de construção cravada: placa tubular de 12^{mm} de espessura, placa da rectaguarda de 10^{mm} assim como as laterais. Tôdas estas chapas são de aço Siemens-Martin tipo usual para caldeiras. O quadro da bôca da caixa de fogo foi suprimido. Por esta razão, para ligar a gola da boca, á placa da rectaguarda da caixa de fogo levou esta em aba embutido para o lado da lamina de água.

A furação para o escoramento foi efectuada antes da soldadura com exepção do escoramento na região da soldadura que foi efectuada depois.

Um decreto francês permite apenas a soldadura das caldeiras nas zonas escoradas, razão porque se tornou necessário prever uma linha de escoras suplementares na região da soldadura.

Vamos descrever a forma como foi executada uma

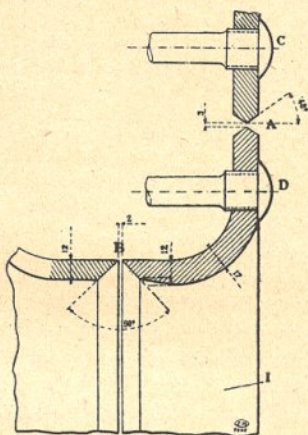


FIG. 1 - Corte vertical pela aba superior da vitrola da porta de fornalha duma locomotiva com caixa de fogo de aço soldada a autogenio

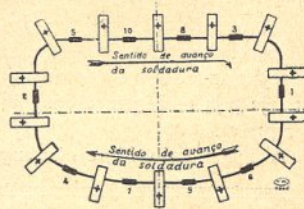


FIG. 2 - Preparação de gola da parte da fornalha para a execução da soldadura

das operações mais delicadas da soldadura: a da boca da fornalha. Uma vez colocada no seu lugar a caixa de fogo e preparada a gola destinada á boca da fornalha fig. 1, colocou-se esta gola sôbre a chapa da frente da fornalha e por ela se traçou a abertura que a deveria receber segundo a linha A da futura soldadura. Depois, por meio do maçarico recortou-se a chapa. A gola entrou na cavidade aberta e foi fixada com prisoneiros. Executou-se então uma primeira soldadura por pontos de 60^{mm}, segundo a ordem fig. 2, nos intervalos. É claro que os bordos da chapa a unir foram chanfrados a maçarico, fig. 1, e deixou-se entre êles as distancias julgadas convenientes, fig. 1.

Foram então retirados os prisoneiros. Executou-se então a soldadura por zonas diametralmente oposta. A soldadura foi efectuada com maçarico duplo oxi-acetilénico de 350 litros. A soldadura por cordão duplo com dois maçaricos foi a escolhida por garantir as condições de resistência necessària e uma espessura mínima de cordão o que tem a vantagem de reduzir ao mínimo as deformações locais e as contracções.

Posteriormente realizou-se a soldadura da gola ao bordo embutido da caixa de fogo, soldadura dos ângulos inferiores da fornalha ao quadro de fundação, soldadura dos tubos á placa tubular, que foram efectuados pelos métodos usuais.

Pelas razões que já apontamos de ser a nova construção um trabalho muito delicado e que para mais se executava pela primeira vez, efectuou-se uma verificação rigorosa das soldaduras pelo método da radiografia que já temos descrito em detalhe nesta secção. As provas radiográficas foram obtidas com um aparelho «Philips Metalin» com ampôla de 180.000 volts que permite examinar soldaduras em espessuras de 80^{mm}. Este aparelho compõe-se dum gerador de corrente eléctrica montado sôbre rodas e do tubo montado sôbre uma coluna com 1^m,50 de comprimento sôbre a qual o tubo se pode deslocar. O tubo localisa-se de forma que o seu foco se encontre a 60^{cm} do centro da parte a examinar. As dimensões das provas fotográficas são de 24×30 o que permite pôr cada prova duas passagens de 30^{cm} de soldadura ou seja por sôbre posição examinar 50^{cm} de soldadura ou seja por sobreposição examinar 50^{cm} de soldadura por prova.

A metade do filme não expôsto é protegido por

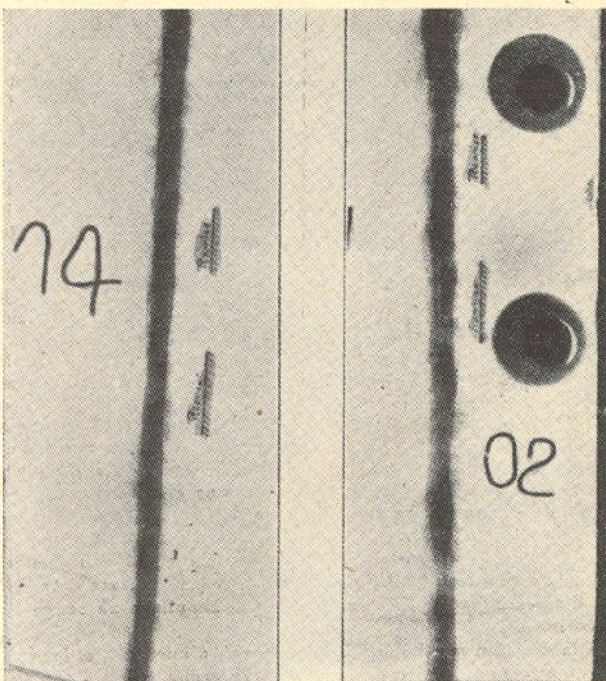


FIG. 3

Radiografias de soldadura autogénia na caixa de fogo

FIG. 4

uma placa de chumbo com 4^{mm} de espessura. Cada exposição foi efectuada em 15 segundos. O exame duma soldadura de 10,2 mts. exigiu 25 filmes. A virificação dos defeitos (fig. 3) foi efectuada por comparação com fotografias do tipo do «Boilercode» que exige o exame radiológico da totalidade da soldadura com aparelho capaz de pôr em evidência defeitos nas soldaduras com espessuras de 2% das mesmas.

Nas figs. 3 e 4 podem-se verificar os defeitos postos em evidência pelo exame radiológico. A título de documentação foi retirado nestes pontos um disco de chapã com 20^{mm} de diâmetro e verificou-se por exemplo num deles a falta de penetração da soldadura na espessura de 1^{mm}. Nas zonas reconhecidas como defeituosas as soldaduras foram refeitas com soldadura eléctrica.

Como se vê pela breve descrição que acabamos de fazer uma simples operação de oficina de caldeiraria que pelos métodos antigos sofreria unicamente um ensaio de pressão, tornou-se uma operação verdadeiramente científica com uma verificação dum rigor absoluto.

(Do jornal A Voz).

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

P A R T E O F I C I A L

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Tendo a Direcção Geral de Caminhos de Ferro informado S. Ex.^a o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de que a interpretação do artigo 12.º da tarifa especial A, de caminhos de ferro, que trata das características dos vagões particulares, deve ser feita no sentido de se exigir que os referidos vagões tenham as inscrições indispensáveis e permitir-se, além destas, o que os seus proprietários entendam dever pôr a título de reclame, desde que não prejudiquem a clareza e evidência das mesmas, S. Ex.^a o Ministro, em 15 de Julho de 1956, exarou o seguinte despacho:

Concordando completamente com esta informação. É anulada, pois, a resolução baseada no parecer da Junta Consultiva de Caminhos de Ferro de 12 de Janeiro de 1923. — *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches.*

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 16 de Julho de 1956. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho.*

Por despacho de 15 de Julho:

Joaquim José Marques da Silva Araújo, médico da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença graciosa acumulada, nos termos do artigo 22.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1951.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 18 de Julho de 1956. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho.*

Por despacho de 18 de Julho:

Elisen Piteira de Almeida Martins, escriturário de 1.ª classe, do quadro permanente desta Direcção Geral — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1951.

Por despacho de 20 de Julho:

António das Dores Costa, mestre de obras dos Caminhos de Ferro do Estado, prestando serviço como fiscal de construção — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1951.

Manuel Rodrigues Soares, encarregado de obras de 2.ª classe dos Caminhos de Ferro do Estado, prestando serviço como fiscal de construção — concedidos trinta dias, idem, idem, idem.

Jacinto de Assunção, encarregado de obras dos Caminhos de Ferro do Estado, prestando serviço como fiscal de construção — idem, idem, idem.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 20 de Julho de 1956. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho.*

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 15 de Julho:

Francisco Carlos de Azevedo Pinto Melo e Leme, fiscal contratado de via e obras — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1951.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 15 de Junho de 1956. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho.*

Por despacho ministerial de 15 de Julho:

Belchior Diogo, medidor de 1.ª classe — concedidos trinta dias de licença, nos termos do disposto no artigo 15.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1951.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 16 de Julho de 1956. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho.*

Por despachos ministeriais de 8 de Julho:

Rodrigo Severiano do Vale Monteiro, engenheiro chefe da Repartição de Estudos e Via e Obras — concedidos sessenta dias de licença, nos termos do § 4.º do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1951.

Jerónimo Joaquim da Silva Ramos, chefe de secção — concedidos sessenta dias de licença, nos termos dos artigos 12.º e 15.º do decreto n.º 19:478,

Manuel Furtado Garcia, fiscal de 1.ª classe da exploração e via e obras — concedidos trinta dias de licença, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

António Moreno Lagarto Júnior, fiscal de 2.ª classe de via e obras — concedidos trinta dias de licença, nos termos dos artigos 12.º e 15.º do decreto n.º 19:478.

Artur da Silva, condutor de via e obras — idem sessenta dias, idem, idem, idem.

Por despachos de 10 de Julho:

Joaquim de Figueiredo, fiscal da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 17 de Março de 1951.

Mariana Desdémone Príncipe, dactilógrafa — idem, idem, idem.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 13 de Julho de 1956. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho.*

Por despachos de 14 de Julho:

Avelino Vaz, fiscal de 2.ª classe de exploração e via e obras — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1951.

João Maria Varregoso, fiscal de exploração e via e obras — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1951.

Cândido Ferreira, fiscal da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — idem, idem, idem.

Henrique Pedrosa de Aguiar, fiscal de 2.ª classe de exploração e via e obras — idem, idem, idem.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 14 de Julho de 1956. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho.*

Por portaria de 24 de Junho próximo passado, visada pelo Tribunal de Contas em 27 de Julho último, sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

José Maria da Cunha, que estava ocupando um lugar de segundo oficial do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, passa a ocupar uma vaga de primeiro oficial, resultante da passagem à situação de reforma do chefe de secção Júlio Maximiano de Carvalho e Silva.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 1 de Agosto de 1956. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho.*

Divisão dos Serviços Gerais

Secção do Cadastro do Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 22 de Julho:

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro — concedidos trinta dias de licença, a fim

de se ausentar para o estrangeiro em missão de estudo gratuita. (Fica sujeito ao pagamento de emolumentos).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 23 de Julho de 1936. — O Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Por despacho de 22 de Julho:

João Lima de Brito Mendes, engenheiro de 3.^a classe, contratado, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos sessenta dias de licença graciosa acumulada,

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 23 de Julho de 1936. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por contrato de 7 do corrente mês, visado pelo Tribunal de Contas em 25, ficando sujeito ao pagamento de emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257:

Adriano Lopes de Abreu Castelo — contrato, por termo de 7 do corrente mês, para exercer as funções de servente no respectivo quadro desta Direcção Geral, ao abrigo do disposto nos decretos-lei n.ºs 26:115 e 26:117.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 23 de Julho de 1936. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por portaria de 29 de Janeiro do corrente ano, anotada pelo Tribunal de Contas em 26 de Fevereiro:

João Maria Varregoso, antigo fiscal principal de via e obras — deixa de prestar serviço a partir da presente data, aguardando a aposentação, nos termos do n.º 5.º do decreto n.º 16:639, de 17 de Março de 1929.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 28 de Julho de 1936. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por despachos ministeriais de 29 de Julho:

Jaime Augusto Ferreira, engenheiro de 2.^a classe do quadro desta Direcção Geral — concedidos noventa dias de licença acumulada, nos termos do § 4.º do 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

José Chedas Bogarim, engenheiro de 2.^a classe do quadro desta Direcção Geral — idem sessenta dias, idem, idem.

António Pereira Pinto Bravo, architecto de 3.^a classe — idem, idem, idem.

António Vieira, contínuo de 2.^a classe — concedidos trinta dias, idem, idem.

José Alves Franco, fiscal desta Direcção Geral — concedidos sessenta dias, idem, idem.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 30 de Julho de 1936. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Divisão Fiscal de Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, aprovar o projecto de cobertura de betom armado para abrigo de passageiros nas plataformas descendentes da estação do Entroncamento, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Julho de 1936. — 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, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobranter duas parcelas de terreno, respec-

tivamente com as superfícies de 40 metros quadrados e 570 metros quadrados, à direita da linha de Coimbra a Serpins, entre os quilómetros 4,878 e 4,926,5 e 4,979,5 e 5,012,5, nos termos do § 2.º do artigo 2.º e do artigo 3.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1935.

É também autorizada a cedência das duas mencionadas parcelas de terreno à Junta Autónoma de Estradas que as destina à construção de uma variante à estrada nacional n.º 9 - 1.ª, entre Coimbra e a Ponte da Portela, tendente a suprimir uma passagem de nível existente ao quilómetro 47,071, nas proximidades do apeadeiro da Carvalhosa.

As referidas parcelas estão situadas na freguesia de S. Cristóvão, concelho e distrito de Coimbra, confrontam: a 1.ª parcela, ao norte, sul e poente com Dr. António Bourbon e ao nascente com o caminho de ferro; a 2.ª parcela, ao norte, sul e poente com o Dr. António Bourbon e aos nascente com o apeadeiro da Carvalhosa.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Julho de 1936. — 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, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobranter uma parcela de terreno, com a superfície de 443 metros quadrados, à esquerda da linha da Beira Alta, entre os quilómetros 35,277,70 e 35,595,70, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1935.

É também autorizada a transferência da mencionada parcela de terreno da concessão do Caminho de Ferro da Beira Alta para a Junta Autónoma de Estradas, a fim de ser ocupada no alargamento do caminho de acesso à estação de Cantanhede.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho de Cantanhede, distrito de Coimbra, e confronta ao norte com a propriedade de Manuel Macedo Santos, sul e Nascente com o caminho de ferro e poente com a estrada nacional n.º 51-2.ª, de Cantanhede a Coimbra, conforme está indicado no desenho apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Julho de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Divisão de Exploração

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 a conceder o preço especial de 25\$ por tonelada se for atingido no prazo de um ano o mínimo de 1:000 toneladas de madeira de pinho desbastada ou serrada expedida por Henrique da Luz, Viana do Castelo, desde que se torne extensiva tal concessão a todos os expedidores de remessas da mesma natureza e nas mesmas condições acima estipuladas.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 15 de Julho de 1936. — 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, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público estabelecendo bilhetes especiais de ida e volta, em 3.^a classe, a preços reduzidos, nos dias de mercado em Amarante, Celorico de Basto e Pórtor,

proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Julho de 1936. — 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, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público concedendo aos expedidores de remessas de quartzo em bruto em regime de vagão completo o abatimento resultante da diferença entre o preço da 4.^a classe da tarifa geral e o da tabela n.º 12 da tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade, proposto pela Sociedade Estoril.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Julho de 1936. — 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, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público alternando parte da 4.^a condição do aviso ao público B-104, de 8 de Junho de 1932, relativamente ao serviço que presta o apeadeiro de S. Pedro do Estoril, proposto pela Sociedade Estoril.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Julho de 1936. — 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, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, aprovar o projecto de aviso ao público (aditamento ao aviso ao público A n.º 375, de 25 de Maio de 1935) sobre a ampliação do serviço que presta o cais do Poço do Bispo.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de

Julho de 1936. — 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, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1 de grande velocidade, proposto pela Sociedade Estoril.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Julho de 1936. — 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, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro que seja aprovado o projecto de aditamento à classificação geral relativamente aos transportes de chaminés de vidro e casca para curtimento de coiros, não designados, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Julho de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Secção de Estudos e Conservação

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19 881, que seja aprovado o processo de expropriação de uma parcela de terreno destinada à construção de uma casa de garpa e partido ao quilómetro 10,732.44, na linha do Vale do Sabor, e bem assim o respectivo orçamento, na importância de 560\$, para efeitos do disposto no artigo 7.º do citado decreto.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 15 de Julho de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

ANTIGOS COMBATENTES CATÓLICOS

Assisti em massa ao CONGRESSO

Peregrinação Internacional da PAZ em LOURDES

Nos dias 11, 12, 13, 14 e 15 de Setembro de 1936

Organizado pela Liga dos Padres, Antigos Combatentes (P. A. C.)

Secção portuguesa: Sob a presidência de

Sua Eminencia Reverendíssima o Senhor Cardeal Patriarca

e com a assistência do VENERANDO EPISCOPADO PORTUGUÊS

Director Nacional: Sua Excelência Reverendíssima o senhor BISPO DE BEJA

Antigo Capelão-Chefe do C. E. P.

Na secção portuguesa podem inscrever-se todos os católicos que participem dos ideais da Paz

Pedir indicações ao: **Secretariado do Congresso-Peregrinação da Paz — Praça dos Restauradores, 13**

LISBOA

Telefone 23188

AVISO IMPORTANTE: Só as pessoas que se inscreverem neste Congresso-Peregrinação, poderão assistir às cerimónias em Lourdes. Nos dias 11, 12 e 13 de Setembro, a Gruta e o recinto estão exclusivamente destinados às cerimónias da P. A. C.

Sociedade Anónima
BROWN, BOVERI & C.^{IE}
RADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

*A firma que instalou o maior
número de kilowattios nas Cen-
trais Eléctricas Portuguesas—
A firma que montou o maior
número de turbinas a vapor
:—: em Portugal. :—:*

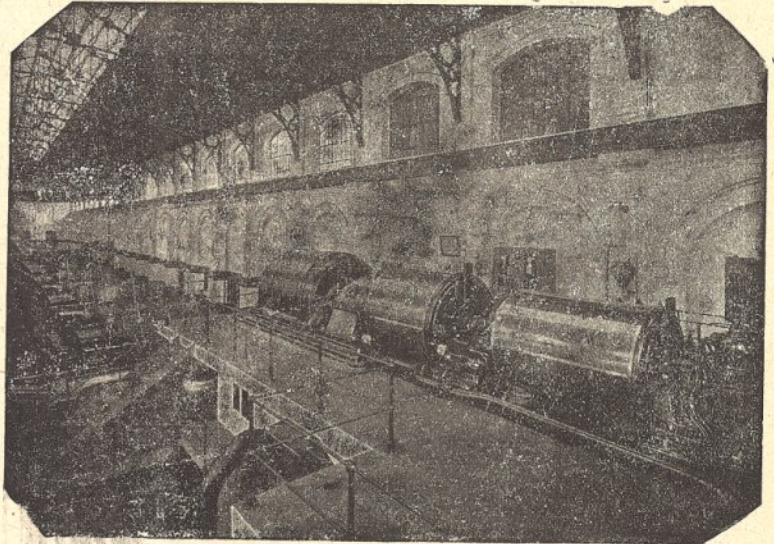
Representante geral:

EDOUARD
DALPHIN

ENGENHEIRO-
DELEGADO

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

p o r t o



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



E U R O P Ê A

COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1922

SEGUROS DE INCÊNDIO
SEGUROS MARÍTIMOS
SEGUROS DE CAUÇÕES
SEGUROS DE AUTOMOVEIS
SEGUROS DE ACIDENTES DETRABALHO
SEGUROS DE ACIDENTES INDIVIDUAIS
SEGUROS DE ROUBOS E DE TUMULTOS
SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL
SEGUROS DE MERCADORIAS E BAGAGENS EM
SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO

SÉDE EM LISBOA -- Rua Nova do Almada, 64, 1.º -- TELEFONE 2 0911