

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

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

S U M Á R I O

O Monte de S. Miguel, uma das maravilhas do mundo.

— Os Caminhos de Ferro da C. P. em 1935, pelo Eng.º

J. FERNANDO DE SOUZA. — Os Caminhos de

Ferro no plano de reconstituição económica, pelo Eng.º

AVELAR RUAS. — Notas de Viagem, pelo Eng.º

VISCONDE D'ALCOBAÇA. — Crónica Internacional.

por PLÍNIO BANHOS. — Crónica da Quinzena, por

SOEIRO DA COSTA. — Caminhos de Ferro Colo-

niais. — Há Quarenta Anos. — Parte Oficial. — Assen-

tamento de via férrea, por ANTÓNIO GUEDES. —

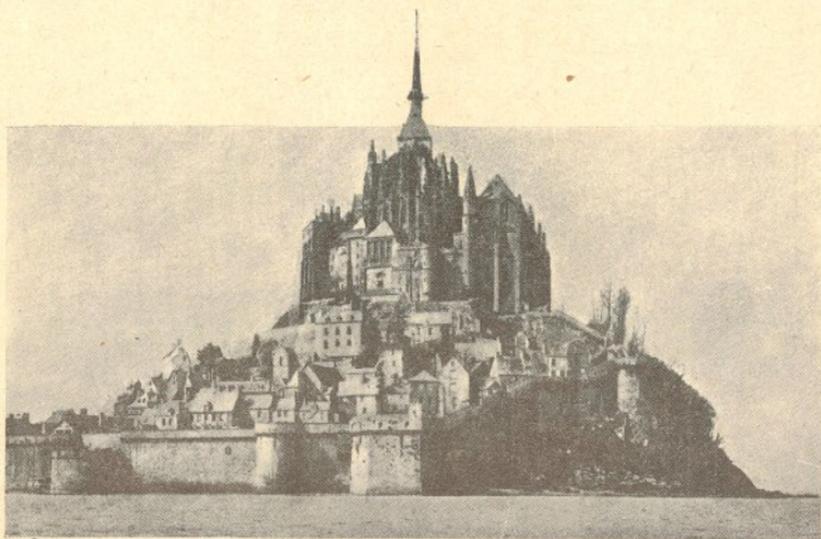
———— Linhas Estrangeiras ————

1 9 3 6

ANO XLVIII

1 DE AGOSTO

NÚMERO 1167



O Monte de S. Miguel uma das maravilhas do mundo

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

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

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

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

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

OS CAMINHOS DE FERRO

DA C. P.

EM 1935

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

E com tristeza que lemos e analisamos os relatórios com que as empresas de caminhos de ferro dão conta, ao presente, da sua gerência anual.

Diminuição de tráfego, quebra de receitas, dificuldades crescentes para ocorrer aos encargos da conservação esmerada das linhas e da sua exploração activa; impossibilidade, quasi, de melhorar as instalações, de renovar o material, de construir novos troços.

Vida incerta e atrofiada, em suma, embaraços graves para a solvencia dos encargos financeiros: eis a súpula da situação.

Se esta se prolonga, qual será o desenlace? Que repercussões terá na economia nacional a ruína da rede ferroviária, que tem sido factor principalissimo do seu desenvolvimento?

Este quadro é contemplado fria e desdenhosamente por certos espiritos de vistas curtas, convencidos de que o automóvel na estrada é o substituto da linha férrea, condenada a vegetar e morrer.

Melhem-se, alarguem-se e completem-se as estradas; construam-se auto-estradas, que serão as vias de comunicações preferidas... enquanto o avião não vem por seu turno substituir, para boa parte do tráfego, a via terrestre.

Como administrar em tais condições? Reduzir as despesas a menos que o necessário, e impôr sacrificios ao pessoal, que é tão modestamente remunerado?

Prescindir de melhoramentos necessários, ou contrair novos encargos para obras e aquisição de material sem disponibilidades para a elles ocorrer e sem a certeza de compensação sufficiente pela melhoria de receitas? Aumentar tarifas, quando o público se queixa a cada momento, com ou sem razão, das suas taxas, que reputa elevadas, e correr assim o risco de se avolumarem os desvios de tráfego?

Angustiosa situação, que justifica o apêlo ao auxílio do Estado, a cujo património pertence a rede ferroviária constituída com pequenos en-

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
ESPAHHA (>) ps. ^{as} . . .	35.00
FRANÇA (>) fr. ^{os} . . .	100
ÁFRICA (>) . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

(Continua na pág. 424)

OS CAMINHOS DE FERRO NO PLANO DE RECONSTITUIÇÃO ECONÓMICA

Pelo Eng.º AVELAR RUAS

A lei n.º 1.914 de 24 de Maio de 1935 prevê, no plano de reconstituição económica, a conclusão da rede de caminhos de ferro e embora não faça referência directa aos melhoramentos de que carecem as linhas em exploração êles devem estar incluídos na alínea j do n.º 2 daquela lei pois não seria aceitável que se pensasse em aumentar a rede sem fazer, na que actualmente se explora, os melhoramentos indispensáveis e dos quais, alguns, por implicarem com a segurança da circulação, são urgentes.

Resolvida a conclusão da rede há necessidade de fixar quais as linhas a construir.

Existe já um plano para a conclusão da rede, aprovado pelo decreto n.º 18.190 de 28 de Março de 1930, plano baseado no estudo duma comissão que apresentou o seu parecer em abril de 1929, isto é, quando as receitas estavam ainda em aumento e não era possível prever a grande baixa que se deu em 1931 e que, mais ou menos acentuadamente, se tem feito sentir até à data.

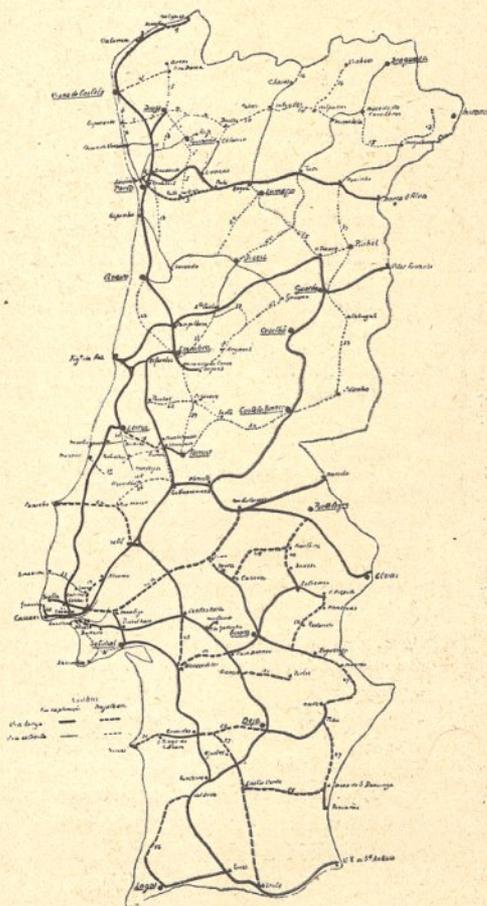
Segundo este plano teríamos, aproximadamente:

	Via larga	Via estreita	Total
Linhas em exploração.	2.713	698	3.411
Linhas em construção ou a construir . . .	1.122	2.109	3.231
Total — quil.tros . . .	3.835	2.807	6.642

A rede aumentaria assim de, aproximadamente, 95 % ficando-se com:

7,5 quil.tros	por	100 quil.tros ²
11,8	»	10.000 habitantes

Pelo mapa junto, em que se indicaram as linhas em exploração e as projectadas, vê-se o bom critério que houve na organização do



plano quer pelo que se refere ás ligações entre as diferentes linhas — o que permitiria agrupá-las convenientemente para efeito da sua exploração — quer á facilidade de comunicações entre as diferentes regiões do País. Tendo porém em atenção as condições actuais, as facilidades de transporte em automóvel, a grande despesa de primeiro estabelecimento e ainda os resultados prováveis da exploração, não

parece de aconselhar a adoção dum plano tão vasto e cuja utilidade para a economia do País é duvidosa.

*
* *

A construção dum quilómetro de linha, em terreno regular, com todas as dependências e instalações necessárias não deve ser inferior a

550 contos sendo de via larga
350 » » » » estreita

números êstes que podem aumentar, e muito, se o terreno fôr acidentado ou houver obras de arte de alguma importância como certamente succederá nalgumas das linhas projectadas.

Aceitando, porém, aquêles números, o custo da rêde projectada, incluindo a ponte sôbre o Tejo que faz parte do plano, seria

Via larga . . .	617.100	
Via estreita . . .	738.150	*
Ponte sôbre o Tejo	540.750	* *
Total . . .	1.896.000 contos	

A esta importância seria necessário juntar a necessária para aquisição de material circulante e de tracção pois o que existe é pouco para as linhas em exploração e uma parte dele, por antiquado e anti-económico, precisa ser substituído.

Tomando como base o material existente nas linhas de menor tráfego, a aquisição de material para as linhas projectadas deverá importar em 450.000 contos aproximadamente.

Portanto, a despesa total com a execução do plano aprovado seria de 2.346.000 contos ou seja 36,1 % da importância total destinada à reconstrução económica (6.500.000 contos).

*
* *

Se tomarmos como base, para o cálculo dos resultados da exploração, os obtidos nas linhas da B. A., M. D. e S. S. para a via larga e no V. V. e C. N. (rêde própria) para a via estreita, obteremos para resultados prováveis das linhas projectadas os seguintes números, em contos:

	Receita	Despesas	Saldo da exploração	Imposto Ferroviário
Via larga . . .	74.276	67.544	6.732	8.913
Via estreita . . .	55.256	49.350	5.905	6.631
Total . . .	129.532	116.894	12.637	15.544

Se as condições actuais se não modificarem sensivelmente para melhor — e será prudente não esperar essa melhoria — não são de esperar maiores receitas do que as indicadas, visto não ser provável que as linhas projectadas tenham, em conjunto, receitas quilométricas superiores às das linhas consideradas para a avaliação das receitas. Nas despesas poderá, porém, haver redução desde que, como é natural, se adquira material de tracção mais económico e se dê à exploração das linhas uma orientação diferente da seguida até agora. Qualquer que seja essa diminuição, suponhamos 15 %, as conclusões a tirar não se modificam sensivelmente.

Do exposto deve concluir-se a necessidade de reduzir o plano de conclusão da rêde ao que fôr considerado como absolutamente necessário e, feito isso, proceder ao estudo das diferentes linhas a construir e também das estradas necessárias para facilitar as comunicações nas regiões que fiquem mal servidas pelo caminho de ferro. Seguir-se-ia a construção das linhas com o andamento necessário para se concluir em no prazo de 15 anos previsto na lei 1914 e, entretanto, estudar-se-ia o seu agrupamento para efeito da exploração e o modo de as explorar.

Para que todo êste trabalho que é grande, se possa fazer metódica e conscienciosamente, com orientação bem definida e sem precipitações, é indispensável a criação dum organismo especial dotado de pessoal competente e com liberdade de acção que lhe permita actuar sem as dificuldades burocráticas do costume pois de contrário os estudos far-se-ão à última hora, como é de uso, o pessoal será recrutado sem atender à sua prática que neste caso é indispensável, e os trabalhos arrastar-se-ão como tem succedido a várias linhas entre as quais se podem citar as de Leixões e Lamego.

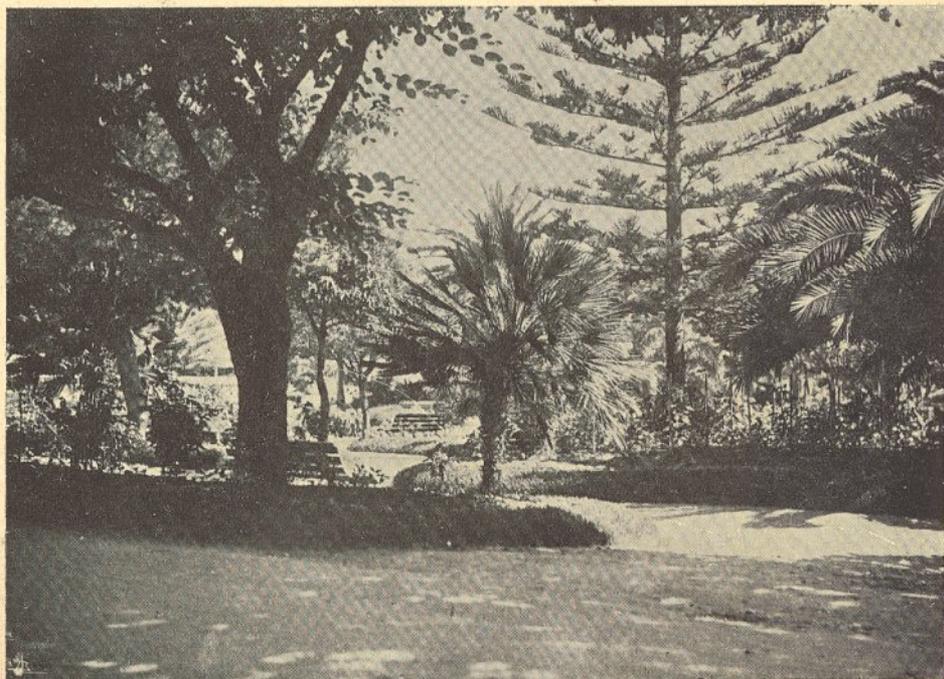
O subsídio de 100.000 contos ao Fundo Especial de Caminhos de Ferro, do qual já não há disponibilidades, e, anteriormente, os recursos normais daquele Fundo, permitiram fazer, de 1927 para cá; alguns melhoramentos importantes nas linhas do Estado. Há, porém, ainda, muitas necessidades por satisfazer, nestas linhas, não já para as modernizar, como seria para desejar, mas para as pôr em boas condições de segurança e regulares de exploração.

Pondo de parte a renovação do seu material circulante e de tracção, a importância necessária para renovação da via, e ponte, melhoramentos indispensáveis nas estações, na sinalização, nas comunicações telefónicas e nas tomas de água não deve ser inferior a 160.000 contos, sendo alguns destes melhoramentos de necessidade urgente.

À parte os melhoramentos nas linhas do Estado há que atender aos das linhas concedidas e cujas empresas, na situação actual, não tem possibilidade de efetivar, apesar de muitos dêles trazerem, com a melhoria dos serviços, uma economia apreciável. O estudo do que se tem feito noutros países em que a situação é idêntica à do nosso, pode orientar nas medidas a tomar.

*
* *
*

Dos trabalhos compreendidos no plano de reconstituição económica, à parte os referentes ao Exército e Marinha, são, certamente, os dos caminhos de ferro, os que mais importância tem pelo que é de esperar que as entidades oficiais deles se ocupem com interesse e sem demora.



FIGUEIRA DA FOZ — Um trecho do Jardim Público

NOTAS DE VIAGEM

RECORDAÇÕES DE ITÁLIA

Pelo Eng.º VISCONDE D'ALCOBAÇA

AO deixar Roma no fim duma tarde radiosa de primavera, quando as sombras do crepúsculo desenhavam no fundo rubi-vermelho do firmamento, que a palheta do pintor difficilmente reproduzirá, as centenas de zimbórios e de flechas da Cidade; tornou-me uma certa comoção a partida.

Bem certo é o dito do poeta; «Partir é morrer um pouco»!

Se o coração se sentia oprimido à largada de Roma, o pensamento voava ligeiro e a memória fugia-me



ROMA — Arco de Tito e tribunal Romano

através dos séculos passados, lembrando-me as cenas e os factos mais impressionantes da história milenária da grande Urbe e que afinal é a história do Mundo.

Para portugueses, sempre presos à saúde (palavra que não tem igual nas outras línguas); sair e partir de Roma é deixar um mundo de recordações, uma série de factos que comovem.

Portugal, o nosso país, mais de que qualquer outro, está ligado a Roma pelos laços da Historia.

Desde a fundação do Reino por D. Afonso Henriques até à idade moderna dos Descobrimentos e ainda hoje, as relações amistosas de Portugal com a Santa Sé, fizeram-nos pelo espírito, filhos da grande Roma.

Qual é o português que ao atravessar as ruas do bairro do *Borgo* e ao aproximar-se do Castelo de S. Angelo, não sente um frémito patriótico, quando recorda a deslumbrante embaixada do Rei D. Manuel ao Papa no primeiro quartel do século XVI; a embaixada de Tristão da Cunha, com o elefante da India, levando o cofre dos presentes oferecidos a Leão X?

Em frente ao Castelo de S. Angelo ressoaram na tarde de 12 de Março de 1514, as palmas e os vivas ao Rei de Portugal.

Quão grato não é a portugueses pisar a mesma terra, onde quatro séculos antes, a população entusiasmada de Roma, saudava com delírio a nossa gente!

Ainda a vista se demorava a contemplar o belo crepúsculo que pouco a pouco envolvia os monumen-

tos da cidade Eterna, quando o silvo da máquina do *direttissimo* de Milão, nos chamou à realidade da partida.

Saúdades tinha e não poucas da estadia de doze dias no Hotel Plaza, sobre a *Piazza S. Carlo al Corso*, onde a par dum tratamento esmeradíssimo se gosava de requintadas instalações modernas.

O combóio partia. Pela região do litoral, pelas Maremmas Romana e Toscana a caminho de Pisa; o expresso da noite galgava a distância que quinze dias antes tinha percorrido de dia.

Nas carruagens dos caminhos de ferro italianos viaja-se muito bem.

Num canto do compartimento, junto duma das janelas quadradas da carruagem, tratava de conciliar o sono; mas a calma da noite e o luar que pouco depois nascia, banhando a paisagem de luz suave, fizeram com que a memória se aguçasse a lembrar factos idos.

A própria linha de caminho de ferro de Roma a Pisa, segue a antiga *Via Aureliana*, uma das vias do Império romano; as grandes artérias do seu podério e por onde passavam as legiões.

O expresso afrouxa a marcha.

Daí a minutos pára e chega à estação de Pisa.

Dias antes, ao passar para Roma, tinha visitado a cidade.

De manhã cedo, atravez das ruas estreitas, fômos em direcção aos quatro monumentos da cidade, os monumentos que caracterizam Pisa: a Catedral, do Séc. XI (1063), o Batistério, a Torre Inclinada e o Campo Santo.

Não sabia que mais admirar.

Todos eles foram testemunhas das lutas entre a poderosa República de Pisa, ao tempo o terror dos infieis e a rival Florença e quando Pisa e Genova igualmente se disputavam o domínio do Mediterrâneo.

Hoje os cais desertos da cidade ao longo do Arno ainda dão uma ideia do antigo poderio marítimo de Pisa.

Tudo passa! São hoje memórias dum passado de fausto e ao visitar a cidade silenciosa, onde a sombra do passado parece surgir a cada canto e ao vêr o prodígio de arte da Torre Inclinada, construída em már-



ROMA — Coliseu

more por Guilherme d'Inspruck e Bonanni, fiquei suspenso de admiração pela perícia ou capricho engenhoso de tão grandes architectos,

A Catedral, *il Duomo*, é outra maravilha. A lampada de bronze cinzelado do Santuário, recorda a descoberta de Galileu, que com as suas oscilações lhe fez descobrir a lei do isocronismo do tempo.

O Batistério, de construção circular, tem a bellissima pia baptismal, tôda de porfiro vermelho.

Os cultores de arte, poderão ainda admirar no Campo Santo, o celebre fresco de Benozzo Gazzoli que representa a Embriaguês de Noé e a não menos afamada e audaciosa figura de «la Vergognosa».

A cidade de Pisa encerra em si tanta recordação célebre, que ao passar as ruas, tinha pena de não conhecer bem tôda a sua história.

Contudo não deixei de recordar o trágico fim de Ugolino e seus filhos, condenados a morrer de fome na prisão e que a inspiração e génio do Dante immortalizou na «Divina Comédia».

Noite feita, o combóio segue. O sono não pretende nada de nós. Tudo parece conspirar para não me deixar descansar antes da madrugada.

O luar emprestava a claridade para atravez dos vidros da carruagem, se vêr paisagens de fantasia, ora banhados de luz clara, ora carregadas de sombras e que a deslocação do combóio ainda fazia mais disformes.

Ao romper da manhã, ia ao longó da costa da Liguria sôbre o mar.

Belo espectáculo de côr local; vêr raiar a aurora no Mediterrâneo.

Genova aproxima-se. No programa que tinha marcado, não tinha incluído uma paragem aqui: Segueia directamente para Milão.

Na estação, paragem de poucos minutos; os suficientes para mudar a locomotiva por uma automotora.

Partimos de Genova. Por vales fertes, avisto os Apeninos aindo ao longe com bastante neve.

O panorama muda. O aspecto grave dos montes troca-se por outro, à medida que o caminho é percorrido, num horizonte mais rasgado.

Chegamos ao vale do Pó. Esterio é atravessado por uma extensa ponte metálica.

Vejo ao longe Pavia, que me lembra Francisco I de França e a batalha que perdeu.

Rei-soldado por excelência, foi retirado debaixo do cavalo para entregar a sua espada e feito prisioneiro de Carlos V. A espada de Francisco I foi depois dada por Feiipe II ao Duque de Saboia, Carlos Manoel I e dias antes ao visitar a igreja de S. *Domenico* em Napoles, vi-a ao lado do corpo do vencedor.

Entretido a recordar as ambições que atravez dos séculos sempre disputaram o solo privilegiado da Itália do Norte, não dei pela chegada a Milão.

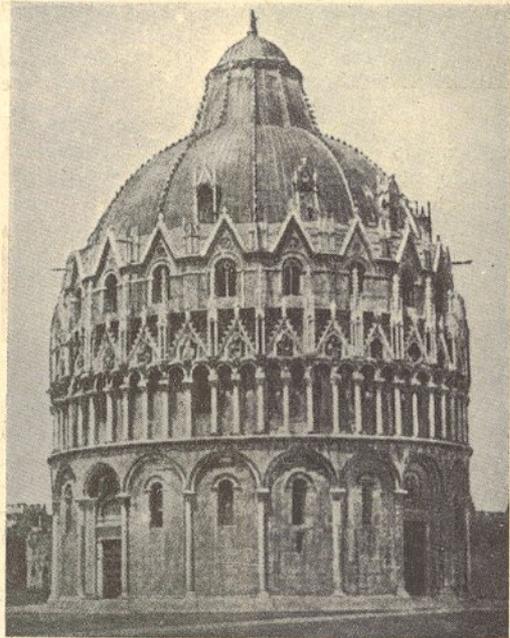
Apiei-me na gare central e depois de me orientar, passei em frente da *porta Vercellina*, uma das antigas entradas de Milão.

Diz-se que foi por aqui que Napoleão fez a sua entrada em Milão depois da Campanha de Itália.

A cidade, capital da Lombardia, foi tão disputada na História, que quando se fala dela, não é possível desprende-la dos successivos domínios estrangeiros, até à unificação do Reino de Itália.

Franceses, espanhóis, austriacos todos a tiveram em domínio; uns pelas armas, outros pelas mudanças políticas na Europa.

Recordo a mão pezada da Áustria nas heroicas jornadas de 1848, quando os gritos de alma *Fuori i Barbari* dos Milanese, expulsaram momentaneamente os opressores, auxiliados pelo malogrado Carlos Alberto, Rei da Sardenha e que o Pôto depois co-



PISA — Battistero

nheceu no exílio; homenagiando-o mais tarde com o nome dado a uma das suas praças, a Praça Carlos Alberto.

Estou na praça do *Duomo*, em frente à Catedral, o monumento gótico por excelência. A praça é ladeada pela Galeria Victor Manuel e poucas vezes se poderá apreciar reunida tanta belesa de linhas no móle imenso de pedra talhada. Em frente da Catedral milanese pode-se ficar boquiaberto e transporto os portais, o meu ser mortal sentiu-se pequenino e insignificante perante a grandiosidade das ogivas lançadas ao céu, que são mãos postas à procura de Deus Infinito.

Não podendo descrever a Catedral no aspecto admirável da arquitectura, na policromia dos vitrais, direi que fui olhar o mausoleu de prata massiça do seu padroeiro.

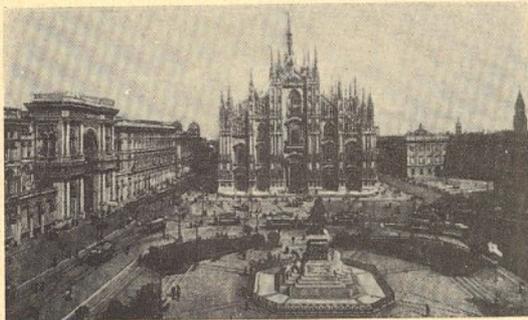
Lugar de romagens, o túmulo, de S. Carlos Bor-

romeu é sem dúvida um dos mais ricos do mundo.

Semelhante só conheço o de S. Januário em Nápoles.

Observei depois esculturas sem par e capelas laterais de grande riqueza.

O *Duomo* de Milão, como página magnífica de



MILANO — Praça da Catedral

arte ficou-me, por muito tempo gravada na memória.

Perto fica a Via Santa-Margherita, onde viveu Silvio Pellico e que muita simpatia provocou com a sua célebre obra «As minhas paixões».

Não quiz deixar de passar em frente ao *Scala*, onde os cultores de boa música a podem verdadeiramente apreciar.

Entrei em *Santa Maria delle Grazie* e no refeitório do antigo convento de frades, onde Leonardo da Vinci pintou o célebre fresco «A Última Ceia» e cuja reprodução corre mundo. A cultura de Leonardo era tão completa que a arte de pintura aliava outros conhecimentos e na Biblioteca Ambrosiana, que também percorri a fugir, lá está o «Livro de Máquinas» da sua autoria, onde os problemas de mecânica, de hidráulica e de óptica são tratados por êle.

Milão tem tantos monumentos e tanto que ver e apreciar, que é difícil dar uma nota completa, sem deslizar para uma espécie de *Baedeker* ou guia, de turistas, o que de modo nenhum pretendo fazer.

Mais além do Castelo dos *Sforza*, no aspecto evocativo de cenas do passado. Os *Sforza* foram senhores e Duques de Milão e o apelido vêm-lhes da força e robustês prodigiosa do chefe, que deu origem aos duques.

Do outro lado do parque do Castelo, no começo do Corso do *Simplão*, ergue-se o grande arco de triunfo, conhecido pelo Arco da Paz.

No meu canhão de viagem, ainda me foi possível transcrever a inscrição sobre o Arco, apesar da altura a que se achava e que explica a origem do monumento:

ALLE • SPERANZA' • DEL • REGNO • ITALICO
 AUSPICE • NAPOLEONE • I
 I • MILANESI • DEDICARONO • L'ANNO • MDCCCVII
 E • FRANCATI • DA • SERVITU
 FELICEMENTE • RESTITUIRONO
 ANNO • MDCCCLIX •
 • ARCHITETTO • CAGNOLA •

A visita à capital da Lombardia ia terminar, pelo regresso inadiável até à fronteira de Ventimilha.

Regressei por Genova e apesar de ter viajado de noite, era manhã clara quando o combóio lá chegou.

Ao descer do combóio, encontrei por um feliz acaso, duas pessoas amigas que também seguiam para a fronteira.

Foi pretento para nos demorar-nos mais algum tempo, a saborear as últimas horas da estada em Itália e assim ao chegarmos a Ventimilha, combinamos dar um passeio de carro até aos *Rochers Rouges*.

O carro *Fiat* êsse que fomos, deslizava sobre a estrada à beira do mar, revelando à nossa vista pontos panorâmicos de rara beleza. Por todo o horizonte e às vezes quasi a pique, via-se o Mediterrâneo de azul puro e como o dia estava claro, distinguia-se bem Mlonge, lenton e o cabo de Saint-Martin.

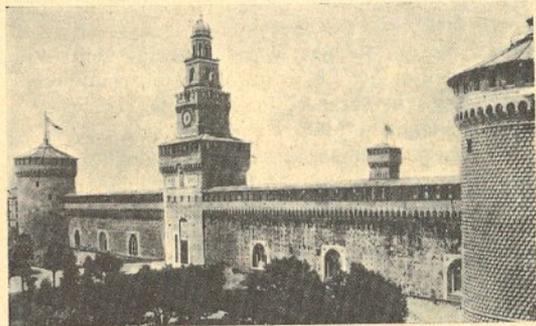
Nos *Rochers* descemos e fomos visitar as caves sobre o mar e onde há um museu de raridades pré-históricas.

Para se ir às caves, há um elevador electrico com cerca de 80 metros de altura. Ao descer-se nêle, dá a impressão que se mergulha no mar.

Olhando para o lado do nascente, descurtina-se um promontório, no qual se encontra Bordhigere e mais para cá Ventimilha e os seus palmares.

Ao transpôr a fronteira, um último adeus à Itália!

No país da arte e da cultura radiosa, *alma-mater* de todas as nações latinas, que nos soube cativar pela sinceridade de tracto, é-me grato testemunhar a minha simpatia pela forte instituição, criada há 14 anos, que de ano a ano tem consolidado todas as energias italianas à volta do ideal de engranecimento pátrio.



MILANO — Castelo de Sforzesco

Ainda outro adeus à Itália. Tive bem pena que o combóio nos levasse para longe.

Tinha vontade de voltar para traz e de dizer, como o divino Dante a Beatriz na sua visão do Paraíso: «Aqui estamos bem, fiquemos».

— ÊSTE NÚMERO FOI VISADO —
 — PELA COMISSÃO DE CENSURA —

CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

A MORTE DO GENERAL SANJURJO

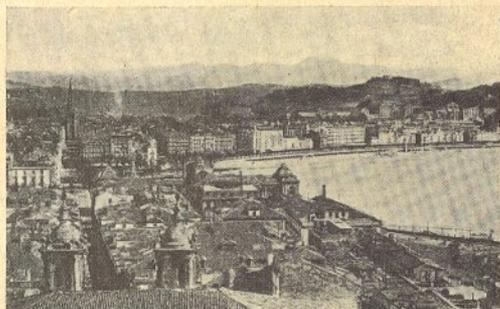
Os acontecimentos que se desenrolam em Espanha vieram trazer um grande desgosto que foi a morte do heróico general Sanjurjo, na marinha de Cascais, na tarde de 20 do mês findo.

Um avião clandestino, tripulado pelo aviador espanhol Juan António Ansaldo aterrou no campo de aviação da Praia de Santa Cruz na noite de 19, sendo o caso participado ás autoridades portuguesas que mandaram apresentar na polícia internacional o conhecido aviador que foi intimado a levantar vôo de Santa Cruz e ir para Alverca sendo acompanhado pelo capitão Pessoa de Amorim. Ao apresentar a sua documentação de aviador civil declarou ás autoridades portuguesas que viera de Pau (França), aterrando em Salamanca e desejando seguir para Burgos. O aparelho elevou-se depois e, em vez de se dirigir para Burgos, seguiu para Cascais aterrando nos campos da Marinha. Notara-se que vários automóveis entraram na quinta da Marinha conduzindo várias famílias espanholas que se dirigiam a despedir-se do general José Sanjurjo que em breve iria partir. Repentinamente um avião aterrou. O aviador Ansaldo cumprimenta os presentes, mete duas malas no avião, e o general Sanjurjo toma lugar, no aeroplano depois de amarrado pela cintura e o avião descola com velocidade.



GENERAL SANJURJO

Passados umas centenas de metros o avião caiu derrubando um muro e incendiando-se seguidamente.



SAN SEBASTIAN - VISTA DESDE O CASTELO

Ansaldo foi cuspidado e o general Sanjurjo morreu carbonizado.

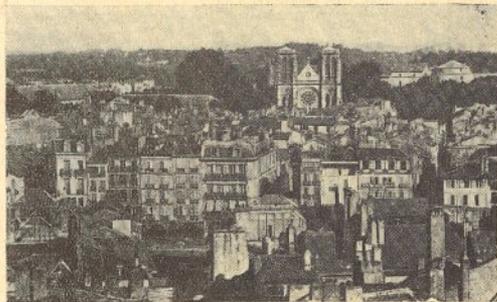
D. José Sanjurjo, Marquez del Rif foi uma das principais figuras de Espanha e um cooperador da grande obra de Primo de Rivera. Caída a Ditadura de Espanha, Sanjurjo voltou a ser militar, carreira que abandonara ainda na Ditadura. Comandou depois a guarda Civil, na ocasião das célebres eleições de Abril.

A política de então, onde permaneciam constantemente os assaltos e revoluções com tendências socialistas e comunistas, fêlo intervir em 933, quando chefiou a revolta de Sevilha, que foi julgada.

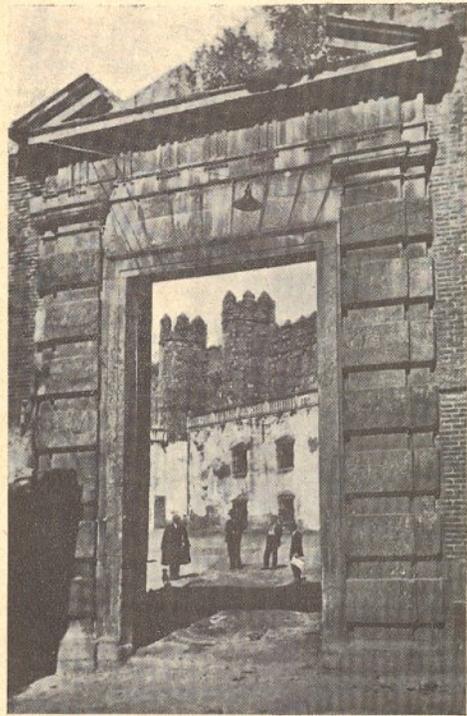
Sanjurjo foi condenado como traidor à República... e... como tal condenado à morte.

Foi anistiado por Lerroux e... abandonou a Espanha que êle tanto adorava.

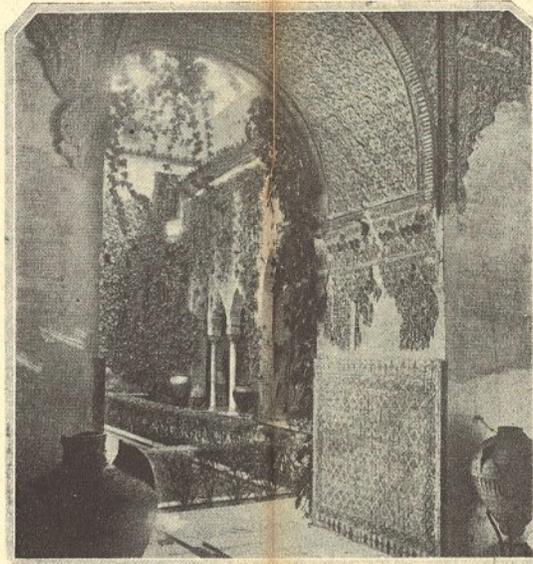
Sanjurjo o militar valoroso que tão bem serviu a Espanha veio morrer exilado em Portugal foi figura de prestígio e um brioso e honrado militar que



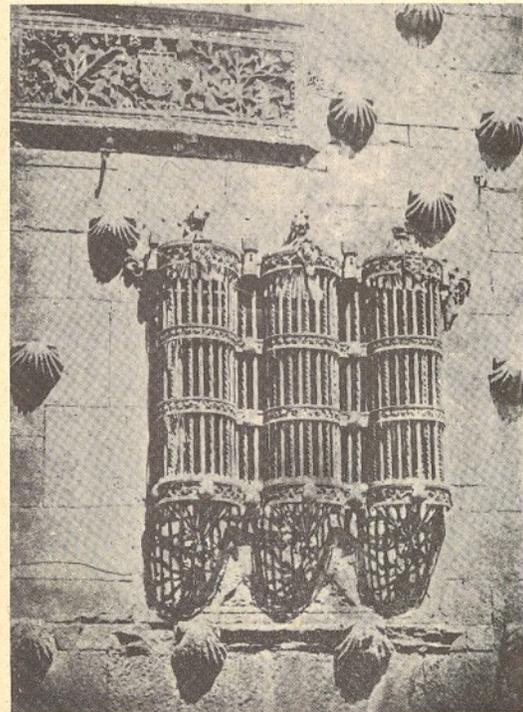
BAYONNE - VISTA GERAL DE SANTO ANDRÉ



ZAFRA — Porta de Azebuche



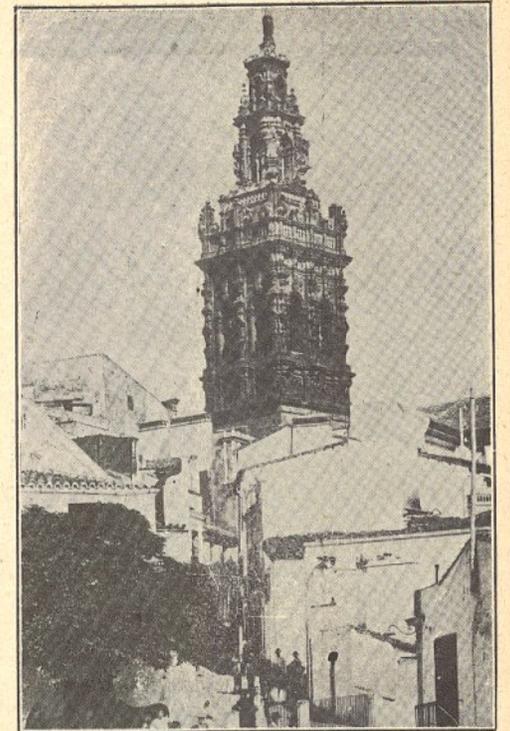
SEVILHA — Roño de la Sultana



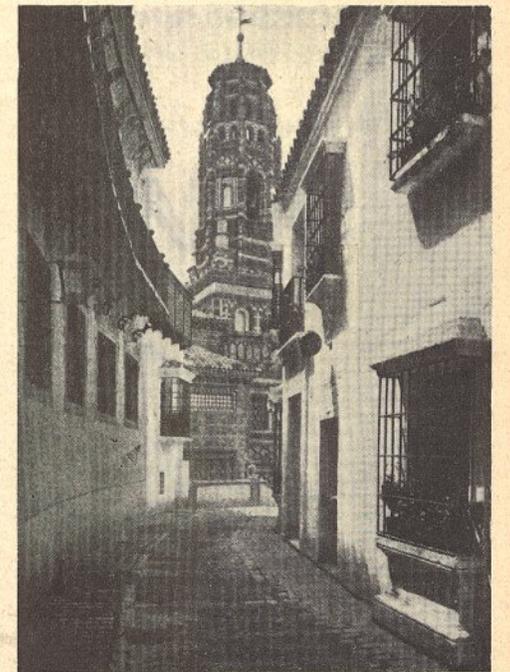
SALAMANCA — Reja de Casa de las Conchas



Plaza Castelar — Calle de Alcalá — MADRID



SEVILHA — Torre da Giralda



SEVILHA — Una Calle del Pueblo Español

tanto se distinguiu na sua brilhante carreira militar de Marrocos. Não quiz a sorte que êle fôsse cooperar no ataque que os revoltosos vão fazer a Madrid com o fim de acabar os desnorteados a soldo de Moscovo.

Paciência, Sanjurjo morreu pelo bem da Espanha.

A GUERRA CIVIL EM ESPANHA

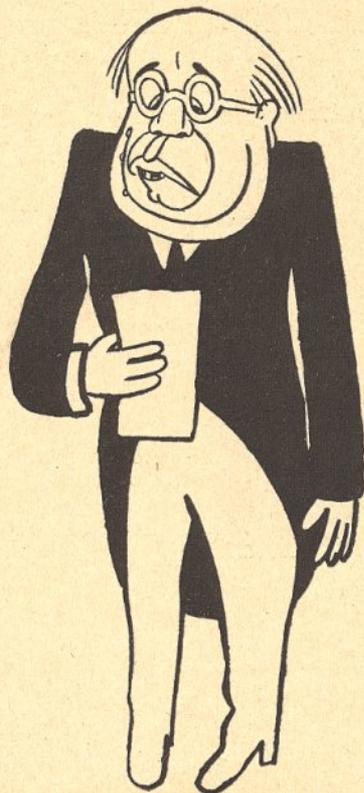
A situação do país visinho, neste momento é verdadeiramente difícil. Basta dizer-se que, nas escolas foi adoptado um livro de problemas, de que já demos nota aos nossos leitores, que insere prosa como esta: «Temos presos 275 patrões, 9 generais, 64 comandantes e oficiais, e 30 padres e frades. Para os executar, dispomos de 18 pistolas carregadas com 6 cartuchos cada uma. Sorteando os presos na sua correspondente percentagem, quantos nos ficarão para executar no dia seguinte de cada categoria?».

Recordemos os acontecimentos sangrentos de 34 e o que se passou nas Astúrias onde as tropas governamentais fizeram a apreensão de alguns milhares de espingardas aos comunistas revoltosos que praticaram ali as maiores atrocidades. Entre estas a de um sacerdote que foi colocado numa arvore e obrigado a estar em cruz sob o fôgo dos canhões e das espingardas dos rebeldes, os quais o ameaçavam de morte caso baixasse as mãos. Logo que caiu desmaiado, mataram-no e colocaram-no na montra de um estabelecimento, com o ventre aberto e a cabeça cortada, tendo aos pés um letreiro que dizia: «Vende-se carne de porco». «Um frade foi atado com correias e regado com gasolina, largando-lhes fôgo em seguida».

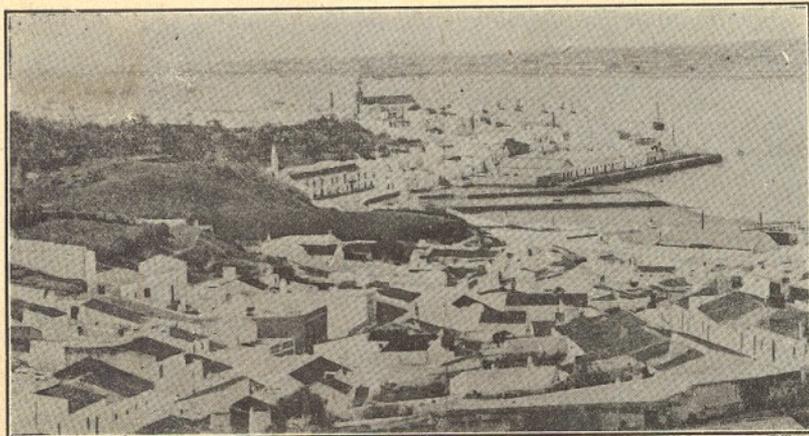
Os dirigentes da Espanha nêsse momento não quizeram acreditar nos actos ferozes dos comunistas que por informações lhes chegava ao conhecimento, motivo porque às Artúrias foram pessoalmente certificar-se de tanta barbaridade.

Não tenhamos dúvida que Espanha tem vivido debaixo de uma atmosfera vermelha.

Mataram Calvo Sotelo, e agora, rebentou a guerra civil que tantos mortos tem causado por toda a Espanha. Vive-se horas de anciedade naquele simpático país de tanta alegria e de tanta vivacidade.



MANUEL AZAÑA
ACTUAL PRESIDENTE DA REPÚBLICA
ESPANHOLA, QUE MANDOU ARMAR
A POPULAÇÃO CIVIL DE MADRID



AYAMONTE — Vista geral

CRONICA DA QUINZENA

O PROGRESSO HUMANO

Por SOEIRO DA COSTA

TEM-SE modificado imenso a vida em seus curiosos detalhes, deixando-nos óra belamente impressionados, óra desolados...

Ha pontos do Progresso que refletem as boas intenções dos homens, outros que são a consequência natural da perniciosa influencia dos elementos dissolventes da Sociedade, atuando em sentido contrário, ao que é moral, contra o que a natureza claramente indica, anarquizando, pois, e comprometendo aquele ritmo e a ordem natural dos fenomenos que seguem com destino ou rumo certo.

O homem pode e deve aperfeiçoar-se bem como a mulher, objecto este do nosso artigo.

Mas dahí a inverterem-se os papeis de um ou outro, hão-de forçosamente surgir as naturais colisões ou ainda as incompatibilidades da invasão nas suas funções naturais na vida.

E neste ponto prova mal o Progresso; e os factos bem palpaveis do momento que passa, melhor dizem desta nota asserção.

Ha incompatibilidades cada vez maiores entre o sexo fraco e o sexo forte; e não é, sem magua que se vê o primeiro masculinizar-se e o segundo preenchendo por vezes, papeis que lhe não estão a character, e contra o que se insurgem os menos pacientes ou tolerantes.

A mulher impõe-se; e o seu papel é submeter-se, com intelligência, calando no coração do seu companheiro, habilmente, a que não deve ser estranha a sinceridade, que leva o homem a preferi-la e a trata-la, por forma, a ser senhora e nunca escrava.

A mulher acarinhando o homem, sem o prender em demasia, sem a imposição brutal que deriva de direitos a que se arroga, e que a masculinisa — fazendo do homem um ser manifestamente inferior á sua própria condição, — pratica um enorme êrro; são armas que se voltam contra si mesmo.

A mulher, muita mulher, educada, prendada, dividindo a sua actividade, principalmente, entre os seus deveres do ménage, adornando este de tudo quanto enleve e prenda o espirito do homem, — faz com que

CAMINHOS DE FERRO

COLONIAIS

O Sr. Ministro das Colónias vai nomear uma missão, composta dos srs. engs. Pinto Coelho, Malva Matoso, Sousa Monteiro, Campos Carvalho, Almeida Vasconcelos e Couceiro Peres, destinada aos estudos relativos à irrigação e povoamento do vale de Umbeluzi; ponte de caminho de ferro, em construção, no vale do Limpopo, tendo em vista a derivação das águas do Incomati para a rega do respectivo vale; culturas a fazer nos vales de Limpopo, Umbeluzi e Incomate, e reconhecimento topográfico, agronómico e económico do distrito de Quelimane e das zonas servida pelo caminho de ferro de Moçambique, e ainda o povoamento europeu e indígena.

MOÇAMBIQUE

O director geral dos Caminhos de Ferro de Moçambique, sr. major Pinto Teixeira, informou o Governô de que pesquisas mineralógicas, no distrito de Tete, demonstram a existência de importantes jazigos de cobre com dezasseis por cento de minério, e de jazigos de ouro, que parecem mais ricos de que os do Transvaal.

este a prefira e à doirada gaiola que vai construindo pacientemente, com intelligência e amor.

A mulher que saiba conseguir este objectivo máximo — ao mesmo tempo sem desperdícios, gastos superfluos, luxos que comprometam a sua vida económica, caseira, — terá criado o lar onde passará a gosar as delicias e as vantagens dos trabalhos, — bem importantes êles, — a que se tenha dado.

A mulher é, pois, a que está naturalmente indicada para companheira dedicada e extremosa do homem.

E assim o seu papel na terra é dos mais importantes e degnificantissimos.

Glória, pois, ao sexo fraco, consciênte dos seus deveres máximos para com a felicidade conjugal.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Agosto de 1896

Comboios rapidos

Na epocha de verão, quando o movimento de passageiros é mais intenso, sente-se mais a falta de comboios rapidos ou expressos que sirvam, no menor tempo possível, os principais pontos das nossas linhas ferreas.

Lisboa-Coimbra-Porto, Porto-Braga, Porto-Viana-Valença, Lisboa-Figueira da Foz, Figueira-Guarda, Lisboa-Cintra, Lisboa-Cascaes, Lisboa-Beja-Faro, eram pontos naturalmente indicados para um serviço rapido, nos mezes de estio especialmente, que permitisse ir-se de norte a sul do paiz em pouco mais de metade do tempo que hoje se emprega em comboios correios, demorados em quasi todas as estações.

Mas porque não se fazem? dir-nos-hão. Porque, no estado actual do nosso systema tariffario, esses comboios representariam um enorme encargo para a exploração das linhas, e não é tão prospero o estado financeiro de cada administração que permita este excesso de despesa.

Com uma reforma das tarifas geraes de passageiros, adoptando-se para o serviço de comboios rapidos, preços mais elevados do que os dos trens ordinarios, a solução estaria achada.

O publico que viaja em 1.^a classe e em vehiculos de luxo, pagaria de bom grado uma taxa mais cara se lhe dessem maior velocidade a um comboio.

E' sabido e visto, que uma numerosa classe de publico requer maiores commodidades do que as que lhe offerecem os trens e vehiculos ordinarios; para muitos outros um trem rapido que faz ganhar algumas horas no percurso representa vantagens effectivas de interesses que bem lhes compensariam um certo augmento de despesa de transporte.

E esse augmento é perfeitamente justo. Um comboio rapido é sempre menos aproveitado, tem um serviço restricto a um determinado e pequeno numero de estações, obriga a um maior consumo de combustível, gasta muito mais o material circulante da via, e portanto augmenta a necessidade do reforçamento d'esta. Não se póde exigir que elle seja posto em circulação pelos preços ordinarios.

Em relação ao proveito que d'elle tiram os passageiros, é este muito maior do que o sacrificio de um preço 20 ou 30 por cento superior ao dos outros comboios.

Quem quer transportar-se de Lisboa ao Porto paga hoje 6\$810 réis por um logar de 1.^a, sendo forçado a passar a noite no comboio, o que, para muitas pessoas, representa um sacrificio. Se lhe pedissem mais 1\$500 ou 2\$000 réis e o levassem de Lisboa ás 4 horas da tarde para o desembarcarem no Porto ás 11, accitaria contentissimo.

Do Porto á Regoa ha um expresso, que de expresso só tem o nome, que transporta todas as classes e pára em todas as estações, gastando por isso 7 h. 20 m. no trajecto ascendente. Este trajecto seria percorrido por um rapido, em pouco mais de 4 horas; de Porto a Valença poder-se-hia ir em 5 horas ou menos, de Faro a Lisboa em 8, horas ou pouco mais, em vez das 12 h. 30 m. que hoje se gastam.

Assim teriamos que, em logar de 28 horas de trajecto que hoje ha de Valença a Faro, o nosso paiz poderia ser percorrido em toda a sua extensão, por via férrea, em 18 horas, isto é, mais de um terço de economia no tempo.

E se fosse possível, (estamos certos de que o seria), combinar o horario d'estes comboios, um passageiro partindo de Valença ás 5 horas da manhã, estaria ás 8 no Porto, ás 3 da tarde em Lisboa, ás 11 da noite em Faro.

Para as pequenas linhas a vantagem não seria desprezavel tambem.

Cascaes, Cintra, estão pedindo comboios rapidos que levem e tragam os passageiros de Lisboa directamente. O ganho no tempo de percurso não seria menor que uns 25 minutos, que são preciosos para quem tem de transportar-se, pela manhã, para as suas occupações, e regressar d'ellas a casa, de tarde.

Entre Bruxellas e Antuerpia (48 kilometros) ha varios trens rapidos. Estes são mais caros, mas são tambem os mais concorridos. Poucos são os passageiros que, por 85 centimos, que tanta é a diferença entre o preço dos comboios ordinarios (3,35 francos) e o dos expressos (4,20) não queiram economizar uns 30 a 40 minutos de marcha.

E isto apesar dos comboios serem de dia, e o trajecto apenas de 1 hora nos rapidos.

O movimento entre os pontos que acima indicamos, ou, pelo menos, entre a maior parte d'elles já de ha muito justifica a creação de trens rapidos. E' esta uma falta que se nota nas nossas linhas ferreas, e nos coloca em posição inferior á de todos os outros paizes. Mas, repetimos, o estabelecimento de trens rapidos, directos, depende de uma tarifa mais elevada.

Na Belgica, na Alemanha, e noutros paizes, o preço dos bilhetes pelos comboios rapidos é sempre mais caro.

Nem é justo que o passageiro que utiliza um comboio mais rapido, mais custoso para a administração da linha e mais commodo para elle, pague o mesmo que o que viae n'um trem economicamente calculado na sua marcha, aproveitado por todas as estações, tomando e deixando certas mercadorias.

Em viagem, uma hora, um minuto por vezes, vale dinheiro, e muito mais do que a pequena sobretaxa ou augmento de tarifa que poderia ser imposta para estes casos.

Bem entendido que estes comboios seriam, como em quasi todos os paizes, só de 1.^{as} classes e logares de luxo.

Tendo a actual tarifa das linhas portuguezas a base de cerca de 10 réis por kilometro, a base redonda de 25 réis por kilometro daria um pequeno excesso que os passageiros accitariam com todo o prazer, e ás administrações compensaria o gasto do rapido.

E de que, em Portugal, umas certas classes, sufficientemente numerosas para darem a estes comboios uma frequencia razoavel, preferem as commodidades de viagem á economia. é prova evidente o facto de continuamente não haver em Lisboa um só logar de luxo para os comboios correios.

Salões, *lits-toilettes*, coupés, tudo é disputado com muitos dias de antecedencia, e se se trata de uma festa, para a qual ha já bilhetes de ida e volta por preços reduzidos, que não são validos para logares de luxo, muitas familias preferem não utilizar a redução de preço d'esses bilhetes, pagando tarifa cheia e ainda as sobretaxas, para irem em salões ou outros carros que as transportem mais commodamente.

E quem tem viajado n'esses rapidos, o de Nice, o de Paris-Bordeus, por exemplo, sabe bem como elles andam com os compartimentos absolutamente completos, não se vendo o abuso dos reservados, que se nota entre nós.

Nem os reservados nem a ridicula exigencia de paragens em qualquer sitio onde ha uns sujeitos, grandes influentes, que se impõem e ameaçam e gritam, se o comboio não lhes pára á porta.

E' este um dos aspectos originaes dos nossos habitantes portuguezes.

O que se diria aqui do rapido Antuerpia-Bruxellas com uma só paragem, em Malines; do de Marselha, que galga de Paris a Laroche, 155 kilometros; de Laroche Dijon, 160; de Lyon a Mâcon, 125; de Mâcon a Lyon, 172; a Valence, 106; a Avignon, 125; e a Marselha, 121, sem parar, ou do *sud-express*, que passa correndo por Blois, uma capital de provincia?

E' preciso que nos convençamos de que os comboios rapidos são hoje uma necessidade, para approximar os povos distantes; mas que os deixem ser rapidos, não exigindo que

êlles parem a cada passo, como o expresso do Douro, que até pára nos apeadeiros, ou como os novos directos de Cascaes que se deteem na impórtante cidade... do Dáfundo!

O serviço dos trens

Ora graças, que a nossa câmara municipal acaba de fazer cousa com geito, em materia de viação publica!

Por uma postura recentemente publicada, os cocheiros e conductores de vehiculos de aluguer, de praça ou de carreira, vão passar a usar uns fatos decentes e uniformes, segundo modelo fornecido pela camara.

Não foi sem tempo que esta providencia appareceu, mas mais vale tarde do que nunca. Reclamámol'a aqui repetidas vezes, como a reclamavam todos que tem olhos para vêr e atendem um pouco á decencia de uma capital.

Era uma perfeita vergonha que se consentisse que cada cocheiro vestisse a seu modo, apresentando as nossas ruas publicas, o espectáculo de uma estrada sertaneja em dia de arraial.

Em parte alguma se consente o abandono a que tem estado votado este serviço de trens, que é um dos mais importantes n'uma cidade. D'elle depende o aspecto que apresentam as vias publicas, e o que nos dava hoje essa adversidade de trajes de cocheiros, alguns ostentando o verdadeiro figurino de fadista era detestavel.

O passeio, aos domingos de tarde, na nossa Avenida, bella como conhecemos poucas, podendo, como o será agora, constituir um espectáculo digno de ver-se, era de todo prejudicado pela presença de cocheiros mal vestidos, de fatos repelentes, chapéus de abas largas, typos repugnantes.

Não lemos a postura, mas cremos que ainda não cortou cerce, a nossa camara. Obrigando o fato e o chapéu a dois modelos, únicos para cada estação (bastava um) cremos que ainda esqueceu a gravata, que devia ser preta ou branca invariavelmente. Se isso lhe escapou, a gravatinha encarnada continuará a campear em dia de touros, o que prejudicará o effeito.

Emfim alguma cousa se conseguiu já, pela qual felicitamos os nossos edis, mas muito ha ainda que fazer em relação aos vehiculos.

Os velhos e detestaveis carros Jacinthos quasi desapareceram, mas a Companhia Carris, hoje dona d'elles, ainda os vae pondo em serviço.

Cremos que isso é provisório, mas bom é que o provisório se não converta em definitivo.

A companhia Carris prestou um grande serviço á capital supprimindo essas nojentas carroças, e ao mesmo tempo, pondo em circulação as suas novas carruagens inglezas que são muito elegantes e muito boas.

Complete a sua obra retirando os carros velhos, feios e sujos que ainda nos apresenta com frequencia.

Um concorrente, porém lembrou-se de arvorar no alto do tejadilho dos seus vehiculos um letreiro encarnado ladeado por duas bandeiras!

Pobre pavilhão nacional a que tratos te sujeitam!

A camara não deve consentir esses espantalhos a circular pela cidade. O dono d'elles que faça o reclamo que quizer, mas de forma decente.

A tracção electrica

E' curiosa a estaristica que em seguida publicamos sobre o desenvolvimento da tracção electrica na Europa.

Allemanha tem actualmente em exploração 406,4 kilometros; França, 132; Inglaterra, 94,3; Austria-Huugria, 71; Suissa, 47; Italia, 39; Hespanha, 29; Belgica, 25; Irianda, 13; Russia e Servia, 10 kilometros cada uma; Suecia e Noruega, 7,5; Bosnia, 5,6; Roumania 5,5; Hollanda, 3,2 e Portugal, 2,8, sommando tudo um total de 902 kilometros que consomem uma força de 25,095 kilowats applicada a 1.747 vehiculos automotores.

Relativamente ao systema das linhas parece preferir-se o de conductores aereos por isso que, com effeito, a Allemanha das suas 36 linhas tem 35 com trolley aereo, a França de 16 tem 11, a Inglaterra de 17 tem 7, a Austria-Ungria de 9 tem 6, a Suissa adopta o trolley em todas as suas 12 linhas, a Italia de 19 tem 7, a Hespanha adopta-o nas suas duas linhas, a Belgica nas suas 3, a Irianda na unica que tem, a Russia em 2, a Servia, Suecia e Noruega, Bosnia e Portugal só tem uma linha cada uma, e n'ella adoptam o systema trolley, a Hollanda emprega o systema de accumuladores na unica linha que possui.

Resumindo: o numero total de linhas electricas na Europa é de 111, dos quaes 91 tem trolley aereo, 9 carril central, 8 estão servidas por accumuladores e 3 em que os proprios carris servem de conductores.

ANTIGOS COMBATENTES CATÓLICOS

Assisti em massa ao CONGRESSO

Peregrinação Internacional da PAZ em LOURDES

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

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

Secção portuguesa: Sob a presidência de

Sua Eminencia Reverendissima o Senhor Cardeal Patriarca

e com a assistência do VENERANDO EPISCOPADO PORTUGUÊS

Director Nacional: Sua Excelência Reverendissima o senhor BISPO DE BEJA

Antigo Capelão-Chefe do C. E. P.

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

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

LISBOA

Telefone 23188

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

PARTE OFICIAL

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO Supremo Tribunal Administrativo

Secção do Contencioso do Trabalho e Providência Social

Recurso n.º 141, em que é recorrente Manuel Gomes Cabrita, recorrida a Companhia de Ferro de Benguela, e de que foi relator o Ex.º Conselheiro Dr. Guilherme Augusto Coelho.

Acoram no Supremo Tribunal Administrativo, secção do contencioso do trabalho e providência social:

Manuel Gomes Cabrita, casado, ferroviário, morador nesta cidade, alegou perante o Tribunal do Trabalho de Lisboa, em petição distribuída em 8 de Novembro de 1954, que exerceu nos serviços da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, sociedade anónima, com sede nesta cidade, o lugar de maquinista de 3.ª classe, do depósito de Humbo província de Angola, desde 8 de Fevereiro de 1953 e 24 de Julho do mesmo ano, e que por esse motivo era obrigado a oito horas diárias de serviço e tinha direito a um dia por semana para descanso; que a referida Companhia não só não deu a êle, reclamante, o aludido dia de descanso, mas ainda o forçou a trabalhar em horas extraordinárias, que somaram no referido período quatrocentas e oitenta e quatro horas, que lhe foram pagas á razão de 2\$ por cada hora; porém, como este serviço extraordinário era devido em dôbro da importância que por cada hora de serviço normal lhe era paga e como ganhava 41\$66 por dia, ou seja a quantia de 5\$25 por hora, corresponde a importância de 10\$50 por cada hora extraordinária, e não 2\$, como lhe foi pago, importância esta que aceitou por receio de formular uma reclamação que o atirasse para a miséria e para o desemprego; que, assim, a mesma Companhia lhe deve 4.114\$ das aludidas horas extraordinárias a 10\$50, por conta das quais já recebeu 986\$, e ainda mais lhe deve 1.853\$04, respeitante a vinte e dois dias de repouso que lhe eram devidos e que não lhe foram pagos, pelo que lhe é devida a totalidade de 5.497\$04, importância esta que a Companhia deve ser condenada a pagar-lhe, como termina a sua petição.

A Companhia ré, historicando longamente o procedimento do autor emquanto foi seu empregado, contestou o pedido, afirmando que nada lhe deve, declarando não invocar a prescrição, mas que o autor litiga de má fé, pedindo que a acção seja julgada improcedente e não provada, o autor condenado nas taxas legais e em multa, como litigando de má fé, e juntou vinte e dois documentos.

Não houve réplica.

A fl. 144 foi proferida sentença julgando a acção procedente e absolvendo a ré do pedido.

Desta decisão recorreu o autor, não minutando na 1.ª instância, sendo-lhe indeferido o pedido para o fazer neste Supremo Tribunal, por não ter sido observado o disposto no § 3.º do artigo 522.º do decreto n.º 24:363.

O digno agente do Ministério Público, perante esta secção foi de parecer que se confirmasse a sentença recorrida.

As partes são, sem dúvida, legítimas.

O recurso é legal e foi oportunamente interposto.

O facto do recorrente não ter minutado não obsta a que se conheça a sua matéria, nada acusando os autos que possa demorar o tomar-se tal conhecimento.

O que tudo visto e ponderado:

Em face do disposto no artigo 310.º do decreto n.º 24:363 trata-se de um recurso de revista.

Porém, como os autos não acusam qualquer nulidade, insuprível ou que não deva ser considerada suprida com inobservância das normas jurídicas applicaveis ao caso discutido, nem ainda que se dê qualquer das hipóteses previstas nos n.ºs 5.º a 6.º do artigo 1054.º do Código do Processo Civil negam provimento ao recurso e confirmam a decisão recorrida.

Lisboa, 26 de Maio de 1956. — *Guilherme Augusto Coelho — Albino dos Reis — Francisco Caeiro.* — Fui presente, *Federico de Macedo Santos.*

Está conforme. — Secretaria do Supremo Tribunal Administrativo, 17 de Junho de 1956. — O Secretário, *António Leite Cruz.*

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses submetido à apreciação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro o projecto de construção de postos de transformação de energia eléctrica a construir em Ermezinde, Contumil e Nine, e concordando com o parecer da comissão técnica criada pelo artigo 1.º do decreto n.º 19:881, publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, de Junho de 1951, aprovo o referido projecto técnico para efeito de execução.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 27 de Junho de 1956. — O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho.*

Por portarias de 17 do corrente, visadas pelo Tribunal de Contas em 25:

Albino Carneiro, primeiro official, adido, da rãde do Minho e Douro dos Caminhos de Ferro do Estado — concedida a reforma, nos termos dos artigos 25.º e 26.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos mesmos Caminhos de Ferro, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, ficando com a pensão mensal de 625\$84.

Diniz Correia Martins, maquinista de 3.ª classe da rãde do Sul e Sueste dos Caminhos de Ferro do Estado, que á data do arrendamento das linhas tinha a categoria de maquinista de marobras — concedida a reforma, nos termos dos artigos 25.º e 26.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos mesmos Caminhos de Ferro, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, ficando com a pensão mensal de 563\$92.

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

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 30 de Junho de 1956. — O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho.*

Para os devidos efeitos se declara que as categorias que Álvaro de Oliveira Barbosa e Amadeu Augusto da Silva tinham anteriormente á sua promoção, respectivamente, a sub-inspector e a verificador de contabilidade eram as de chefes de estação de 1.ª e 2.ª classes, e não as de chefe de escritório, como figuraram na relação de promoções e mudanças de categoria efectuadas no pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado ao serviço da C. P., incerta no *Diário do Governo* n.º 117, 2.ª série, de 20 de Maio findo, na parte referente á rãde do Minho e Douro.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 30 de Junho de 1956. — O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho.*

Tendo a Companhia Portuguesa submetido á apreciação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão ao quilómetro 161,276.80 da linha de Évora, concordando com o parecer da

comissão técnica criada pelo artigo 1.º do decreto n.º 19:881, ineerto no *Diário do Governo*, 1.ª série, de 12 de Junho de 1951, aprovo o referido projecto tècnicamente para efeitos de execução.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 2 de Julho de 1956. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Divisão dos Serviços Gerais

Secção do Cadastro do Pessoal e Arquivo Geral

Por portaria de 15 de Maio, próximo passado :

Transferidos, respectivamente, dos quadros permanentes da Junta Autónoma de Estradas e Direcção Geral de Caminhos de Ferro, nos termos do disposto no artigo 35.º do decreto-lei n.º 26.117, de 25 de Novembro de 1955, os terceiros oficiais, colocados actualmente nos quadros dos serviços acima mencionados, Augusto César das Neves e Antero José Trigo, para os quadros permanentes, respectivamente, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e Junta Autónoma de Estradas. (Foi anotada em 25 do corrente pelo Tribunal de Contas).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 24 de Junho de 1956. — O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por despacho ministerial de 7 de Junho último :

Rescindido o contrato do engenheiro Joaquim Pinto Guimarães de Araújo Lima, que desempenhava as suas funções na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, por ter sido proposto para adjunto da Junta Autónoma do agrupamento dos portos de Viana do Castelo, Póvoa de Varzim e Vila do Conde. (Anotado pelo Tribunal de Contas em 22 de Junho de 1956).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 6 de Julho de 1956. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por despacho de 25 de Junho :

José Maria da Cunha, segundo oficial, nos termos do art. 7.º do decreto n.º 26.115 — concedidos trinta dias de licença, ao abrigo dos artigos 12.º e 15.º do decreto n.º 19.478.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 29 de Junho de 1956. — O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por despachos de 29 de Junho :

João Firmino Rocha, contínuo de 1.ª classe da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença; nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Jacinto Ventura dos Santos, fiscal de exploração e via obras — concedidos trinta dias, idem, idem.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 29 de Junho de 1956. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por despachos de 1 de Junho :

José Espregueira Mendes, engenheiro civil de 5.ª classe da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos noventa dias de licença acumulada, ao abrigo do artigo 15.º do decreto n.º 19:478.

António Nunes Correia, condutor de material circulante, idem — idem sessenta dias, nos termos do § 4.º do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Emídio Pereira dos Reis, terceiro oficial — concedidos trinta dias de licença, ao abrigo do artigo 15.º do mesmo decreto.

Mário da Conceição Vital, terceiro oficial — concedidos trinta dias de licença, nos termos dos artigos 12.º e 15.º do mesmo decreto.

Mário de Sousa, idem — idem quarenta e dois dias.

Joaquim Coeiro dos Santos, escriturário de 1.ª classe — concedidos noventa dias de licença, nos termos do § 4.º do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 2 de Julho de 1956. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Divisão Fiscal de Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto da nova ponte sobre o rio Torto, ao quilómetro 134,235 da linha de leste, em substituição da actual, conforme desenho n.º 10:627 apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, depois de completado com as indicações dadas pelo referido Conselho.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 8 de Julho de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobranete uma parcela de terreno com a área de 1:575^m2,68, à direita da linha férrea de leste, na estação de Portalegre, entre os quilómetros 216,466.00 e 216,514.10, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1955.

A referida parcela de terreno é destinada à construção de três celeiros para a Federação Nacional dos Produtores de Trigo, não tendo neste caso aplicação as disposições dos artigos 4.º, 5.º e 6.º do mesmo decreto-lei n.º 25:290, de 24 de Abril de 1955, foi declarada de utilidade pública a aquisição, pela Comissão Administrativa das Obras dos Celeiros, dos terrenos necessários à construção dos mesmos.

A parcela de terreno está situada na freguesia de Urrea, concelho e distrito de Portalegre, confronta ao norte, nascente e poente com o caminho de ferro e Filipe dos Santos, conforme está indicado no desenho n.º 10:786, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Os edificios construídos na referida parcela de terreno não poderão ter aplicação diferente daquela a que se destinam sem prévia autorização do Governo.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 8 de Julho de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobranete uma parcela de terreno com a área de 353 metros quadrados, à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 32.701,81 e 32.729,68, na estação de Oliveira de Azeméis, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 25 de Maio de 1955.

A referida parcela de terreno é destinada à construção de um celeiro para a Federação Nacional dos Produtores de Trigo, não tendo neste caso aplicação as disposições dos artigos 4.º, 5.º e 6.º do mesmo decreto-lei, visto que, pelo decreto-lei n.º 25:290, de 24 de Abril de 1955, foi declarada de utilidade pública a aquisição, pela Comissão Administrativa das Obras dos Celeiros, dos terrenos necessários à construção dos mesmos.

A parcela de terreno está situada na freguesia e concelho de Oliveira de Azeméis e distrito de Aveiro, confronta ao norte e sul com o caminho de ferro e ao nascente e poente com o caminho público, conforme está indicado no desenho

apresentado pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, linhas do Vale do Vouga.

O edificio construído na referida parcela de terreno não poderá ter aplicação diferente daquela a que se destina sem prévia autorização do Governô.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 8 de Julho de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Divisão de Estudos e Construção

Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 7 da linha de Régua a Lamego, adjudicada a Izak Muginstein, aprovar o referido auto, e bem assim declarar o citado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato, sendo consignada na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência à ordem do administrador do concelho de Lamego a importância de 22.553\$55 para a devida liquidação, nos termos legais, dos direitos contestados ao empreiteiro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 24 de Junho de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, que seja aprovado o projecto de substituição de um pontão entre os perfis 3 e 4 do lanço de Celorico de Basto a Arco de Baúlhe, da linha do Vale do Tâmega, e bem assim o respectivo orçamento, na importância de 7.708\$02.

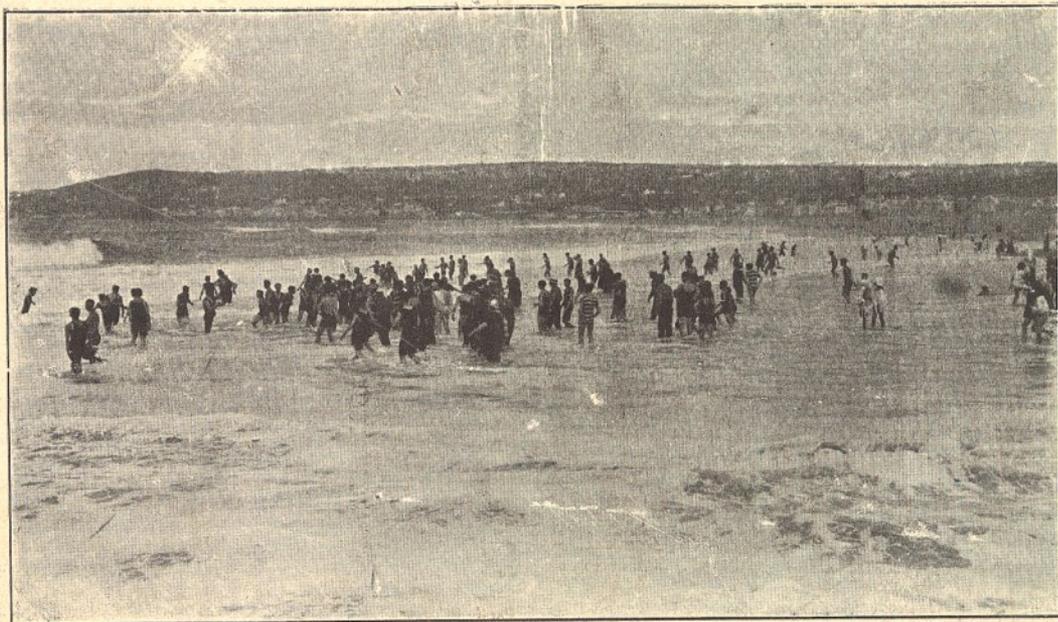
Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 8 de Julho de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Comissariado do Desemprego

Repartição Central

Manda o Governô da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja reduzida para 35.000\$ a participação de 50.000\$, concedida à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, por portaria de 11 de Maio último, para a obra de ampliação e embelezamento da estação de Vilar Formoso.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Junho de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.



FIGUEIRA DA FOZ—Um aspecto da Práia de Banhos

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

PREÇOS PARA ELABORAÇÃO DE ESTIMATIVAS

Por ANTÔNIO GUEDES

Como seguimento às bases orçamentais para assentamento de via férrea, começamos hoje a publicar os preços de aplicação, para elaboração de estimativas.

Dada a constante oscilação cambial, difícil se nos tornou, organizar uma série de preços simples, que se não afaste muito do seu custo actual.

Apresentamos, pois, o custo médio dos materiais ultimamente adquiridos por diversas empresas ferroviárias do País, o que oferece suficiente rigôr aos orçamentos por estimativa que se pretendam elaborar.

Quanto aos preços compostos, foram calculados de acôrdo com as bases publicadas nesta *Gazeta* nos números 1146 de 16 de Setembro de 1935 a 1163 de 1 de Junho do corrente ano.

Os preços de aplicação foram decompostos, de forma a apresentar-se o custo da mão de obra, materiais e percentagens, podendo ser agrupadas estas importâncias, consoante a finalidade que se tiver em vista.

O presente trabalho que não apresenta transcendência, ou qualquer dificuldade na sua realização, algum benefício poderá levar às empresas ferroviárias e a todos aqueles que se dediquem a êstes assuntos. Foi êste o motivo que nos animou a publicar nesta revista da especialidade, o producto dumas horas de paciência, com o fim único de poder ser útil e não com o baixo espírito de vaidade, como muitas inteligências anémicas o pretendem demonstrar. Para os que compreendem o meu intento, dirijo-lhes a minha gratidão, para os *outros* consagro-lhes a minha piedade.

PREÇOS SIMPLES

DESIGNAÇÃO	UNIDADE	PREÇO
JORNAIS		
Assentador de via	Hora	1\$90,5
Capataz de via	Hora	2\$45,5
Trabalhador	Hora	1\$25
MATERIAIS		
Brita	M. C.	22\$00
Carril de aço	Quilo	\$88,7
Jogo de Travessas especiais para mudanças de via	Um	122\$00
Travessas normais	Uma	20\$00
Travessas rectangulares.	Uma	22\$00
<i>a) Material de 30 quilos por m. l.</i>		
Anilhas	Uma	\$11
Barretas de L	Uma	5\$60
Cruzamentos completos, tangente 0,09.	Um	8.38\$11
Cruzamentos completos, tangente 0,11.	Um	7.836\$40
Cruzamentos completos, tangente 0,13.	Um	7.639.55
Parafusos de via com porcas	Um	1\$08
«Tirefonds» correntes	Um	\$65
«Tirefonds» de junta	Um	\$75
<i>b) Material de 36 quilos por m. l.</i>		
Anilhas	Uma	\$11
Barretas de L	Uma	7\$20
Cruzamentos completos, tangente 0,09.	Um	9.955\$15
Cruzamentos completos, tangente 0,11.	Um	9.899\$70
Cruzamentos completos, tangente 0,13.	Um	9.548\$67
Parafusos de via com porcas	Um	1\$08
«Tirefonds» correntes	Um	\$65
«Tirefonds» de junta	Um	\$75
<i>c) Material de 39,8 quilos por m. l.</i>		
Anilhas	Uma	\$28
Barretas de L	Uma	9\$70
Cruzamentos completos, tangente 0,09.	Um	1.112\$08
Cruzamentos completos, tangente 0,11.	Um	10.556\$88
Cruzamentos completos, tangente 0,13.	Um	10.308\$82
Parafusos de via com porcas	Um	1\$99
«Tirefonds» correntes	Um	\$65
«Tirefonds» de junta	Um	\$75
<i>d) Material de 44,9 quilos por m. l.</i>		
Anilhas	Uma	\$28
Barretas de L	Uma	13\$58
Cruzamentos completos, tangente 0,09.	Um	12.363\$78
Cruzamentos completos, tangente 0,11.	Um	11.902\$99
Cruzamentos completos, tangente 0,13.	Um	11.519\$11
Parafusos de via com porcas	Um	1\$99
«Tirefonds» correntes	Um	\$74
«Tirefonds» de junta	Um	1\$02

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PRÉÇO DE APLICAÇÃO				TOTAL
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	
I — CARGAS E DESCARGAS						
1	Carregar em vagões ou zorras uma tonelada de «tírefonds», parafusos de via, barretas e cochins	—	1\$50	\$07,5	\$02,7	1\$59,7
2	Descarregar de vagões ou zorras uma tonelada de «tírefonds», parafusos de via, barretas e cochins	—	\$87,5	\$04,4	\$01,3	\$93,2
3	Carregar em vagões ou zorras e descarregar, uma tonelada de «tírefonds», parafusos de via, barretas e cochins, incluindo contagem e arrumação (1)	—	4\$00	\$20	\$06	4\$26
4	Carregar em vagões ou zorras uma tonelada de carris de aço	—	3\$75	\$18,7	\$05,6	3\$99,3
5	Descarregar de vagões ou zorras uma tonelada de carris de aço	—	2\$50	\$12,5	\$03,7	2\$66,2
6	Carregar em vagões ou zorras e descarregar, uma tonelada de carris de aço, incluindo contagem e empilhamento	—	10\$62,5	\$33,1	\$15,9	11\$51,5
7	Carregar em vagões ou zorras um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 30 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,09. (2)	—	11\$25	\$56,2	\$16,9	11\$98,1
8	Descarregar de vagões ou zorras um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 30 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,09	—	7\$50	\$37,5	\$11,2	7\$98,7
9	Carregar em vagões ou zorras e descarregar um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 30 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,09, incluindo a arrumação	—	30\$00	1\$50	\$45	31\$95
10	Carregar em vagões ou zorras um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 36 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,09	—	11\$87,5	\$59,4	\$17,8	12\$64,7
11	Descarregar de vagões ou zorras um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 36 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,09	—	8\$12,5	\$40,6	\$12,2	8\$65,3
12	Carregar em vagões ou zorras e descarregar um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 36 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,09, incluindo arrumação	—	32\$50	1\$62,5	\$48,7	34\$61,2
13	Carregar em vagões ou zorras um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 40 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,09	—	15\$00	\$75	\$22,5	15\$97,5
14	Descarregar de vagões ou zorras um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 40 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,09	—	10\$00	\$50	\$15	10\$65
15	Carregar em vagões ou zorras e descarregar um cruzamento para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 40 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,09 incluindo a arrumação	—	39\$37,5	1\$96,9	\$59,1	41\$93,5

(1) Neste preço foi previsto o transporte em padiola à distância de 5 m. (Fórmula n.º 5 das Bases de Xavier Cohen.

(2) Está incluída a via intercalar.

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				TOTAL
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	
16	Carregar em vagões ou zorras um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 45 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,09	—	15\$62,5	\$78,1	\$23,4	16\$64
17	Descarregar de vagões ou zorras um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 45 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,09	—	10\$62,5	\$53,1	\$15,9	11\$31,5
18	Carregar em vagões ou zorras e descarregar um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 45 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,09, incluindo arrumação	—	42\$50	2\$12,5	\$63,7	45\$26,2
19	Carregar em vagões ou zorras um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 40 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,11	—	13\$75	\$68,7	\$20,6	14\$64,3
20	Descarregar de vagões ou zorras um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 40 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,11	—	9\$37,5	\$46,9	\$14,1	9\$98,5
21	Carregar em vagões ou zorras e descarregar um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 40 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,11 incluindo arrumação	—	37\$50	1\$87,5	\$56,2	39\$93,7
22	Carregar em vagões ou zorras um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 45 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,11	—	15\$62,5	\$78,1	\$23,4	16\$64
23	Descarregar de vagões ou zorras um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 45 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,11	—	10\$30	\$50	\$10	10\$60
24	Carregar em vagões ou zorras e descarregar um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 45 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,11	—	41\$87,5	2\$09,4	\$62,8	44\$89,7
25	Carregar em vagões ou zorras um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 30 ^o quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,13	—	10\$62,5	\$53,1	\$15,9	11\$31,5
26	Descarregar de vagões ou zorras um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 30 quilos por m. l., sendo o ângulo da cróxima 0,13	—	6\$87,5	\$34,4	\$10,3	7\$32,2
27	Carregar em vagões ou zorras e descarregar um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 30 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,13, incluindo arrumação	—	28\$12,5	1\$40,6	\$42,2	29\$95,3
28	Carregar em vagões ou zorras um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 40 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,13	—	13\$75	\$68,7	\$20,6	14\$64,3
29	Descarregar de vagões ou zorras um cruzamento completo para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris de 40 quilos por m. l., sendo a tangente do ângulo da cróxima 0,13, incluindo arrumação	—	8\$75	\$43,7	\$13,1	9\$31,8

OS CAMINHOS DE FERRO DA C. P. EM 1935

(Continuação da pág. 404)

cargos seus, e que não pode menosprezar o valor económico, administrativo, militar e financeiro dos caminhos de ferro.

Só o imposto ferroviário representa mais de 30.000 contos anuais, a que se juntara muitos milhares de contos de contribuições de várias espécies sobre matéria colectável suscitada ou aumentada consideravelmente de valor pela acção do caminho de ferro.

Accepta resolutamente o Estado os encargos da rede de estradas, que conserva, melhora e amplia, sem olhar a sacrificios, nem contar com receita directa equivalente aos encargos.

O mesmo sucede com os portos de mar, com os edificios públicos, com tantas obras e melhoramentos necessários ou úteis á vida social sem serem fonte directa de rendimento compensador.

Porque ha de aplicar outro critério aos caminhos de ferro e considera-los meros empreendimentos industriais, que tem de pedir exclusivamente ás receitas próprias os recursos para ocorrer aos encargos?

* * *

Após estas reflexões genéricas, procedamos á análise minuciosa do relatório da C. P., a nossa principal empresa ferroviária, que tem sob a sua administração a maior e melhor parte da nossa rede, pois explora 1.119 quilómetros de linhas da

rede própria e 1.134 de linhas de outrem; total 2.473 quilómetros, todos de via larga e com via dupla em 351.

Eis a nota dessas linhas:

Rede própria	} sem garantia . . .	740
		} com » . . .
		1.119

Rede alheia:

Coimbra-Lousã	29	
Lousã-Serpins	6	50
Lamarosa-Tomar	15	

Rede do Estado:

Minho e Douro	364	1.304
Sul e Sueste	940	
		2.473

As receitas mínimas, depois que se manifestou a crise, foram, em contos:

Na antiga rede (1931)	162.701
Nas linhas do Estado (1932)	85.118
No conjunto (1932)	248.298
Pois em 1935 desceram essas receitas na antiga rede	162.064
Linhas do Estado	84.664
Total	246.728

Comparando as receitas totais com as de 1935, encontra-se uma diminuição de 9.872 contos, que vem destrinchada por espécies e linhas no mapa seguinte:

Redes	Designação das receitas	1934	1935	Diferenças em 1935		
				Importâncias	Porcentagens	
Antiga rede da C. P.	Passageiros	62:051.208\$45	60:826.024\$06	- 1:225.184\$39	- 1,47	
	Mercadorias	G. V.	12:132.170\$71	12:037.093\$25	- 95.077\$46	- 0,78
		P. V.	92:854.133\$37	87:168.855\$95	- 5:685.277\$42	- 6,12
	Diversas do tráfego	2:661.771\$33	2:032.376\$31	- 629.395\$02	- 23,65	
	Totais	169:699.283\$86	162:064.349\$57	- 7:634.934\$29	- 4,50	
Linhas do Minho e Douro	Passageiros	14:285.979\$81	13:701.011\$93	- 584.967\$88	- 4,00	
	Mercadorias	G. V.	2:439.009\$41	2:723.127\$13	+ 284.117\$72	+ 11,65
		P. V.	17:263.324\$24	16:405.435\$22	- 857.889\$02	- 4,97
	Diversas do tráfego	1:116.773\$33	1:120.989\$26	+ 4.215\$93	+ 0,38	
	Totais	35:105.086\$79	33:950.563\$54	- 1:154.523\$25	- 3,29	
Linhas do Sul e Sueste	Passageiros	12:495.388\$34	13:059.972\$33	+ 564.583\$99	+ 4,52	
	Mercadorias	G. V.	4:434.518\$37	4:196.200\$62	- 238.317\$75	- 5,37
		P. V.	32:900.979\$89	31:953.555\$60	- 947.424\$29	- 2,88
	Diversas do tráfego	1:605.630\$92	1:503.509\$50	- 102.121\$42	- 6,36	
	Totais	51:436.517\$52	50:713.238\$05	- 723.279\$47	- 1,41	
Receitas totais		256:240.888\$17	246:728.151\$16	- 9:512.737\$01	- 3,71	

Com êstes dados verifica-se que as receitas diminuíram nas 3 rêdes, mas mais acentuadamente na antiga rêde da C. P., na qual a diminuição atingiu tôdas as categorias de tráfego.

O percurso dos combóios desceu de 14.282.251 quilómetros em 1934 a 14.258.197 quilómetros em 1935. A redução foi apenas de 24.034.

É interessante registar as variações do número de passageiros comparando os anos de 1934 e 1935 com o de 1929, que foi o último antes da crise.

Na G. V. houve aumento de 2,95%, subindo pois a 7,53 a diminuição na P. V.

O acréscimo da G. V. deu-se principalmente nos pequenos volumes, em que foi de 13,69%.

Êstes números mostram que é a aceleração dos transportes que pode concorrer para manter o tráfego. Essa aceleração traduz-se porém em aumento de despesa.

A essa melhoria de serviço há que juntar o

Designação	1929	1934	1935	Diferenças relativamente a				
				1929		1934		
				Quantidades	%	Quantidades	%	
Longo curso	8.715 485	6.022.307	6 259 341	- 2 456 144	28,18	+	237.034	3,94
Trâmuéis	7 155 245	8 030 920	7.943 321	+ 788 076	11,01	-	87.599	1,09
Venda em trânsito	1.590 124	1 583 457	1.637 639	+ 47.515	2,99	+	54 182	3,42
Total.	17.460.854	15.636 684	15.840.301	- 1.620.553	9,28	+	203.617	1,30

O aumento nos passageiros de longo curso em 1935 deu-se na antiga rêde, onde houve mais 268.252 enquanto os trâmuéis houve menos 181.174.

No Minho e Douro houve considerável diminuição no longo curso e um ligeiro aumento nos trâmuéis. No Sul e Sueste foi mais acentuado êsse aumento, bemcom o o das vendas em trânsito.

No serviço internacional Portugal-Espanha o número de passageiros subiu de 38.089 a 42.634.

O movimento do *Sud* subiu de 6.006 para 7.605.

* * *

No tráfego de mercadorias g. v. e p. v. houve diminuição de 257.764 toneladas ou 7,16% em relação a 1936. Deu-se em todos os grupos de linhas, mais acentuada porém na antiga rêde, pois as porcentagens de diminuição foram:

C. P.	6,88 %
M. D.	4,77 »
S. S.	1,61 »

refreamento da concorrência decordenada do automóvel.

Com razão pondera o Relatório:

Êstes resultados são inquietantes, porque se deram a-pesar-de ter a Companhia continuado a adoptar as medidas referidas no Relatório do ano anterior, pelas quais se procura atrair para o caminho de ferro tonelagem que não se deslocaria por não poder suportar o encargo do transporte ou porque se tinha desviado para os meios de transporte concorrentes.

Essas medidas beneficiaram em 1935 mais de 77.000 toneladas de mercadorias várias.

A baixa de tonelagem em P. V. é a consequência da intensa desordenada concorrência que o automóvel de carga está fazendo ao caminho de ferro e a que ainda não se poudo pôr termo.

A Comissão nomeada pelo Governo para estudar êste assumpto ainda não terminou, infelizmente, o seu trabalho, mas é de esperar que em breve habilite o Governo com o estudo necessário para se poderem pôr em prática as medidas que se impõem não só para defesa do caminho de ferro, como, e principalmente, para a defesa da economia nacional e da própria camionagem de passageiros, se está arruinando sem disso se aperceber.

(Continúa).

Remington Portuguesa, L.^{da}

109, R. NOVA DO ALMADA

LISBOA



ARMAS

Não compraes armas de caça, recreio ou de defeza, sem consultar a

ESPINGARDARIA BELGA

RUA DOS CORREIROS, 269

(Frente á Praça da Figueira)

LISBOA

TELEFONE 22921



Controlae os vossos veiculos, as vossas máquinas, o vosso pessoal com os **RELÓGIOS** de contrôle

«ZENITH-Recorder»

o mais perfeito e prático que tem aparecido no mercado

OLIVEIRA & CORTE REAL, L.^{DA}

Rua dos Fanqueiros, 62, 1.^o

LISBOA

AGENCIA C. P. L.

COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES, REPRESENTAÇÕES nacionais e estrangeiras—ANÁLISES QUÍMICAS e BIOLÓGICAS sob a direcção do Snr. Dr. Jorge Capinha—SONOTONE—o melhor aparelho para surdos, fazendo voltar a audição e reeducando os ouvidos—SURDOTONE especialidade estrangeira para VERTIGENS, SURDEZ e ZUMBIDOS. A venda nas Farmácias ao preço de Esc. 25\$00 cada frasco, para as províncias ao mesmo preço. Portes grátis.

Escritório e Laboratório, no Pôço do Borratem, 33, s/loja--Telef. 28352--LISBOA

HEMORROIDAL VARIZES—FLÉBITES

Ridelines Pills

dos Laboratórios ARNAUD, de Paris

AUTORISADO PELA DIRECÇÃO GERAL DE SAUDE

**O PRODUCTO QUE FALTAVA SOB ESTA FORMA
E COM ÊSTE VALOR**

Suprime as pomadas, supositorios, banhos, etc. que são apenas paliativos

Acção rápida e segura, nas HEMORRAGIAS, DORES e PRURÍDOS. Reducção e desaparecimento das HEMORROIDAS

À VENDA NAS FARMÁCIAS:

TEIXEIRA LOPES & C.^a, Rua do Ouro, 154—ESTÁCIO, Rocio
AVELAR, Rua Augusta, 223—LIBERAL, Av. da Liberdade, 213

E NAS BOAS FARMÁCIAS

Representante exclusivo em Portugal

E. NEUVILLE DA CONCEIÇÃO, LIMITADA

Rua da Magdalena, 46, 2.^o

LISBOA

TELEFONE 23572

P A P E I S

FÁBRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA

Obtiveis em todos os armazens de papeis e papelarias

Depósito: GUILHERME GRAHAM J.^o & C.^a

156, Rua da Alfândega, 158—LISBOA

Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.^o 4

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA

DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Sêde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo