

6/4/1934

# GAZETA

DOS

# CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

PUBLICADA NOS DIAS 1 E 16 DE CADA MEZ

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO  
Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro  
5, Rua da Horta Sêca, 7

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
Telefone: P B X 2 0158

## PORTO DE VILA REAL DE SANTO ANTONIO



VISTA DAS ABOBADAS DO MURO DO CAIS, DO LADO DO ATERRO

**B E L L O**

**&**

**B R A V O**

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

**Aços** rápidos e para ferramentas  
**Alumínio**, em chapas, barras, etc.  
**Alvaiades** de chumbo e zinco  
**Arames diversos**, crú, queimado, galvanizado, cobreado  
**Ascensores** e monta-cargas  
**Batelões e rebocadores**  
**Caldeiras** e pertences de locomotivas  
**Carruagens** de caminho de ferro para passageiros  
**Cartuchos** «Bachmann» para caça, com todas as polvoras  
**Chapas galvanizadas**, lisas ou onduladas  
**Chumbo** em barra e laminado  
**Cobre** em bruto, laminado, tubos, arames, etc.  
**Creosote** para injeção de travessas  
**Dragas**  
**Engenhos de furar**, de coluna, sensitivos, radiais, etc.  
**Espingardas** para caça e revolvers, da «Sté. Ame. Manufacture Liègeoise d'Armes à Feu»  
**Estanho**  
**Ferro e aço macio** **I T L U**, barras, chapas, etc.  
**Forjas** fixas e portáteis  
**Fornos** especiais para o tratamento térmico do aço por combustão de carvão, coke, gaz e óleos pesados.  
**Latão** em bruto, laminado, tubos, etc.  
**Limadoras**  
**Lixas** para madeiras, ferro, etc.  
**Locomotivas** a vapor, gasolina ou electricas  
**Machinas-fixas**, semi-fixas e locomoveis  
**Maquinas frigorificas**  
**Maquinas ferramentais**

**Maquinas para lavar roupa** e instalações completas de lavandarias  
**Maquinas de rectificar** e afiar  
**Maquinas** de atarrachar  
**Maquinas de fresar**, universais, horisontais e verticais  
**Maquinas** para trabalhar madeira  
**Maquinas** para fabrico de parafusos  
**Maquinas** para todas as industrias  
**Material electrico** de qualquer especie  
**Material fixo** e circulante  
**Metal branco** e anti-fricção  
**Oleos** para lubrificação  
**Platina e Nickel**  
**Pedras de esmeril**  
**Pegamoides**  
**Pontes** e outras construções metálicas  
**Rails d'aço** de qualquer perfil  
**Tintas** em pó e preparadas  
**Tornos mecanicos**  
**Tornos-revolver** semi automaticos  
**Tornos verticais**  
**Travessas metálicas**  
**Tubos** de ferro, pretos e galvanizados e d'aço para caldeiras  
**Ventiladores**  
**Vapores** de qualquer tonelagem  
**Vias ferreas portateis**, wagonetes, etc.  
**Wagons** de qualquer tipo e tonelagem  
**Zarcão**  
**Zinco** em lingotes ou laminado

**Endereço telegrafico: BEBRA — LISBOA**

**Telefone: 25141**



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

DE NEW YORK

★ Agencia internacional ★  
★ de informações comerciais ★

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

**Freios** para caminhos de ferro a vapor e electricos

**Amortecedores de choques** para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

**WESTINGHOUSE**

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

**SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA**



## CIMENTO LIZ

s/ vagon na Fabrica e em Armazem em Lisboa

BÉNARD GUÉDES LÍMADA \* Rua do Crucifixo, 75, 1.º-Esq.  
LISBOA - Telefones 2 0601-2 0302

**SOCIEDADE ANÓNIMA**

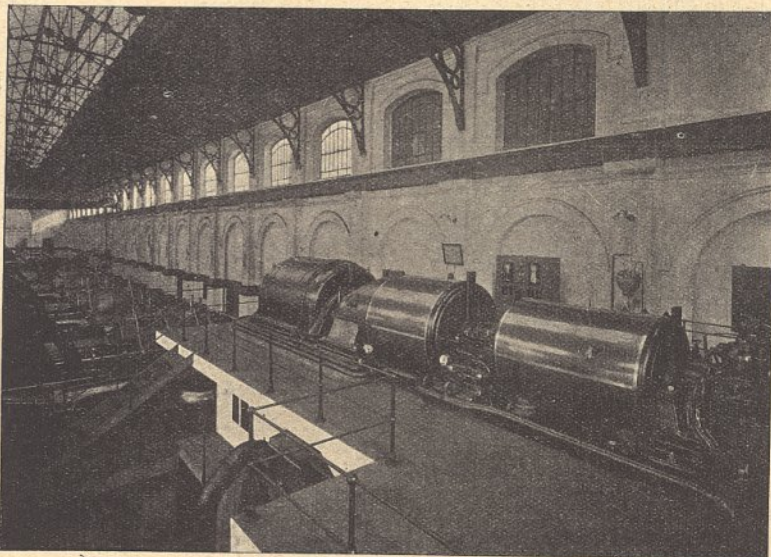
**BROWN, BOVERI & C.<sup>IE</sup>**

**BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA**

A FIRMA QUE INSTALOU O MAIOR NUMERO DE KILOWATTS  
NAS CENTRAIS ELÉCTRICAS PORTUGUESAS = A FIRMA QUE  
MONTOU O MAIOR NUMERO DE TURBINAS A VAPOR EM POR-  
TUGAL: 15 TURBINAS COM A POTENCIA DE 43.575 CAVALOS



*Centrais termo e  
hidro-electricas,  
sub-estações elec-  
tricas, caminhos de  
ferro electricos,  
carros eléctricos,  
máquinas de ex-  
tracção, motores  
eléctricos, coman-  
dos electricos es-  
peciais para as  
máquinas utiliza-  
das nas fábricas de  
fiação, tecelagem,  
acabamentos, es-  
tamparia, tin-  
turaria, etc.*



O TURBO GRUPO A VAPOR DE 5.000 KILOWATTS DA CENTRAL DE MASSARELOS  
DA COMPANHIA CARRIS DE FERRO DO PORTO

**REPRESENTANTE GERAL:**

**EDUARDO DALPHIN**

**ENGENHEIRO - DELEGADO**

**Escritório técnico: Rua Passos Manoel, 191-2.º -- PORTO**



Deseja que a sua fortuna seja  
integralmente  
destinada a seus herdeiros?

Não é suficiente legar um capital aos herdeiros,  
pois também ha necessidade dos fundos suficientes para fazer face,  
em tempo oportuno, ao imposto de sucessões

UM SEGURO DE VIDA  
RESOLVE ESTE PROBLEMA

Um comerciante, um industrial, um banqueiro, uma pessoa de negocios tem, ao falecer, o seu capital comprometido em assuntos reproductivos ou invertido em existencias. De maneira alguma convém retirá lo, mas ele pode tornar-se indispensavel á familia, precisamente nos momentos em que mais despesas se originam.

Com o importe da apolice, que se cobra independentemente da herança e sem que sôbre ele incidam direitos de transmissão, pode liquidar-se seguidamente com a Fazenda sem desmembrar o capital, sem sofrer os incomodos e prejuizos inerentes ás vendas forçadas.

CONSULTE SEM PERDA DE TEMPO  
**LA EQUITATIVA**  
(FUNDACION ROSILLO)

SOCIEDADE ANONIMA DE SEGUROS DE VIDA

**Activo 329 Milhões de Eseudos**

IMPORTANCIAS PAGAS A SEGURADOS E BENEFICIARIOS:

**219 Milhões de Eseudos**

**Delegação de Portugal:**

**Rua Augusta, 280, 2.º—LISBOA**

Cupão de consulta

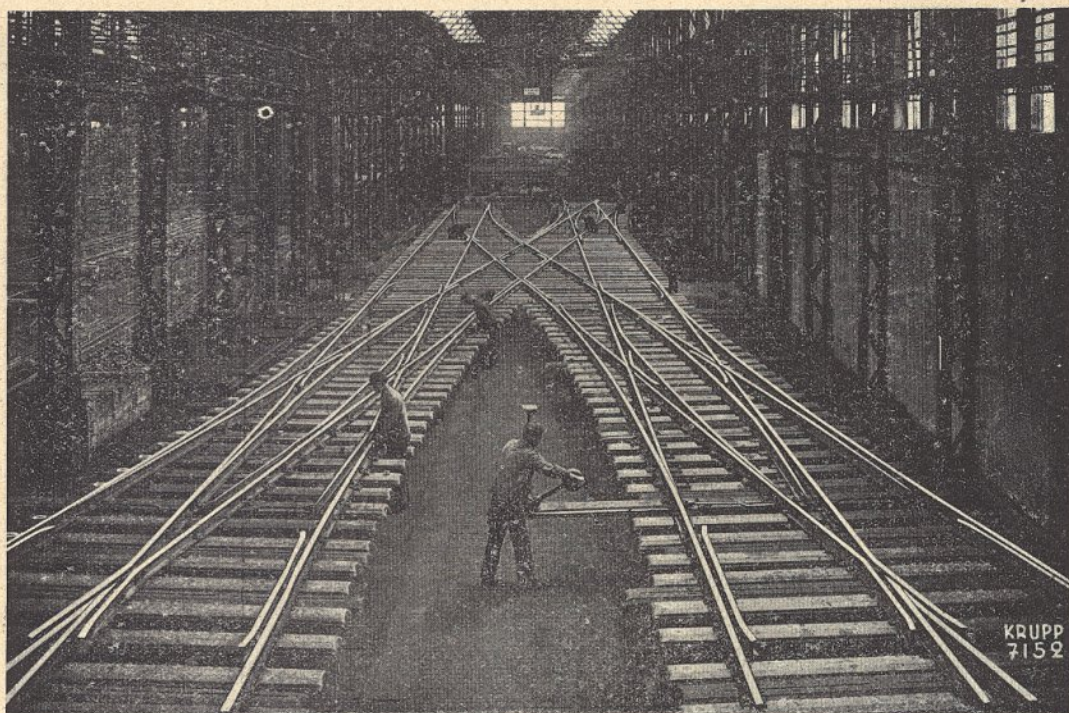
A Companhia terá muito prazer em enviar detalhes concretos sobre qualquer combinação de Seguros de Vida que em cada caso resulte mais vantajoso, a quem preencher este cupão e o envie aos escritorios da delegação da Companhia em Portugal.

Nome ..... Profissão .....

Morada ..... Concelho .....

Data do nascimento ..... Capital a segurar .....

Fim a que se destina o seguro .....



## Aparelhos de Via **KRUPP**

Nas Oficinas especiais da KRUPP fabricam-se com a máxima perfeição todos os aparelhos e peças para vias férreas, como:

**AGULHAS** } de aço especial, de aço vasado  
**CRÓXIMAS** } ou de aço manganês.  
**CHARRIOTS** de nivel.  
**PLACAS** giratórias até ás maiores cargas.

Estes aparelhos são fornecidos para qualquer bitola, seja para via normal ou estreita, seja para vias especiais para guindastes etc.

Roga-se o favor de dirigir as consultas à

**AGENCIA KRUPP, Cudell & Weltzien, L.<sup>da</sup>**



LISBOA, Rua de São Paulo, 117-121

Telefone 2 3938, Telegramas: KRUPPAGENT





LISBOA — Palácio da Ajuda — Sala da Rainha

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,  
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.<sup>a</sup> Rivero, 6—Madrid  
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

---

## S U M A R I O

Página artística: Lisboa, Palácio da Ajuda, Sala da Rainha. — Lisboa d'alem mar, pelo Eng.<sup>o</sup> ARMANDO FERREIRA. — A Ponte sobre o Tejo, pelo Eng.<sup>o</sup> J. FERNANDO DE SOUSA. — General João de Almeida. — Viagens e Transportes. — Ha quarenta anos. — Minho e Douro, Linha do Vale do Tamega. — O Canhão «Bertha». — L. de Mendonça e Costa, o XI Aniversario da sua morte. — Imprensa. — Direcção Geral de Caminhos de Ferro. — Obras Públicas. — Noticias Ferroviárias. — Os desastres ferroviários na Russia. — Hora de Verão. — Contos Amargos da Guerra. — O nosso Aniversário. — Em favor e contra a Guerra, pelo DR. ALFREDO BROCHADO. — Concursos. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. — Ao longo dos Caminhos de Ferro da Beira, Santa Comba Dão, pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> ABEL URBANO. — Ecos & Comentarios, por NICKLES. — Aviação Colonial, pelo Tenente-Aviador HUMBERTO CRUZ. — A venda de Timor. — Linhas Estrangeiras. — Parte Oficial. —:

---

# 1934

ANO XLVI

1 DE ABRIL

NUMERO 1111



FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA  
CUSTÓDIO DAS NEVES

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO  
Eng.º ARMANDO FERREIRA  
DR. AUGUSTO D'ESAGUY  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORREIA DE PINHO  
COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA  
Brigadeiro FAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO  
Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MARIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.º JAIME GALO  
Coronel de Eng.º ABEL URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR  
Dr. ALFREDO BROCHADO  
Dr. JACINTO CARREIRO  
DR. AUGUSTO CUNHA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS  
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
ESPAÑHA ( ) ps. <sup>as</sup> . . .	35.00
FRANÇA ( ) fr. <sup>os</sup> . . .	100
AFRICA ( ) . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre) . . . . .	10\$00
Numero avulso. . . . .	2\$50
Numeros atrasados. . . . .	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

# LISBOA

## D' ALEM MAR

COM grandes girandolas de foguetes e fungagás foi acolhida a sensacional notícia de que estava aberto concurso para a ponte sobre o Tejo, a aspiração quasi secular do lisboeta... virado ao sul.

E é caso realmente para isso.

Lisboa, à beira mar plantada vira as costas continuamente ao mar, e vai alastrando pelos cerros longínquos cada dia afastando-se mais do elemento líquido. É mesmo uma das raras cidades europeias que não se entremem devidamente com o rio que a banha, nem colhe dele o devido proveito desportivo; e grossa percentagem da população nem sequer adrega uma vistazinha do rio tão barrada de obstáculos está a sua margem...

Lisboa, contrariamente também à maior parte das cidades junto a rios, mesmo a grandes rios, cresce e desenvolve-se só num sentido; todas as cidades na sua situação ou semelhante vieram a criar defronte outra cidade, natural prolongamento dos seus bairros centrais e tendo a vantagem de ser mais moderna...

O Tejo, não o permitiu nunca. A sua grande beleza foi a desgraça da sua margem esquerda. Cacilhas, Almada, Trafaria... são burgos quasi pré-históricos... As criações da natureza, como a Arrábida são quasi inacessíveis; as comunicações com o sul do país sofrem desta descontinuidade que é intransponível com rapidez...

A ponte sobre o Tejo... íamos a dizer que pensou nela o rei de Castela no alvorecer da 2.ª dinastia vendo Lisboa tão perto... e tão longe; mas, pensam nela ainda hoje os que em dia de nevoeiro ficam tolhidos sem... comunicação para a cidade.

A ponte do Montijo — haja foguetes e fungagál — resolve a aproximação do sul do país, da capital e vai certamente criar em frente a Xabregas uma nova e florecente cidade de trabalhadores. Mas, principalmente vai — por meio do seu taboleiro destinado à via férrea — unir Portugal de Norte a Sul, pôr Lisboa a menos uma hora da fronteira...

O relatório da comissão de engenheiros que estudou a localização da ponte trabalhou com os números referentes ao tráfego provável, de passageiros e mercadorias, e, embora não seja aqui agora o lugar para detalharmos esses dados estatísticos, limitar-nos-emos a dizer que eles representam, sem esforço nem fantasia, uma situação interessante e antecipadamente com viabilidade, para as linhas que se assentarem sobre a ponte.

A todos os respeitos e ainda pela movimentação de actividades que resultará da obra de tal envergadura, é caso para felicitar as figuras governamentais que acederam a dar novo impulso à velha aspiração de Lisboa... amiga do Tejo e do sul do país.

ARMANDO FERREIRA

# A PONTE

---

## SOBRE

---

# O TEJO

---

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

**C**AUSOU verdadeiro alvoroço a publicação dos documentos relativos ao concurso aberto para a concessão da construção e exploração da ponte do Tejo entre o Montijo e o Beato.

É digna de louvôr a iniciativa do Sr. Ministro das Obras Públicas.

Não se pode, porém, ajuizar, por ora, do resultado do concurso pelo numero relativamente grande de empresas construtoras nacionais e estrangeiras, que procuram tomar conhecimento do programa do concurso e do caderno de encargos.

Para apresentar proposta é preciso poder fazer um depósito de 3.000 contos, ter apoio financeiro suficiente, ocorrer á despesa considerável de elaboração do ante-projecto, que tem de sêr apresentado. O empreendimento é aleatório, porque a receita de exploração é incerta e pôde não cobrir os consideráveis encargos da exploração e de juro e amortização de capital avultadissimo e de difficil determinação pelas incertezas da construção. Finalmente não é garantido o complemento da anuidade precisa.

Ver-se-á pois o que dá o concurso em 30 de agosto, que bem pôde ser etapa preparatória de providência definitiva.

Importa recordar sumáriamente as fases por que tem passado o alvitre da construção da ponte, que não está talvês longe da sua realisação.

Em 1876 o engenheiro Miguel Pais, a propósito da prolongada discussão do plano geral da rêde ferroviária na Associação dos Engenheiros Civis propôz a construção de uma ponte sôbre o Tejo, do Montijo aos Grilos, destinada a ligar a linha de Leste com as do Sul e Sueste. Essa ligação era de via única.

Tempos depois *Bartissol* e *Seyrig* e Proença Vieira propunham aquella ligação, com a ponte a juzante do pontal de Cacilhas.

O americano *Lye* propôz também uma ponte nas alturas de Almada ao alto de Santa Catarina.

Em 1899, quando a Associação dos Engenheiros Civis discutiu o plano das linhas complementares ao Sul do Tejo, reviveu o alvitre de Miguel Pais e foi com entusiasmo votada uma proposta a favor da ponte de Montijo aos Grilos, para estrada e caminho

de ferro. O levantamento de um perfil hidrografico e geologico era preciso para se ajuizar da exequibilidade técnica e financeira da obra.

Surgiu depois em 1921 o projecto do distinto engenheiro espanhol *Peña y Bæuf* para a concessão de uma ponte de betão armado entre Almada e Santos, que depois de prolongadas discussões foi posto de parte por se achar situada a obra no quadro da grande navegação.

Voltaram-se de novo as atenções para o plano de Miguel Pais em condições de comportar a ponte em tableiros distintos a estrada e o caminho de ferro de via dupla.

Como vogal relátor da Comissão revisora do plano geral da rêde ferroviária do país e encarregado do delineamento prévio dessa rêde na zona ao Sul do Tejo, propuz em 1927 uma linha que partisse da de Leste, nas alturas dos Grilos, atravessasse o Tejo em ponte mixta para o espigão do Montijo e aí se ligasse com a rêde do Sul e Sueste e seguisse até Ponte de Sôr. Seria a bissectriz do ângulo formado pelas linhas de Leste e do Sul, serviria a vasta bacia do Sorraia destinada a grandes trabalhos de irrigação e encurtaria consideravelmente o trajecto para Madrid e alto Alentejo.

Essa proposta foi muito bem acolhida no inquérito e nas estações consultivas que tiveram de se pronunciar àcerca do plano. A Associação dos Engenheiros Civis perfilhou-a tambem.

No relatório geral de 1 de Abril de 1929 faziam-se as seguintes ponderações, que importa recordar:

*Primeiro que tudo proclama a comissão a altissima importância da ligação das duas margens do Tejo em Lisboa, por uma ponte para estrada e caminho de ferro entre os Grilos e o Montijo, albitrada desde 1876, pelo engenheiro Miguel Pais e preconizada pela Associação dos Engenheiros Civis, tanto em 1876, como em 1839, ao discutir os planos da rêde ferroviária. A Al.legalega convergem as estradas que vão a Setúbal ao Baixo Alentejo e Algarve, a Evora, e mais além ao Alto Alentejo. O mesmo succede à linha do Sul com as suas múltiplas ramificações e à do Sado. Não se objecte que a extensão de mais de 6 quilómetros da obra constituida, por assim dizer, por duas pontes ligadas por uma estacada de menor preço, o que diminue o custo. Seja como fôr, impõe-se o estudo dessa obra de capital importância, embora não possa ser realizada immediatamente. A ponte deve ser ligada com o ramal de Aldegalga e por êle com toda a rêde do Sul e Sueste.*

O plano foi aprovado sem modificação nesse ponto e o decreto com força de lei de 1 de Abril de 1930 incluiu nêle a *linha do Sorraia, Lisboa a Ponte de Sôr*.

Propuz insistentemente ao Ministro de então a nomeação de uma comissão que fixasse o alinhamento da ponte e as suas dimensões características: altura livre para a navegação, situação e largura dos tableiros, ligação com a estrada e caminho de ferro e procedesse a sondagens hidrográficas e geológicas suficientes para servirem de base a um anteprojecto, que seria posto a concurso entre engenheiros nacionais e estrangeiros da especialidade.

Nesse concurso haveria prémios condígnos, que fôsem incentivo suficiente do trabalho.

Duas comissões sucessivas nomeadas em 1930 e 1933, escolheram o local, mandaram proceder às sondagens e propozeram os elementos característicos da ponte.

Não se procedeu ao concurso de ante-projectos, que subministraria base segura a uma decisão definitiva. Ou se renunciaria à obra por incomportável, ou se procederia a concurso para a concessão, tomando por base o ante-projecto escolhido, que indicaria com suficiente aproximação o tipo da ponte e o custo aproximado.

Não foi adotada essa segunda parte da minha proposta e pretendeu-se ganhar tempo, abrindo desde já concurso para a concessão, com a apresentação dos ante-projectos.

O Governô reserva-se a livre escolha entre as propostas apresentadas, que tem como variáveis os dados característicos da ponte e as taxas de portagem.

Fixa apenas o caderno de encargos o alinhamento, a altura livre para a navegação junto da margem direita, a existência de dois taboleiros distintos, justapostos ou sobrepostos com 12 metros de largura mínima da faixa de rodagem para estrada e passeios de 2 metros, com via dupla para o caminho de ferro e entrevia de 2 metros.

Figura no caderno de encargos a exigência de pórticos monumentais de *cantaria* (?) como remate dos dois extremos da ponte e *harmónicos com a grandeza da obra projectada*. Pórtico de cantaria para uma obra metálica ou de betão armado e cujos taboleiros, se forem sobrepostos, tem que divergir logo para se efectuarem as respectivas ligações com as estradas e vias férreas?!

\* \* \*

Como se remunera o capital, que é talvez de 250.000 a 300.000 contos?

Com a exploração durante 50 anos mediante a cobrança de portagens, cuja receita deve ocorrer às despesas de conservação, forçosamente elevadas, e ao juro e amortização do capital.

Será suficiente para êsses encargos a receita da portagem?

Exige-se no acto do concurso — e é uma das variáveis, que deve servir de elemento de apreciação das propostas — a fixação das taxas mínimas de portagem e a lei da sua variação em função do tráfego durante os 50 anos da concessão, bem difficil de fixar desde já para tão longo praso e em matéria de singular variabilidade.

O Governo não concede garantia alguma. Apenas toma sobre si as expropriações, que na margem direita podem ser importantes, tanto para a estrada como para o caminho de ferro, reserva-se a faculdade de tomar 20% do capital — acções, fixado no mínimo de 30.000 contos, e compromete-se a tomar igual percentagem do que fôr obtido por obrigações, o que pôde ir talvez a 50.000 ou 60.000 contos.

Os documentos officiaes apenas contém um estudo geológico do terreno, mas uma nota officiosa que reproduzimos e que calcula a 20.000 contos anuais o rendimento inicial de portagem cativo das despêsas de exploração.

Prescindir-se-á da garantia do Estado? Será esta pedida, o que porá a proposta fóra das condições do concurso, que teria de ser repetido com outro caderno de encargos?

\* \* \*

Está projectada e com o estudo feito, uma ponte para estrada em Vila Franca e que deve custar 12.000 a 15.000 contos, que é extremamente necessária e de maior importância para as comunicações regionais. O Governo compromete-se a mandá-la construir desde já.

Essa ponte e a do Montijo tem funcções inteiramente distintas e a construção da segunda de modo algum dispensa a da primeira.

E' preciso pois que do concurso que se abre não resulte dilação para a construção da ponte de Vila Franca.

Deve-se também proceder á elaboração do projecto da linha do Sorraia, logo que se adjudique a ponte do Montijo e emprender simultaneamente a construção das duas obras, pois a linha é factor valioso de tráfego da ponte.

Aguardamos com justificado interesse o termo do concurso.

#### ESCLARECIMENTOS DE ORIGEM OFFICIAL E OFFICIOSA ÁCERCA DA PONTE

1.º — Não sendo conveniente construir-se a ponte para juzante do pontal de Cacilhas, por motivos de defesa do porto, possíveis alterações no regime das correntes, difficuldades sérias de construção de pilares e natureza sísmica do leito do rio é, realmente de recomendar a direcção Beato-Montijo, por ser aquela que oferece maiores vantagens.

É nesta direcção que a largura do estuário do Tejo é menor, oferecendo, além disso, a vantagem duma fácil ligação às rédes de estradas e caminhos de ferro existentes nas duas margens.

2.º — Apesar das fundações dos pilares atingirem grandes profundidades, não são, porém, de reccar, tanto sob o ponto de vista da sua construção como de possíveis prejuizos para o porto.

3.º — A construção dos pilares não viria ali afectar sensivelmente o regime do rio, em virtude da grande largura da bacia onde as correntes fluviaes são fracas.

4.º — As cotas indicadas na carta hidrográfica mostram que as alturas de água nessa direcção do rio não são muito grandes, o que favorece a construção dos pilares.

A directriz fica assim definida pelos pontos já citados, passando na margem direita a cerca de 15<sup>m</sup>, ao N. do cruzamento da calçada do Duque de Lafões com a calçada da Marvila

Os trabalhos preliminares das sondagens foram iniciados pela determinação da directriz definida pelos seguintes pontos: na margem esquerda do Tejo, por um ponto situado no alinhamento do cunhal N. W. do edificio da Quinta do Montijo, com a pirâmide geodésica denominada Espigão do Montijo; na margem direita, a directriz é tangente à curva que a

linha férrea de cintura apresenta entre os apeadeiros de Chelas e de Marvila, ficando o ponto de tangência próximo da passagem superior, na rua de Cima de Chelas.

A largura do rio foi calculada por meio de uma base 932<sup>m</sup>,45, medida na praia do Alfeite, tendo-se obtido 5.593<sup>m</sup>, entre a aresta do Cais do Beato e a marca colocada no Montijo no ponto que definiu a directriz, o qual foi tomado para origem das distâncias. Os resultados do estudo geológico dos terrenos atravessados são os seguintes!

#### 1.º — LODOS

A principal formação verificada em todas as sondagens, no leito do rio, entre o Beato e Montijo, é constituída por lodos de consistência muito variável em espessura, que va aumentando das margens para a parte central do leito, onde atinge o seu valor máximo.

Assim, a 500 metros da margem direita, o lodo já tem uma espessura de 32 metros, mantendo-se sensivelmente constante, numa extensão aproximada de 1.000 metros, aumentando depois, rapidamente, até o meio do rio, onde atinge o elevado valor de 50 metros, depois do que diminue, gradualmente, para a margem esquerda, até atingir, a uma distância de 100 metros da linha de baixamars dessa margem, um valor próximo de 10 metros, seguindo, ainda, uma extensão de 450 metros onde a espessura média dessa formação lodosa não deve ultrapassar 7 metros.

O lodo desta formação predominante é constituído por substâncias argilosas, muito tenues, contendo finísimos grãos de quartzo e uma percentagem elevada de matérias orgânicas disseminadas.

Encontram-se, ainda, com frequência, palhetas de mica (moscovite) e valvas de moluscos.

Quanto à sua cor, é, em geral, muito escura, atingindo a cor negra, nas camadas mais fluidas, tornando-se clara nas proximidades da margem esquerda, onde parece não conter matérias orgânicas.

A sua consistência é quasi nula nas camadas superficiais, aumentando com a profundidade. Assim, na parte central do rio onde a formação lodosa atinge o seu máximo desenvolvimento, somente em profundidades superiores a 30 metros, o lodo torna-se, por vezes, compacto, adquirindo uma consistência apreciável.

Em geral, o lodo superficial é muito fluido, tendo acontecido, em alguns casos, que os tubos de sonda, submetidos apenas à acção do seu próprio peso, se enterravam a muitos metros.

Além desta formação lodosa, a partir da margem esquerda, e numa extensão de 1.350 metros, foi assinalada uma segunda formação de lodo que tem uma espessura próxima de 6 metros.

Entre estas duas formações fica intercalada uma camada de areia de espessura e composição variáveis.

O lodo desta segunda formação é muito micáceo, contendo uma apreciável quantidade de areia muito fina e são frequentes as valvas de uma fauna malacológica recente.

No entanto, o lodo desta formação é muito compacta, oferecendo, muitas vezes, uma grande resistência à perfuração.

O furo da margem esquerda, como o outro, a 660 metros dessa margem, acusa a intercalação, entre as duas formações já descritas, de duas bolsadas lodosas.

Averiguou-se, também, a existência de uma camada delgada de terra nos mesmos furos de sonda.

O conjunto desses factos permite fazer algumas considerações de origem técnica:

1.º — Apesar de, em profundidades superiores a 30 metros, o lodo, na parte central do rio, apresentar uma consistência apreciável, a sua resistência aos esforços de compressão e os seus coeficientes de atrito, com vários materiais de construção, serão reduzidos, não sendo possível indicar os seus valores, em presença das amostras colhidas, e somente

um ensaio directo com as cargas estáticas é que permitirá fixar os seus valores.

2.º — Se fôr necessário descer ao nível dos lodos da segunda formação, não será possível adoptar um trabalho superior a 4 kgs/cm<sup>2</sup>.

3.º — A existência de bolsadas lodosas e, principalmente, a encontrada a 660 metros da margem esquerda, é que maiores dificuldades poderá apresentar na execução das fundações naquela zona.

A existência da camada de turfa também deve ser tomada em consideração no sistema de fundações a realizar nesta extensão.

#### 2.º — LODOS ARENOSOS E AREIAS LODOSAS

Na parte central do leito do rio, numa extensão aproximada de 1 quilómetro, na parte correspondente ao prolongamento subfluvial do Mouchão da Lomba do Tejo e próximo da margem esquerda, a formação lodosa predominante apresenta um notável enriquecimento em grãos de quartzo, com dimensões superiores a 0,5 m/m, parecendo, por vezes, areia argilosa.

Estas camadas, de espessura reduzida (6 metros na parte central), não poderão ter uma influência notável no sistema das fundações a projectar para a futura ponte.

#### 3.º — AREIAS

Os lodos do leito do Tejo assentam, na sua maioria, sobre uma formação arenosa, que se encontra a profundidades superiores a 30 metros, numa extensão aproximada a 3,5 km.

A parte superior dessa formação está muito impregnada de argilas, numa espessura variável de uns decímetros a alguns metros e é constituída por grãos de quartzo, de formas arredondadas, com dimensões variáveis de 0,8 m/m a 3 m/m.

As areias isentas de argila, constituídas de grãos de quartzo, de formas angulosas, distribuem-se em camadas de areias finas (de dimensões inferiores a 1 m/m) e de areias grossas (de dimensões até 3 m/m).

Todas estas areias são, geralmente, de cores claras, abundantes em elementos micáceos (moscovite e biotite pouco alterada) e pequenos grãos de óxido de ferro.

Próximo da margem esquerda, numa extensão de 800 metros, as areias que ficam situadas entre as duas formações lodosas já descritas têm uma composição e distribuição irregulares, encontrando-se muitas vezes impregnadas de lodo.

Junto à margem direita e numa extensão aproximada de 500 metros, os lodos assentam sobre as rochas miocénicas, por meio de uma camada pouco espessa, constituída por burgeu, calhaus arredondados de quartzo e de molasso fosseis da fauna terciária e recente, etc..

Para as areias isentas de argila ou muito levemente argilosas, pôde-se, talvez, contar com uma carga unitária de 9 kgs/cm<sup>2</sup>; para as areias impregnadas de lodo, essa carga não poderá ultrapassar o valor de 3 kgs/cm<sup>2</sup>; devendo ainda prevêêr-se a hipótese de, em alguns pontos ter de se descer até ás argilas compactas (proximidades da margem esquerda).

Nas proximidades da margem esquerda foi assinalada a existência de um importante lençol aquífero, com grande pressão.

Este lençol deverá ser tomado em consideração, no projecto e na construção de fundações, na hipótese de elas terem de descer até ao nível das argilas compactas.

#### 4.º — ROCHAS TERCIARIAS

Junto da margem direita, numa extensão aproximada a 750 metros, foi assinalada, em vários níveis, a existência de rocha dura, com intercalações de grés muito friavel ou de areias muito finas e de pequenas bolsadas de argila.

Os fosseis encontrados permitem fixar, para estas formações, a idade miocénica.

Assim, a 20 metros do Cais do Beato, à cota (-5<sup>m</sup>,04), encontra-se, numa espessura aproximada de 1,1 metros, a rocha constituída por calcareos rijos, gressosos e compactos, que são seguidos, numa espessura de 4<sup>m</sup>,5, de areias muito finas, levemente argilosas, e de uma camada de grés rijo, de cimento calcáreo.

Os trabalhos unitários, previstos nesta zona, não devem ultrapassar o valor de 6 kgs/cm<sup>2</sup>.

A 161 metros da margem direita, à cota (-21<sup>m</sup>,47), foi encontrado um calcareo rijo, impregnado de argila e oxido de ferro, com grãos de quartzo e fósseis terciários, numa espessura superior a 3<sup>m</sup>,5:

Em virtude de correlações existentes entre os andares estratigráficos, é de prever que a 100 metros da margem direita, sejam encontradas as argilas, debaixo da formação lodosa, à cota média de (-15<sup>m</sup>) e espessura não superior a 7<sup>m</sup>.

Dada a pouca compacidade do molasso encontrado e sua composição argilosa, as cargas unitárias a adoptar nas fundações a construir sobre esta rocha, não deverão ser superiores a 8 kgs/cm<sup>2</sup>.

Acérrca de 300 metros do Cais do Beato e numa extensão de 500 metros, entre as cotas (- 67,89), encontra-se uma formação, constituída, principalmente, por areias muito finas, de quartzo (0,1 a 0,5 m/m), contendo argila e moscovite.

Com intercalações, foram assinaladas, aqui, as camadas de calcáreo compacto, cuja espessura não ultrapassa 30 cm.

Acidentalmente, ainda foram encontradas pequenas bolsas de argila, grés, etc..

#### A PONTE TERÁ DOIS TABULEIROS, SENDO UM PARA VIAÇÃO ORDINÁRIA E OUTRO PARA VIAÇÃO ACELERADA

Sendo provável que as fundações da futura ponte tenham de descer até estas formações, isto é, a profundidades variáveis entre 32 a 41 metros, não será prudente adoptar, aqui, uma carga unitária superior a 4 kgs/cm<sup>2</sup>, em virtude da pequena espessura das camadas calcáreas intercaladas nas areias finas e argilosas.

Para o fim a que se destina, a ponte deverá ter dois tabuleiros, sendo um para viação ordinária e outro para viação acelerada, os quais poderão ser sobrepostos ou justapostos. Na hipótese de serem sobrepostos, o tabuleiro para caminho de ferro deve ser colocado superiormente, para evitar a acção corrosiva dos fumos; este tabuleiro deve ser construído de forma a comportar via dupla, e dois passeios laterais, de 0<sup>m</sup>,70, sendo a bitola das linhas 1<sup>m</sup>,665, entre faces internadas dos carris.

A entre via será de 2 metros; o «gabarito» do material circular será o indicado no regulamento de pontes.

No caso do tabuleiro ser sobreposto, este será revestido inferiormente, com chapas metálicas ou lajes de cimento armado, para evitar a queda de objectos sobre o tabuleiro inferior. Os carris a aplicar nas linhas serão do tipo «Vignole», com o péso de 45 quilos por metro e serão assentes sobre travessas de madeira creosotadas, não só para tornar mais leve o tabuleiro, como, também, para amortecer os ruídos da passagem dos combóios.

O tabuleiro destinado à viação ordinária deverá ter 12 metros de largura mínima, na faixa de rolagem, e dois passeios laterais de 2 metros.

A faixa de rolagem será pavimentada com paralelepípedos de madeira creosotada, assentes sobre uma almofada de beton, com interposição de uma delgada camada de areia, ou por outro sistema tecnicamente recomendável. Os passeios poderão ser revestidos com ladrilhos de grés ceramico, ou com outro material apropriado.

Será previsto, nos cálculos da ponte, a instalação de tranvias eléctricas, em via dupla, com a bitola de Lisboa.

A altura livre, entre o tabuleiro superior e inferior, no

caso de serem sobrepostos, deverá ser, pelo menos, 6 metros.

A altura livre da ponte, para permitir a passagem da navegação, junto à margem direita, deverá ser de 34<sup>m</sup>,55, acima do zéro hidrográfico. Na hipótese dos tabuleiros da ponte virem a ser projectados, no todo ou em parte, em declive, a sua inclinação nunca poderá exceder 6 por mil.

As rampas máximas permitidas para os tabuleiros dos viadutos de acesso à ponte, não poderão exceder 12 0/00, para o caminho de ferro e 3 % para o de estrada.

Os extremos da ponte serão rematados por pórticos monumentais, de cantaria, harmónicos com a grandiosidade da obra.

Os pilares e encontros serão revestidos de cantaria ou com outro material tecnicamente recomendável.

O tabuleiro de estrada deverá ser abundantemente iluminado com luz eléctrica.

A construção das terraplenagens de ligação da ponte ou dos viadutos à rede de caminhos de ferro e estradas, nas duas margens, não está incluída na concessão, porém, o estudo destas ligações, fará parte do projecto a apresentar pelo concessionário, devendo ter-se em atenção que a máxima altura dos atérros permitida, não poderá ser superior a 10 metros.

No projecto da ponte dever-se-á prever disposições para a montagem de linhas telegráficas e telefónicas e cabos de energia eléctrica, bem como se prevê a aducção de água a Lisboa.

#### PROGRAMA DO CONCURSO

*Objecto do concurso* :— O objecto do concurso é a concessão da construção duma ponte sobre o rio Tejo, entre o Beato e o Montijo, e a sua exploração pelo prazo de 50 anos.

*Data da entrega das propostas* :— As propostas e mais documento referentes ao concurso serão entregues na Secretaria Geral do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, até ás 17 horas do dia 29 de Agosto de 1934.

*Da apresentação do projecto, e da adjudicação provisória e definitiva* :— O concurso é dividido em duas fases: a primeira refere-se à apresentação do ante-projecto e mais documentos para a adjudicação provisória; a segunda é a da apresentação do projecto definitivo, para a adjudicação, também definitiva.

Na primeira fase, além das peças do ante-projecto, exige-se a apresentação dos seguintes documentos:

1.º— Documento comprovativo de haver sido depositado, na Caixa Geral de Depósitos, a quantia de 3 mil contos, ou correspondente aval bancário, autorizado pelo Governo, para garantia do integral cumprimento das condições do concurso.

2.º— Documento de renúncia ao fóro do seu país, no caso do concorrente ser estrangeiro.

3.º— Documento comprovativo de possuir os meios financeiros para construir e explorar a ponte, ou possuir uma entidade financeira de reconhecida idoneidade, que se comprometa ao seu financiamento.

4.º— Declaração de ter tomado inteiro conhecimento das condições do concurso.

5.º— Proposta, com indicação da estimativa, em escudos, de toda a construção, indicando o prazo para a execução da obra, taxas de portagem a cobrar para o tráfego ordinário e ferroviário e a sua variação, em função do volume do tráfego, durante o tempo da exploração, e quaisquer condições de carácter financeiro, que estejam de harmonia com as disposições gerais do caderno de encargos.

6.º— Indicação do salário mínimo a pagar a todo a mão de obra que fôr empregada na construção.

O Governo pronunciar-se-á sobre as propostas recebidas no prazo máximo de 90 dias, reservando-se o direito de escolher livremente, de entre as que forem apresentadas, ou de não aceitar qualquer delas, se assim o julgar conveniente aos interesses do Estado:

O concorrente a quem venha a ser notificada a adjudica-

ção provisória, terá o prazo de 300 dias para apresentação do projecto definitivo.

Para a segunda fase do concurso serão apresentadas as peças escritas, cálculos e desenhos referentes ao projecto definitivo e que se encontram discriminadas no caderno de encargos.

Com o projecto será apresentado o diagrama da execução da obra, com a indicação do avanço dos trabalhos, mês a mês.

O projecto será elaborado de acôrdo com os regulamentos portugueses em vigor e com a assistência de dois engenheiros civis portugueses, nomeados pelo Governo.

Todos os estudos referentes ao projecto serão feitos por conta e risco do adjudicatário, facultando-lhe, porém, o Governo todos os elementos de estudo que possua e que possam ser úteis.

O Governo pronunciar-se-á sobre o projecto definitivo, no prazo de 90 dias, reservando-se o direito de ordenar ao adjudicatário as alterações que julgue necessárias para melhorar o projecto, na sua técnica ou na sua economia.

Aprovado o projecto, o adjudicatário terá de reforçar o depósito provisório, no prazo de 15 dias, até perfazer 2% do valor do orçamento apresentado, lavrando-se, depois, o contrato, que será assinado no prazo de 60 dias, a partir da data da notificação que for feita.

As obras começarão dentro de 90 dias após a assinatura do contrato.

#### CADERNO DE ENCARGOS

Descreve pormenorizadamente os trabalhos a realizar e define as características a que a ponte fica sujeita, como já ficou dito.

*Da execução dos trabalhos:* — Além dos materiais necessários à construção, são de conta do adjudicatário, todas as máquinas e utensílios que venham a ser precisos, o seguro do pessoal e dos materiais empregados na obra, e as indemnizações aos proprietários, pela ocupação, temporária, do terreno para serventias ou instalações de oficinas; os terrenos necessários para implantação da ponte e viadutos serão apropriados pelo Estado, por conta do adjudicatário.

Os direitos de importação de ferro e outros materiais em bruto, não existentes no País, e de peças especiais, que não seja possível fabricar em Portugal, são de conta do Estado. As máquinas, ferramentas e utensílios necessários à construção da ponte, gozarão da isenção, temporária, de direitos, até ao fim da obra, devendo ser reexportados no prazo de 6 meses, após a conclusão dos trabalhos.

As fundações dos encontros e dos pilares não poderão ser cheias sem prévio exame e acôrdo da fiscalização.

Todos os materiais a empregar serão de primeira qualidade, e, como tais, aceites pela fiscalização.

O Governo publicará, oportunamente, instruções sobre os ensaios de materiais e pormenores da execução dos trabalhos a que o concessionário fica sujeito durante a construção da ponte.

*Das vistorias e provas:* — Concluídos os trabalhos, proceder-se-á a uma vistoria geral, e as provas de resistência estipuladas no Regulamento de Pontes. Se, nas referidas vistorias e provas se verificar algum defeito ou deficiência, o concessionário será obrigado aos trabalhos necessários, para os mesmos serem eliminados, dentro de um prazo previamente estipulado. Findo este prazo, proceder-se-á a novas provas e vistorias, as quais não sendo satisfatórias, determinarão a intervenção do Estado, que mandará fazer todos os trabalhos, por conta do adjudicatário, de forma a serem satisfeitas as condições de recepção.

*Do financiamento da obra:* — O concessionário obriga-se a organizar uma empresa para a construção e exploração da ponte, com capital social não inferior a 30.000 contos, participando nele capitais portugueses, em proporções a fixar com o Governo, podendo, nestes últimos, pertencer ao Estado até

20% do capital social. A empresa será portuguesa, sujeita às leis e tribunais portugueses, devendo os seus estatutos ser submetidos à aprovação do Governo.

A empresa deverá emitir obrigações até ao quantitativo autorizado pelo Governo, sendo as emissões feitas por séries até à medida que o avanço dos trabalhos as justifique. O Estado tomará para si 20% das obrigações emitidas.

As obrigações vencerão um juro, que não poderá ser superior a 4,5%, e serão obrigatoriamente amortizadas, durante o prazo da concessão. O Estado não fica obrigado a subvenções ou garantias de qualquer espécie, podendo, todavia, conceder a expropriação, por utilidade pública, de terrenos, na península do Montijo, abrangidos por planos de urbanização, propostos pelo concessionário e que sejam aprovados pelo Governo.

*Das obrigações do concessionário:* — O concessionário fica obrigado a construir a ponte, em todas as suas partes, previstas e imprevisas, ficando a seu cargo exclusivo todas as despesas e indemnizações a que der lugar a construção, exploração e conservação de toda a obra de arte.

O concessionário fica sujeito às instruções para a adjudicação e arrematação de obras publicas, de 24 de Outubro de 1933; às clausulas e condições gerais de empreitadas e fornecimentos de obras publicas, aprovados por decreto de 9 de Maio de 1906; ao decreto n.º 4667, de Julho de 1918; n.º 22:560, de 25 de Maio de 1933, e n.º 25:226, de 15 de Novembro de 1933, e aos regulamentos de pontes metálicas, de beton armado e de cimento e betons. Fica, também, sujeito às leis, regulamentos e instruções em vigor ou que venham a vigorar sobre a policia, segurança e transito, tanto durante a construção, como durante a exploração.

É, também, obrigado a manter a ponte em bom estado de serviço e conservação, com a sinalização julgada conveniente e no mesmo estado se obriga a entregá-la ao Estado, finda a concessão.

#### SEIS ANOS APÓS O INICIO DOS TRABALHOS, DEVERÁ ESTAR CONCLUÍDA A PONTE SOBRE O TEJO

A conservação da via ferrea será feita pela entidade que que explora a rede ferroviária.

O pessoal técnico e operário empregado na construção e o destinado à exploração é português.

Exceptua-se o pessoal técnico especializado, que não seja possível recrutar no país e de que o Governo tenha autorizado a admissão.

*Do prazo para a construção da ponte:* — a ponte será construída no prazo máximo de 6 anos, a partir da data do começo dos trabalhos. A abertura à exploração far-se-á logo que a vistoria oficial dê a ponte em boas condições.

A economia de tempo que haja na construção não será contada no prazo da concessão da exploração.

*Do depósito de garantia:* — O depósito de garantia será levantado pelo concessionário logo em seguida à aprovação do auto de vistoria final. Se o concessionário faltar ao cumprimento do seu contrato, o referido depósito reverterá a favor do Estado, salvo casos de força maior, devidamente comprovados e como tais aceites pelo Governo.

*Das penalidades:* — O concessionário incorre em multas variáveis de 10 a 50 contos por dia se não começar a obra dentro do prazo fixado, rescindindo-se o contrato, se passados seis meses não tiver ainda iniciados os trabalhos. Se houver interrupção ou atrasos dos trabalhos a multa aplicável será de 10 contos por cada dia.

Se o concessionário não cumprir as condições do contrato ou se recusar a obedecer às decisões dos árbitros, ficará sujeito a multas variáveis de 10 a 1.000 contos, conforme a gravidade da falta, rescindindo-se o contrato com perda do depósito de garantia, se houver três reincidências.

No caso da rescisão do contrato, as obras já feitas e os

materiais fornecidos depois de avaliados, serão postos em hasta publica, pelo prazo de 180 dias, com as mesmas condições do contracto e serão adjudicados a quem maior lance oferecer, podendo o Estado gozar de opção. A importância da arrematação será entregue ao primeiro concessionário, depois de se lhe ter deduzido as multas e todas as despesas feitas.

Se o concessionário não tiver a ponte em bom estado de conservação e se não fizer as reparações que lhe fôrem ordenadas pela fiscalização, poderá o Governo mandá-las fazer, apropriando-se para este efeito de todas as receitas até satisfazer por completo as despesas feitas, acrescidas de 20 por cento, a titulo de multa.

*Da interrupção da exploração:* — No caso da interrupção total ou parcial da exploração, o Governo poderá determinar que ela continue por conta do concessionário, intimando-o ao mesmo tempo para continuar com a exploração. Se passados 10 dias, depois do concessionário ter sido intimado, se provar que ele não se acha habilitado para esse fim nos termos do contrato, ficará o mesmo incurso na pena de rescisão do contrato.

*Dos casos de força maior:* — As penalidades estipuladas não serão applicadas se o concessionário não puder cumprir as condições do contrato, por motivos de força maior, devidamente comprovados e aceites pelo Governo.

*Termo de concessão:* — Logo que termine o prazo da concessão, o concessionário entregará ao Governo, em bom estado de conservação e de serviço, a ponte, todas as dependências e acessórios que lhe dizem respeito.

*Resgate de concessão:* — Passados 25 anos, após a assinatura do contrato, o Governo poderá resgatar a ponte, com prévio aviso de 150 dias, e mediante o pagamento anual, até ao termo da concessão, duma quantia igual à média dos rendimentos liquidados da ponte, nos últimos 7 anos, deduzidos os dois de maior e os dois de menor rendimento.

Da importância do resgate será tirada a parte necessária para satisfação dos encargos e das obrigações que não tenham sido liquidados. No caso do preço do resgate não chegar para pagamento destes encargos, o concessionário fica sujeito ao disposto sobre a rescisão do contrato.

*Direitos do Estado:* — O concessionário não poderá trespassar a concessão a terceiros, sem prévia autorização do Governo.

Para todos os efeitos jurídicos, a ponte, com todas as suas dependências e acessórios, fica desde o início da construção pertencendo ao domínio publico.

Se por sentença do Tribunal ou por outra circunstância, o concessionário perder a posse da ponte, o Estado tomará posse administrativa da mesma e destinará a receita líquida da exploração ao pagamento dos encargos das obrigações, legalmente emitidas.

Nenhuma opposição poderá ser feita a este acto do Estado e nenhuma reclamação ou pedido de indemnização serão admitidos.

O concessionário não poderá fazer qualquer alteração à obra, sem despacho favorável do Governo.

O Governo reserva o direito de poder estabelecer ao longo da ponte canalizações de água e electricidade ou ainda fios telegráficos ou telefónicos.

*Fiscalização do Governo:* — O Governo fiscalizará a construção da ponte e a sua exploração, por um Commissariado especial.

*Arbitragem:* — Todas as questões relativas à execução do contracto, que se suscitarem entre o Governo e o concessionário, serão decididas por árbitros: dois nomeados pelo Governo; dois nomeados pelo concessionário e o quinto de desempate, pelo Supremo Tribunal de Justiça. Das decisões dos árbitros, legitimamente tomadas, não haverá recurso.

*Taxas de portagem:* — As taxas de portagem, applicadas ao tráfego, tanto de viação ordinária como de viação accele-

rada, não poderão exceder aquelas que tenham sido aprovadas pelo Governo, as quais fazem parte integrante do contrato.

*Revisão das taxas de portagem:* — No fim de cada periodo de 10 anos de exploração, serão revistas as taxas de portagem, por uma comissão composta de dois delegados do Estado e do concessionário, que poderá propôr ao Governo a modificação das mesmas.

Havendo discordância nas decisões da referida Comissão, haverá recurso para a arbitragem.

## ALGUNS DADOS ECONÓMICOS

### Principais factores do rendimento.

#### 1) — *Movimento da linha do Sul e Sueste.*

Os dados estatísticos, abrangendo o periodo de 1924 a 1928, indicam os seguintes números, para movimento de passageiros e mercadorias:

Para o ano de 1924: Passageiros, 2.240.541, mercadorias, 668.400 toneladas.

Para o ano de 1928: Passageiros, 2.486.295; mercadorias, 873.600 toneladas.

O movimento de mercadorias de grande velocidade anda em volta de alguns milhares de toneladas.

Devemos advertir, desde já, que a marcha evolutiva dos tráfegos não tem sido muito rápida, em presença da crise que atravessamos, mas, atendendo a que o sul do País está numa fase de desenvolvimento constante, é evidente que estes números tendem a crescer.

Os relatórios da C. P. prevêem para toda a rede do Sul um aumento que cifra nos seguintes algarismos:

Para o ano de 1935: Passageiros, 3.050.000; mercadorias, 915.000 toneladas.

Para o ano de 1950: Passageiros, 3.950.000; mercadorias, 1.070.000 toneladas.

Atendendo, porém, ao grande desenvolvimento das vastas provincias do Alentejo e do Algarve, as importantes obras de irrigação que o Governo intenta fazer ao Sul do País, (actualmente na fase de estudos), ao desenvolvimento da importante linha férrea do vale do Sorraia, que virá atravessar uma região riquíssima, hoje desprovida de meios de comunicação, e uma vez finda a crise, os números representativos dos tráfegos tomarão uma marcha francamente ascensional, em toda a rede do Sul e Sueste.

#### 2) — *Importância das fábricas estabelecidas ao longo da margem direita, que recebem a matéria prima do sul do País.*

Esta matéria prima é descarregada no Barreiro e transportada em fragatas particulares para a margem direita do rio. Este tráfego eleva-se a muitos milhares de toneladas por ano.

#### 3) — *Transporte dos primores do Algarve.*

Muitos agricultores alugam camionetas, que vêm do Algarve a Cacilhas, transportando produtos agrícolas para Lisboa. Construída a ponte, esses produtos virão afluír à capital em grande quantidade, contribuindo principalmente para o desenvolvimento do tráfego de mercadorias de grande velocidade.

#### 4) — *Tráfego de estradas.*

O desenvolvimento sempre crescente dos transportes de automóveis e as rápidas comunicações necessárias à vida moderna viriam a ser consideravelmente melhoradas pela construção da ponte, ficando a distância para o Alentejo encurtada em cerca de 50 quilómetros, visto estar sendo concluída a estrada de Montijo-Rilvas-Vendas Novas, e facilitadas as comunicações para o Ribatejo e Alto Alentejo, pelas estradas existentes ou em construção.

## 5) — Tráfego Cacilhas-Setúbal.

Seria certamente desviado na sua maioria para a ponte, pois a distância de Lisboa a Setúbal, via Beato Montijo, seria sensivelmente igual à de Cacilhas-Setúbal.

## 6) — Desenvolvimento de alguns centros.

A cidade de Setúbal no seu estado de desenvolvimento progressivo, a vila de Montijo com as suas indústrias, Alcochete, Pinhal Novo, Moita, etc., são outros tantos lugares que se desenvolverão com a facilidade de comunicação com Lisboa.

## 7) — Importância da Península do Montijo.

A futura urbanização da península do Montijo e a escolha possível deste local para nele se instalar o futuro aeroporto internacional são outros factores que contribuirão para o desenvolvimento do tráfego da ponte.

## 8) — Estabelecimento de tranvias eléctricos.

O lançamento de linhas de tranvias eléctricas na hipótese do desenvolvimento da população de Montijo dará um acréscimo importante ao rendimento da ponte.

PREVISÃO DO TRÁFEGO E DO RENDIMENTO  
PROVÁVEL DA PONTE1) — Viação acelerada  
a) — Passageiros

Os dados estatísticos relativos ao ano de 1951 indicam 752:669 passageiros em que sómente 15:120 circularam entre o Norte e o Sul e 717:549 foram exclusivamente da rede do Sul.

Nem todos estes passageiros provavelmente circulariam sobre a ponte, mas pôde-se afirmar que pelo menos 700:000 dos 752:669 teriam passado sobre ela. Tomando para portagem média o valor da economia proveniente da supressão da tarifa fluvial, teríamos para o tráfego total de passageiros uma receita anual de cerca de 1.000 contos.

## b) — Mercadorias

Segundo as informações da C. P., o número de vagões trocados entre Lisboa e as linhas do Sul (via Setil-Vendas Novas) elevou-se a 58:167, no período de Junho de 1952 a Maio de 1953, que transportaram uma quantidade de mercadorias que anda à volta de 400.000 toneladas. Todo esse tráfego é de prevêr que no futuro passará sobre a ponte. Podemos dizer ainda, baseando-nos nos dados da C. P., que 60 por cento do tráfego permutado entre Lisboa (e estações próximas) e o Sul do País passa pela linha Setil-Vendas Novas, mas atendendo a que o percurso pela via Beato-Montijo é mais curto em cerca de 60 quilómetros, daqui a vantagem da mercadoria seguir directamente pela ponte, podendo a economia do percurso reverter a favor do seu rendimento.

Admitindo a tarifa média por ton/km. (em pequena velocidade) em cerca de \$50 centavos, a deminuição de percurso de 60 quilómetros daria uma economia de 18\$00 por tonelada. Para 594:281 toneladas que circularam naquele período pela via Setil-Vendas Novas, ter-se-ia uma economia de 7:000 contos aproximadamente.

Quanto à mercadoria que descarrega no Barreiro e vem para Lisboa, é computada em 269:220 toneladas, no mesmo período, o que daria pela supressão do transporte fluvial, cargas e descargas, uma economia de cerca de 5:000 contos, com a vantagem de se evitar baldeações e demoras.

CALCULA-SE QUE A PORTAGEM A PAGAR PELA  
VIAÇÃO ORDINÁRIA DARÁ, LOGO, UM RENDI-  
MENTO ANUAL DE 5.779 CONTOS

Resumindo, teríamos para a receita da ponte, sem gravame portanto do custo actual do transporte, o seguinte:

Tráfego de passageiros, 1.000 contos; tráfego de mercadorias, 12.000. Total, 13.000.

Estes números são estabelecidos para a hipótese do tráfego mínimo, não incluindo a mercadoria de G. V. nem qualquer aumento resultante da progressão natural do tráfego. Aceitando, porém, a sua evolução e dentro das normas acima estabelecidas, teríamos para o ano de 1940 uma receita anual de 15.000 contos aproximadamente.

E bom notar que muitas vezes não é possível aos próprios barcos dos C. de Ferro atravessarem o rio, devido ao mau tempo e nevoeiro, ficando assim paralizado o tráfego entre as duas margens, com graves prejuízos económicos.

## 2) — Viação ordinária

Este tráfego, hoje, é realizado pela utilização do transporte fluvial e que tem os seguintes inconvenientes:

a) — A dificuldade do transporte de viaturas, que é limitado e de tarifas exageradas.

b) — Inconvenientes de marcação prévia de lugares para veículos, embarques, desembarque, e de se aguardar a chegada do barco da carreira.

c) — Impossibilidade de atravessamento do rio, com todo o tempo e a qualquer hora.

d) — Impossibilidade de transporte de gado, etc.

Tomando como termo de comparação os tráfegos das pontes existentes consideradas em igualdade de circunstâncias de exploração, a comissão indica os seguintes números prováveis: Bicicletas, cavaleiros, etc., 97.000; motos, «side-cars» e carros de duas rodas 72.000; automóveis e carros de quatro rodas, 145.000 camiões de carga e camionetas, 55.000.

Aplicando a este tráfego as portágens fixadas pela comissão, chega-se à conclusão de que a portágem a pagar pela viação ordinária dará, desde logo um rendimento anual de 5:779 contos assim distribuídos:

Bicicletas, cavaleiros, etc., 194 contos; motos «side-cars» e carros de duas rodas, 560; automóveis e carros de quatro rodas, 2:175; camiões de carga e camionetas, 1:050.

Muito outro tráfego, necessariamente, deve passar na ponte, de modo que podemos computar em 4.000 contos o rendimento anual provável, para todo o tráfego que nela virá a passar, logo nos primeiros tempos.

O rendimento total provável para os tráfegos de viação acelerada e ordinária será portanto de perto de 20.000 contos. O relatório da comissão conclui afirmando: «As possibilidades que se antevêm são grandes e levam à convicção de que num curto prazo, depois de construída, a ponte renderá para os seus encargos e dará ainda receita líquida apreciável. Mas, já por si, um tráfego de 700:000 toneladas de mercadorias e um número não inferior de passageiros bem justifica uma obra até de carácter monumental».



## GENERAL JOÃO DE ALMEIDA

O sr. Ministro da Guerra, major Luís Alberto de Oliveira, sancionou já a escolha feita há dias, pelo Conselho Superior de Promoções, do sr. Brigadeiro João de Almeida, actual comandante da Escola Central de Oficiais, para a vaga deixada pelo sr. General Bilstein de Menezes.

A folha de serviços prestados à Pátria pelo ilustre militar é incalculável — e daí a sua cognominação de Heróe dos Dembos, quando da sua gloriosíssima acção em Africa.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, saudando o inclito patriota João de Almeida, congloba na mesma homenagem o Exército Português.



## VIAGENS E TRANSPORTES

### GRANDE MOVIMENTO DE TRÁFEGO DE MERCADORIAS NA C. P.

É com intenso jubilo que registamos a seguinte notícia, que demonstra, iniludivelmente, o progresso do País e o desenvolvimento do comércio, indústria e agricultura.

A C. P. tem tido certas dificuldades para atender aos inúmeros pedidos de vagões que, diáriamente, lhe são requisitados, para transporte de mercadorias.

Ora, como é nesta quadra que menor movimento se regista, sobretudo, por não haver transporte de cereais, o facto pôde tomar-se como digno de nota nas linhas ferroviárias portuguesas.

### APEADEIRO DE VILA POUCA DO CAMPO

No dia 8 do corrente, é aberto à exploração, para serviço de passageiros sem bagagem, o apeadeiro de Vila Pouca do Campo, situado ao quilómetro 208,550 da linha do Norte, entre o apeadeiro de Ameal e a estação de Taveiro.

Este apeadeiro não vende bilhetes. Aos passageiros que ali embarquem serão feitas em trânsito as cobranças pelo preço correspondente a estação ou apeadeiro anterior. Os passageiros que se destinem ao referido

## HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Abril de 1894)

### Os negocios da companhia real

Os esclarecimentos que os jornaes francezes dão - e que algumas folhas portuguezas transcreveram - são os mesmos que já aqui demos ha 15 dias, havendo apenas a accrescentar que nas negociações com os obrigatarios ficou assente que, visto a lei portugueza, a que já nos referimos na noticia de 16 do mez passado, prohibir que a maioria dos conselhos de administração das linhas portuguezas seja de cidadãos estrangeiros, a administração futura compor-se-ha de 15 membros, sendo 7 escolhidos pelos obrigatarios, 4 pelo governo portuguez e 4 pelos accionistas, mas as deliberações d'este conselho só terão validade por uma maioria de 3 quartos dos seus membros.

Parece também concordado que a divida fluctuante e o credito do governo serão pagos por meio de novas obrigações privilegiadas, faltando, porém, concordar sobre o preço porque essas obrigações serão recebidas pelo governo portuguez. O sr. dr. Manuel de Castro Guimarães deve ter reirado de Paris, hontem.

Emquanto á ida a Paris do sr. conselheiro Carrilho que alguns jornees noticiaram, nada ha a tal respeito.

Apesar destas informações não se pôde dar ainda como definitiva qualquer solução d'este complicado assumpto, sobre o qual são desencontradas as informações que surgem de todos os lados, entre os que se dizem mais conhecedores d'elle.

apeadeiro pagarão o custo das passagens pelo preço correspondente à estação ou apeadeiro immediato.

### A AMPLIAÇÃO DA ESTAÇÃO DA BARCA DE AMIEIRA

Por portaria publicada na folha official, foi approvado o projecto de ampliação da estação de Barca de Amieira.

## REPUBLICA PORTUGUESA MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS E COMUNICAÇÕES SECRETARIA GERAL ANUNCIO

### Ponte sobre o rio Tejo entre o Beato e o Montijo

Faz-se publico que se acha aberto o concurso para a adjudicação da concessão da construção da ponte sobre o rio Tejo do Beato ao Montijo e sua exploração pelo prazo de 50 anos, em harmonia com as disposições do programa do concurso e Caderno de Encargos, patentes nesta Secretaria Geral todos os dias uteis das 11 ás 17 horas.

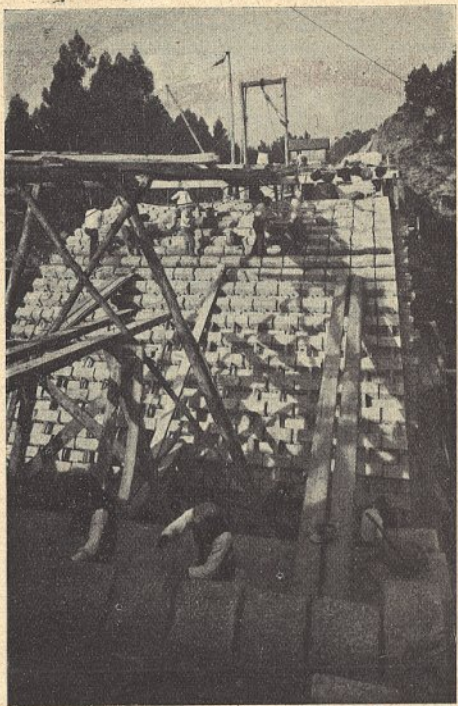
As propostas e toda a documentação referente ao concurso serão entregues na referida Secretaria até ás 17 horas do dia 29 de Agosto de 1934.

Lisboa, 24 de Março de 1934.

O Engenheiro Inspector Secretario Geral  
*Raul da Costa Couvreur*

# MINHO E DOURO

## LINHA DO VALE DO TAMEGA



*Ponte sobre o rio Leça*

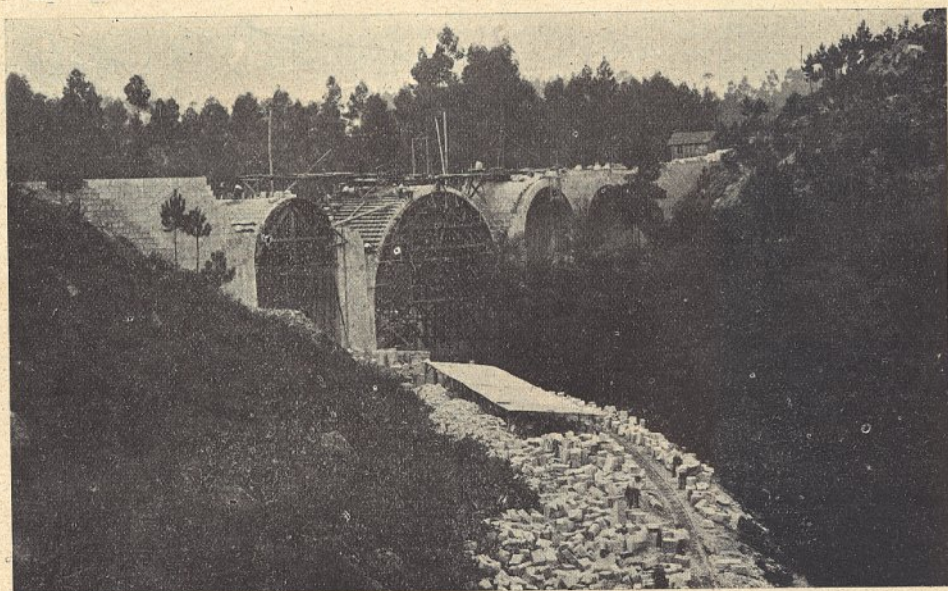
Esta linha tem 13.400 quilómetros em construção. Deviam estar terminados os trabalhos de empreitada de construção desta linha em abril de 1931 do pretérito ano.

Por dificuldades várias surgidas durante a sua execução o prazo foi promulgado só tendo possí- abrir á exploração o trôço Chapa — Celorico de Basto em 20 de março, de 1932.

A Câmara Municipal de Celorico iniciou a construção da Avenida de acesso á estação, obra que foi subsidiada pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

Fizeram-se nesta empreitada economias superiores a 700.000\$00, as quaes foram obtidas suprimindo obras que o estudo atento das circunstâncias locais permitiu julgar desnecessárias, e substituindo outras por tipos que melhor se adaptaram a essas mesmas circunstâncias.

Tambem foram construidas em 1931 as casas para pessoal nas estações de Lorido e Celorico de Basto.



*Linha de circunvalação do Porto — Outro aspecto da ponte sobre o rio Leça*

# O CANHÃO «BERTHA»

A 23 DE MARÇO DE 1918  
ENCHEU PARIS DE METRALHA E DE TERROR

**A**GORA, que os parisienses comemoram, um dos acontecimentos mais trágicos da Grande Guerra, — o famoso canhão alemão *Grande Bertha*, que se encontrava postado a 76 milhas da capital, bombardeou Paris, com intervalos de 15 minutos, semeando o terror e o pânico entre a população — será bom recordar a sua história.

A primeira granada caiu na Catedral de Reims na ocasião em que se celebravam officios religiosos, matando setenta e cinco mulheres e crianças. A segunda, na estação de Lyon quando embarcavam para o *front* tropas francesas, ocasionando também vítimas.

E sobre a *Grande Bertha* está fazendo sucesso na Alemanha a série de artigos publicados na *Berliner Illustrirte Zeitung*, por Heinz Eisgruber, sob o titulo «O canhão maravilhoso que em 1918 bombardeou Paris».

Foi a efficácia da defesa anti-aérea que levou os alemães a criarem esse canhão colossal, aproveitando todos os recursos de técnica e os ensinamentos colhidos numas experiências no poligono de Meppen onde uns tiros feitos com uma elevação superior a 45° foram cair já em território holandês por terem tido um alcance real (40 km.) duplo do calculado. Assim, os tiros feitos sobre Paris foram disparados por uma peça com elevações próximamente de 60° para atingir rapidamente a estratosfera onde as granadas poderiam caminhar, encontrando uma resistência minima e uma baixa temperatura que nas proximidades da sua flecha de 40 quilómetros devia aproximar-se de 50 graus centígrados, abaixo de 0.

As granadas eram de 21 cm., com o comprimento de 90 cm. e 100 quilos de peso. Eram numeradas de 1 a 65 devendo ser disparadas conforme a sua numeração pois as suas dimensões não eram rigorosamente as mesmas porque os construtores entraram em consideração com o desgaste da boca de fogo. A carga de propulsão consistia em 150 quilos de pólvora negra, previamente aquecida a 12° C. para garantir a uniformidade de impulsão.

O peso total da boca de fogo era de 1000 toneladas, tendo o cano 34 metros de comprimento, sendo o seu calibre de 21 cm., como já dissemos, e sendo de 1° o seu diâmetro exterior, na bolada. Um tubo deste comprimento tinha necessariamente uma grande tendência a encurvar-se e assim depois de cada tiro submetia-se a peça à acção de uns esticadores para corrigir qualquer deformação, fazendo-se a sua verificação por meio de um teodolito montado na parte posterior da alma visando uma chapa despolida retilineada, colocada no plano da boca.

Os alemães tinham uma única peça, montada sobre um formidável poço de cimento, na floresta de Crecy.

A guarnição da peça era de 60 marinheiros e o seu comandante o vice-almirante Rogge.

Os cuidados de camuflagem passiva e activa foram levados ao máximo. Diariamente aviões alemães tiravam fotografias do local onde se encontrava a peça, procurando deficiências a remediar no seu mascaramento e 30 baterias estavam prontas a disparar cada vez que disparasse a peça-colosso de forma a evitar a sua localização pelas secções de referenciação pelo som.

A rede de transmissões com o comando da peça era importantissima. Telefones para o Al.º Comando, para o Comando do Exército na frente, para as baterias, para as esquadilhas de protecção, postos aerológicos, etc., etc.

## L. DE MENDONÇA E COSTA

### O XI ANIVERSÁRIO DA SUA MORTE

Passou no dia 18 do mez findo o XI aniversário da morte do nosso saudoso director Mendonça e Costa, figura prestigiosa, que durante longos anos conseguiu, mercê do seu sacrificio e invulgar inteligência um lugar de destaque, tanto na imprensa portuguesa como no meio ferroviário.

Quem nesta casa trabalha não olvida nunca aquêles que como Mendonça e Costa soube pelo seu exemplo de trabalho, pela sua probidade, conquistar verdadeiros amigos.

A redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de que Mendonça e Costa foi fundador, desfôlha, ante o túmulo do inclito jornalista, as pétalas da sua imarcessivel saudade.

## I M P R E N S A

### «REVOLUÇÃO NACIONAL»

Sob a criteriosa direcção do nosso presado colega, Manuel Murias, antigo redactor de *A Voz*, saiu a lume o diário defensor do *Nacional Sindicalismo—Revolução Nacional*, de cujo artigo de apresentação recortamos os seguintes periodos:

«O Nacional-Sindicalismo nas suas aspirações tantas vezes inquietas e indefiníveis, busca ir mais longe, —sempre mais longe... Talvez, de-certo por isso não tem podido ocultar de vez em quando as suas preocupações anciosas ao verificar a lentidão, que as circunstâncias impõem ás realizações, na metódica segura do Dr. Oliveira Salazar.

Não iremos nós evidentemente moderar o entusiasmo criador das energias moças que nos seguem—tão convencidos estamos de que, senhor já agora de uma doutrina que o Estado partilhou com a Nação, é da falta de entusiasmo que Portugal agora sofre—é numa crise de illusão que Portugal se debate; mas evitando os conlúios e as anedoctas de café, e compreendendo que o Sr. Dr. Oliveira Salazar vai tenazmente realizando, a frio e com firmeza, o que as circunstancias tornam possivel, entendemos que a nossa função consiste, precisamente, em criar o ambiente e a consciência nacional disciplinada e forte, que torne possivel—o que fôr necessário.»

Longa vida e prosperidades—são os votos da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

# DIRECÇÃO GERAL

DE

# CAMINHOS DE FERRO

O Conselho Superior de Caminhos de Ferro, presidido pelo sr. engenheiro Sousa Rêgo, aprovou por aclamação, sob sua proposta, votos de sentimentos pela morte do vogal do mesmo Conselho sr. Carlos Pinto Machado e pelas trágicas catástrofes que vitimaram a Rei Alberto I da Belgica e três dos mais distintos aviadores do nosso Exército.

Emitiu pareceres favoráveis sobre os seguintes projectos: Aditamento à classificação geral de mercadorias p. v., reimpressão de Março de 1932, incluindo a nova rúbrica «Tubos de fibro-cimento»; aditamento ao complemento da Tarifa Especial n.º 1 p. v., em vigor na antiga réce; sobre transporte de produtos resinosos, para substituição do 9.º aditamento em vigor desde 15-VI-29, 5.º aditamento ao aviso ao público n.º 375, dando à estação de Alfândega a designação de Alfândega-Rio, para as remessas destinadas a embarque com passagens para a margem esquerda do Douro, propostas pela C. P.; Tarifa Especial interna de g. v. para «Livretes Kilométricos»; propostas estas pela Companhia do Vale do Vouga.

Aviso ao público para o transporte de «palha prensada» para exportação pelo Pôrto de Lisboa, em substituição do Aviso ao Público A. 350 de 10-X-32, proposta pela C. P.; Aviso ao Público anulando o E n.º 1499 em vigor desde 15-11-33, e modificando as beneficiações a conceder aos expedidores que transportam o mínimo de 25 e o máxima de 1,500 toneladas de «Vinhos de Pasto Nacional»; Tarifa Especial interna n.º 14 de g. v. para transporte de Sociedades Artísticas, desportivas, etc. e bem assim artistas de teatro e de circo e suas bagagens; Aviso ao Público substituindo-se o E. n.º 1.482 sobre o transporte de «Casca-ria vasia» (taras), propostas pela Companhia da Beira Alta, bem como a Tarifa Especial Interna n.º 13 de g. v. para o transporte de «Dinheiro, Valores e Objectos de Arte»; Aviso ao Público estabelecendo «bilhetes especiais de ida e volta em 3.ª classe» a preços

muito reduzidos de diversas estações das linhas do litoral do Minho e das de Guimarães para a do Pôrto-Boavista, propôsto pela Companhia do Norte de Portugal; e 3.º aditamento ao Aviso ao Público n.º 375, para Abertura à Exploração do Novo Apeadeiro de Vila Pouca do Campo, na linha do Norte, propôsto pela C. P..

Submetidos à assinatura ministerial obtiveram homologação bem como os processos de garantia de juro das linhas férreas de Santa Comba Dão, a Viseu, do Tua a Mirandela, e de Mirandela a Bragança referentes ao primeiro semestre de 1933-1934.

A Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro aprovou os projectos seguintes: Construção da estrada de acesso à estação de Reguengos, na importância de 34.700\$90; prolongamento do cais coberto da estação de Beja, na importância de 57.316\$00; e construção de um aqueduto em substituição duma vala que atravessa a estação de Mora, na importância de 6.358\$00.

Foi resolvido adjudicar, precedendo concurso, o fornecimento de 7.500 anilhas «grover», à firma Grover & C.º, Ltd. e, nos mesmos termos, o fornecimento de um aparelho de aquecimento de águas para banhos, destinado ao balneário, em construção, das Novas Oficinas do Barreiro, à firma Sociedade de Construções Metálicas, Ltd., e a adjudicação da reparação da escavadora mecânica que, por empréstimo, tinha sido cedida ao Instituto Superior Técnico, à firma Cabrii Santos, Ltd., pela importância de 17.900\$00; aprovar o processo do concurso para a empreitada da infraestrutura da linha do Vale do Tâmega, compreendida entre Celorico e Arco de Baulhe, cujo orçamento importa em 6.460.835\$38 e que deverá ser executada em 2 anos; adquirir três motores eléctricos e respectiva aparelhagem destinados a três máquinas para a serração de Campanhã; e autorizar a verba de 25.000\$00 para o apetrechamento do Pôsto Médico de Faro.

## OBRAS PÚBLICAS

À primeira secção do Conselho Superior de Obras Públicas pronunciou-se acerca dos processos respeitantes à variante da linha ferrea de sueste, entre as estações de Quintos e Brinches-Serpa, passando por esta última vila, e ao projecto do quarto lanço da linha de Portalegre.

## Porto-VAMAR

Vinhos AUTENTICOS do Porto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE UNICO PARA TODO O MUNDO:

**A. D. MARQUES**

Rua Actor Taborda, 41, r/c. — LISBOA

Endereço telegráfico: VAMAR — Lisboa

Telefone: N. 5818

# O B R A S P Ú B L I C A S

## PORTO DE VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

UMA RÁPIDA VISITA E ALGUMAS OPINIÕES  
SOBRE ESTE IMPORTANTE MELHORAMENTO

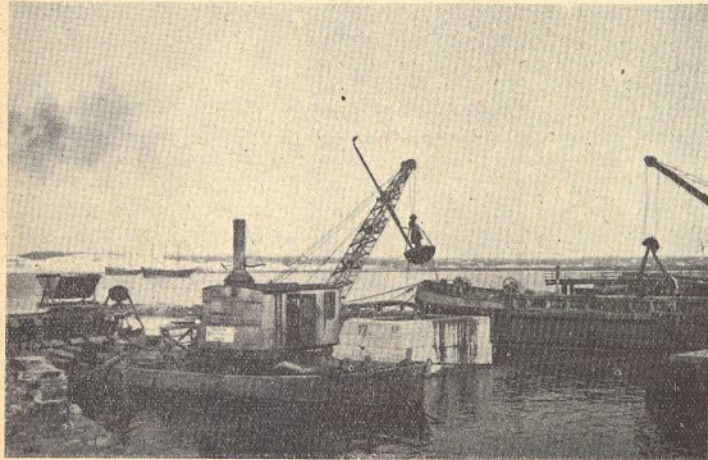


Fig. 1—Construção dos pilares das abobadas

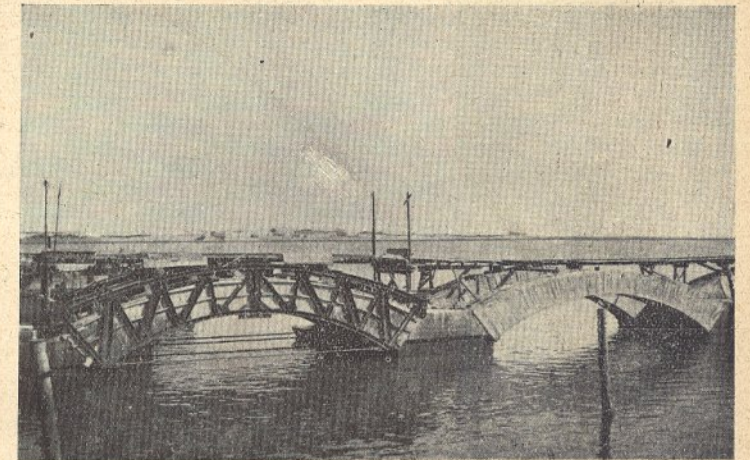


Fig. 2—Construção das abobadas

**A** PROVEITANDO a nossa estada em Vila Real de Santo António, visitámos as obras da 1.ª fase da construção do Porto desta vila, segundo o projecto do distinto engenheiro Duarte Abcassis, o qual faz parte do plano realizado pela actual situação.

Nesta visita fomos acompanhado pelo adjudicatário, o ilustre engenheiro Ricardo Esquivel Teixeira Duarte, nome já bastante conhecido no nosso país como um dos melhores especialistas de trabalhos hidráulicos e constructor de fundações especiais de todos os tipos, poços artesianos, captagens de águas subterrâneas, sondagens, etc., que foi para nós de uma extrema e cativante amabilidade, ilucidando-nos sobre todas as diferentes partes desta construção, das quais vamos dar aos nossos leitores um pequeno relato:

Esta 1.ª fase dos trabalhos consiste na construção de um cais acostavel na extensão de 300 metros, com todos os acessórios, rede de esgôto, e retenções dos aterros, e foi, de início, objecto de duas empreitadas sucessivas adjudicadas ao mesmo empreiteiro.

Ultimamente, de comum acôrdo, foram substituídos os dois contractos por um contracto único, abrangendo este apenas a conclusão do cais de 300 metros e seus acessórios, obras que deverão estar concluídas em 31 de Março de 1935.

O porto fica servido por ligação ferroviária à linha do Sul e Sueste, cujo terminus era uma ponte-cais de madeira no próprio local das presentes obras.

O cais acostável é formado por pilares distanciados de 14 metros, ligados por abobadas de beton, constituindo um viaduto de 6 metros de largo, com o coroaamento à cota (+5,50), junto do qual se draga o fundo do rio até à cota, (-6,00), para atracação de navios com 20 pés de calado.

Por debaixo das abobadas e na sua parte posterior, que a gravura n.º 3 representa, é lançado um enrocamento, sobre o qual se construirá a muralha de suporte dos aterros a 0,30 de distância das abobadas. De-

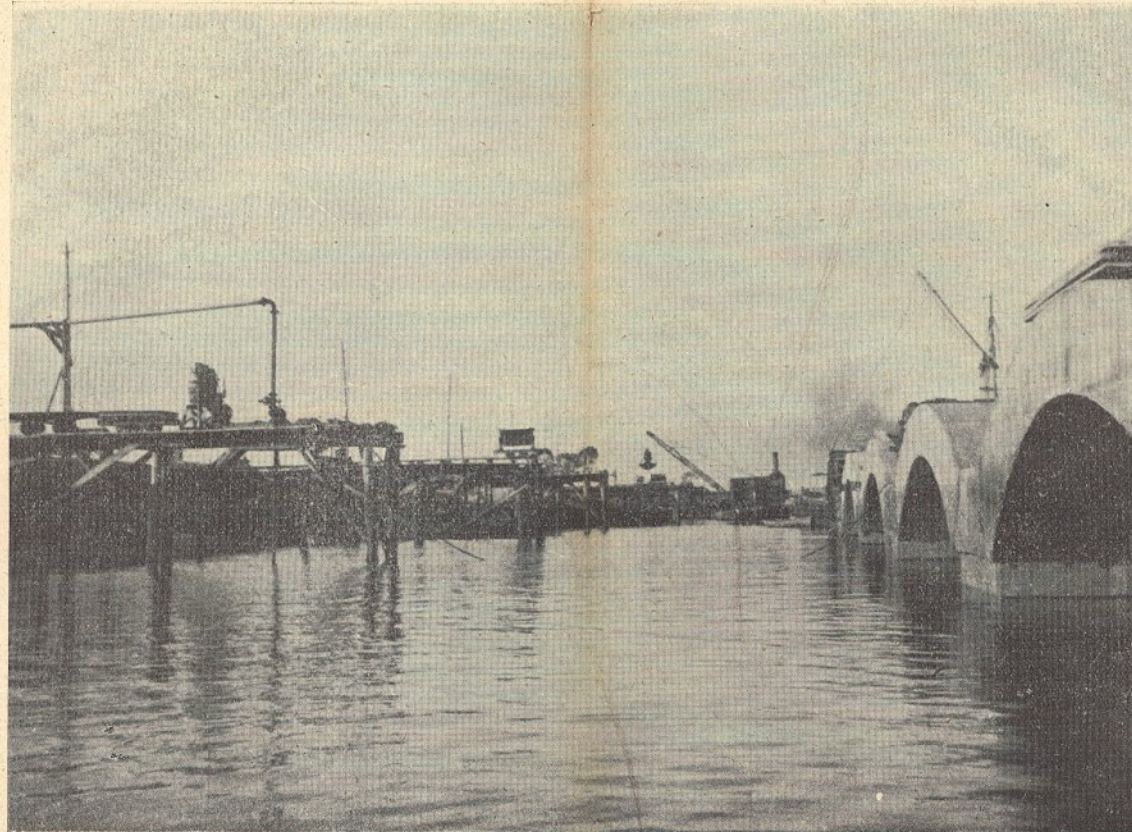


Fig. 3—Vista das abobadas do muro do cais, do lado do aterro

pois, cobre-se este intervalo com lajes para se poder efectuar o aterro até à beira do cais.

A construção dos pilares, por caixões cravados até 20 metros de profundidade, em terrenos difíceis e com aparelhos especiais, constituiu um trabalho de alta engenharia, que honra o técnico que o dirigiu.

Na gravura n.º 1 vê-se o trabalho de excavação exterior e interior levado a efeito para enterrar um desses caixões, que depois de cheios constituem os pilares. A gravura n.º 2 apresenta um aspecto da construção das abobadas, em que se nota um tipo de «simples» de forma original interessantíssima, estudada pelo engenheiro adjudicatário para resolver economicamente e com segurança o problema resultante da inconsistência dos terrenos e da forma dos pilares que não permitia encontrar qualquer apoio seguro para escoramentos.

Durante o decorrer da visita, notámos em tudo a competência e o engenho do empreiteiro dirigente destes trabalhos, sr. Ricardo Esquivel Teixeira Duarte, engenheiro formado pelo nosso Instituto Superior Técnico e que na execução dos mesmos foi auxiliado sómente por pessoal português, facto que a todos nós deve orgulhar. Quanto a perfeição, acabamento e segurança desta importante obra, verifica-se que houve rigoroso escrupulo; e todo o trabalho em si não receia confrontos — antes pelo contrário — com as empresas estrangeiras que se encontram actualmente construindo portos portugueses.

E' tempo portanto, de acabarmos com o safado lugar comum de que só é perfeito o que é executado por estrangeiros. Pena é que só os portos de Vila Real, Viana do Castelo e Aveiro estejam sendo construídos por portugueses, porquanto o que tivemos ensejo de vêr no primeiro e que constituiu, para nós, motivo de admiração, bem demonstra a desnecessidade que havia de recorrer-mos a estrangeiros para a construção dos restantes portos, que poderiam constituir ótimos campos de acção onde se criariam altos valores nacionais, para honra e lustre da engenharia portuguesa e para proveito indiscutível da Nação.

## NOTÍCIAS FERROVIARIAS

### LINHA FERROVIÁRIA DA BOA VISTA-TRINDADE, NO PORTO

Ao Governo foi apresentada pela Associação dos Comerciantes da capital do Norte uma representação, a pedir a continuação dos trabalhos da linha da Boa Vista-Trindade, no Porto, há muitos meses paralisada, alegando que da construção daquela linha resultam vantagens de toda a ordem, não só para a economia da cidade, como, também, para as regiões servidas pelos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

### OBRAS NAS LINHAS DO ESTADO

A comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, reunida sob a presidência do sr. engenheiro Sousa Rêgo, autorizou as seguintes obras a realizar nas linhas do Estado pelas forças do mesmo Fundo, deliberações que foram homologadas pelo sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações:

Calçetamento da estrada de acesso ao cais da estação de Azaruja; ampliação da plataforma do apeadeiro de Durães, instalação de uma báscula na estação de Montoito; pavimentação da plataforma de parte do passeio exterior ao edificio de passageiros da estação de Caíde; calçetamento do cais descoberto da estação de S. Romão; ampliação da estação da Rêde; modificação das razantes das linhas de Represas, S. Vitória, Ervidel, Alcaçovas e Viana.

### CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL

Os jornais diários publicaram sucintamente a seguinte notícia:

«O engenheiro sr. Rogério Vasco Ramalho foi exonerado do cargo de vogal da comissão administrativa dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e substituído pelo engenheiro sr. Luís de Novais Guedes Rebelo».

Devemos, porém, esclarecer o facto talqualmente êle foi passado:

Por motivos ponderosos pediu insistentemente o sr. Pereira Ramalho a sua exoneração de vogal da Comissão Administrativa, que desde princípios de Agosto do ano findo tem substituído os Corpos Gerentes da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, suspensos do exercício das suas funções por intervenção do Governo.

Essa demissão, que foi afinal aceite, e sobretudo honrosa para o distinto engenheiro e foi-lhe concedida com a declaração de que desempenhou

aquele cargo com muito zelo e superior competência.

Foi nomeado para o substituir o sr. Luís de Novais da Costa Rebelo, antigo director da exploração dos Caminhos de Ferro de Salamanca à fronteira portuguesa, e engenheiro distinto com larga prática de serviços ferroviários.

O sr. Monteiro de Barros, presidente da Comissão Administrativa continua no exercício desse cargo.

### FUNDO ESPECIAL DOS CAMINHOS DE FERRO

O *Diário do Governo* publicou o seguinte decreto, pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações:

«Considerando a necessidade de reforçar o artigo 105.º do capítulo 11.º — Fundo Especial de Caminhos de Ferro — do orçamento do Ministério das Obras Públicas e Comunicações;

Considerando que, sem prejuízo dos trabalhos em curso, pode tal reforço sair do art. 104.º do mesmo capítulo.

Art. 1.º — É reforçado com a importância de 1.500.000\$00 o art. 106.º do capítulo 11.º do orçamento do Ministério das Obras Públicas e Comunicações anulando-se importância igual no art. 104.º do mesmo capítulo.

Art. 2.º — Este decreto entra imediatamente em vigor.

## OS DESASTRES FERROVIÁRIOS NA RUSSIA

Telegramas de Moscovo dizem que um tribunal especialmente constituído em Soerblovak condenou, hoje, à morte, o maquinista e o chefe da estação dos caminhos de ferro, responsáveis pelo desastre ferroviário ocorrido no passado dia 12, proximo da estação daquela cidade, e do qual resultaram 43 mortos e 78 feridos. Os restantes acusados foram condenados a penas de prisão, que variam de cinco a dez anos, não podendo, jamais tornarem a ser funcionários de empresas ferroviárias.

Nos três ultimos desastres ferroviários, ocorridos na Russia, morreram setenta pessoas.

## HORA DE VERÃO

De acôrdo com a resolução tomada pelo Governo acerca da hora de Verão, os relógios serão adiantados 60 minutos de 7 para 8 de Abril proximo.

# CONTOS AMARGOS O NOSSO ANIVERSÁRIO

## DA GUERRA

Ainda a propósito da saída do II volume dos *Contos Amargos da Guerra* da auctoria do nosso director Carlos d'Ornellas, transcrevemos o seguinte :

### Diário de Coimbra.

«A conflagração europeia de 14, prelo de assanhadas lutas mundiais a que jamais deixaram de suceder apreensões sanguinolentas, vai já passada uns poucos de lustres. Mas quando em quando ainda vem a convívio de livreria sua brochura escamifada ou tomo rechonchudo a emparceirar com a nossa vastíssima bibliografia da Grande Guerra.

À parte nomes gloriosos que muito testemunharam por toda aquela batalladora carnificina, dando-nos o material necessário a carrear para a história do C. E. P., pouco de valioso abunda a merecer créditos de boa estante ou gashalns de escolhida livreria. E destes, para fóra deitados os livros estatísticos e de acentuada personalidade militar, onde altos postos do exercito vincaram a noção de responsabilidade que lhes foi cometida, em muito mais desfalcada fica a óptima qualidade da reduzida colecção.

Saídos do âmbito ora tenue esfumado—e isto para não alongar considerações a todos patente—muito de reduzido se aproveita a ólio desperdo. E para tal ainda joearar, torna-se preciso arranjar grande dose de indulgência espirital.

Carlos de Ornellas, soldado que palpou a guerra em todos os seus trámites dolorosos, vem de expedir à livreria o seu segundo volume dos Contos Amargos da Guerra.

Como antelojo começemos por afirmar que o titulo é apropriado. Porque na verdade é um livro bem amargo. Através todas as suas paginas, ora brandas, ora revoltosas, presente-se-lhes o asedume doentio criado nas trincheiras—asedume pernicioso que parece feito dos piores ácidos corrosivos que há na terra.

Cremos que Carlos de Ornellas viveu a guerra em demasia—with o espirito e com os musculos.

A um tempo foio soldado e literato em permanente revolta combativa. E o homem que gaigava o parapetto das trincheiras, destemido nos lances de luta e decidido nas vozes de comando, por mais destituiu no espirito do sensitivo o aciduloso travão da borrasca, crescido e aumentado por todo o tempo da desalmada luta.

Daqui o amargo a fei e vinagre que corre da primeira à última pagina. Onde em onde ainda se encontra um lociolar de bondade como a trair a pena e as intenções de Carlos de Ornellas, que parece apostado em dizer mal de todos e de tudo. As Enfermeiras de Guerra são a prova desta sua faceta carinhosa. E a maneira ternurosa com que presta jus a uma ou outra figura militar de bom porte português, também nos diz da sua virtuosidade de coração. Mas todo o mais são paginas panfletárias, beinas da máguia pessimista de soldado que fez a guerra e queria tudo correrse à sua maneira pessoal de ver.

Stuart desenhou uma beia capa à sua insemelhavel expressão artistica, em tudo consentanea com o seu enorme talento de desenhador.

Também o interessante semanário republicano independente, *A Verdade*, que tem como director o sr. Costa Brochado e como crítico literário a pena autorizada de Manuel Anselmo, se refere aos dois volumes dos *Contos Amargos da Guerra* :

«O autor confessa, com humildade, no seu prefácio, «que está satisfeito e contente de não ser literato» e que escreveu os seus *Contos* apenas «para o povo ler, para os seus soldados». Bastava a sinceridade notável desta confissão—para enaltecer o valor moral destes *Contos*, escritos com tal sinceridade e máguia que deixam em nós um ressaibo a pólvora e a sangue. Descrevem-nos a guerra, com todos os seus horrores, entre anedotas e angústias, levemente perfumados por saud a des de amor.

Terão um único defeito, estes *Contos* singelos e despreocupadamente escritos: — o de esquecer, nas interieções com que anota os horrores do «front», a altíssima emoção patriótica com que os nossos soldados e os nossos officiaes sempre pelearam.

No final, em «notas várias», jêem-se as justas exigências dos combatentes. Nós estamos com êles, principalmente com aqueles a quem a guerra, com os seus «gazes» e as suas batias, inutilizou ou mutilou, para sempre ...»

Não passou sem registo nos jornais de todo o paiz, diários, hebdomadários e quizenais, a grata notícia de ter completado, com o N.º 1110, o 46.º aniversário da sua fundação, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a decâna de todas as revistas da especialidade, cujo fundador foi o grande homem de iniciativa L. de Mendonça e Costa.

Seguindo na mesma esteira jornalística e com as graves responsabilidades daquêle saudoso nome, estão, agora, os srs. engenheiro Fernando de Sousa e Carlos d'Ornellas.

Referiram-se, nomeadamente, em termos elogiosos, que nos desvanee, os nossos presados colegas *Jornal do Comercio e das Colonias*, *O Seculo*, *Diario de Noticias*, *A Voz*, *Diario de Lisboa*, *Diario da Manhã*, *Revolução Nacional*, etc., etc..

A todos muito obrigados.

\* \* \*

Do nosso colega *Republica*, transcrevemos a noticia do aniversário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* :

Acaba de passar o 46.º aniversário com o n.º 1110, a importante revista-técnica *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

É um facto importante que com regozijo registamos, visto tratar-se de uma das mais antigas e bem orientadas revistas de especialidade, mercê do grande espirito de iniciativa que foi o seu fundador sr. L. de Mendonça e Costa.

Nomes gloriosos na política, nas ciências e nas artes têm honrado as paginas da *Gazeta*.

A decâna das revistas portuguesas bem merece, pois, as nossas feicitações com os melhores votos de prosperidade endereçados especialmente ao nosso camarada de imprensa sr. Carlos d'Ornellas, que dirige a notável revista com a sua costumada proficiência.

Também o nosso presado colega *Revolução Nacional* se referiu ao nosso aniversário nos seguintes ámaveis têrmos, que muito agradecemos :

«Entrou no 46.º ano da sua existência a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que foi fundada por L. Mendonça e Costa e actualmente dirigida pelos nossos amigos srs. Engenheiro Fernando de Sousa e Carlos d'Ornellas.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* decana das revistas portuguesas tem um passado cheio de trabalho e de esforço, tradições estas que os seus dirigentes têm seguido.

O número comemorativo do seu aniversário, apresenta-se com ótimo aspecto e excelentemente colaborado.

*Revolução Nacional* felicita os seus directores e todos os que trabalham na *Gazeta*.

## Lineas Aereas Postales Españolas

Calle Antonio Maura 2 — MADRID

Serviço diario (excepto domingos)  
entre Madrid-Barcelona e Madrid-Sevilla

PASSAGENS, CORREIO, MERCADORIAS

Madrid-Barcelona ou vice versa P.<sup>tas</sup> 150.

Madrid-Sevilla ou vice-versa » 125.

Nos bilhetes de ida e volta faz-se um desconto de 10 %.

POLITICA INTERNACIONAL

## EM FAVOR

## E CONTRA A GUERRA

Pelo DR. ALFREDO BROCHADO

Todos os dias os jornais anunciam uma nova guerra para breve, e, igualmente, se diz também que há muito boa gente que não acredita nessa guerra.

Os que apelidam de ingénuos aqueles que não querem a guerra, parecem, pelo menos, desejá-la.

No entanto, não é bem assim, e bem pode acontecer que, na hora própria, sejam precisamente aqueles que se dizem mais pacifistas, os que, mais guerreiros se mostrem, e com mais vontade de combater.

Já foi assim em 1914, em muitos países, a começar pela França, que até ao fim, galhardamente, e, sem desfalecimentos, se bateu.

Dizer que não há mais guerras é pelo menos tão ingénuo como afirmar todos os dias que a guerra está para breve. Quem o pode saber?

Nestas coisas, como em muitas, são geralmente os que se têm por mais previdentes aqueles que mais depressa se enganam.

O que não ha duvida é que o perigo da guerra é iminente, não porque o homem, hoje, seja pior do que ontem, mas porque de facto a Europa está hoje mais armada do que no tempo da paz que precedeu 1914.

Então podia dizer-se que havia uma nação armada na Europa, contra as outras menos apetrechadas para o conflito, hoje o problema põe-se ao contrario, e encontramos-nos em face de uma Europa onde todas as nações se acham armadíssimas, contra uma que parece está-lo menos.

Sendo assim, o perigo é mais grave, e as probabilidades de conflito são maiores do que nunca.

Isto não quer dizer que na hora propria não fiquem todos atónitos perante a obra que prepararam, e, como em 1914, aterrados com a tragédia que desencadearam e não fazem tudo para demonstrar que a inocência estava com eles, tendo sido os outros, pelo contrário, que provocaram a matança.

A êste respeito todos os que se interessam por estes assuntos sabem como foram falseados os livros de côr, para assim, ao terminar o conflito, uns e outros terem a auctoridade moral que sempre vem de uma guerra defensiva e não ofensiva. Neste ponto foram a Alemanha, a Áustria e a Rússia, precisamente aquelas nações que mais responsabilidades tiveram no desencadear da Grande Guerra, as que menos respeitaram a verdade histórica.

E, assim, os alemães que tanto apregoaram a guerra, fizeram tudo, ao perdê-la, por demonstrar

que nunca a quizeram e que a ela, pelo contrário, foram obrigados.

\* \* \*

A guerra não tem hoje atractivos para ninguém, e longe vão os tempos em que dela se extraía uma moral superior e até uma estética que presidiu à elaboração das epopeias, por esses séculos fóra.

Já aqui dissemos um dia que todos os grandes livros que se escreveram sobre a guerra, a condenaram irremediavelmente, em tais termos, que desse periodo só nos deixam uma visão desoladora e uma impressão de mágua e de revolta.

Certas pessoas falam da guerra com o sorriso satânico de quem antevê um bom negócio, outras parece que na antevisão do paraíso terrestre, quando, afinal, o que ela nos deixou foram apenas desolados campos cheios de cruces de madeira, silenciosos e tristes.

Condená-la em extremo é o papel de todos os homens religiosos.

E dizemos religiosos no sentido de oporem aos seus apetites naturais, um sentido mais alto e mais belo da vida.

Embora Cristo dissesse: — «Não trago a paz, trago a guerra», no fundo das suas palavras apenas se descobria perdão, ternura e uma doçura que a todos irmanava, no mesmo abraço acolhedor e humano.

Falar da guerra como se ela nunca mais viesse, é só próprio dos ingénuos, mas falar dela sem sentir calafrios, é próprio dos maus.

Acreditamos facilmente no que desejamos, dizem os romanos.

Que sintam prazer em enganar-se os que acreditam na eterna paz, compreende-se, mas que o sintam os que ambicionam por mais guerras, é incompreensível.

\* \* \*

Não foi possível nas conferências para o desarmamento chegar-se a conclusões satisfatórias e terminantes.

As nações receiam umas das outras.

A escâncaras, ou a ocultas, todos se armam, e cêdo virá o dia em que, vítimas da sua própria mentalidade, elas hão de acabar por ser impelidas, pelas forças das circunstâncias — que no caso é a força dos canhões —, para um grande conflito armado.

O trágico de tudo isto é que são geralmente os que nenhuma culpa têm, aqueles que mais vêm a sofrer.

Demorar a guerra é por isso um acto de pouca coragem. Quem a prega, deve fazê-la, e não deixar essa tarefa, em testamento, para os seus descendentes, como aconteceu em 1914.

Não somos moralistas e por isso afirmamos que a guerra, nas condições actuais da vida, tem mais defensores do que a paz.

Isto não quer dizer que não sejam precisamente aqueles que mais apelaram para a força bruta, os que na hora fatal da derrota, mais esperem do direito o que a que a guerra não lhes pode dar.

Haja em vista o que ultimamente tem acontecido com a Alemanha, ao aparecer-nos como paladina da justiça, contra o que ela chama as violências inqualificáveis do Tratado de Versailles.



# CONCURSOS

## OBRAS PUBLICAS

### Secretaria Geral

#### Ponte sobre o rio Tejo entre o Beato e o Montijo.

Encontra-se aberto o concurso para a adjudicação da *Ponte sobre o rio Tejo do Beato ao Montijo e a sua exploração pelo prazo de 50 anos*, em harmonia com as disposições do programa do concurso e Caderno de Encargos, patentes nesta Secretaria Geral tonos os úteis das 11 ás 17 horas.

*As propostas e toda a documentação referente ao concurso serão entregues na referida Secretaria até Rs 17 horas do dia 29 de Agosto de 1934.*

### Junta Autonoma de Estradas.

Dia 11 de Abril de 1934 pelas 15 horas.

#### Revestimento betuminoso da E. N. n.º 60-2.ª, troço entre as proximidades de Leiria e Vila Nova de Ourem.

Base de licitação . . . . . **721.980\$50**

O depósito provisório é de Esc. 18.050\$00.

O caderno de encargos, programa do concurso e orçamento, encontram-se patentes na Séde da Junta Autonoma de Estradas e na 4.ª Secção, em Leiria.

Dia 11 de Abril de 1934 pelas 15,30 horas.

#### Revestimento betuminoso da E. N. n.º 79-2.ª, entre o Monte e a Costa da Caparica e seu ramal entre o Largo da Torre e a Trafaria.

Base de licitação . . . . . **285.000\$00**

O depósito provisório é de Esc. 7.125\$00.

O programa do concurso, caderno de encargos, medições e orçamento estão patentes na séde desta Junta.

Dia 11 de Abril de 1934 pelas 16 horas.

#### Revestimento betuminoso da E. N. 10-1.ª, ramal para a estação do Caminho de Ferro do Esmoriz.

Base de licitação . . . . . **384.691\$54**

O depósito provisório é de Esc. 9.618\$00.

O programa do concurso, caderno de encargos, medições e orçamento estão patentes na séde desta Junta e na 2.ª Secção de Construção, em Aveiro.

Dia 18 de Abril de 1934 pelas 15 horas.

#### Reparação e revestimento betuminoso da E. N. n.º 19-1.ª entre Ferreira do Alentejo e Almodovar e E. N. n.º 103-2.ª, entre a passagem de nível de Aljustrel e a E. N. n.º 93, 2.ª

Base de licitação . . . . . **3.265.995\$09**

O depósito provisório é de Esc. 81.650\$00.

O programa do concurso, caderno de encargos, medições e orçamento, encontram-se patentes na Séde da Junta Autonoma de Estradas e na 15.ª Secção, em Beja.

Dia 18 de Abril de 1934 pelas 15 1/2 horas.

#### Reparação por semi-penetração betuminosa da E. N. n.º 43-2.ª, ramal para a Catraia dos Poços.

Base de licitação . . . . . **963.176\$61**

O depósito provisório é de Esc. 24.080\$00. O programa do concurso, caderno de encargos, medições e orçamento, encontram-se patentes na séde da Junta Autonoma de Estradas e na 3.ª Secção de Construção, em Coimbra.

Dia 18 de Abril de 1934 pelas 16 horas.

#### Revestimento betuminoso da E. N. n.º 75-2.ª, troço entre Torres Vedras e o cruzamento da estrada para Santa Cruz.

Base de licitação . . . . . **131.604\$21**

O depósito provisório é de Esc. 3.291\$00. O programa do concurso, etc., encontram-se patentes na séde da Junta Autonoma de Estradas.

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

#### Divisão de Via e Obras.

Dia 5 de Abril de 1934 pelas 15 horas.

#### Empreitada n.º 7, de execução de uma rampa de acesso ao cais e pavimentação do pateo de mercadorias na estação do Juncal.

Base de licitação . . . . . **5.737\$98**

O concurso efectua-se na Delegação desta Direcção Geral, no Norte (estação do Porto-S. Bento). As condições de arrematação encontram-se patentes na Divisão de Via e Obras da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, na Rua S. Mamede (ao Caldas) n.º e na Sub-Divisão Zona Norte.

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

#### Divisão de Construção

Dia 14 de Abril de 1934 pelas 15 horas

#### Arrematação da Empreitada n.º 3 da Linha do Vale do Tamega,

para a execução de: a) Terraplenagens, obras de arte correntes e especiais, muros de suporte e espora e serventias do lanço de Celorico de Basto a Arco de Baulhe na na extensão de 16.800 metros; b) Terraplenagens, obras de arte correntes, muros de suporte e serventias nas Estradas de Acesso à Estação de Mondim de Basto, Arco de Baulhe e Apeaneiro de Canêdo; c) Terraplenagens e pavimentação dos desvios da E. N. n.º 40.

Base de licitação . . . . . **6.460.835\$38**

O depósito provisório é de Esc. 161.520\$83, com guia passada pela Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, até ás vespersas do concurso.

As condições de arrematação, caderno de encargos, bem

como as restantes peças anexas podem ser examinadas na Divisão de Construção com sede na Direcção geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede n.º 65 (ao Caldas) e na Zona Norte da mesma Divisão com sede na estação de Porto — S. Bento.

**Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais.**

Tarefa n.º 45.

**Obra da Classe B.**

Dia 4 de Abril de 1954 pelas 14 horas.

Arrematação da empreitada de construção do novo edifício dos Correios e Telegrafos e Telefones de Vizeu, cujos trabalhos constam de: canteiro, estucador, pedreiro, serralheiro, canalizador, electricista e pintor.

Base de licitação . . . . . 601.051\$87

O depósito provisório é de Esc. 15.027\$00 e as guias deverão ser requisitadas a esta Direcção até às 15 horas do dia anterior ao concurso.

**Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais.**

Dia 11 de Abril de 1954 pelas 14 horas.

Na Secretaria desta Direcção efectua-se o concurso para arrematação da Tarifa n.º 1 de:

**Construção de Casas para o pessoal nas Linhas do Sul e Sueste dos Caminhos de Ferro do Estado-12.ª Secção de Conservação.**

Base de licitação . . . . . 717.713\$00

O depósito provisório é de Esc. 17.942\$82 e será efectuado na Caixa Geral dos Depósitos ou suas delegações á ordem desta Direcção.

As condições e cadernos de encargos encontram-se patentes na Secretaria da Direcção.

**Junta Administrativa do Emprestimo para o Ensino Secundário.**

Dia 14 de Abril de 1954 pelas 11 horas.

**Concurso público para adjudicação da 2.ª Empreitada (Acabamentos) da Construção do Liceu de Fialho de Almeida, em Beja, em virtude de ter sido anulado o concurso realizado em 17 de Março para esta empreitada.**

Base de licitação . . . . . 1.265.000\$00

O depósito é de Esc. 51.625\$00 feito até ás vespas do dia do concurso.

O programa de concurso, etc., encontram-se patentes na sede da Junta Administrativa, no edificio do Congresso da República das 12 ás 17 horas, todos os dias úteis.

Dia 21 de Abril de 1954 pelas 11 horas.

**Empreitada de acabamentos do Liceu de Latino Coelho em Lamego.**

Base de licitação . . . . . 1.362.000\$00

O depósito provisório é de 34.055\$00, sendo as restantes condições iguais á do concurso atrás indicado.

**Camara Municipal de Lisboa.**

Dia 11 de Abril de 1954 pelas 15 horas.

**Pavimentação das ruas do Alto do Carvalhão, Nova de Santo Antonio e Imprensa Nacional.**

O concurso efectua-se no dia e hora e indicados nas salas das Sessões do Conselho desta Camara, estando patentes as condições do concurso na Secção de Escrivania das 11 ás 17 horas.

## CONCURSOS DIVERSOS

**Administração Geral do Porto de Lisboa.**

Dia 11 de Abril de 1954 pelas 14,30 horas.

Neste dia e hora indicados, procede-se á abertura de propostas para o fornecimento de **Uma sonda geologica mecanica, destinada a ser aplicada numa embarcação.** O depósito provisório é de Esc. 1.500\$00.

Dia 7 de Abril de 1954 pelas 14 1/2 horas.

Procede-se á abertura de propostas para o fornecimento de **Uma máquina eléctrica para tirar copias de desenhos.**

O depósito provisório é de Esc. 100\$00.

Dia 10 de Abril de 1954 pelas 14 1/2 horas.

Procede-se á abertura de propostas para o fornecimento de **Um auto-rega com tanque e vassoura mecânica, etc..** O depósito provisório é de Esc. 1.000\$00.

Dia 4 de Abril de 1954 pelas 14 1/2 horas.

Procede-se á abertura de propostas para o fornecimento de **30 extintores de incendio com a capacidade de 10 litros e respectivas cargas.**

O depósito provisório é de Esc. 100\$00.

**Administração Geral do Porto de Lisboa.**

Dia 18 de Abril de 1954 pelas 14 1/2 horas.

Procede-se á abertura de propostas para o fornecimento e montagem de **uma instalação de aquecimento central no edificio da sede da Administração Geral do Porto de Lisboa, no cais do Sodré.**

O depósito provisório é de Esc. 1.500\$00.

O programa e condições destes 5 concursos encontram-se patentes todos os dias úteis das dez ás dezasseis horas, na sede da Administração Geral do Porto de Lisboa no Cais do Sodré, Lisboa.

**Camara Municipal de Lisboa.**

Serão abertas nesta Camara as propostas recebidas para o fornecimento de **2 motos com «side-car».**

As condições da respectiva praça encontram-se patentes, todos os dias úteis, das 11 ás 16 horas, na Secção de Escrivania desta Camara.

**Camara Municipal de Vila Real.**

Dia 2 de Abril de 1954.

Até esta data a Camara Municipal de Vila Real (Trás-os-Montes) recebe propostas para o fornecimento e montagem de um grupo formado por **Um motor a óleos pesados ligado directamente a um alternador de corrente trifásica e respectivo quadro de medida e manobra, destinado a servir de central de reserva, auxilio e socorro á central hidro-eléctrica de Ferragide.**

As propostas deverão sêr feitas em conformidade com o programa do concurso e caderno de encargos, que se acham patentes na Secretaria desta Camara, todos os dias úteis, das 11 ás 17 horas.

**Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.**

Dia 15 de Abril de 1954.

Até esta data nesta Companhia serão recebidas propostas para o fornecimento de **madeira de pinho**, segundo as condições que serão facultadas a quem as solicitar.

As propostas deverão ser enviadas á Direcção de Exploração, na Praça Coronel Pacheco, 60-Porto.

**Administração Geral dos Correios e Telegrafos.**

*Divisão dos Serviços Electrotécnicos e do Material.*

Dia 10 de Abril de 1954 pelas 15 horas.

Na Secretaria dos Armazens Gerais dos Correios e Telegrafos, Rua de Santa Marta n.º 172, Lisboa, recebem-se propostas em carta fechada e lacrada para aquisição de: **17 aparelhos receptores de T. S. F.**, devendo o envelope que contem a proposta trazer na parte superior a indicação: -Proposta de preço para o fornecimento de aparelhos receptores de T. S. F..

O programa do concurso público, a que só poderão concorrer firmas portuguesas que se dediquem ao comércio de aparelhos de radio-electricidade e que como tais paguem a respectiva contribuição, está patente na referida Secretaria todos os dias úteis das 11 ás 17 horas.

Os concorrentes terão de efectuar um depósito provisório de 2.500\$00, na Tesouraria desta Administração Geral para serem admitidos a este concurso.

A abertura das propostas effectua-se pelas 15 horas do citado dia 10 de Abril, no gabinete de S. Ex.º o Administrador Geral, na Rua Alves Correia n.º 18, podendo os concorrentes, querendo, assistir a esse acto.

**Junta Autónoma de Estradas.**

**Direcção dos Serviços de Conservação.**

**Direcção das Estradas do Distrito de Leiria.**

Dia 3 de Abril de 1954 pelas 14 horas.

Na Secretaria da Direcção de Estradas do Distrito de Leiria, em Leiria realisa-se o concurso para o fornecimento de: **Um chassis de caminheta.**

O depósito provisório é de Esc. 500\$00 e o caderno de encargos encontra-se patente todos os dias úteis, das 11 ás 17 horas, na Secretaria da Direcção de Estradas do Distrito de Leiria, e em Lisboa na sede da Direcção dos Serviços de Conservação da Junta Autónoma de Estradas.

**Junta Autónoma de Estradas.**

**Direcção de Estradas do Distrito de Santarem.**

Dia 4 de Abril de 1954 pelas 14 horas.

Na Secretaria da Camara Municipal de Santarem, proca-se ao concurso para o fornecimento de: **Um chassis de caminheta** á Direcção de Estradas do Distrito de Santarem.

O depósito provisório é de 1.000\$00 e o programa do concurso encontra-se patente na Direcção de Estradas do Distrito de Santarem e na Secretaria da Camara Municipal de Santarem.

**Misericórdia do Porto.**

Até ás 15 horas do dia 6 de Abril de 1954, a Secretaria desta Misericórdia, á Rua das Flores, Porto, recebe propostas para a empreitada de **Instalações para aquecimento de água e sua distribuição no Hospital Geral de Santo Antonio.**

**Direcção da Arma de Engenharia.**

**2.ª Repartição**

**Venda de material automóvel incapaz para o serviço do Exército**

Até às 15 horas do dia 5 de Abril de 1954, esta Direcção, no Campo de Santa Clara, Lisboa, recebe propostas, em carta fechada, para a compra do seguinte material que se encontra na sede do Depósito Geral de Material Automóvel (Rua Diogo João), onde pode ser examinado todos os dias úteis.

1 automóvel ligeiro Cadillac, 1 dito Dodge. 1 dito Hudson, 2 ditos Sumbean, 1 camioneta Ariel, 2 camionetas Fiat, 15 camionês Kelly, 2 motocicletes Harley-Davidson com carro lateral e 5 ditas Douglas, simples.

Mais se faz público que para o mesmo fim também se encontram na sede da Secção do Eatoncmento do mesmo Depósito 21 camionês Kelly, para os quais também se recebem propostas de compra até ao mesmo dia e hora, podendo o material ser também examinado todos os dias úteis.

**Junta Autónoma de Estradas**

**Direcção dos Serviços de Conservação**

Até as 17 horas do dia 7 de Abril de 1954 esta Direcção recebe propostas para o fornecimento de **600 capas de oleado para cantoneiros, iguais ás usadas pela Guarda Nacional Republicana.**

**RESULTADOS DE CONCURSOS**

**Junta Autónoma de Estradas**

Dia 28 de Março de 1954.

**Construção do lanço da E. N.º 83-2.ª, ramal para as estações de Caminho de Ferro da Bemposta e Ponte de Sôr.**

**Base de licitação . . . . . 137.545\$96**

*Concorrentes:*

José dos Reis Sanches . . . . .	135.970\$00
Antonio Dias Afonso . . . . .	136.430\$00
Francisco Xavier Centeio . . . . .	135.900\$00
Francisco Leonardo da Mota . . . . .	137.000\$00
Estevão Batista . . . . .	137.500\$00
Antonio Ferreira de Araujo . . . . .	Excluido

**Reparação da E. N. n.º 13-2.º troço através da Vila de Povoia de Lanhoso.**

**Base de licitação . . . . . 142.854\$46**

*Concorrentes :*

Luis Pinto da Silva . . . . . 119.500\$00  
Martins Ferreira & C.ª . . . . . 129.445\$00

**Administração Geral dos Serviços Hidraulicos e Eléctricos.**

Dia 17 de Março de 1931

**Reparação de um rombo no dique das O'nias e rebaixamento da crista do mesmo dique, numa extensão de 50 m.**

**Base de licitação . . . . . 170.000\$00**

*Concorrentes :*

João Flôr . . . . . 138.000\$00  
Sociedade Construtora de Cimento Armado L.ª . . . . . 168.900\$00  
Alcindo Rodrigues Ribeiro Cesar . . . . . 156.000\$00  
Emilio Hidalgo . . . . . 151.000\$00  
Eng.º Alvaro de Melo Gouveia . . . . . Excluído

**Conclusão do pavimento da serventia marginal do dique de O'nias.**

**Base de licitação . . . . . 134.000\$00**

*Concorrentes :*

Alcindo Rodrigues Ribeiro Cesar . . . . . 112.000\$00  
Daniel da Luz Guerra . . . . . 118.000\$00  
Valentim Gonçalves Pereira . . . . . 123.500\$00  
Emilio Hidalgo . . . . . 125.000\$00

**Revestimento do troço n.º 7 do dique de Valada constante do Projecto elaborado para o revestimento do mesmo dique entre as povoações de Reguengo e Porto Muge.**

**Base de licitação . . . . . 101.150\$00**

*Concorrentes :*

José Lopes Avelar . . . . . 92.000\$00  
Emilio Hidalgo . . . . . 94.900\$00  
Alcindo Rodrigues Ribeiro Cesar . . . . . 101.150\$00  
Guilherme Alves . . . . . Excluído

## CONCURSOS ANULADOS

**Liceu de Fialho de Almeida, em Beja.**

O concurso realizado no dia 17 de Março deste ano na Junta Administrativa do Empréstimo para o Ensino Secundário, para os acabamentos da construção deste Liceu, cuja base era de **1.406.000\$00**, foi anulado, sendo submetido a nova praça com a base de **1.265.000\$00**.

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta**

## AVISO AO PÚBLICO

**TRANSPORTE DE CASCARIA VASIA (Taras)**

A vigorar desde 1 de Abril de 1934

Para facilitar a aquisição dos vinhos de pasto na região da Beira, assim como da aguardente, esta Companhia transportará **gratuitamente no percurso da sua Linha**, a cascaria vasia destinada aos respectivos transportes, observando-se as seguintes condições:

— A Companhia cobrará o custo normal do transporte de taras. Depois de efectuado o transporte da remessa em cheio, deve apresentar-se na estação de origem desta última e no prazo máximo de 60 dias, após a sua expedição, as cartas de porte das duas remessas, restituindo-se em troca a importância paga pelo transporte das taras depois de deduzida a sóma correspondente ao Aviso de Chegada e ao Registo e Guia, quando houver lugar.

— O número de cascos vasiaos deverá ser igual ou inferior ao da remessa ou remessas em cheio e o expedidor das taras deverá figurar como consignatário da remessa em cheio.

— O intervalo entre a expedição das taras e da remessa em cheio, não deve ser superior a 60 dias.

— O transporte das taras efectuado ao abrigo desta concessão faz-se sem responsabilidade para a Companhia por trocas ou avarias.

O presente anula e substitui o Aviso ao Público E. n.º 1.482, datado de 20 de Agosto de 1932.

Lisboa, 15 de Março de 1934.

O Administrador Delegado,  
Visconde do Marco.

**E. N. n.º 106-2.º, troço entre a Ponte de Tabua e Castro Marim**

Foi anulado o concurso realizado na Junta Autónoma de Estradas, em 14 de Março deste ano, para adjudicação desta empreitada.

**E. N. n.º 108-2.º, pontão sobre a ribeira do Odelouca**

Igualmente foi anulado o concurso realizado na Junta Autónoma de adjudicação desta empreitada.

**SOCIEDADE PORTUGUEZA DA STREETITE, L.ª**

(antiga Sociedade Portuguesa da Cheddite, L.ª)

*Explosivos de Segurança* — Rastilhos (os unicos de fabricação nacional), Capsulas Amorceis Electricos

Fabricas no Lavradio — Sede Social: Praça do Municipio, 19 — LISBOA — Telefone: 25856. Teleg.: «Streetite»

## AO LONGO DOS CAMINHOS DE FERRO

## D A B E I R A

## SANTA COMBA DÃO

Pelo Coronel de Eng.<sup>a</sup> ABEL URBANO

(Conclusão)

assistência técnica, uma infeliz adaptação dum velho edifício, gastando-se mais de 200 contos, isto é, uma quantia que chegaria para a construção de dois novos edifícios, um para a cadeia e o outro para o Tribunal, bem localizados e satisfazendo aos preceitos exigidos modernamente, para o bom desempenho da sua função.

Há na vila algumas boas casas de habitação entre as quais se destaca pela sua vastidão e boa arquitetura o palacete do Dr. Godinho do Amaral, no Rocio.

Durante um largo período também grassou na vila a epidemia da construção de ridiculos *chalets*, anti-estéticos e mal apropriados ao ambiente; nos últimos 10 anos, porém, recomeçou a construção de casas do tipo arquitetónico tradicional e regional, notando-se já algumas casas modernas bem construídas e de agradável aspecto.

Ao cimo do bairro das Lages, a dominar a vila, numa posição desafogada e bem lavada por ares puros, ergue-se um grande edifício, destinado por os promotores da sua construção, a Hospital concelhão com capacidade para 24 doentes de ambos os sexos. Está por concluir porque a falta de donativos dos particulares e de subsídio do Estado obrigou á suspensão das obras em 1932.

\* \* \*

Vários documentos dão notícia da existência, a dois séculos antes da fundação do Reino de Portugal, de uma povoação denominada *Santa Comba*, entre os rios Dão e o Criz, nas proximidades dos logares onde hoje estão a vila de St.<sup>a</sup> Comba Dão e a aldeia de Couto do Mosteiro situada a uns 2 kilômetros daquela.

Num documento do ano 974, citado por Gama Barros na sua monumental *Historia da Administração publica em Portugal*, diz-se que Oveco Garsemani faz doação ao mosteiro de Lervão de metade da *villa de Santa Comba* com as suas igrejas, logares e terrenos contíguos, vinhas, hortas, aguas, azênhas, casas, abegoarias, gados e diversos objectos moveis. Noutro documento de 985, citado por o mesmo historiador, Mumia Gundesalbiz doa ao mesmo mosteiro a metade da mesma *villa*, compreendendo bens de toda a espe-

cie, da naturêza igual ou semelhante á dos mencionados na anterior doação de Oveco. Em ambos os documentos as confrontações referem-se aos rios Dão (*adon*) e Criz (*orinis*).

Devemos notar que a *villa* destes documentos não tem a actual significação portugueza; designava a granja, o casal, a herdade, e também o conjunto de prédios existentes no mesmo lugar, isto é, a aldeia.

Arruinada durante o século XI e falta de cultura a aldeia de Santa Comba, trataram os monges de Lervão, a quem ela pertencia, de a repovoar; reedificaram as habitações arruinadas, construíram uma cerca de muros torreados e elaboraram um contracto com



SANTA COMBA DÃO — Um trecho interesantissimo do Bairro das Lages

os agricultores por quem se dividiram os terrenos circunstantes. Dos muros da cerca não há vestígios.

No século XIV o *burgo* mencionado na lápide existente na igreja matriz, (á qual nos referimos) era, com toda a probabilidade, o núcleo da futura vila de St.<sup>a</sup> Comba Dão; e era burgo do mosteiro de Templários (?) que, segundo a tradição, existia no Couto, ou da povoação fortificada de Santa Comba, se dermos ao vocábulo *burgo* a significação mais usual.

Ao burgo *Santa Comba* já correspondia, naquê tempo, uma pequena circunscrição eclesiástica distinta da de *Santa Comba do Mosteiro* (Couto do Mosteiro, de cuja igreja ainda é órago Santa Comba). Atestam

êste facto as referências às igrejas de *Santa Comba do Burgo* e de *Santa Comba do Mosteiro* feitas no *Catálogo* de todas as Igrejas, Comendas e Mosteiros pelos anos de 1320 e 1321, (publicado na História da Igreja em Portugal de Fortunato de Almeida), o qual inclina os rendimentos daquelas, averiguados por uma comissão, de inquérito, de que fazia parte o bispo de Coimbra D. Raimundo, nomeada em 1320 por o papa João XXII a pedido do rei D. Diniz. Nêste Catálogo as igrejas de *Santa Comba do Burgo* e de *Santa Comba do Mosteiro*, incluídas nas do Arceidiagado do Vouga, são taxadas, respectivamente em 80 *libras* e 120 *libras*.

Com o decorrer dos anos e séculos foi crescendo a povoação de Santa Comba em área e população sobrelevando-se, gradualmente, em importância ás aldeias visinhas. Em 1471 era condado do bispo de Coimbra D. João Galvão, como consta duma provisão daquêlê ano assinada por o bispo. No ano de 1514 o rei D. Manoel concedia foral á villa de Santa Comba Dão; esta progredira a ponto de o Cadastro da população do Reino de 1527 lhe atribuir 102 *moradores* (fogos), sendo 96 *no corpo* (sic) da villa, 6 ao logar do Coval, 4 ao das Fontainhas, e 1 ao *esprytal* (albergaria?) da ponte do Criz, todos incluídos no termo da mêsama villa; e a sua importância era já tão grande, relativamente á das povoações visinhas que em 1571 se edificava em Santa Comba Dão a casa onde se instalou a Misericórdia. No ano de 1732 atribuiu-se á paróquia e á população de 612 almas distribuidas por 175 fogos. (Vidê a Geografia Histórica de D. Caetano de Lima); era a villa nessa época um ponto de passagem muito frequentado.

A alteração da divisão administrativa do Reino, resultante das grandes reformas de Mousinho da Silveira, extinguiu os Concelhos do Couto do Mosteiro, de Treixedo, d'Óvoa e de Pinheiro d'Azere e incorporou-as no de Santa Comba Dão; finalmente, por Decreto de 7 de setembro de 1895 este concelho foi ainda aumentado pela extinção e incorporação do de S. João d'Areias.

No penúltimo quartel do século próximo passado a construção das estradas macadamizadas nas Beiras veiu trazer notável desenvolvimento comercial á villa, tornando-se esta um ponto forçado das comunicações na Beira Alta com o Porto, Coimbra, Vizeu e Guarda, até á abertura á exploração do caminho de ferro de Pampilhosa a Vilar Formoso.

Actualmente a villa de Santa Comba Dão tem uma população aproximada de 2.000 habitantes, é cabeça de concelho e duma Comarca judicial de 2.<sup>a</sup> classe. Foi durante 40 anos, aproximadamente, a séde dum Distrito de Recrutamento e Reserva que foi extinto na última reforma das Circunscricões militares; aquartêla uma secção da Guarda Fiscal.

Orgulha-se a villa da existência secular da sua Misericórdia que, durante trez séculos, espalhou profusamente os benefícios de caridade pelos pobres. Infelizmente, nos últimos 50 anos, a santa instituição

vem atravessando uma crise de definhamento, provocada por as causas económicas e sociais que tem arruinado outras instituições similares e por graves êrros de administração difíceis de remediar.

\* \* \*

Pela sua excelente situação topográfica e corográfica no vale do Dão, muito perto das confluências dêste rio com o Mondêgo e com o Criz, que corre a Poente, muito próximo, é ao longo do sopê da serra do Caramulo, a villa de Santa Comba Dão estava destinada naturalmente a sêr um nó importante de vias de comunicação ordinária e acelerada. Falta, porém, construir algumas estradas, para fechar as malhas da rêde da região convergentes na villa, e duas linhas férreas incluídas no último plano da rêde ferro-viária complementar aprovado pelo Governo da Ditadura, as quaes virão entroncar com o caminho de ferro da B. A. na estação donde parte o ramal de Viseu.

Com a conclusão, muito próxima, do lanço de estrada entre a Raiva e Foz-Dão, e da ponte desta localidade sôbre o Mondêgo, ficarão a villa e a Estação de Santa Comba Dão ligadas directamente, num trajêcto curto e muito pitoresco á beira do rio, com Coimbra, Penacova e a fértil região do Cascôna.

A estrada municipal de Santa Comba ao Couto do Mosteiro deve sêr prolongada por os logares de Pedreiros e Real, atravessar o Criz e ir entroncar, próximo da antiga do Barreiro, com a estrada, em construção, que, ao longo do sopê da serra do Caramulo, liga Mortágoa com o Campo de Besteiros. Ficarão estabelecidas as indispensáveis comunicações directas de Santa Comba Dão, e da sua estação do caminho de ferro, com a rica região de Besteiros, com o Caramulo e com o Sanatório das Parêdes, do Guardão. Esta nova estrada fechará um interessante polígono de turismo com os vértices no Bussaco, em Penacova, na Foz-Dão, em Santa Comba, no Caramulo e em Mortágoa.

Para se completar uma boa rêde de estradas, na região que tem como centro a Santa Comba, é preciso construir, além da de ligação com a região de Besteiros, o prolongamento até Carregal do Sal do lanço de estrada, recentemente concluído, de Santa Comba ao logar do Granjal; a partir desta pequena povoação, onde há uma nascente de águas sulfurosas, a estrada deve ir á estação de Treixedo no ramal do caminho de ferro de Vizeu, atravessar o Dão e seguir por Papisios até a Carregal do Sal.

Do plano da rêde complementar da rêde da rêde ferro-viária na bacia hidrográfica do Mondego fazem parte duas linhas que virão convergir na estação de Santa Comba; a de Arganil e a de St.<sup>a</sup> Comba-Penacova-Portêla. A de Arganil tem grande importância estratégica e será um elemento primordial do fomento da Beira Central, a linha de Penacova estabelecerá uma comunicação directa e mais curta de Vizeu com Coimbra e virá servir uma zôna do vale do Mondêgo

muito notável pelo aspecto pitoresco, e pelas suas produções agrícolas.

Há 50 anos, quando se abriu a exploração o caminho de ferro da Beira-Alta começou a formar-se, junto da estação de St.<sup>a</sup> Comba Dão, uma pequena povoação onde predominavam as lojas de comércio, os armazéns de várias mercadorias, as estalagens e as pousadas.

O logarejo foi progredindo com o aumento de tráfego e da afluência de passageiros á estação de caminho de ferro e transformou-se numa formosa e importante povoação que é, actualmente, um movimentado centro comercial e industrial com bons estabelecimentos de comércio a retalho e em grosso, com grandes armazéns de vinhos, de mercearias, de adubos e de materiais de construção, com importantíssimas fábricas de serração de madeiras e de resinagem, com um hotel, hospedarias e estalagens.

Na Estação formou-se uma povoação no arrabalde da vila, donde dista 2 kilómetros, dotada duma estação telegrafo-postal (imprópriamente denominada de

*Santa Comba-Gare* (!) por a Administração Geral dos Correios, de iluminação eléctrica e de outros grandes melhoramentos.

Nasceu no arrabalde ou bairro da Estação, e aqui tem a sua casa, o grande estadista e sábio financeiro Dr. António d'Oliveira Salazar.

O lindo arrabalde da Estação está ligado á vila por a estrada, com belos pontos de vista, que atravessa o Dão sobre a antiga ponte muito pitoresca onde estão a ser introduzidos grandes melhoramentos para a adaptar a uma grande circulação de peões e viaturas.

Para satisfazer a todas as condições impostas pelo seu grande movimento a estação do caminho de ferro de Santa Comba Dão carece de muitos melhoramentos. Das obras necessárias são as mais urgentes a ampliação do edificio para a boa instalação de alguns serviços, a construção duma *marquise* na fachada oposta á *gare* e estabelecimento duma *passerelle* para a passagem, sem perigo, dos viajantes do ramal de Vizeu sobre as vias da B. A. junto da estação.

## ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

### PRIMO DE RIVERA

**C**AI a Monarquia espanhola. Reimplanta-se a República. Mas, a involuntável figura de Primo de Rivera, o ditador, fica — e ficará esculpida nos anais da História do país vizinho. Não é com um pequeno sôro do Levante que se desmorona uma obra gigantesca que aquele homem publico soube alicerçar e cujas bases, seu filho, vanguardista, há-de, certamente, defendê-las, do anunciado terramoto, a bem da Nação.

No pretérito dia 23 fez quatro anos que morreu no exílio, em Paris, o general Primo de Rivera — morreu de intimo desgosto por auster o cáos em que lá cair, pela segunda vez, a sua Patria-Mãe.

Isto é: não poud sobreviver ao seu afastamento do Governô. Multiplicaram-se as manifestações de saudade: os da esquerda colocaram luto na lapela; os católicos encheram os templos para as missas de sufrágio, e, os indiferentes, mas homens bons, cobriram de flores o tumulo do paladino espanhol.

Do seu eiltorial de 21 de Março, pela brilhante pena do nosso presado colega dr. Manuel Múrias, recôta-se do diario vespertino «Revolução Nacional» os seguintes principais tópicos a propósito da morte de Primo de Rivera — o grande general, segundo a inquebrantável opinião da esquerda:

«Em quantos, porém, a saudade se não confundiria com o remorso?... Porque, daqueles que encheram os templos e acarretaram flores ao túmulo — quantos, em verdade, teriam cumprido a seu dever na hora própria?

Os que têm boa memória não esqueceram ainda as circunstâncias políticas, que levaram ao afastamento de Primo de Rivera... Acusa-se o Rei. E realmente, Afonso XIII, no momento preciso, não soube ser Rei. Mas seria injusto lançar apenas sobre Afonso XIII, homem de outra época, educado na veneração das

mais torpes superstições demo-liberais, a responsabilidade total da queda de Primo de Rivera — da queda da Monarquia.

Teve culpas o Exército, que chegou, ao menos em parte, a revoltar-se contra o homem que melhor serviu a Espanha e mais alto elevou o seu prestígio nos últimos cinquenta anos. Ambições mal contidas, despeitos, incompreeções fizeram isso...

Tiveram culpas os «élites» — bem falsas «élites»! — a começar pela Universidade, que se deliciaram na propagação das mais delirantes doutrinas de dissolução nacional; que organizaram e impuzeram aos espiritos, na cátedra, nos livros, na imprensa periódica, teorias de guerra civil e dissensão.

O próprio Primo de Rivera teve culpa: — não soube criar e impôr uma doutrina total, revolucionariamente construtiva, aliciante e forte, animadora de vontades, criadora de energias e de entusiasmos, nem quis, ou não soube, organizar os quadros, que haviam de impôr e realizar a revolução nacional.»

Palavras estas que perfilhamos.

A Espanha foi quem mais sofreu com o rude e inesperado golpe, visto que, Primo de Rivera fez conhecer ao seu País horas inolvidáveis de Paz, de segurança, de prestígio e progresso.

Como tantos outros vultos políticos tanto subiu internacionalmente, que com estrondo caiu por culpa dos próprios homens que o alconçaram ao cêsto de gávea do Governô.

Vigiou... Caiu... E agora, como muito bem diz o director da Revolução Nacional, é que enchem os templos sufragando a alma d'Aquêle que tentou fazer da Espanha um país prodígio.

Depois de morto... — lá vamos a terminar o estafado anexim!

### JUSTIÇA AOS PARDAIS

**C**HEGOU a vez de ser feita justiça aos pardais. Estes considerados, injustamente, como prejudiciais á agricultura foram agora rehabilitados em Italia.

Numa sessão do Conselho Nacional em Roma, presidida pelo senador Marconi e por proposta da secção agraria presidida pelo Ministro da Agricultura Acerbo, foi votada a cons-

tuição de Parques e protecção para os pardais e passaros uteis á agricultura

Lá diz o sedição ditado: *Todo o passaro come trigo, mas quem paga é o pardal.*

É uma triste verdade. De facto o pardal come trigo, mas paga bem e muito bem o que como com os serviços que presta dizimando diversos insectos nocivos á agricultura

Assim é que está certo, senhores italianos, a bem da paridade. E por cá há tantos à mercê dos gatos e das corujas!...

### O «ESTOJO» DA CALÇADA DA GLÓRIA VAI SÊR DEMOLIDO.

NUMA hora de feliz inspiração o vereador sr. Luis Pastôr de Macêdo apresentou, na Câmara Municipal, a seguinte proposta, que foi aprovada por unanimidade:

«Considerando que o alpendre que a Companhia Carris de Ferro de Lisboa possui ao fundo da Calçada da Glória é um atentado à estética da cidade;

Considerando que, ferida na sua sensibilidade, a população culta de Lisboa unanimemente condenou semelhante construção;

Considerando que, no caso de incendio em qualquer dos prédios vizinhos, o ataque dos bombeiros fica seriamente prejudicado com a existencia do alpendre o que representa um grave perigo público;

Considerando que, todavia, há vantagem para os passageiros do elevador, em manter um abrigo, ao fundo da Calçada da Glória;

Considerando que a Companhia Carris de Ferro de Lisboa está de acôrdo com a substituição do referido alpendre;

Tenho a honra de propôr:

1.º Que o Conselho de Architectura da Câmara Municipal de Lisboa inicie o estudo do projecto dum novo abrigo a construir, de acôrdo com a Companhia Carris de Ferro de Lisboa e com o Comando dos Bombeiros e com o Conselho de Estética Cidadã;

2.º Que logo que o projecto do novo alpendre seja aprovado se inicie a demolição do existente.»

Eis uma proposta que merece, a todos os titulos, os mais francos e entusiásticos aplausos da gente de juizo!...

Pois nem com as grandes chuvadas o *estôjo* déra de si.

### PROFILAXIA E LUTA ANTI-VENÉREA

REALIZA-SE no próximo mês em Madrid, a convite da Sociedade de Dermatologia e Silligraxia daquela cidade, um Congresso Internacional de Profilaxia e luta anti-venérea, em o qual serão discutidos os méritos ultimamente tomados pelos diferentes países da Europa. O problema das doenças venéreas é em toda a parte, excepção em Portugal, um problema que preocupa excepcionalmente, as estações sanitárias de todos os países.

Portugal, apesar da percentagem enorme de lunáticos e portadores de doenças venéreas, têm descuidado este magno problema da saúde pública. O mal venéreo constitui, ainda, em Portugal, o maior perigo para as juventudes, cuja necessidade de revigoramento tanto se apregoa! Não se estabeleceu, ainda, uma luta eficaz, moderada, e científica. Fazemos humilhante excepção no xadrez da Europa.

Os dois ou três postos que existem na cidade não são dirigidos por especialistas, e o seu funcionamento, não falando, é claro das suas instalações, não corresponde a uma realidade palpavel. Há a necessidade urgente de reorganizar os instrumentos da luta anti-venérea, encarregando dessa refor-

ma as pessoas que têm trabalhado no estrangeiro, e conhecem o que lá fóra se tem feito.

Só nessa ocasião poderemos ir lá fóra dizer o que se passa dentro de casa...

Por enquanto, não!

### UMA SEITA RELIGIOSA PARA FAZER RIR

ESTA é boa! Segundo uns húngaros *maduros*, o riso alcança as graças divinas e a cura das próprias doenças do côpo.

E o certo é que apesar das medidas das auctoridades de Viena que dissolveram, na região de Debresim, uma seita de jejuadores e outra de *risonhos*, estes últimos acabam de fundar uma nova organização.

Os *risonhos* assentam a sua doutrina num versículo da Biblia, segundo o qual os homens se devem apresentar alegres diante de Deus. Estas palavras são interpretadas como uma ordem de rir materialmente. Os novos fanáticos empregam no começo das suas orações estas palavras: «Somos alegres, Senhor pela tua Glória».

Ôra, como já os franceses disseram que *Les portugais son toujours gais* é muito possível que o riso húngaro se torne communicativo ao português. Talvez...

### TURISMO EM CASTELO DE VIDE

QUEM estas linhas escreve viu, com manifesto desgosto, a falta de turismo na ridente povoação de Castelo de Vide. Por isso, em nome de vários excursionistas portugueses, chamamos a atenção da respectiva Comissão de Iniciativa e Turismo, para o seguinte facto:

Quem se apeia da estação de caminho de ferro de Castelo de Vide, que dista cerca de 5 quilómetros da vila, por falta de qualquer meio de transportes — brada aos céus! — tem de percorrer, a pé, sobre o já esboroadado asfalto até lá ou seja quasi hora e meia de caminho intransitável.

Ôra, como estamos certos de que há uma verba especial para se cuidar a sério de turismo, é para extranhar a falta de camionagem entre a estação de caminho de ferro e a vila de Castelo de Vide.

O nosso repáro deve merecer, pois a consideração da Comissão de Iniciativa.

### O REI-SOLDADO

DEPOIS das notas biográficas, a sério, do Rei Alberto, dos Belgas, vêm agora, ainda com o augusto corpo quente, à luz da publicidade, anedotas a seu respeito. Dentre elas, como sendo coisa certa, conta-se a seguinte, recortada duma revista franceza:

«O falecido monarca era um desportista convencido, mais ou menos em todas as modalidades do desporto, mas o alpinismo era a sua predilecção máxima. A montanha era a sua paixão — e foi o seu fim.

Nas suas frequentes excursões, Alberto da Bélgica fazia-se transportar sob o mais rigoroso incógnito. Uma vez, escalava ele, nos Alpes suíços, um pico célebre, vizinho de um outro, em sua honra chamado *Pico Alberto I.* Fazia-se ele passar, dessa vez, por um certo sr. Durand.

O guia que o acompanhava ainda não tinha dito palavra. O rei, porém, a certa altura, para se mostrar ignorante da região, perguntou-lhe, apontando a montanha que tem o seu nome:

— Como se chama aquele pico?

O guia não hesitou:

— É o pico Durand...»

A anedota, em boa verdade é feliz, mas a *piada* deveria ficar para mais tarde. Ou não?



## «EFEMERIDES DUM PASSADO SEM GRAN- DESA»

COM este título publicou o jornal *O Seculo* perto de 20 volumes de prosa, referindo-se ao capítulo de revoluções e tumultos de 1910 a 1933 acrescentando ser «os resultados de uma política devassa e anti-patriótica de que o País ainda sofre e sofrerá, por largo tempo, as suas consequências.»

Nessas 20 colunas de prosa abre o ano de 1921 :

Janeiro 8

— Outro «complot» integralista surpreendido. Foram apreendidas muitas bombas na redacção do jornal «*A Monarquia*».

Devia *O Seculo* ter acrescentado :

A policia de Segurança do Estado em virtude da formidável campanha feita contra o governo no jornal *A Monarquia* encarregou o Agente Pinhão (?) de contratar Ana Gertrudes, residente na Rua dos Prazeres n.º 90, 3.º Dt.º, á Praça das Flores para esta se dirigir á Redacção do referido jornal no Largo do Directorio n.º 8, 3.º e ali entregar um cabaz com bombas o qual deixou á entrada da porta em cima duma secretária ao mesmo tempo que perguntava a um empregado por um nome desconhecido, dando assim tempo a que entrasse a policia (mas que policia) e fôsem apreendidas as bombas, presos os redactores, tipografos e demais pessoal e fôsse selado o e edificio do jornal.

Não tem *O Seculo* conhecimento disto ?

Que ingenuidade! ..

Ou teve medo em citar nomes ?

## AMOR!... AMOR!...

NUM hospital de Budapest encontra-se internado um jovem tipografo que, pelo facto de não ser correspondido na sua paixão por uma rapariga, que já era noiva de outro, começou a dar indícios de desarranjo mental. O rapaz entretinha-se nas horas de ócio, a compôr com caractéres de chumbo periodos ardentes de amor. No final - que mania! - engulia as letras com que formava o nome e o apellido da mulher amada.

Claro esá que se encontra entre a vida e a morte, envenenado e com complicações no aparelho digestivo, que exigem uma rápida intervenção cirúrgica.

Aí, Amor, a quanto obrigas!...

## AMERICANICES...

EM Nova York constituiu-se uma nova comissão técnica com o enca-go de estudar a redução dos ruidos naquela cidade, que são a origem de numerosos doenças nervosas. Declaram os cientistas que a humanidade se vai tornando *psicologicamente surda*...

Cá também se pensou em acabar com os ruidos. Teria sido a influência dos americanos que evitou a surdez do alfacinha pacato?...

## O PERIGO DO ALCOOL

NOTÍCIAS telegráficas de Paris ultimamente chegadas a Lisboa dizem que um empregado da policia daquela cidade matou com uma bala no coração sua mulher, de 42 anos.

O drama desenrolou-se enquanto os dois esposos acabavam de almoçar em companhia de seus três filhos, respecti-

vamente, de 19, 7 e 4 anos. Á queima roupa, o marido, dispare, devendo a morte ser instantânea. O assassino, ante a estupefacção das crianças, dirigiu-se, em seguida, ao posto onde fazia serviço, na intenção de matar o commissário por quem experimentava um ódio violento, acusando-o de causador de todas as suas desgraças. Alguns colegas que tinham sido informados do que se passara prenderam-no antes de realizar o seu criminoso feito.

O policia entregava-se muito á embriaguez.

## CINÊMA REALISTA

NO cinêma do Boulevard dos Italianos é projectado um *filme* respeitante a uma operação de apendicite, realizada num dos melhores hospiteas de Paris, que faz desmaiar diáriadamente mais de vinte espectadores. Até agora o número de desmaios occorridos durante a projecção, ascende a 180.

Depois da primeira representação do *filme* a direcção do cinêma viu-se na necessidade de ter um turno permanente de enfermeiras, destinadas a socorrer as pessoas d desmaiadas. Um veterano da guerra que assistiu a o espectáculo d clareou: «Vi na guerra as coisas mais espantosas a que um ser humano pode assistir; no entanto não me senti bem durante a exhibição da película.»

Como se verifica nem só as mulheres desmaiam, tal a clareza das fazes da operação que passam ante os olhos dos espectadores.

## NOVO COMBÓIO ELÉTRICO

A CABA de sêr construído um novo tipo de combóio elétrico que, em lugar de se mover sobre rodas, deslisa sobre esferas. As experiências realizadas deram bons resultados, atingindo-se uma grande velocidade.

O inventor foi um operário russo, chamado Yarmoltchouk. A revista de onde extraímos esta noticia acrescenta que o operário russo é o mais civilizado do mundo.

Nem tanto ao mar, nem tanto á terra... Em todo o orbe terraqueo há operários bons e maus, mesmo aqui em Portugal!

## AINDA A GRANDE GUERRA

SEGUNDO um telegrama vindo de London para Lisboa, uma estatística do Ministério das Pensões fornecida aos periódicos o número actual de pensionistas da Guerra, ainda é de 1.107.000 pessoas, tendo diminuído 74 mil durante o ano de 1933.

O aludido Ministério satisfez desde a sua organização o pagamento de pensões da guerra num montante, em libras de 1.047.000.000.

Por cá, apenas a Liga dos Combatentes da Grande Guerra tem assistido às viúvas e órfãos. Mas, as pensões são muito pequeninas.

Se ha combatentes que recebem 50 centavos por dia? ! Chega perfeitamente para morrer de fome, não ha dúvida!

## A FECHAR

UMA actriz, com muita vaidade e pouco talento, rejeitou uma escritura de dois contos mensais, por ser uma insignificância de ordenado!

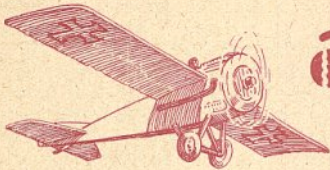
O empregário, assombrado, exclama:

— Uma insignificância de ordenado!

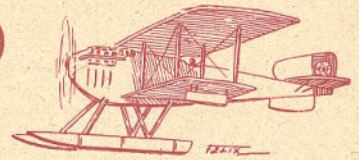
— Pois, êsse dinheiro nem me chega para pagar à lava-deira.

O empregário, fingindo-se embaraçado:

— Desculpe, desculpe, mas não sabia que tinha tanta roupa suja.



# aviacão



## AVIAÇÃO COLONIAL

Pelo Tenente Aviador HUMBERTO CRUZ

**A** Aviação, louca de mocidade e força, orgulhosa do seu valor, espreita todos os cantos do mundo, brincando com as distâncias, servindo o progresso e a civilização. Elemento indispensável hoje, onde quer que o homem queime suas energias ela surge, prestável e apetecida. A África descobre dia a dia os seus segredos às suas azas vencedoras. Sobre os desertos de fome e de sede, estendidos em relêvo baixo, desafiando a curiosidade do homem com os reflexos de ouro das suas areias sem fim, sobre as florestas virgens ainda do gládio que rasga e transforma, sobre as savanas cuja monotonia parece um traço de união entre a morte e a vida, a Aviação domina e vence, fendendo os ares, criando novas estradas, aproximando os homens.

A Aviação tem no Continente Negro o meio próprio para a demonstração das suas enormes possibilidades. O que outrora era martírio e febre, sede e amargura, desde o dealbar da conquista aos últimos tempos da marcha civilizadora dos europeus, levando na vanguarda do seu esforço a bandeira de Portugal, é hoje um vôo, uma corrida pelos ares. O avião definiu nos céus de África uma nova era. O seu emprêgo é feito por todas as nações coloniais. A Inglaterra, a Espanha, a França a Itália, a Bélgica, possuidoras de regiões diversas no grande Continente Negro, não dispensaram os serviços da Aviação para melhor imporem a sua soberania e facilitarem o trabalho e a acção dos seus súbditos. Para eles, o avião é um elemento de auxilio e protecção.

E Portugal?...

O seu nome, o seu passado, os seus domínios, são em África uma verdade, uma força, uma lição, uma bíblia. O seu império colonial, tão extenso em África, é a glorificação do seu passado. Pois bem! Se o nosso orgulho não é uma mentira, devemos sentir embaraço ao procurar justificar a falta de equilíbrio que existe na marcha da nossa acção civilizadora. Há decerto perdas de qualquer espécie!...

De que nos vale gritarmos ao mundo que somos fortes e fiéis depositários dos nossos brilhos históricos, se nos apresentamos perante os outros povos quasi despidos de meios de acção que a vida moderna exige e impõe?...

Lançámo-nos em África o nosso melhor esforço criador, mas devemos confessar que, olhando os outros, pelo menos, fácil nos será reconhecer a falta daquele apoio que a civilização, que ajudámos a criar, nos oferece. Quando fomos grandes, quando escrevemos as mais belas páginas da história do Mundo, soubemos alinhar com o nosso esforço os mais necessários meios de vencer a actuar. Não tivemos uma heroicidade louca, inconsciente, despretegida. Tudo quanto fomos e fizemos, foi sob o mais sábio e inteligente mando, sem falhas, sem dispensas, sem desleixos, sem despreocupações. Em cada época as nossas armas, os nossos navios, podiam ser copiados e não escarneados. Nos tempos que se esbatem já além, criámos uma Pátria, derramando sangue, sacrificando vidas.

Soubemos rasgar a terra com a enxada e desprezamos

hoje o aço mecanizado, vivendo glórias do passado num místico recordar...

Porque havemos de parar? .. Porque não acompanhamos a nossa ansia de vencer, daquilo que o génio humano nos vai oferecendo através das gerações?... Ergamos a cabeça e procureremos robustecer o nosso querer, dando ao nosso esforço os elementos que êle não dispensa. A espada de Afonso Henriques é um pedaço da história do Mundo. Devemos recordá-la, mas não a devemos usar. Definida na pedra, é nosso dever ergue-la alto, para que todos a vejam e compreendam, mas nunca poderemos pensar em a modelar em ferro para uso dos modernos lutadores. No caminhar da evolução devemos saber escolher os meios que melhor sirvam o nosso valor. Recordemos a História, mas não dispensemos o avião.

Eu sou português!... Eu queria que Portugal em África continuasse sendo um servidor da civilização. Eu queria que Portugal em África fôsse mais do que um conservador de gloriosas arremetidas; eu queria que êle fôsse um continuador da grande obra que é hoje ainda alimento do nosso orgulho. Angola, Moçambique e a Guiné deveriam ter já hoje forças do ar que correspondessem, na medida das nossas possibilidades, às actuais necessidades de comunicação e defesa. Que devemos pensar das grandes e pequenas nações coloniais que gastam dinheiro com a Aviação, quando teimamos em dela nos alhearmos?... O que significa o nosso atraso?... Gostaria de ouvir a justificação, se acaso é possível arranjá-la de forma a poder ser ouvida.

A Guiné, das três possessões africanas a mais proxima do continente, vizinha do Senegal e do Sudão francês, da Gambia inglesa, deve decerto já ter sentido essa falta. Sentiu já! Assim mo afirmo um dos seus passados e inteligentes governadores. De Bolama, de Bissau, a qualquer dos seus limites, o avião voaria rápido sobre as suas florestas, destruindo os quilómetros que tanto favorecem as rebeldias dos seus indígenas.

As rápidas ligações com a metrópole e com as vizinhas colónias, dar-lhe-iam facilidades que melhor serviriam a sua vida do que o isolamento que atrofia e dificulta. Modernizemos os nossos costumes com obras que nos sirvam para a completa realização do mandato que neste mundo parece ter sido dado a nós, portugueses. Não tenhamos a veleidade ridícula de julgarmos fácil a partida de acompanhar a acção colonial dos outros povos jogando com velharias, perdendo a ocasião de usar de meios que pelas suas características só nos podem facilitar a acção colonizadora que ainda temos por acabar.

Dêmos lição aos outros e hoje parecemos apostados em marcar atraso no grande salto que os últimos anos têm feito dar a todos os que nasceram para dominar e viver. É desfalhecimento?... Não! É talvez falta de preparação dos responsáveis! Devemos fazer cingir, aos louros do mundo, as responsabilidades que dêle nascem.

A Guiné deve precisar dumas pinceladas de modernismo para que, além do óleo de mancarra, alguma coisa mais fertilize as suas regiões tão dignas de esforço dirigido. A Guiné precisa de Aviação e a Aviação precisa da Guiné.

Estas necessidades já foram postas em destaque pela sua última revolta de gentios, que bem fez sentir a falta de um avião.

A este respeito dizem os ingleses, que sabem já o que vale a Aviação.

«Nós enviamos sempre os aviões aos lugares onde há qualquer insurreição. Lançamos mensagens escritas na linguagem dos indígenas, prevenindo-os de que deverão submeter-se dentro dum determinado número de dias. Mais tarde, se ainda fôr necessário, novas mensagens são largadas convidando-os a afastarem as mulheres e as crianças, porque vão ser bombardeados; e depois, na ocasião própria, são atacados. Por esse processo consegue-se o completo domínio gastando dez vezes menos do que se gastaria por outros processos. Os aviões provocam sempre uma forte impressão nos indígenas.»

Fácil nos era tomar contacto material com estas economias que a experiência dos práticos nos indica, pois as águas e os aeródromos da Guiné mostraram já as suas possibilidades à Aviação nacional. Ligada a Dakar ou a Thiés por umas escassas horas de avião, pode o seu correio rápido ser entregue ao serviço aerpostal que liga o Senegal à Europa. A sua posição avançada sobre o Atlântico é uma indicação das melhores para a podermos julgar a estação terminus da linha africana que ligue a Europa à América do Sul.

As suas maiores distâncias podem ser percorridas por qualquer avião moderno em alguns minutos, o que representa um facto muito de atender para as rápidas ligações que tão proveitosas são sempre nas regiões africanas, onde a marcha do homem se torna cheia de dificuldades, pelos obstáculos que a Natureza selvagem lhe ergue a todo o instante.

O automóvel mesmo tem a sua acção limitada pela rede de estradas, que nem sempre pode servir todos os pontos interessantes duma colónia. A Guiné, parcela vigorosa dessa África portentosa que se pretendeu um dia chegar a dominar pelo caminho de ferro, carece em absoluto de aviação que a sirva. O desenvolvimento da Aviação deverá fazer correr paralelamente o desenvolvimento da África.

Os seus mistérios serão desvendados, as suas riquezas terão aproveitamento conveniente, a sua força selvagem será dominada, quando o avião, compreendido por todos os povos que a ela estão ligados por interesses materiais e morais, sobrevoar, bem dirigido, as suas estradas do ar. Para a aviação colonial está definido o grande papel que deve ter no progresso e na civilização do Continente Africano. As maiores armas de defesa dêste contra a infiltração do branco cedirão à Aviação os louros da Victória.

Continente Negro, África grandiosa, és bem digna de ter como vencedor do teu sacrário selvagem e imponente a bela máquina que é o avião! E àqueles que outrora colheram as primícias da tua virgindade de princesa encantada, ensinando o caminho aos que hoje disfrutam no teu domínio a parte do leão, cabe o impreterível dever de não perderem o que ainda lhes resta de ti, deixando-se embalar no sonho desses tempos distantes. Sim! Que a força moral do nosso passado seja inteligentemente aplicada à força material dos modernos engenhos de exploração e conquista, cimentando progressivamente a nossa soberania no que ainda resta dos vastos domínios que os nossos antepassados nos legaram, e Portugal em África será sempre uma forte verdade.

**Visado pela  
Comissão de Censura**

## A VENDA DE TIMOR

É ABSOLUTAMENTE FALSO

QUE O GOVERNO PORTUGUÊS

TENHA PENSADO EM VENDER

ESTA NOSSA POSSESSÃO

Só espíritos malévolos, anti-patriotas, fizeram espalhar, em jornais inglezes, a atoarda de venda da nossa colónia de Timor.

Com que propósito?

O propósito de diminuir aos olhos dos estrangeiros — e demais nossos velhos aliados — a obra indestrutível da Ditadura.

Mas caíram-lhe os burrinhos n'agua, como sóe dizer-se em linguagem popular, pois que o Governo presidido pela alta figura do sr. general Oscar Carmona tem presentes as seguintes disposições legais:

**Art. 2.º da Constituição Política da Republica:**

«Nenhuma parcela do território nacional pôde ser adquirido por Governo ou entidade de direito público de país estrangeiro».

**Acto Colonial no seu artigo 7.º:**

«O Estado não aliena, por nenhum modo, qualquer parte do território e direitos coloniais sem prejuizo de rectificação de fronteiras, quando aprovada pela Assembleia Nacional».

Tambem a legação de Portugal em Paris, desmentiu a infame noticia da seguinte maneira, por intermédio da Agência *Havas*:

PARIS, 16 — A Legação de Portugal nesta capital declarou da forma mais categórica que é destituída de fundamento a noticia que alguns jornais publicaram dum projecto de venda da colónia portuguesa de Timor á Grã-Bretanha.

E o Ministério das Colónias fez publicar a seguinte nota officiosa em todos os jornais do paiz:

Informam-nos do Ministério das Colónias, ser absolutamente destituída de fundamento a noticia publicada por alguns jornais ingleses acêrca da venda da nossa colónia de Timor.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

**CUBA** A Comissão Nacional de Estatísticas e Reformas Económicas, publicou agora uns mapas estatísticos do movimento ferroviário e outros serviços públicos, com relação ao ano económico 1931-1932.

Segundo os referidos mapas, existem na ilha de Cuba 24 companhias ferroviárias, das quais 16 são nacionais, 7 norte-americanas e uma internacional. Estas companhias têm um movimento de capital de 241.384.763 pêsos, e possuem 398 estações e 4.907.832 metros de linhas abertas ao serviço público, 3506 carruágens de passageiros, 658 locomotoras e 15.540 vagons de carga, 8 linhas telegráficas num total de 6.565.381 metros e 99 linhas telefónicas numa extensão de 2.909.413 metros.

Os combustíveis consumidos por estas companhias durante aquele exercício económico, foram:

- 3405 toneladas de carvão.
- 44.737.789 galões de petróleo e gasolina.
- 6.192.481 kilowats de electricidade.
- 2330 arrobas de lenha.

O movimento dos transportes efectuados foi de 10.219.280 de passageiros e de 16.922.497 toneladas de mercadorias, obtendo-se uma receita de 13.803.882 pêsos, ou seja, 2.372.222 em passageiros, 11.425.010 em mercadorias e 6649 por excesso de bagagem.

Comparando-se êstes dados com os resultados dos anos anteriores, verifica-se que o movimento de transporte decresce de ano para ano, e que em relação com o ano económico de 1927-1928 observa-se uma diminuição de 10.435.551 toneladas e 12.729.690 pêsos, o que representa um baixa de 39,50 por cento em mercadorias e 51,49 por cento em passageiros.

**ESPAÑA** As duas grandes Empresas ferroviárias de país visinho fecharam o exercício de 1933 com um «déficit» total de 32 milhões, dos quais correspondem 22 a Companhia Madrid-Zaragoza-Alicante e 10 à do Norte de Espanha.

Para remediar esta situação as ditas companhias propuzeram ao Govêrno em primeiro lugar a diminuição das despesas; por exemplo, o acabamento da jornada de 8 horas, imposta para os guardas das pas-

sagens de nível, que resultou um aumento de 1.600 guardas.

Em segundo lugar, aumentar as receitas. Como meio imediato está a elevação de tarifas. Estas, com relação aos anos anteriores à guerra, aumentaram em uns 40 por cento, e as despesas cresceram uns 246 por cento.

Encontram-se já esgotadas as reservas, das companhias. A construção dêste estado, pode chegar a uma situação tal, que não será difícil que no mês de Abril alguma Companhia não possa satisfazer os vencimentos das suas obrigações, devido à situação da sua Tesouraria.

Outro dos meios para aumentar as receitas é a supressão da competência ilícita.

**FRANÇA** O Conselho Superior dos caminhos de ferro franceses, fixou o seguinte programa de trabalhos a efectuar nas grandes rêdes durante o exercício de 1934: 900 milhões de francos para trabalhos de segurança das instalações; 223 milhões de linhas novas; 498 milhões para aquisição de material actual; 180 milhões para automotoras.

## PARTE OFICIAL

### Presidência do Conselho

Rectificação ao decreto-lei n.º 25:404, que extinguiu seis lugares vagos de tratores dos treze que prestam serviço na Estação Zootécnica Nacional.

### Decreto-lei n.º 23:550

Determina que as importâncias provenientes da liquidação das associações de classe, que não possam ser applicadas conforme as disposições do decreto-lei n.º 25:050, sejam destinadas a subsidiar as mutualidades das casa do povo, nos termos do decreto-lei n.º 25:051.

### Ministério das Obras Publicas e Comunicações

### Decreto-lei n.º 23:552

Restabelece a Junta Autonoma das obras do porto do Funchal.

### Decreto-lei n.º 23:553

Esclarece a forma de obter a carta de condutor profissional de automoveis.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

**PÓS DE KEATING**  
**MATAM**

**DEPOSITO PARA REVENHA**  
 103, Rua dos Fanqueiros, 1.  
 TEL-C 1717 LISBOA

## Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevidéu e Buenos Aires - Os vapores teem magnificas acomodações para passageiros -



Nos preços das passagens include-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas - Para carga e passagens trata-se com

Agentes em Lisboa **JAMES RAWES & C.º**

RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

NO PORTO

**TAIT & C.º**

RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

## TINTURARIA Cambournac

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

Officinas a vapor - **RIBEIRA DO PAPEL**

Tintas para escrever de diversas qualidades rivalizando com as dos fabricantes inglezes, allemães, e outros

Tinge seda, lã linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito desmanchado - Encarrega-se de reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via - Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc, sem serem desmanchados - Os artigos de lã limpos, por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

## Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.ª

Teléfono PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fabricas Mecanicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

**CAIXOTARIA**

DOCA DE ALCANTARA  
 LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:

PRAIA DO RIBATEJO - PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

COMPREM O «MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL»

à venda em tôdas as livrarias.

## O MELHOR CAFÉ

É O

**D'A BRAZILEIRA**

**ROCIO-CHIADO**

VENDAS PARA TODA A PARTE

L I S B O A

## Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coke de fundição e antracites

TELEFONES

P. B. X.-28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS  
 LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

# HOTEIS RECOMENDADOS

PORTUGAL

PORTUGAL

PORTUGAL

LISBOA

Grande Hotel de Inglaterra

PRIMEIRA CLASSE

Rua do Jardim do Regedor

BEJA

HOTEL ROCHA

O melhor hotel e o mais próximo da estação. Conforto e higiene.

Preços módicos. Banho.

Ótimos vinhos e

boa comida.

ENTRONCAMENTO

RESTAURANTE DO ENTRONCAMENTO

Sob a direcção de FRANCISCO MÊRA

Ótimo serviço de mesa. Almoços e jantares por encomenda

Entroncamento :-: :-: Estação

## Horário dos comboios directos da Linha Norte

Preços Esc.				DIST.	Estações e apeadeiros	51	3	53	55	MERCAD.	15
1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	3.ª cl.			RÁPIDO	OMNIBUS	SUD	RÁPIDO	1.ª 2.ª 3.ª	1.ª 2.ª 3.ª
De Lisboa-R.				k.	LISBOA-ROCIO	F	Z	H	G	L	3.ª
2 55	1 80	1 10	1 10	6	CAMPOLIDE	8 40	9 50	14 10	18 06	20 55	22 15
4 25	3 05	2 00	2 00	11	ENTRE-CAMPOS, ap.	8 51	10 02	10 17	18 15	21 50	22 27
4 25	3 05	2 55	2 55	14	OLIVARES						
6 55	4 05	2 00	2 00	17	SACAVEM						
9 00	6 05	3 40	3 40	25	POVOA						
11 20	7 80	4 10	4 10	29	ALVERCA						
12 00	8 75	5 85	5 85	35	ALHANDRA						
14 20	10 00	6 50	6 50	37	VILA FRANCA						
16 50	11 55	7 50	7 50	45	CASTANHEIRA, ap.						
20 75	14 50	9 30	9 30	54	VILA NOVA DA RAINHA, ap.						
23 40	16 35	10 70	10 70	61	AZAMBUJA						
24 10	16 90	11 00	11 00	63	REQUEINGO						
				65	SETIL						
					(Vendas Novas)						
25 70	17 95	11 70	11 70	67	SAN 7.ª ANA-CARTAXO						
31 05	19 55	12 80	12 80	73	VALE DE SANTAREM						
34 80	21 75	14 10	14 10	81	SANTAREM	9 46	12 03		19 12	22 52	23 54
37 05	23 10	15 85	15 85	91	VALE DE FIGUEIRA						
41 05	25 10	17 60	17 60	101	MATO DE MIRANDA						
43 15	26 55	19 05	19 05	109	TORRES NOVAS						
				115	ENTRONCAMENTO	10 10	12 49	15 24	19 37	23 26	0 23
					(Leste B. Baixa)						0 48
46 50	32 35	21 15	21 15	121	LAMAROSA		13 24		19 40	0 11	0 58
					(Tomar)					0 15	0 59
48 05	34 25	22 55	22 55	128	PALALVO		15 54			0 25	1 08
52 50	36 05	25 90	25 90	37	CHÃO DE MAÇAS		15 52			0 44	1 35
55 70	39 05	25 45	25 45	146	CEISSA-QUEM, ap.		14 01			0 55	1 38
59 85	41 05	27 20	27 20	146	CAXARIAS		14 25			1 18	
64 15	44 95	29 30	29 30	146	ALBERGARIA	11 05	14 32			1 52	2 12
64 15	44 95	28 50	28 50	156	LITEM, ap.		14 40			2 06	2 26
67 35	47 55	30 80	30 80	168	VERMOIL		15 07			2 42	2 42
75 25	51 55	33 45	33 45	177	POMBAL	11 19	15 15			2 10	2 49
78 25	54 50	35 65	35 65	192	SOURÉ		15 21			2 19	2 58
78 25	54 80	36 05	36 05	205	V. NOVA D'AVANÇOS, ap.		16 59			2 33	3 13
87 05	60 90	38 75	38 75	228	ALFARELOS	11 41	16 20			2 51	3 51
87 05	60 90	39 75	39 75	228	Figueira da Foz					3 00	3 40
79 40	55 60	36 20	36 20	208	FORMOSELHA					3 15	
85 20	58 20	37 95	37 95	218	TAVEIRO						
85 60	59 85	38 95	38 95	224	COIMBRA-B	11 58	16 20	16 59	21 29		
86 2 00	60 45	39 40	39 40	226	Coimbra						
					(Lousã)						
					COIMBRA-B	12 09	16 32		21 31		3 53
88 50	61 95	40 40	40 40	232	SOUZELAS		16 42			4 05	4 04
91 15	65 95	41 60	41 60	230	PAMPILHOSA	12 14	16 53	17 13	21 45	3 37	4 16
					(Beira Alta)					3 57	4 34
92 75	65 00	42 25	42 25	245	MELHADA		17 39			4 05	4 41
96 10	67 40	45 90	45 90	252	AGUIA, ap.		17 45				
96 10	67 40	45 90	45 90	252	CURIA, ap.	12 27	17 46				
96 10	67 40	45 90	45 90	2-2	MOGOFORES		17 51				
98 80	69 20	45 10	45 10	259	PARAIMO, ap.		17 57			4 21	4 55
98 80	69 20	45 10	45 10	260	OLIVEIRA DO BIRRO		18 05			4 28	5 06
104 10	73 95	47 55	47 55	275	OIA, ap.		18 10			4 45	
104 10	73 95	47 55	47 55	275	QUINTANS		18 21			4 58	5 22
106 80	74 75	48 75	48 75	280	AVEIRO	12 55	18 29	18 01	22 27	5 06	5 30
					(Vale Vouga)					5 16	5 40
106 80	74 75	48 75	48 75	294	GAGIA, ap.		18 45			5 26	5 49
112 20	78 55	50 95	50 95	294	SARREJA		18 57			5 41	6 05
114 85	80 45	52 40	52 40	301	AVANCA		19 08			5 55	6 15
117 55	82 70	55 60	55 60	308	OVAR		19 18			6 08	6 25
121 05	85 15	55 55	55 55	319	ESMORIZ		19 32			6 52	6 56
125 00	86 45	61 55	61 55	324	ESPINHO (V. Vouga)	13 32	19 41			7 05	6 47
124 80	87 55	66 90	66 90	327	ESMORIZ	15 3	19 47			7 10	6 35
127 85	89 45	68 50	68 50	335	VALADARES		19 50			7 25	7 05
129 25	90 60	69 00	69 00	35	VILA NOVA DE GAIA	15 56	20 14	18 59	25 54	7 50	7 22
130 85	91 05	69 65	69 65	345	CAMPANHA	11 01	20 22	19 07	23 42	7 58	7 30
135 20	95 50	60 85	60 85	349	PORTO (M. e Douro)	11 20	20 33	19 17	23 55		7 50

SETUBAL

RESTAURANT

«NOVO DIA»

DE FRANCISCO MARTINS

Sala de Jantar no primeiro andar

OPTIMA PENSÃO

Com bons quartos

RUA SERPA PINTO, 1

Telefone N.º 219

VISITAE

Caldas da Rainha

e o seu melhor hotel:

Hotel Central

**MAYBACH**

UNICO AGENTE:  
 CARLOS CUDELL GOETZ,  
 PR. DA ALEGRIA, 65  
 LISBOA  
 TELEFONE: 23851  
 TELEGRAMAS: CARDELETZ

**"A Nova Loja dos Candieiros"**

Vende ao preço da  
 tabela: Fogões, es-  
 quentadores, lan-  
 ternas e todos os  
 artigos da VACUUM



Unica casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando responsabilidade em todos os concertos que lhe sejam confiados. Preços da tabela e acabamento garantido.

**R. HORTA SÊCA, 9**

**Tel. 21451**

**Companhia do Caminho  
 de Ferro de Benguela**

CAPITAL ACCÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00  
 CAPITAL OBRIG.— Esc. (ouro) 44.165.070\$00

SÉDE EM LISBOA

**LARGO DO QUINTELA, 3**

COMITÉ DE LONDRES:

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

Linha férrea construída e em exploração:  
 Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros  
 1.347. Distancia do Lobito à região mi-  
 neira da Katanga: Quilómetros 1.800

**Policlinica da Rua do Ouro**

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2°      Telef. 26519

*Dr. Armando Narciso* — Medicina, coração e pulmões  
 ÀS 5 HORAS

*Dr. Bernardo Vilar* — Cirurgia geral, operações  
 ÀS 5 HORAS

*Dr. Miguel de Magalhães* — Rins e vias urinarias  
 ÀS 10 HORAS

*Dr. Correia de Figueiredo* — Pele e sífilis  
 ÀS 6 HORAS

*Dr. R. Loff* — Doenças nervosas, electroterapia  
 ÀS 3 HORAS

*Dr. Mario de Mattos* — Doenças dos olhos  
 ÀS 2 HORAS

*Dr. Mendes Bello* — Estomago, figado e intestinos  
 ÀS 4 HORAS

*Dr. Filipe Manso* — Doenças das creanças  
 ÀS 12 HORAS

*Dr. Casimiro Affonso* — Doenças das senhoras e operações  
 ÀS 2 HORAS

*Dr. Francisco Calhetos* — Garganta, nariz e ouvidos  
 ÀS 3 1/2 HORAS

*Dr. Armando Lima* — Bôca e dentes, protese  
 ÀS 12 HORAS

*Dr. Aleu Saldanha* — Raió X  
 ÀS 4 HORAS

**ANÁLISES CLÍNICAS**

# “ESPAÑA, S. A.

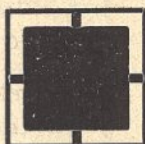
COMPANHIA NACIONAL DE SEGUROS”

DELEGAÇÃO NO NORTE

AV. DOS ALIADOS,

162-1.º

P O R T O



AGENCIA GERAL

RUA DA PRATA,

156-1.º

L I S B O A

Numeros principais correspondentes ao negócio da Companhia nos anos de 1928 a 1932

	Activo social ESCUDOS	Capitais seguros ESCUDOS	Prémios cobrados ESCUDOS	Reservas diversas ESCUDOS
Ano 1928.	22.354.055\$00	82.165.125\$00	3.664.281\$00	4.841.412\$00
Ano 1929.	30.133.903\$00	168.529.384\$00	8.081.062\$00	9.647.451\$00
Ano 1930.	37.957.322\$00	281.754.051\$00	10.133.609\$00	14.314.074\$00
Ano 1931.	46.962.918\$00	315.558.246\$00	11.691.490\$00	18.274.743\$00
Ano 1932.	51.461.209\$00	336.608.622\$00	12.499.548\$00	21.404.919\$00

O aumento de ano para ano que se vem notando é a melhor prova de progresso desta Companhia.

Seguros emitidos em 1932 — por Escudos... 145.954.940\$00

Prémios cobrados até ao fim de 1932, Esc... 45.769.990\$00

Capitais Seguros em vigôr até 1932, Esc. ... 336.608.622\$00

Na Apolice da “España, S. A., Companhia Nacional de Seguros”, todos encontram o contrato mais vantajoso e mais liberal até hoje conhecido.

Não deixe de dirigir a sua consulta á AGENCIA GERAL em Lisboa ou á

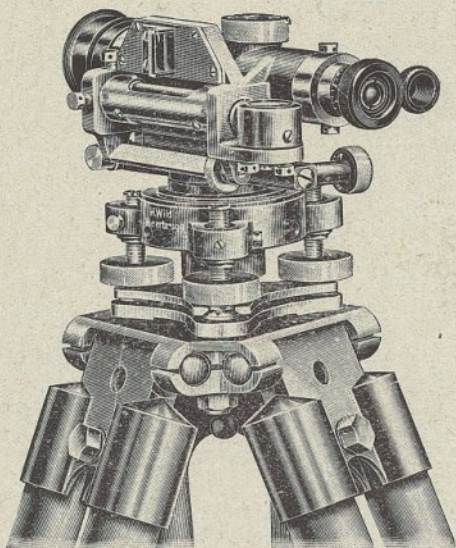
DELEGAÇÃO NO PORTO, Avenida dos Aliados, 162-1.º Telg.ª ESPAÑASA  
Telefone 5303

**AMANHÃ PÓDE SER TARDE...**



# WILD

## NOVOS TIPOS DE CONSTRUÇÃO



Escala 1 2 - Peso 1 1/2 Kg.

### PEQUENO NIVEL DE ÓCULO

*com ou sem limbo horizontal*

#### MODELO N.º I

Calagem do nível de bolha de ar pelo sistema WILD de coincidência

*Precisão para um nivelamento de 1 km.  
com medição simples:  $\pm 2,5$  mm.*

Leitura do limbo num microscópico situado ao lado da ocular do óculo.

#### PREÇO REDUZIDO

PEDIR DESCRIÇÃO DETALHADA  
NAS BOAS CASAS DA ESPECIALIDADE



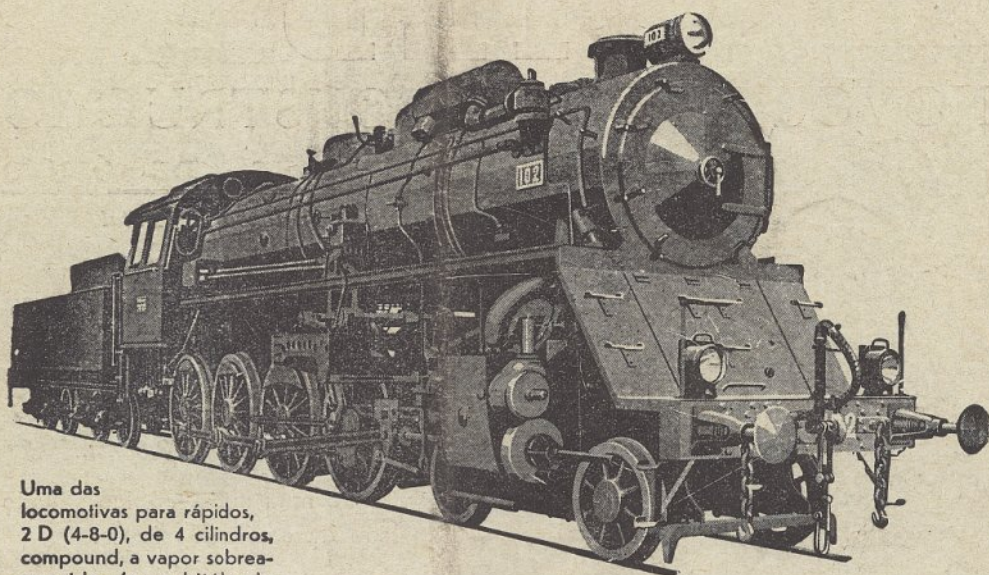
# EUROPÊA

## COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1922

SEGUROS DE INCENDIO  
SEGUROS MARITIMOS  
SEGUROS DE CAUÇÕES  
SEGUROS DE AUTOMOVEIS  
SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO  
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

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



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

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

## Há já mais de meio seculo

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

## Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portugêses da Metro-pole e Ultramar.



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

## REPRESENTANTE GERAL

para Portugal e Colónias:

**CARLOS EMPIS**

Rua de S. Julião, 23, 19

**LISBOA**