

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

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

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º — Madrid
Delegado no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

QUELUZ, Jardim de Neptuno. — A Célula foto-eléctrica nos Caminhos de Ferro. — Abertura do novo irôço da linha de Portalegre, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. — Monumento ao Infante D. Henrique. — Estudo das condições necessárias para conveniente inscrição nas curvas, do material circulante de dois e três rodados, por JAYME GALLO. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Assentamento de via férrea, por ANTÓNIO GUEDES. — Portugal turístico. — Economia desorganizada. — Linhas estrangeiras. — Brindes e Calendários. — Publicações recebidas. — O que se fez em Caminhos de Ferro durante o ano de 1936. — Ordem dos Engenheiros. — Há quarenta anos. — Gazeta dos Caminhos de Ferro. — Sindicato Nacional dos Tipógrafos. — Parte Oficial. — Crónica Internacional, por PLÍNIO BANHOS. — Conselho Superior de Viação.

1 9 3 7

ANO XLIX

1 DE FEVEREIRO

NÚMERO 1179



QUELUZ—*Jardim de Neptuno* 

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

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

EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
General RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.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
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA
DELEGAÇÕES
Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOA CÉLULA
FOTO-ELÉCTRICA

NOS

CAMINHOS DE FERRO

O êxito das experiências com ondas curtas de rádio, no funcionamento dos combóios têm indicado aos engenheiros que os futuros progressos tendentes ao objectivo de substituir o elemento humano, de modo que os combóios venham a ser dirigidos mecanicamente, terá, de ser obtido, com o auxílio do «olho eléctrico» ou célula foto-eléctrica.

Há tempos que os engenheiros franceses vêm procedendo a experiências nesse sentido, havendo até sido reservado para êsse fim um trço de 500 milhas de via férrea.

São cada vez mais numerosas as aplicações práticas dêsse maravilhoso aparelho científico que é a célula foto-eléctrica. Já é coisa comum o seu emprêgo em várias espécies de operações manuais, como por exemplo, acender ou apagar luzes, abrir ou fechar portas, tudo isso pode ser feito hoje automaticamente, graças tão sómente à interrupção dos raios luminosos.

Com o intuito de tornar inteiramente automática a circulação de combóios, suprimindo a intervenção manual que tão freqüentemente produz erros ou descuidos funestos, os engenheiros franceses organizaram um completo sistema de caminho de ferro para suas experiências, com a célula foto-eléctrica.

A passagem dos combóios de uma linha para outra pelo funcionamento automático do desvio, já está perfeita e seguramente conseguida.

Entre algumas experiências satisfatórias feitas com o «olho eléctrico» podemos citar também a de fazer parar os combóios em meio caminho.

Outro aparelho curioso que os engenheiros franceses estão experimentando é uma espécie de fone eléctrico, colocado em cima de cada sinaleiro, de modo que os empregados do combóio possam gritar qualquer ordem que seja necessário transmitir enquanto o combóio passa rapidamente. Êsses melhoramentos tornarão em breve, coisas anacrónicas os sinais dados por homens com bandeiras e lanternas.

Está verificado que a célula foto-eléctrica funciona de maneira infalível e que não há esquecimento humano que possa causar interrupção no seu funcionamento.

Disso resulta a certeza do êxito das experiências que estão sendo realizadas pelos engenheiros franceses.

Dentro em breve todos os caminhos de ferro do mundo estarão usando a célula foto-eléctrica.

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
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.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

ABERTURA

DO NOVO TROÇO

DA LINHA

DE PORTALEGRE

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

A inauguração do troço da linha de Portalegre de Souzel a Cabeço de Vide na extensão de 30 quilómetros não pode deixar de se registar nas colunas da Gazeta recordando-se os antecedentes da construção.

Esse estudo foi feito minuciosamente num artigo de A Voz de 20, que vamos transcrever, pois conta a história completa e exacta da linha.

Em artigo de 21 recordou o mesmo jornal a acção dos ministros a que se deve a construção da linha: Conde de Paçõ-Vieira que a classificou e concedeu de via estreita; Conselheiro Malheiros que autorizou o emprêgo da via larga; António Maria da Silva, que fez votar uma lei para a construção por conta do Estado. Também não ficou esquecida a memória do honrado industrial José Pedro de Matos que solicitou a concessão e a obteve, iniciou importantes trabalhos de construção com os recursos próprios, conseguiu à custa de porfiados esforços a passagem da linha para a via larga, mas não logrou angariar os capitais precisos.

* * *

Importa frisar o que no artigo de A Voz es

demonstra: o termo legal da linha de Portalegre é não a estação da linha de Leste, mas a própria cidade de Portalegre.

Faltam pois 23 quilómetros de Cabeço de Vide à cidade e não 13 à estação.

INAUGUROU-SE no passado dia 20 no Alto Alentejo um trço de 30 quilómetros do caminho de ferro de via larga, de Souzel a Cabeço de Vide por Fronteira, que faz parte da linha de Portalegre: Estremoz áquela cidade.

Não é um facto banal, nem freqüente que deva passar sem algumas notas. Importa recordar a história acidentada dêsse melhoramento.

* * *

No plano complementar da rêde ferroviária ao Sul do Tejo, decretado em 27 de Novembro de 1902 não fôra incluída uma linha proposta de Estremoz a Castelo de Vide por Portalegre, com outra que dela derivasse em Fronteira e seguisse por Aviz o vale do Sorraia até ao encontro da linha de Vendas Novas ao Setil.

Por considerações de ordem militar vivamente aduzidas pela Comissão Superior de Guerra previa-se para ambas a via estreita de 1^m.

Em 1903 considerou-se conveniente a classificação das duas linhas, o que se fez por decreto de 7 de

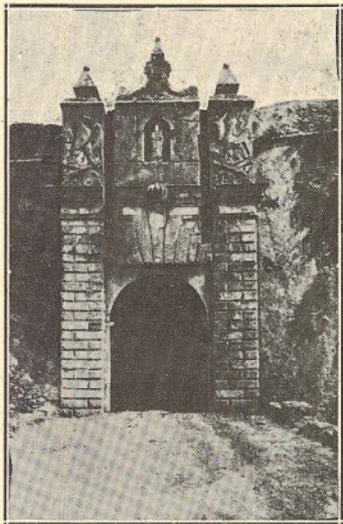
Maió de 1903, dando à primeira por pontos extremos Estremoz e Portalegre. Surgiram pedidos de concessão, que determinaram um concurso. Após várias peripécias firmou-se em 9 de Dezembro de 1903 o contrato de concessão sem subvenção quilométrica nem garantia de juro, com o industrial José Pedro de Matos, que menos de um ano depois apresentava o projecto com 101,7 quilómetros de extensão, de Estremoz a Castelo de Vide. Após uma tentativa, que não surtiu efeito, de transferência da concessão para uma companhia francesa, obteve o concessionário, mediante parecer favorável da Comissão Superior de Guerra e do Conselho Superior de Obras Públicas, que



ESTREMOZ — Egreja paroquial

um decreto de 27 de Junho de 1907 auctorizasse o emprêgo da via larga e lhe fôsse facultado o prolongamento da linha de Castelo de Vide á linha da Beira Baixa. Suprimia-se o ramal de Aviz por causa de dificuldades que haviam ocorrido.

O concessionário construiu já alguns quilómetros de infraestrutura entre Estremoz e Sousel, mas não lograva obter capitais suficientes sem garantia. Pediu por isso modificação do contrato, o que deu lugar a prolongados estudos e negociações, que não vale a pena referir. O Estado faria a exploração e pagaria a construção com o produto líquido fixando como anuidade



ESTREMOZ — Restos da segunda fortificação da cidade — a porta denominada dos currais, uma das mais bem conservadas

um mínimo e estabelecendo regras de reembolso e partilha de excessos de receita.

Assim se garantia a receita de 900.00 por quilómetro, com o limite máximo de 1.300.00.

Um projecto de lei de 1908, modificado por forma infeliz, deu lugar à lei de 27 de Outubro de 1909, que exigia novo concurso, que se fez em 1910.

Sobreveio a República. Não se firmou novo contrato. O concessionário morreu em Dezembro de 1911.

Uma lei de 11 de Julho de 1913 modificou as bases do concurso que se efectuou em 15 de Janeiro de 1914 e ficou deserto.

Os prenúncios da guerra que rebentou sete meses depois faziam retrair os capitais.

Foi apresentado pelo sr. Antonio Maria da Silva um projecto por mim preparado, que se transformou na lei n.º 120 de 2 de Junho de 1914 que autorizava o Governo a emitir títulos de dívida para levantar até 2.244\$710 escudos-ouro e applicá-los sucessivamente á construção da linha de Estremoz a Castelo de Vide por Portalegre e o seu prolongamento de Castelo de Vide á linha da Beira Baixa.

Os encargos recaiam sôbre o fundo especial.

* * *

Com essa lei abria-se nova fase do empreendimento, de manifesta importância.

Havia anos que estavam realizados pelo concessionário importantes trabalhos entre Estremoz e Sousel.

Recomeçaram por conta do Estado, mas só em 23 de Agosto de 1925 foi aberto aquele primeiro trôço á exploração com cerca de 20 quilómetros.

Entretanto refazia-se o projecto, resolvendo-se levar a linha além de Fronteira por Cabeço de Vide às proximidades da estação de Portalegre, que por ser em curva tinha que ser deslocada para um alinhamento recto próximo.

Abre-se agora o trôço de Sousel a Cabeço de Vide, no qual há apenas entre os pontos extremos o apeadeiro de Santo Amaro e a estação de Fronteira.

Para lá da estação de Sousel há a ponte de alvenaria sôbre a ribeira do mesmo nome. Além da estação de Fronteira encontra-se sôbre a ribeira desse nome uma ponte de alvenaria com três vãos de arco pleno; o central tem 28^m,6 de abertura e os dois laterais 14^m,5, e ainda outra ponte sôbre a ribeira de Lupe.

A extensão total do trôço é de 30 quilómetros e 243 metros. Faltam apenas, para chegar á estação de Portalegre, 13 quilómetros e 628 metros dos quais 9,480 estão em construção adiantada e 4.149 em estudo, incluindo a nova estação, que servirá de entroncamento.

* * *

Nem só desta construção se tem ocupado a respectiva Divisão da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Abriu-se ainda recentemente (em 14 de Setembro do ano findo) á exploração o trôço de linha que liga S. Tiago de Cacem a Sines na extensão de 16 quilómetros e 500 metros, completando-se assim o ramal de Sines que entronca em Ermidas com a linha do Vale do Sado.

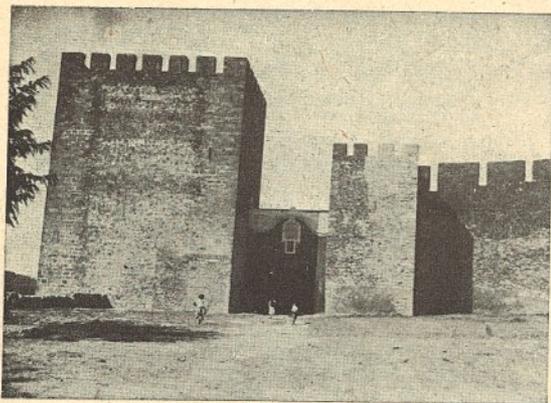
Encontram-se em construção — Linha do Vale do Sabôr: lanço de Mogadouro é Urroz e Urroz a Duas Igrejas na extensão de 32 quilómetros e 407 metros.

Linha do Vale do Tâmega: lanço de Celorico de Basto a Arco de Baúlhe na extensão de 16 quilómetros e 800 metros.

Linha de Cintura do Pôrto na extensão de 25 qui-



ELVAS — Praça da República e Câmara Municipal



ELVAS — O Castelo

lometros, Linha da Régua a Vila da Ponte na extensão de 84 quilómetros, dos quais 20 se encontram construídos.

* * *

Importa ainda referir o ocorrido com a linha de Portalegre na revisão do plano da rede ferroviária ordenada em 1927.

A respectiva Comissão revisora, depois do inquérito a que procedeu, incluiu no plano não só a parte em construção, como o prolongamento pela cidade de Portalegre e Castelo de Vide á estação de Fratel na linha da Beira Baixa.

Era uma transversal de via larga paralela á fronteira e não longe dela, que ligava entre si as linhas do Sul e Sueste, de Leste, de Cáceres e da Beira Baixa.

Poderia ser prejudicial em certas fases de uma campanha, como poderia ser sobremodo útil no início da mesma.

As autoridades militares têm variado de opinião, até que ultimamente prevaleceu a mais meticulosa.

Foi por isso que o decreto com força de lei n.º 18.190 de 28 de Março de 1930 classificou a linha pela forma seguinte:

Linha de Portalegre — *Estremoz á cidade de Portalegre*, com as seguintes estações intermédias: *Sousel, Fronteira, Cabeço de Vide e Portalegre*.

No programa da construção da mesma linha incluiu-se na 1.ª fase e na cabeça do rol a referida linha de **Sousel a Portalegre (CIDADE)**.

Não ficará pois cumprida a lei senão quando a linha chegar á cidade, que será servida, como todas as outras capitais de distrito, directamente pelo caminho de ferro.

É hoje moda desdenhar das linhas férreas, julgando suficiente á camionagem para as suprir.

Esquecem-se ou menosprezam-se a conveniência económica do transporte de grandes massas a baixo preço e as necessidades de ordem militar e administrativa, que só a rede ferroviária satisfaz cabalmente.

Demais, em relação á nova linha é preciso não

esquecer que serve directamente ós seguintes concelhos com a área e população que indicamos, segundo o censo de 1900:

	Habitantes	Quil. q.
Estremoz	19.190	480.10
Sousel	7.457	238.40
Fronteira	4.394	221.00
Alter.	2.187	447.80
Portalegre	21.328	431.50
	<u>54.556</u>	<u>1.818.80</u>

A densidade da população é de 30 habitantes por quilómetro quadrado. Ha grandes tratos de solo fértil e a produção agrícola de cereais, cortiças, gados, lãs, etc., é de incontestável valor. A cidade de Portalegre é um centro industrial de certo valor.

O caminho de ferro não só serve a economia regional, mas facilita as relações do Alto Alentejo com o médio e o baixo.

Não é preciso que a linha seja rendosa para se justificar a sua existência, como se justifica a das estradas, que não dão rendimento directo.

O que é preciso é cumprir cabalmente a lei, levando os estudos e a construção até á cidade de Por-



ELVAS — As Muralhas

talegre que o Decreto-lei de 1930 lhe dá por termo e não apenas a estação da linha de Leste.

Lamentando que, por motivos estranhos á vontade dos Serviços respectivos, a construção iniciada por José Pedro de Matos não esteja concluída ao cabo de 30 anos, e conte apenas os 50 quilómetros, congratulamo-nos com as povoações servidas pela linha, graças á abertura do troço de Sousel a Cabeço de Vide.



Monumento ao Infante D. Henrique

Foi estabelecido que os trabalhos dos candidatos á primeira prova do concurso para o monumento ao Infante D. Henrique sejam entregues, em vez de na «Sala do Risco», no Quartel de Marinheiros, em Alcantara, onde serão colocados numa grande caserna, que se encontra desocupada e oferece fácil acesso.

Estudo das condições necessárias para conveniente inscrição nas curvas, do material circulante de dois e três rodados

Por JAYME GALLO

Capitão de Sapadores de Caminhos de Ferro

(Conclusão)

Observado o comportamento das folgas longitudinais e laterais que permitem respectivamente os *jogos radial e lateral dos rodados*, necessários para inscrição do material circulante nas curvas, indicamos no mapa que se segue, as características d'algum material de transporte de passageiros, de 2 rodados, que circula na nossa via larga e os raios a partir dos quais, aquelas folgas permitem boa circulação nas curvas.

Como se vê, as carruagens que possuem maior afastamento d'eixos, isto é, as mais modernas circulando na nossa via larga, são as que melhores condições oferecem para inscrição nas curvas.

VEÍCULOS DE 3 RODADOS

As carruagens de 3 eixos que circulam na nossa via larga, têm um dispositivo especial que permite ao eixo central deslocar-se transversalmente e ao mesmo tempo deslocar em volta d'um pivot os eixos extremos. Porém, mesmo sem tal dispositivo, a inscrição dos veículos de três rodados poderia fazer-se perfeitamente, possuindo os eixos extremos folgas longitudinais bastantes para posição radial e estabelecendo para o eixo central uma folga lateral conveniente.

Seja:

d o afastamento de 2 eixos extremos E_1 e E_3
 E_2 um eixo central situado a meio do afastamento d

R o raio da curva em que o veículo é chamado a circular.

É evidente que a posição E_2 do eixo central na curva, se deve a uma deslocação lateral $b = m$

Características			Afastamento de rodas permitido pelas folgas longitudinais em cada fila de carris		Diferença entre afastamento de rodas nas 2 filas de carris $4k$	Raio a partir do qual é possível posição convergente dos rodados	Raio a partir do qual é possível inscrição com utilização das folgas laterais
Afastamento dos eixos d	Folga lateral de cada rodado m	Folga longitudinal de cada rodado k	Máximo $d + 2k$	Mínimo $d - 2k$			
Metros	Metros	Metros	Metros	Metros	Metros	Metros	Metros
3,020	0,0010	0,0020	3,024	3,016	0,008	630	513
3,020	0,0025	0,0035	3,027	3,013	0,014	360	259
3,200	0,0010	0,0020	3,204	3,196	0,008	668	551
3,200	0,0020	0,0010	3,220	3,180	0,040	133	(a)
3,200	0,0025	0,0035	3,207	3,193	0,014	381	280
3,200	0,0020	0,0020	3,204	3,186	0,008	668	453
3,500	0,0060	0,0020	3,504	3,496	0,008	1.148	615
3,700	0,0025	0,0035	3,707	3,693	0,014	441	336
3,700	0,0010	0,0020	3,704	3,696	0,008	772	652
4,200	0,0020	0,0020	4,204	4,196	0,008	876	648
4,300	0,0010	0,0020	4,302	4,298	0,008	897	777
4,300	0,0020	0,0100	4,320	4,280	0,040	179	(a)
4,300	0,0060	0,0020	4,304	4,296	0,008	897	420
5,500	0,0020	0,0050	5,510	5,490	0,020	459	406
5,500	0,0020	0,0100	5,520	5,480	0,040	230	(a)
5,500	0,0060	0,0020	5,504	5,496	0,008	1.147	614
5,500	0,0100	0,0090	5,518	5,482	0,036	255	(a)
5,700	0,0150	0,0150	5,730	5,670	0,060	159	(a)
5,700	0,0020	0,0100	5,720	5,680	0,040	238	(a)
5,700	0,0020	0,0050	5,710	5,690	0,020	476	424
7,500	0,0150	0,0180	7,536	7,464	0,072	174	(a)
7,500	0,0150	0,0160	7,532	7,468	0,064	196	(a)
7,500	0,0130	0,0240	7,548	7,452	0,096	131	(a)
8,000	0,0135	0,0240	8,048	7,952	0,096	140	(a)
8,100	0,0150	0,0150	8,130	8,070	0,060	226	(a)
8,500	0,0150	0,0150	8,530	8,470	0,060	237	(a)
8,700	0,0150	0,0150	8,730	8,570	0,060	242	(a)
8,738	0,0135	0,0240	8,786	8,690	0,096	152	(a)
9,200	0,0135	0,0240	9,248	9,152	0,096	192	(a)
10,000	0,0150	0,0180	10,036	9,964	0,072	219	(a)

(a) — As folgas longitudinais são suficientes para posição radial dos eixos em todas as curvas adotadas na via larga.

Ora, pela figura temos

$$\left(\frac{d}{2}\right)^2 = (R+n) \cdot m$$

ou

$$\left(\frac{d}{2}\right)^2 = 2R \cdot m$$

$$\text{tomando } R+n=2R$$

por ser pequenissima a flecha m em relação ao raio R .

E, assim temos

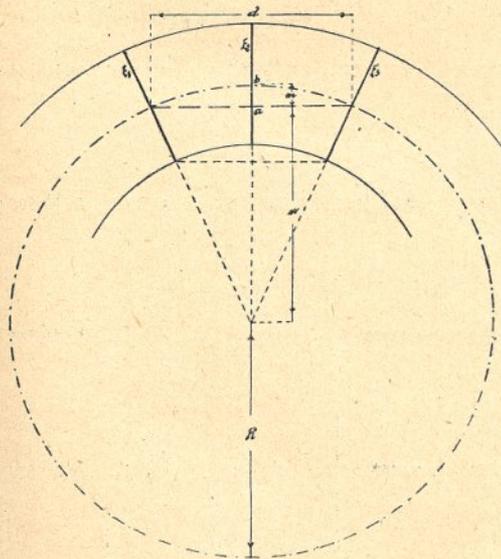
$$2R = \frac{d^2}{4m}$$

$$R = \frac{d^2}{8m}$$

$$m = \frac{d^2}{8R}$$

isto é, numa curva de raio R terá boa inserção um rodado central de folga transversal m situado a meio do afastamento d existente entre os eixos dos dois rodados extremos.

N'uma curva de raio menor será precisa maior folga



m ; numa curva de raio maior a folga m por demasiada ainda dará lugar a boa inserção.

Se o valor de R obtido não fôr superior ao do raio da curva encontrado para inserção dos rodados extremos, o rodado central de folga lateral m terá boa inserção nesta curva.

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

ACTOS TERRORISTAS

CONDENÁVEL é o acto cobarde praticado na noite de 20 do mês findo, causando, felismente só prejuizos materiais.

Algumas bombas, chamadas de relójo, foram colocadas no Ministério da Educação, Casa de Espanha, Rádio Club Português, Emissora Nacional, Ministério da Guerra e Ministério do Interior.

Após o rebentar das primeiras a policia tomou providências.

Verificados os prejuizos que sobem a algumas centenas de contos o povo português começou a manifestar-se, e repudando os miseráveis atentados terroristas, occorrem a alistar-se na Legião Portuguesa pelo que iniciaram a sua brilhante acção da defesa de Portugal contra os inimigos da ordem.

Felismente, com desgosto para alguns maus portugueses que nestes dias têm andado de cabeça baixa, não houve desastres pessoais, mas o Governo Português, como percausão foi efectuando algumas prisões de elementos suspeitos que, a sôldo de estrangeiros, pretendem fomentar a desordem no nosso país.

Também não escaparam os depósitos da Vacuum, próximo da estação de Alcantara-Mar, o Depósito de Material de Guerra em Beiroles, o Depósito de Polvora de Caxias e a Fábrica de Barcarena, onde foi destruida uma das oficinas.

A todas as dependências do Estado acorreram inumeras pessoas a oferecer os seus préstimos ao Governo, e o Rádio Club Português foi alvo de uma grande demonstração de simpatia de Portugal inteiro que telefónica e telegráficamente enviaram saudações ao seu director o ilustre e valente capitão Jorge Botelho Moniz.

O país inteiro protestou contra a canalha marxista, como bem diz Queipo de Llano, q ue merece a repulsa de todos ôs da ordem.

Portugal inteiro continua alerta e firme.

A CIDADE DA GUARDA

A propósito da local publicada na nossa secção de Ecos e Comentários no número desta Revista de 1 de Janeiro do corrente, recebemos várias cartas de felicitação pela flagrante crónica que fizemos, acompanhada da respectiva gravura da estação de caminho de ferro da velha cidade da Guarda que, desgraçadamente tem à sua saída um montão de velhos casébrs nefastos, imundos e cercados de currais de porcos que ocasionam um cheiro pestilento e incomodativo a todos quantos por ali passam.

Até à presente data parece que qualquer entidade ainda se não moveu para conseguir demolir tão infames pardieiros que causam horror aos passageiros e a todos os que se presam pelo asseio e pela vergonha nacional.

Então como quer a Guarda, que está preparando um magnifico Hotel de Turismo, ter assim uma antipática entrada para os portugueses e estrangeiros que hoje em Portugal disfrutam um bom acolhimento turistico ?

Onde pára a Comissão de Turismo e todos esses homens que tanto protestaram quando o nosso saudoso Nickles disse que a Guarda não tinha hôteis e outras coisas mais ?

Então, onde residem os amigos da Guarda que não trabalham para que sejam demolidos esses infames barracões, vergonha da velha cidade ?

Aguardemos pois...

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

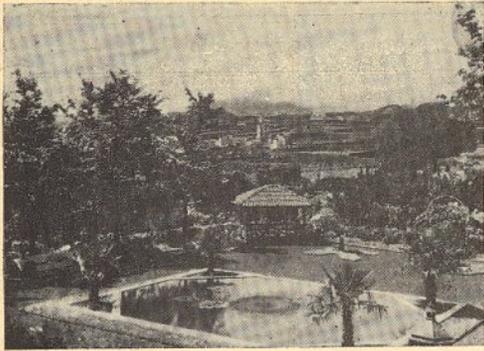
PREÇOS PARA ELABORAÇÃO DE ESTIMATIVAS

Por ANTÔNIO GUEDES

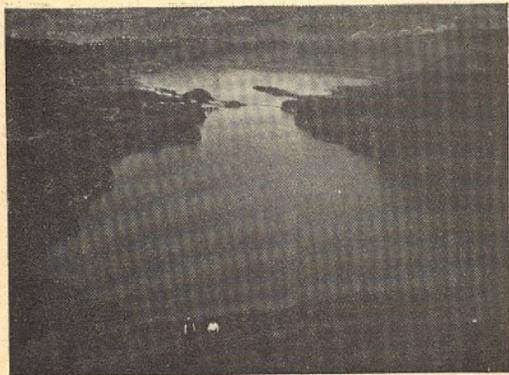
(Continuação)

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				TOTAL
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	
229	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,40 e incluindo balastragem	38.481\$01,0	1.655\$83,9	82\$79,2	24\$83,7	40.244\$47,8
230	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,45 e incluindo balastragem	38.564\$86,1	1.661\$77,4	83\$08,9	24\$92,7	40.334\$65,1
231	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,50 e incluindo balastragem	38.648\$71,2	1.669\$25,3	83\$46,3	25\$03,9	40.426\$46,7
232	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,55 e incluindo balastragem	38.706\$75,1	1.675\$12,8	83\$75,6	25\$12,7	40.490\$76,2
233	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,60 e incluindo balastragem	38.790\$60,2	1.680\$81,3	84\$04,1	25\$21,2	40.580\$66,8
234	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,65 e incluindo balastragem	38.868\$31,4	1.688\$69,5	84\$43,5	25\$33,0	40.666\$77,4
235	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância para entrevia de 2 ^m ,70 e incluindo balastragem	39.017\$83,9	1.695\$01,1	84\$75,0	25\$42,5	40.823\$02,5
236	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,75 e incluindo balastragem	39.101\$51,4	1.702\$11,3	85\$10,6	25\$53,2	40.914\$26,5

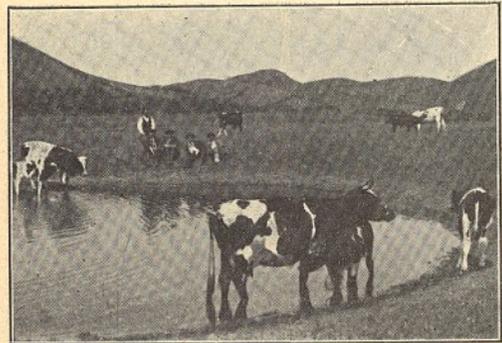
BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PRÉÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
237	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,80 e incluindo balastragem	39.159\$17,9	1.708\$80,4	85\$44,0	25\$63,2	40.979\$05,5
238	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,85 e incluindo balastragem	39.242\$76,6	1.714\$48,9	85\$72,4	25\$71,7	41.068\$69,6
239	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,90 e incluindo balastragem	39.326\$22,0	1.720\$79,9	86\$04,0	25\$81,2	41.158\$87,1
240	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,95 e incluindo balastragem	39.409\$78,5	1.726\$48,4	86\$32,4	25\$89,7	41.248\$49,0
241	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo da cróxima e 300 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 3 ^m ,00 e incluindo balastragem	39.493\$46,0	1.734\$72,5	86\$73,6	26\$02,1	41.340\$94,2
	§ 2.º - TANGENTE DO ANGULO DA CRÓXIMA: 0,11					
242	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,00 e incluindo balastragem	35.969\$24,3	1.486\$77,6	74\$33,9	22\$30,2	37.552\$66,0
243	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,05, e incluindo balastragem	36.016\$77,6	1.492\$99,2	74\$65,0	22\$39,5	37.606\$81,3
244	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,10 e incluindo balastragem	36.090\$16,5	1.497\$72,5	74\$88,6	22\$46,6	37.685\$24,2
245	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,15 e incluindo balastragem	36.137\$65,4	1.501\$83,2	75\$09,2	22\$52,7	37.737\$10,5
246	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,20 e incluindo balastragem	36.211\$08,7	1.507\$51,7	75\$37,6	22\$61,3	37.816\$59,3
247	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,25 e incluindo balastragem	36.284\$47,5	1.512\$25,0	75\$61,2	22\$68,4	37.895\$02,1



S. MIGUEL — (Populo) Um trecho do jardim da casa do sr. Nobre de Oliveira

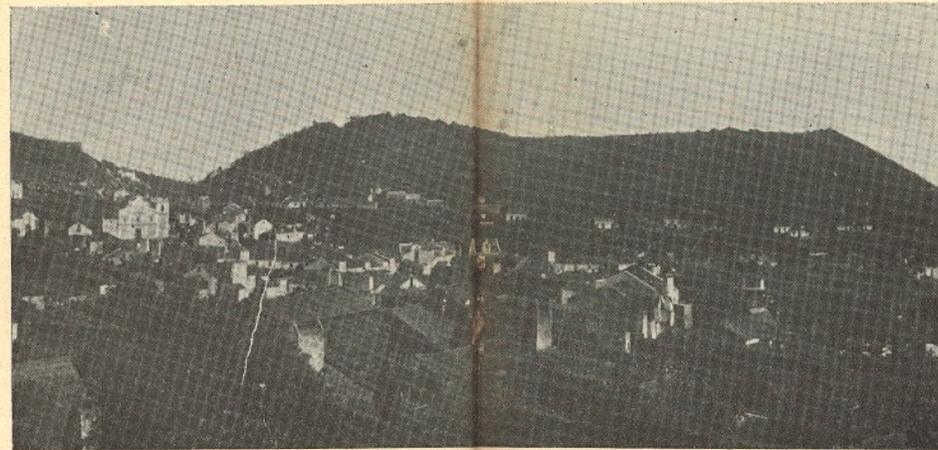


S. MIGUEL — Caldeira e lugar das 7 cidades



S. MIGUEL — Na pastagem dos Arcos

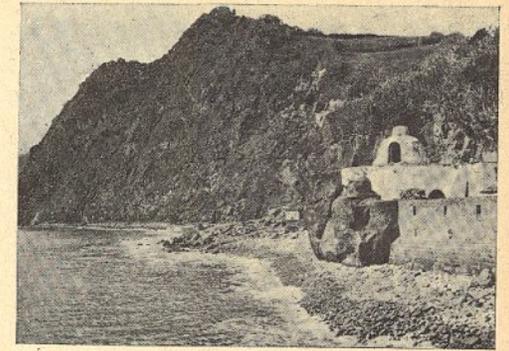
PORTUGAL TURÍSTICO



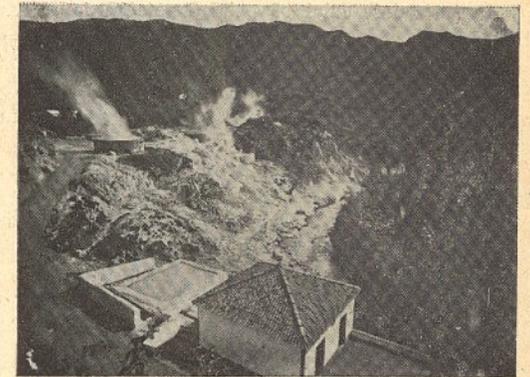
S. MIGUEL — Cabura (Agua de Pau)



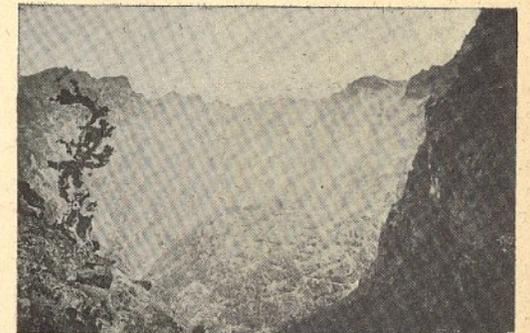
S. MIGUEL — Palácio do Marquês da Praia do Monforte



S. MIGUEL — (Vila da Povoação). Ponto onde desembarcou Frei Gonçalo Velho, ao descobrir os Açores



S. MIGUEL — Furnas e Ribeira Quente



S. MIGUEL — Caldeiras e lugar das 7 cidades

ECONOMIA DESORGANIZADA

OS CAMINHOS DE FERRO E A DEFESA NACIONAL

IV

Na luta da concorrência que o automobilismo, sobretudo, o ramo da camionagem, veio estabelecer com os caminhos de ferro, há a considerar, como problema culminante, a função que numa guerra interna ou exterior é desempenhada pelos transportes ferroviários.

É certo que hoje todos os exércitos bem organizados se esforçam por aumentar e aperfeiçoar os serviços motorizados, exigidos pelas condições da guerra moderna.

Repare-se, porém, que a eficiência de tais serviços é principalmente apreciável nas regiões onde não existem caminhos de ferro ou onde estes não podem ser utilizados.

Entre um caminho de ferro livre e desimpedido, ao serviço dum exército, conduzindo, em combóios sucessivos, tropas, material de guerra e abastecimentos — e uma estrada nas mesmas condições, ao serviço do outro exército, conduzindo, em veículos motorizados, tropas, material de guerra e abastecimentos, a diferença é formidável.

É um ponto que não admite discussão possível.

E dêste simples facto resulta que os serviços motorizados, na questão dos transportes exercem uma função supletiva dos caminhos de ferro, quer dizer, a sua eficácia deriva da falta ou da insuficiência da acção dos caminhos de ferro. Papel secundário, portanto.

Pondere-se ainda que, num país, como o nosso, que tem de importar e pagar caro os carburantes que accionam os motores, os caminhos de ferro podem, inclusivamente, servir-se do carvão nacional, e em última análise, até da própria lenha de pinho, como aconteceu entre nós durante algum tempo, durante a Grande Guerra.

E dêste recurso é que os veículos motorizados nunca podem lançar mão no caso de lhes faltar o combustível adequado, o que sucede sempre nas guerras de bloqueio.

Por outro lado, os serviços motorizados constituem um encargo, cujo pêso recai quasi totalmente sobre o Estado, através do Ministério da Guerra, pois o serviço das requisições aos particulares, em caso de guerra, é precário e deficiente, ao passo que os serviços ferroviários se acham montados e prontos, à custa

das respectivas empresas, podendo ser utilizados, com toda a eficiência, dum momento para o outro.

E é por isso mesmo que, na Grande Guerra, apesar do desenvolvimento dos serviços motorizados, os caminhos de ferro desempenharam por tal forma uma acção decisiva que o coronel Henaff, do Grande Quartel General francês, não hesitou em classificar os caminhos de ferro, como «um dos elementos de um plano de operações e de um plano de guerra, no mesmo pé que os efectivos, os armamentos ou as fábricas. Um exército privado de uma rede ferroviária bem organizada e bem explorada, achar-se-ia numa situação, como a que teria, se lhe faltassem os canhões ou as munições».

E quem tiver lido o magnífico trabalho do sr. major Joaquim Abranches, actual Ministro das Obras Públicas e Comunicações, sobre o papel dos caminhos de Ferro na Grande Guerra, onde este ilustre official comandou, com notável galhardia e inexcedível competência, soldados portugueses dos caminhos de ferro, verificará em face das informações minuciosas e da eloquência dos factos ocorridos que a declaração do coronel Henaff é uma realidade viva, comprovadíssima e por tal forma impressionante que nos surpreende a demora, até agora havida, em Portugal, em se atacar decisivamente esse problema.

Soldados, material de guerra, abastecimentos, são elementos que, havendo dinheiro, diligência e força de vontade, depressa se obtêm.

Caminhos de ferro, construção ou reparação de pontes e viadutos, construção e reparação de material circulante, são coisas que, para se obterem com eficiência, demoram... anos, por maior deligência e actividade que se empreguem ao serviço dêsse factor decisivo para a defesa nacional do nosso país!

Ora, de facto, entre nós, não só os caminhos de ferro não têm progredido no melhoramento dos seus serviços, como têm retrocedido com a deficiência dos seus elementos de trabalho, na diminuição do seu material circulante, na falta de reparação do mesmo material circulante e fixo, das suas pontes e viadutos, na redução dos seus combóios e na falta de construção de edificios novos e reparação de edificios velhos.

São, talvez, os únicos serviços de utilidade crescente, instante e permanente que, no impulso geral proteccionista de renovação que o Estado Novo vem imprimindo à vida nacional, têm sido mais descurados e abandonados, não só à sorte duma concorrência nefasta e fatal, mas também submetidos a uma hostilidade premente e obstinada, por parte dos serviços das contribuições e impostos, ou, por ventura, duma legislação fiscal, inadequada e injusta.

Por isso mesmo, o Estado à vista dos prejuizos sofridos com a administração directa, viu-se forçado a entregar a sua exploração às empresas particulares; mas como as causas do insucesso não eram apenas devidas à administração, mas sobretudo a factores inherentes às condições externas do meio, à concorrên-

LINHAS ESTRANGEIRAS

EST. DOS UNIDOS O govêrno dos Estados Unidos destinou 1.800 milhões de dolares — ou sejam 43 milhões e duzentos mil contos — para a supressão de passagens de nível nas linhas férreas, com o fim de evitar desastres de automóveis.

Cada túnel para suprimir uma passagem de nível custa, em regra, 75.000 dolares. Isto é mil e oitocentos contos.

ITÁLIA Vão ser brevemente ensaiados pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Italianos, uns combóios, chamados *combóios relampagos*. Espera-se obter com êles uma velocidade de 160 quilómetros por hora.

Cada combóio poderá transportar 150 passageiros de classe única, com as suas respectivas bagagens, sendo dotados de bar, telefonia sem fios e outras comodidades.

O preço da viagem será provavelmente o de primeira classe dos combóios vulgares.

Os primeiros serviços serão estabelecidos entre Roma e outras importantes cidades.



BRINDES E CALENDÁRIOS

Das importantes casas Carlos Empis, representantes da Henschel, H. Vaultier & C.^a, Sapec, Sociedade de Adubos e Luzo Eléctrica, recebemos interessantes calendários que reconhecidamente agradecemos.

cia do automobilismo, a excessiva carga fiscal e a outras, é claro que o declive continuou a sua tendência natural, chegando a um ponto em que é reclamada a intervenção larga, imediata e decisiva por parte do Estado, sob pena duma derrocada quasi geral em que o Estado terá de principiar pela raiz, arrostando com o peso inteiro dum serviço público.

E cremos bem que, entre uma série de medidas que desafoguem sob os pontos de vista económico, financeiro e fiscal, a vida das empresas e tornem os caminhos de ferro aptos para desempenharem a sua função com efficácia em qualquer emergência — e a perspectiva de tomar todo o peso morto dum serviço imprescindível à vida nacional, não pode haver hesitação.

PELOS CAMINHOS DE FERRO

As obras do caminho de ferro do Vale do Lima e do pôrto de Viana do Castelo

A Câmara Municipal de Viana do Castelo enviou ao sr. Ministro das Obras Públicas o seguinte telegrama :

«Em sessão conjunta de todos os organismos locais foi resolvido apelar para V. Ex.^a implorando o seu alto e valiosissimo patrocínio para a continuação das obras não só do caminho de ferro do Vale do Lima como do pôrto desta cidade, que tanto interessam à economia regional e são um dos mais seguros factores de correcção da crise que o desemprego acarreta. Apresento a V. Ex.^a as nossas mais rendidas homenagens. (a) O presidente, *João António de Matos*».

Também telegrafaram àquele membro do Govêrno, no mesmo sentido, o Sindicato Nacional dos Construtores Civis e o Sindicato Agrícola de Viana do Castelo, a Comissão da Região dos Vinhos Verdes e as Câmaras Municipais de Ponte do Lima e Valença.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Banco de Portugal — Recebemos o Boletim n.º 13 dos Serviços de Estatística e Estudos Económicos referente ao mês de Novembro de 1936.

Inserere quadros com o movimento de moedas, cotações várias, e principais títulos da vida pública e externa portuguesa.

Anuário Estatístico de Angola — Referente ao ano de 1935 recebemos o Anuário Estatístico de Angola, volume com 324 páginas, dividido em doze capítulos a compreender :

Território e clima, Demografia, Saúde pública, Assistência, Previdência, Vida intelectual, Justiça, Comércio, Comunicações, Movimento bancário e Administração Pública.

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

O QUE SE FEZ

EM

CAMINHOS DE FERRO

DURANTE O ANO

DE 1936

Damos hoje nota do que foi feito nas linhas férreas portuguesas, durante o ano de 1936, na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e na da Beira Alta.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

1.º — VIA

Renovação dos carris na linha descendente do tunel do Pôrto e entre os quilómetros 43.296 e 45.780 da linha do Douro.

Assentamento da via nos novos troços de linha entre S. Tiago de Cacém e Sines e Fronteira a Cabeço de Vide.

2.º — PONTES

Substituíram-se as seguintes pontes e pontões:

— 22 pontões na linha de Leste, a ponte da Vala Rial na de Oeste, dois pontões na linha de Vendas Novas, ponte do Rio Ave na linha do Minho, ponte do Rio Mira na linha do Sul, reforçado da ponte de Xabregas, grande reparação da ponte de Viana do Castelo, reparação e reposição da ponte do Coina cujo tramo móvel caíu ao rio, reconstrução de uma das pontes do cais do Barreiro, em betão armado.

3.º — TOMAS DE ÁGUA

Reservatório de cimento armado para a colónia de férias da Praia das Maçãs.

4.º — INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS E SINALIZAÇÃO

Montagem de 14 discos elétricos, instalação de 40 telefones nas estações, sinalização de 11 passagens de nível, modificação de 77 quilos de linhas aéreas, montagem de 328 quilos de linhas aéreas.

5.º — DIVERSOS

Construção de 3 ramais particulares, construção do apeadeiro de Litém, construção de um Armazém de Viveres em Abrantes, grandes reparações das estações de Nine, Darque, Pinhão e Odemira.

6.º — MATERIAL CIRCULANTE

Construção de 5 carruagens para a Sociedade Estoril

Características das duas carruagens de 3.ª classe, já concluídas:

Comprimento, 18,80 metros; Largura, 3,16 metros; Altura da parte superior do tejadilho aos carris, 3,80 metros; Tara, 31.500 quilos; Carga, 8.000 quilos; Distância de centro a centro de bogies 12,50 metros; Distância entre eixos do bogie, 2,50 metros.

A estrutura da caixa é em madeira, com o revestimento exterior de chapa de aço.

Compõe-se de 2 vestibulos extremos, 2 compartimentos separados por um corredor rtransversal. Tanto este como os 2 vestibulos extremos dão acesso ao exterior de cada lado da carruagem, por intermédio de duplas portas rolantes, de movimento conjugado.

Total de lugares 112.

São providas de ponte de intercomunicação, freio de vácuo tipo Clayton, sinal de alarme, iluminação eléctrica e ventilação sistema Monarch e Fletner.



CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA

SERVIÇO DE VIA E OBRAS

Pontes metálicas — Substituída a ponte metálica de Mortágua com o vão de 42^m.00.

Feitos importantes retoques de pintura na Ponte de Várzeas.

Obras d'arte de Alvenaria — Reparada a ponte do K.º 236,400 e os pontões do K.º 1,068-16,384-17,890 -21,565 e 250,430.

Aqueductos novos — Construídos 44,70 metros de aqueductos com 0^m.60 de vão e 7 metros de 1,36 de vão.

Aqueductos reparados — No do K.º 21,359 foram reconstruídos 3^m.50 da abóbada, pés direitos e a bôca de juzante, e executadas tôdas as reparações exigidas pelo efeito dos violentos temporais que

no decorrer do ano, intensamente castigaram a região servida.

Muros construídos — 435 metros quadrados de restitimento.

Muros de suporte construídos — Construídos 263^m,3 de alvenaria em muros de suporte.

Desmontes de trincheiras, executadas e transportados 3.375^m,00.

Desabamentos transportados — 4.979^m,00.

Reparação de túneis — Executadas reparações de importância nos túneis de Maiorca, Grande Salgueiral e Trezoi.

Edifícios — Executada a grande reparação das Estações e retretes de:

Luso-Mortágua-Canas-Nelas e Vila Franca.

Mangualde — Construída uma casa de habitação para o pessoal. Em Vilar Formoso, fôram construídas novas retretes com todos os modernos preceitos de higiene.

Vedações de estações — Executadas as do lado esquerdo nas Estações de Santana e Cerdeira.

Gouveia — Construído um muro de vedação de 60^m,60 + 2^m,30 + 0^m,40.

Casas de guarda — Pintados todos os letreiros das casas de guarda, com designação do número e quilómetro.

Tiveram grande reparação as N.ºs 5-19-31-80 92-99-103 e 104.

Tómas de água — Pintados os reservatórios de Figueira-Mortágua e reparada a torre-Vila Franca e as gruas-Guarda e as gruas.

Substituída a canalisação de aspiração do locomóvel de Santa Comba.

Charrlots — Substituída uma grande parte das vigas creósótadas nos de Figueira e Pampilhosa.

Básculas — Pintadas as das seguintes Estações: Cantanhede-Murtede-Luso-Santa Comba-Carregal-Oliveirinha-Alcáface e Mangualde.

Placas de vagões — Pintadas as das seguintes Estações: Cantanhede-Santa Comba-Canas-Nelas Mangualde-Celorico e Vilar Formoso.

Discos — Assentes discos esmaltados nas seguintes Estações:

Pampilhosa-Luso-Mortágua-Carregal-Oliveirinha e Nelas.

Pintados os restantes discos e sinais quadrados.

Revista metódica — Executada na extensão de 125k,741, onde se empregaram 28.700 travessas de eucalipto e 916 de pinho creósótado.

Balastro — de pedra metido, 607^m,0; de pedra em refôrço, 2.811,0; de areia metido, 26,0; de areia em refôrço, 3.085,0.

Carris substituídos — de 6^m,00,2; de 7,95, 12; de 8,00, 51; de 12,00, 2.

Postes quilométricos: Foram pintados todos os postes quilométricos e hectométricos.

SERVIÇO DE MATERIAL E TRACÇÃO

a) — Construção de 4 carruagens de 3.ª classe, para combóios directos, cujas principais características são:

Comprimento máximo (com tampões) 13^m,140; comprimento do leito, 12,000; afastamento dos eixos, 7,500; comprimento interior da caixa, 11,900; largura interior da caixa, 2,945; altura máxima interior da caixa, 2,515; número de lugares sentados, 62; tára, 17 T.

O tipo de construção é o clássico em Portugal, sendo dotada com alguns acessórios dignos de menção: aquecimento por termo-sifão, luz eléctrica, retréte, fôles de inter-comunicação, caixilhos metálicos de grandes dimensões e equilibrados, boques dotados de caixas de rolamentos de rôlos, etc.

b) — Construção dum vagão aberto, tipo R., cujas principais características são:

Comprimento do leito, (sem tampões), 9^m,000; afastamento dos eixos, 5,500; carga máxima, 15.000 kgs.; tára, 8.000.

A particularidade do veículo reside, todavia, no facto de ter sido soldada toda a armação do leito, suprimindo-se tôdas as cravações da referida estrutura.



ORDEM DOS ENGENHEIROS

Sob a presidência do sr. engenheiro Silveira e Castro reuniu-se a assembleia geral da Ordem dos Engenheiros, que elegeu os srs. Fernando Jacome de Castro, João Alberto Carmona e João de Penha Garcia para constituírem a comissão revisora de contas.

O sr. Vasconcelos Correia, presidente do conselho directivo, apresentou o orçamento geral para 1937, que foi aprovado.

A assembleia resolveu conceder ao conselho todos os poderes para contractar com a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses o arrendamento do prédio que essa instituição possui na avenida António Augusto de Aguiar, e o aluguer dos móveis, livros e mais pertences pelo prazo, preços e demais condições que entender conveniente.

COMPANHIA DE SEGUROS

((AÇOREANA))

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada
FUNDADA EM 1892

CAPITAL: ESCS.: FORTES 400.000\$

Sinistros pagos até 1935: ESC. 2.444.191\$71

Agentes Gerais LANE & C.^A, L.^{DA}

Rua do Alecrim, 22 LISBOA Telefone 2 2384

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Fevereiro de 1897



Ascensor Municipio-Bibliotheca

Abriu com o anno de 1897 este ascensor, cuja construcção, toda executada pela industria nacional portugueza, se esperava com impaciencia e grande curiosidade publica.

Em varios numeros, esta *Gazeta* foi successivamente dando conta das diferentes phases pelas quaes passava a gestação d'esta interessante construcção que, se mais não apresenta, pelo menos abre uma pagina animadora no livro da iniciativa e do trabalho nacional, inciando a melhores e mais arrojados commetimentos a numerosa pleiade de espiritos cultos e forças financeiras que podem, em beneficio do paiz, exercer a sua benefica e civilizadora acção.

Abriu, em seguida a experiencias de rigor, exigidas pela illustrada commissão technica delegada pela ex.^{ma} Camara Municipal, commissão presidida pelo ex.^{mo} conselheiro Frederico Ressano Garcia, cujo nome, como engenheiro, professor, publicista e homem de estado dava a mais alta garantia de que não seriam descurados, tanto quanto as contingencias humanas o permitem, os meios de segurança necessarios, para que fosse, na parte da integridade individual, sem receio nem hesitação, permittida a exploração publica.

Estas experiencias, presenciadas por uma selecta reunião de vereadores da ex.^{ma} Camara, jornalistas, engenheiros, e numerozo concurso de pessoas de todas as classes deram o mais cabel e satisfactorio resultado, ficando desde logo na mente de todos a convicção de que o systema merecia o applauso unanime, manifestando-se immediatamente o desejo de se não demorar a inauguração e a entrega ás necessidades da viação d'este novo ascensor.

E foi para satisfazer a este desejo que se inaugurou a sua exploração.

Com effeito, quem, observando de facto o aspecto do ascensor Municipio-Bibliotheca, como actualmente está construido, com certeza achará uma lacuna, que se explica, justamente, pela precipitação da abertura ao publico do ascensor, com o fim de não demorar as vantagens que lhe proporciona, tratando a empresa de, parallelamente á exploração, dar ordem aos acabamentos e mais aperfeiçoamentos technicos, indispensaveis para, no mais alto grau, satisfazer aos preceitos da arte ornamental, á commodidade publica, á rapidez do movimento, e realizar ao mesmo tempo uma bem entendida economia, na racional escolha dos meios motores a empregar.

Como dissemos, a *Gazeta*, em numeros successivos anteriores, deu desenvolvimento noticia technica da empresa; resta-nos apenas agora apresentar algumas considerações sobre o estado actual do ascensor, e as modificações, ou antes addicionamentos, que devem completar a sua função definitiva e utilitaria.

O ascensor deverá ficar completo, em menos de 4 mezes. A intenção de proceder a este acabamento, sem suspender o movimento, exige infinitas precauções e cuidados muito intelligentes da parte de quem deve dirigir este trabalho; e abrindo aqui um parenthesis, esperamos que seja quem execute este acabamento o habil mestre Antonio Silverio, a cujo cargo esteve confiada toda a montagem do ascensor. Este distincto artista, com meios de acção limitados, n'um espaço acanhado e devendo attender a inumeras e difficeis circumstancias locais, conseguiu levantar perto de cento e oitenta toneladas de ferro, com alguns centenaes de milhares de arrebites e parafusos, sem que se desse o menor desastre durante tantas e tão variadas manobras; isto devido á vigilante e bem entendida direcção que elle soube imprimir mesmo ás mais insignificantes operações, acompanhando pessoalmente, com uma

sollicitude digna dos maiores elogios, todas as phases do trabalho confiado á sua responsabilidade.

E' pois o prazo que indicamos, attendendo ás medidas preventivas a tomar, o necessario para completar o aspecto externo do ascensor, e então, executadas todas as ornamentações pinturas, dourados, etc., etc., o aspecto ornamental da construcção não será indigno de figurar como uma das interessantes curiosidades da capital.

N'este ponto devemos lembrar que nos presta uma talentosa collaboração o bom gosto e fino criterio artistico do nosso amigo e distincto architecto Luiz Reynaud, a quem confiámos o vestir com as galas e elegancias dignas de uma delicada civilização, os robustos membros de ferro e aço que compõem a ossatura das torres do ascensor que projectámos.

Logo acima do pavimento de chegada das cabines, encontra-se uma varanda, circumdando as torres, cujo interior ao nível do piso da varanda, chamaremos primeiro andar. N'este andar está alojada a roldana grande de passagem do cabo, que ficará escondida por uma caixa de madeira, deixando todo o recinto d'este andar livre para a concorrência publica.

Acima d'este 1.º andar está projectado um segundo, de maiores dimensões, com uma varanda saliente bastante ampla.

Por cima d'este segundo andar existirá um pequeno mirante, sendo este ultimo encimado por um belvedere.

Os andares communicam entre si, e com o piso da chegada dos passageiros das cabines, por 2 escadas de caracol externamente e symmetricamente collocadas. O segundo andar communica com o mirante e belvedere por meio de uma pequena escada de caracol situada internamente.

A empresa teve, entre outras propostas, a de um cavaheiro estrangeiro, L. Vautelet, propondo-se a ornamentar o 1.º piso das torres com arbustos e plantas, entre as quaes fulguraria de noite um elegante illuminação, igualmente tenciona utilizar este piso e o 1.º andar e segundo, estabelecendo um café restaurant, servido por criados educados e attenciosos. Projecta diversões de recreio e concertos, installando boa musica no mirante; tenciona dispôr apparatus de projecção e de longa vista, para descobrir toda a vasta paisagem que se disfructa, com verdadeiro encanto, do alto das torres; finalmente, propõe-se tirar um partido intelligente, d'uma obra que tornará a sua frequencia uma verdadeira necessidade da moda, fóra o mais que o espirito fertil e inventivo d'um homem de gosto póde suggerir.

Pondo porem de parte maior digressão no campo da utilização artistica e mundana do ascensor, resta-nos abordar a importantissima questão do systema motor.

Actualmente o movimento é effectuado utilizando a agua como contrapeso. A empresa não principiou a sua exploração com motores seus, como estava no seu programma; para não demorar a exploração ao publico, e hoje recebendo a agua da Companhia das Aguas de Lisboa, ao preço de 100 réis o metro cubico, explora a sua industria em condições extraordinariamente onerosas; mas mercê do muito lisongeiro acolhimento do publico, concorrendo com uma média diaria avultada de passageiros, póde dizer-se que a feição financeira da empresa do ascensor dá uma garantia segura ao capital empregado.

A empresa porém fez um sacrificio pesado, e foi com conhecimento de causa que o fez, não querendo, na balança da sua consciencia, deixar que perdesse mais o seu interesse do que a satisfação do publico.

No entanto o systema motor está encomendado, bem como as respectivas transmissões. Espera a empresa, sem suspender a exploração do elevador, installar em menos de um mez todos os orgãos necessarios para um excellente serviço de movimento.

Então desaparecem todas as demoras nas viagens; o trabalho do ascensor é por assim dizer continuo; a economia é consideravel; todas as manobras flexiveis, seguras, e de inalteravel precisão; o movimento das cabines suave e sem trepidações, ficando os orgãos do systema constantemente afi-

nados, só exigindo dos empregados um insignificante trabalho, ao passo que offerece superiores condições de conservação a todo o material.

Daremos brevemente, na *Gazeta*, uma circunstanciada noticia do novo processo motor que estudamos; simples e effizaz, introduzirá uma radical reforma no valor financeiro da empresa.

A sua installação definitiva, junta á completa ultimação do coroamento das torres, dará por fim uma inteira e cabal satisfação ao publico de Lisboa, á industria nacional e ao illustre e benemerito capitalista portuguez, Dr. Ayres de Campos, que só, com os seus recursos e o seu elevado criterio, com a sua bella dedicação pelo progresso nacional, manifestado em outras muitas obras de sua iniciativa pessoal, levou á conclusão o ascensor Municipio-Biblioteca.

Linhas Portuguezas

Ramal de Cascaes. — Já está prompta a segunda via entre o Caes do Sodrê e Alcaantara Mar, passando em breve a fazer-se em dupla via o serviço entre estas duas estações, e portanto, em todo o ramal de Cascaes, o que deve facilitar muito o movimento de comboios no proximo verão.

Falta só que se conclua a terraplenagem da parte entre a estação do Caes do Sodrê e a ponte dos vapores, para que ali seja construída a estação definitiva.

Guimarães. — Foi de 75:955\$057 réis o rendimento em 1896 d'este caminho de ferro, isto é, mais réis 5:537\$998 que em 1895, produzindo uma média annual kilometrica de 2:253\$971 réis, ou um augmento de 162\$882 réis por kilometro. O numero de passageiros foi de 200.782, mais 11.558, e o seu producto foi de 44:100\$050 réis, mais 3:224\$515 réis do que no anno anterior. Em mercadorias de grande e pequena velocidade a tonelagem foi de 335.825, mostrando o augmento em peso de 4.155 toneladas, e no producto total de 31:854\$987 réis, o accrescimento de 2:513\$485 réis. As despesas geraes da exploração durante o mesmo anno sommam 24:275\$086 réis, menos 604\$029 réis comparadas com as do anno anterior.

Do Barreiro a Cacilhas. — Na sessão da camara dos deputados de 18 d'este mez o sr. Costa Pinto interrogou o governo sobre o prolongamento do caminho de ferro do Barreiro a Cacilhas.

O sr. ministro das obras publicas respondeu-lhe que dos estudos a que se procedeu para a construcção d'essa linha averiguou-se que o custo da mesma orça por novecentos contos de réis e que o percurso entre esses dois pontos é de 40 kilometros.

Esse caminho de ferro tem obras d'arte importantissimas. N'esta conformidade mandou ouvir o conselho superior de obras publicas, cujo parecer foi que se procedesse a novos estudos por outra directriz para vêr se assim se conseguia diminuir o preço do kilometro. O paiz está em más circumstancias financeiras, e nem esse augmento de despesa nem a

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O NOSSO NÚMERO DE 1 DE JANEIRO

Causou admirável impressão o número especial que publicámos no dia 1 de Janeiro de corrente com interessantes artigos dos nossos queridos colaboradores srs. Conselheiro Fernando de Sousa, General João d'Almeida, Engenheiro Tavares dos Santos, Coronel Lopes Galvão, A. de Mello e Niza, Engenheiro Armando Ferreira, Capitão Jayme Gallo, Tenente Humberto Cruz, Alvaro Jorge, António Guedes, Costa e Pina, Plínio Banhos e Carlos d'Ornellas.

A tôda a imprensa que fez referências a êsse número da *Gazeta*, os nossos agradecimentos.



SINDICATO NACIONAL DOS TIPÓGRAFOS

Do Sindicato Nacional dos Tipógrafos acabamos de receber um amável officio a cumprimentar a «*Gazeta dos Caminhos de Ferro*» e a agradecer o seu concurso ao Natal do Desempregado, iniciativa dêste novo organismo.

construcção d'esse caminho de ferro são precisos n'esta occasião.

Conformando-se com o parecer e em harmonia com as modificações do conselho superior, mandou o governo estudar um outro traçado. Esses estudos estão-se fazendo.

Ascensor da Estrella. — Foi lido em sessão de 29 na camara municipal, um officio da Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos, requerendo prorogação do prazo, que termina em 9 de fevereiro proximo, para conclusão da linha funicular Camões-Estrella e a rua de S. João dos Bemcasados, fundando o pedido no estado economico e financeiro do paiz que lhe annullaria os esforços que empregasse para conseguir os meios para tão importante obra.

Este requerimento foi deferido, sendo a prorogação por mais 5 annos.

Novas locomotivas. — Chegaram de Liverpool duas locomotivas para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

O ANO DE 1937

DA

COMPANHIA DOS TELEFONES

EM LISBOA

Fiel ao seu propósito de bem servir, a COMPANHIA DOS TELEFONES levará a cabo em 1937 as seguintes realizações de interesse público, que submeterá à aprovação prévia do Governo.

Abertura de uma nova Estação automática na Estrêla inicialmente aparelhada para 10.000 assinantes para o que se está adaptando um edificio adquirido para esse fim.

Transformação para «Bateria Central» de algumas estações extra-urbanas entre as quais, PAREDE, CARCAVELOS etc.

Ampliações em várias estações conforme as necessidades de serviço.

Reconstrução da rede telefónica de Montijo.

Colocação de novos cabos subterrâneos para a abertura da nova Estação da Estrêla até Santos, Campo d'Ourique, Praça do Brazil, etc..

Colocação de novos cabos subterrâneos nos seguintes locais: Praça do Chile, Palhavã a Bemfica, Rua Rodrigo da Fonseca e Largo Dr. Afonso Peça.

Intensificação da substituição de linhas aéreas por linhas subterrâneas principalmente na ÁREA DA ESTRELA.

Instalação de novas linhas Troncas para: Estoril, Parede, Cascais, Sacavem, Odivelas, Loures, Queluz, Cacem, Sintra, Almada, Barreiro, Montijo e Azeitão.

Instalação de Quiosques na via pública.

Inauguração de uma curiosa inovação: Serviço automático de HORA EXACTA como já em Paris e Londres com a designação «TIME-SERVICE».

The Anglo Portuguese Telephone C.º, L.^{td}

RUA NOVA DA TRINDADE, 43—LISBOA

RUA DA PICARIA, 5—PORTO

PARTE OFICIAL

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

Supremo Tribunal Administrativo

Secção do Contencioso das Contribuições e Impostos

Recurso extraordinário n.º 5:167, sobre imposto profissional do ano de 1951-1952, em que é recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo seu ex-agente Abílio Carlos Figueira, recorrida a Fazenda Nacional, e de que foi relator o Ex.º Conselheiro Dr. Joaquim de Almeida Novais.

Acordam, em conferência, na secção do contencioso das contribuições e impostos do Supremo Tribunal Administrativo:

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sociedade anónima com sede em Lisboa, na Calçada do Duque, 20, interpôs perante o chefe da Repartição de Finanças do concelho de Vila Real o presente recurso extraordinário com os fundamentos seguintes:

Que foi citada em 31 de Agosto de 1935, para os termos de uma execução que corre no Tribunal das Execuções Fiscais daquele concelho, para pagamento da importância de 420\$ que se diz devida por Abílio Carlos Figueira, de imposto profissional correspondente aos anos de 1931-1932 a 1934-1935;

Que a recorrente não tem ao seu serviço empregado com aquele nome que nos anos indicados tenha prestado serviço ou mesmo residido no concelho de Vila Real; tem, sim, um empregado com tal nome, que, como guarda-freio de 5.ª classe, presta serviço desde 1931 na 4.ª circunscrição com sede em Campanhã;

Que nem aquele empregado nem a Companhia podiam presumir a existência daquelas colectas na Repartição de Finanças de Vila Real.

Conclue por pedir que o recurso seja julgado procedente para o efeito de serem anuladas as referidas colectas e suprimidos os verbetes respeitantes ao aludido empregado, restituindo-se os impostos se porventura já tiverem sido pagos. Ofereceu testemunhas.

A fls. 5 e 6 foram juntas, respectivamente, cópias dos verbetes do contribuinte e da declaração por este apresentada em 30 de Abril de 1929.

A repartição informou a fl. 6 v que não houve reclamação ordinária contra as colectas impugnadas e que não foi encontrada nenhuma participação da cessação do exercício da profissão; e a fiscalização, por sua vez, informou que Abílio Carlos Figueira morou, há anos, na Rua Miguel Bombarda, em uma casa que presentemente se encontra reconstruída.

Depois de ouvidas as testemunhas, que depuseram pela forma constante da respectiva assentada, proferiu o chefe da Repartição de Finanças a sentença de fls. 12 e seguintes, que conclue por não tomar conhecimento do recurso.

Em recurso interposto para o tribunal da 2.ª instância, foi aquela sentença confirmada pelo douto acórdão de fl. 24 v.

É deste acórdão que vem o presente recurso, oportunamente interposto pela Companhia.

As partes são legítimas e não há nulidades a apreciar.

O que tudo visto:

Diz-se no acórdão recorrido que não é de admitir o recurso extraordinário, porque se não cumpriu o disposto no artigo 2.º e parágrafos do decreto n.º 17:730, não sendo, portanto, legítima a presunção de que tanto a recorrente como o seu empregado ignorava o lançamento da colecta.

Desde que a falta da participação a que se refere aquele

artigo não priva o contribuinte do direito de reclamar contra o imposto indevidamente lançado, não pode sustentar-se a conclusão do acórdão.

Provou-se pelos depoimentos das testemunhas que o empregado da recorrente, Abílio Carlos Figueira, desde 1931 que não residia em Vila Real, e esta prova não contraria, antes se harmoniza com a informação da fiscalização; e ainda se mostra que não foram exigidos em devido tempo os impostos liquidados sucessivamente nos anos económicos de 1931-1932, 1932-1933 e 1933-1934.

Nestas condições, o contribuinte não podia presumir a liquidação das colectas impugnadas.

Está, pois, o recurso ao abrigo do artigo 51.º, n.º 2.º, alínea a), do decreto n.º 16:733, e, assim, com o douto parecer favorável do digno representante da Fazenda Nacional, concedem provimento ao recurso, revogam o acórdão recorrido e a sentença da 1.ª instância e mandam baixar o processo à Repartição de Finanças para se conhecer do pedido.

Custas a final.

Lisboa, 28 de Outubro de 1936. — *J. Novais — Guilherme Augusto Coelho — A. Pereira.* — Fui presente, *José Adelino Azeredo Sá Fernandes.*

Está conforme. — Secretaria do Supremo Tribunal Administrativo, 9 de Dezembro de 1936. — O Secretário, *António Leite Cruz.*

Recurso ordinário n.º 5.214, por anulação do imposto profissional do 4.º trimestre de 1935 e ano de 1936 (empregado por conta de outrem), em que é recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo seu ex-agente Francisco de Magalhães, recorrida a Fazenda Nacional, e de que foi relator o Ex.º Conselheiro Dr. António Francisco Pereira.

Acordam, em conferência, no Supremo Tribunal Administrativo, secção do contencioso das contribuições e impostos:

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses reclamou, a fl. 2, perante o chefe da Repartição de Finanças do concelho da Figueira da Foz, a anulação da colecta do imposto profissional — empregados por conta de outrem — referente ao 4.º trimestre de 1935 e ano de 1936, e com relação ao seu ex-agente Francisco de Magalhães, com o fundamento de que este, por virtude de reforma, deixou de lhe prestar serviços em 1 de Outubro do Ano findo.

A fiscalização dos impostos informou que aquele ex-empregado da Companhia reclamante foi efectivamente reformado em 1 de Outubro de 1935, data em que deixou de lhe prestar serviços.

Inquiriram-se as testemunhas oferecidas pela reclamante, proferindo-se, a fl. 9, a sentença da 1.ª instância, que indeferiu o pedido na parte respeitante ao 4.º trimestre de 1935 por a reclamação haver sido apresentada fora do prazo estabelecido no artigo 18.º do decreto n.º 16:733, de 13 de Abril de 1929.

Esta sentença foi confirmada na 2.ª instância pelo douto acórdão de fl. 20, sendo desta decisão que em tempo e competentemente se interpôs o presente recurso, de que cumpre conhecer.

Não há nulidades e as partes são legítimas.

Tudo visto:

Resulta da prova dos autos que o ex-agente da ora recorrente, Francisco de Magalhães, foi reformado em 1 de Outubro do ano findo.

Porque assim é, a sua actividade como empregado da Companhia só deixou de ser exercida a partir daquele dia — 1 de Outubro —, pelo que, tendo sido apresentada a reclamação em 28 de Fevereiro de 1937, está a mesma em tempo, de harmonia com o disposto no artigo 18.º do decreto n.º 16:733, de 13 de Abril de 1929.

É concludente a prova resultante da informação oficial,

não podendo dizer-se, com segurança, que os depoimentos das testemunhas inquiridas a tenham ilidido.

Nestes termos, e com o duto parecer desfavorável do digno representante da Fazenda Nacional, concedem provimento ao recurso, revogam as decisões recorridas e mandam que os autos baixem à 1.^a Instância, para conhecer da reclamação de fl. 2.

Lisboa, 28 de Outubro de 1936. — *A. Pereira J. Novais — Guilherme Augusto Coelho*. Fui presente, *José Adelino Azevedo Sá Fernandes*.

Está conforme. — Secretaria do Supremo Tribunal Administrativo, 9 de Dezembro de 1936 — O Secretário, *António Leite Cruz*,

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Para os devidos efeitos se publica que, em 25 de Novembro do ano findo, foi demitido, por ter sido condenado por sentença do Tribunal Militar Especial do Porto, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde se encontrava prestando serviço nos termos da regra 3.^a do artigo 15.^o do contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado de 11 de Março de 1927, o revisor de 3.^a classe da rede do Minho e Douro, Joaquim Rodrigues Vieira, que à data do referido arrendamento, tinha a categoria de revisor ajudante de material.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 2 de Janeiro de 1937. — O Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Por portaria de 25 de Dezembro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 5 do corrente:

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

Domingos Ferreira de Moura, chefe de estação de 3.^a classe — 357\$70.

António Castela, factor de 2.^a classe — 150\$85.

José Joaquim Ferreira Alves de Sá, condutor de 2.^a classe — 354\$89.

Alexandre Pinto Monteiro, porteiro — 219\$36.

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

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 8 de Janeiro de 1937. — Pelo Director Geral, *Júlio José dos Santos*.

Repartição dos Serviços Gerais Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 9 de Janeiro:

Maria Luíza Teriaga Leitão, dactilógrafa do quadro permanente da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.^o 19:478, de 18 de Março de 1931.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 9 de Janeiro de 1937. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por despacho de 5 de Janeiro:

João Exaltação Cunha, engenheiro de 2.^a classe do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos oito dias de licença, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.^o 19:478.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 6 de Janeiro de 1937. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por portaria de 6 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 12 do mesmo mês, sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.^o 22:257:

Heitor de Carvalho, que estava ocupando um lugar de primeiro oficial do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — nos termos do artigo 7.^o e seu § único do decreto n.^o 26:115, de 25 de Novembro de 1935, passa a ocupar uma vaga de chefe de secção, resultante do falecimento do chefe de secção Jerónimo Joaquim da Silva Ramos.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 15 de Janeiro de 1937. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro Rogério Vasco Ramalho, director Geral de Caminhos de Ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com a firma Francisco José Simões, Limitada, para adjudicação da empreitada do fornecimento de uma máquina para abrir roscas em fusos de mudança de marcha de locomotivas e tensores de vágões e de sete freses diversos para a mesma máquina, destinada às novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Janeiro de 1937 — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com a firma Aços Finos Roechling S. A., para adjudicação da empreitada do fornecimento das seguintes máquinas ferrentas: 5 tornos com 1:200 milímetros de distância entre pontos, com cava, e 15 tornos de iguais dimensões, mas sem cava, destinados às novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Janeiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Govêro da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com a firma Aços Finos Roechling, S. A., para adjudicação da empreitada do fornecimento de uma máquina de fresar e 415 freses, destinados às novas oficinas gerais dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, no Barreiro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Janeiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Govêro da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com a firma Fritz W. Meyer, Limitada, para adjudicação da empreitada do fornecimento das seguintes máquinas ferrentas: 2 tornos revólver para material de 50 milímetros de diâmetro; 3 tornos revólver para material de 40 milímetros de diâmetro; 1 máquina manual para debruar chapas até 1 milimetro de espessura; e das seguintes ferramentas: 25 freses

diversos e 5 serras circulares, destinados às novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Janeiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada para a construção do lavatório e das novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, adjudicada à Sociedade de Construções Metálicas, Limitada, 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.

Ministério das Obras Públicas e comunicações, 6 de Janeiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de Ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com a firma Siemens, companhia de electricidade, para adjudicação da empreitada de fornecimento de uma instalação completa para cromar, niquelar, oxidar e cobrear, destinada às novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Janeiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear uma comissão, composta dos engenheiros João Gromwell Camossa Pinto, Luiz, da Costa, e João Lima de Brito Mendes, a fim de verificar se os troços de Sousel a Fonteira e de Fonteira a Cabeço de Vide, da linha de Portalegre, podem ser abertos à exploração.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 7 de Janeiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o processo de expropriação de terreno destinado ao desvio de um caminho entre os perfis 597 e 604 do lanço de Celorico de Basto a Arco de Baulhe, na linha do Vale do Tâmega, para efeitos do disposto no artigo 7.º do citado decreto.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Janeiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o processo de expropriação de duas parcelas de terreno destinadas ao desvio de um caminho situado ao perfil 54 do lanço de Celorico de Basto a Arco de Baulhe, na linha do Vale do Tâmega, para efeitos do disposto no artigo 7.º do citado decreto.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 6 de Janeiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão nomeada por portaria de 7 do corrente mês, que vistoriou o trço da linha de Portalegre compreendido entre as estações de Sousel e Cabeço de Vide, na extensão de 30km,245, que o mesmo seja aberto à exploração.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações: 13 de Janeiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 11 do ramal de Sines, adjudicada a José Morgadinho, 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.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 15 de Janeiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Divisão Fiscal de Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobranceira uma parcela de terreno, com a área de 1:159m²,12, à esquerda da linha férrea do Sueste, entre os quilómetros 212,788,85 e 212,843,82, na estação de Moura, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562 de Maio de 1935.

A referida parcela de terreno é destinada à construção de quatro 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, visto que, pelo decreto n.º 25:290, de 24 de Abril de 1935, 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 Santo Agostinho, Concelho de Moura e distrito de Beja; confronta: ao norte, este e oeste com o caminho de ferro; e ao sul com Joaquim Barros, conforme está indicado no desenho n.º 1:595, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Os edifícios 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, 6 de Janeiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto de ampliação e modificação da Estação de Campolide e o da variante da via descendente da linha de Lisboa a Sintra e Tôrres, entre o apeadeiro da Cruz de Pedra e a Estação de Campolide, conforme desenhos n.ºs 10:598, 10:614, 10:615, 10:662, 10:665, 10:675, 10:674, 10:681, 10:692 e 10:721, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 15 de Janeiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

UMA CARTA DO CORONEL YAGUE

NÃO resistimos à publicação de uma impressionante carta que o coronel Yague dirigiu aos combatentes nacionalistas e que foi publicada no jornal *O Império*, carta esta dirigida ao chefe de propaganda e Imprensa de Toledo, que teve uma repercussão em tôda a Espanha.

Eis a carta:

«Nos meus trabalhos de retaguarda que a disciplina, o amor à Espanha e a confiança cega que nela tenho, me ordenam que faça com o mesmo entusiasmo, com a mesma fé que quando comandava a primeira linha e, à passagem dos meus legionários e regulares, ia incorporando comarcas na nova Espanha e contribuindo para a formação da Pátria com que sonhava e sonho, lembro-me do teu pedido de umas palavras para *Império*. Tenho um momento livre e vou satisfazê-lo.

Recebo cartas de recomendação.

Vejo mexerem-se e tratarem de colocar-se os que, por desgraça da Espanha, já se colocaram noutros tempos em postos proeminentes. Leio Mussolini: «Não se actua espiritualmente no mundo como vontade humana superior ás outras vontades sem um conceito da realidade universal e permanente da qual aquela tomou o seu ser e a sua vida» — diz. Sabem isto os que se mexem agora e que em passados regimes dirigiam a Espanha? Não o sabem ou, se o sabem, são uns cínicos ou uns insensatos.

São uns cínicos, porque o que falha num regime e noutro regime, o que usa procedimentos tortuosos e alianças que deshonram, em vez do êxito, que era a única coisa que poderia desculpar-los (nós nem assim os desculparíamos) sofrem o mais ruído malogro e não se escondem no mais afastado canto e não utilizam todos os meios para que ninguém fale dêles nem os recorde, despreza profundamente a sensibilidade, a dignidade e até a virilidade dos que foram vítimas das suas falhas.

São uns insensatos, porque não se dão conta de que «a realidade momentânea e particular» é que a virilidade se impõe. Agora na frente para derrotar essa massa envenenada, depois na retaguarda, para atrair e amparar essa mesma massa e desmascarar os que, aproveitando-se do facto do principal distrair o mais nobre, o mais são da Espanha, se colocam e colocam os seus, sem compreender que é perigoso brincar com um povo viril.

CONSELHO SUPERIOR DE VIAÇÃO

A SUA NOVA CONSTITUIÇÃO

Um decreto publicado na folha oficial no dia 15 do mês passado publica a constituição do Conselho Superior de Viação que passou a ser a seguinte:

Presidente, o Ministro das Obras Públicas e Comunicações; vice-presidente, o director geral dos Serviços de Viação; vogais: o engenheiro chefe da repartição técnica da Direcção Geral dos Serviços de Viação, o engenheiro director dos serviços de conservação da Junta Autónoma de Estradas, o engenheiro delegado da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, o delegado da Inspeção das Tropas de Comunicação, o comandante da secção de trânsito da Polícia de Segurança Pública de Lisboa, dois delegados das empresas ferro-viárias, um pelas rédes de via larga e outro pelas rédes de via estreita; dois delegados pelos concessionários de carreiras de camionagem, um pelo Norte e outro pelo Sul do país, dois engenheiros mecânicos de reconhecida competência em assuntos de automobilismo, da livre escolha do Ministro, um delegado do Automóvel Club de Portugal, e o engenheiro chefe dos Serviços de Exploração da Repartição Técnica da Direcção Geral dos Serviços de Viação, que servirá de secretário, sem voto.

São uns insensatos, porque não viram que grande parte da massa espanhola, dos que engrandecem a Espanha e vivem com o seu trabalho, de cara ao sol, dos que não estão à mercê duma herança ou dum casamento rico, ou da especulação ou da intriga, vestiam a camisa azul porque tinham e têm sede de justiça. São uns insensatos porque antes não souberam atrair essas massas e deixaram que elas fôsem com os mais impuros, e, mal guiados, arrastaram-nos a este cataclismo, e agora também não sabem atraí-las, em vez de orientar bem esta corrente nacional, tratam de pôr-se em frente, de opôr uma fôrça a outra fôrça, como se a um povo que pede justiça e tem virilidade para derramar o sangue que fôr necessário até fazer uma Pátria grande forte e respeitada, houvesse uma fôrça humana que pudesse opôr-se.

São uns insensatos, porque não se dão conta de que hoje estão em guerra de morte duas grandes doutrinas, absorventes, totalitárias, que não admitem o mal menor nem o bem possível, todo o mal ou todo o bem, e isto não pode conseguir-se senão sendo-se forte e justa, sendo todos bons e regidos pelos melhores, com um Estado forte e totalitário, aliado no exterior aos que sejam como êle, e no interior com ninguém, porque ninguém pode haver fora do Estado.

Isto é o que me sugeriram as cartas de recomendação, o ver mexerem-se algumas pessoas e o ler Mussolini, e submeto-o à Censura e depois à opinião pública que será favorável ou desfavorável. Mas eu terei dito tôda a minha verdade. — *Juan Yague*».