

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, 1906; 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 Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

SERRA DA LOUZÃ, Ermida de Nossa Senhora da
Piedade. — O que se fez em Caminhos de Ferro duran-
te o ano de 1936. — Um caso lamentável, a Ponte do
Ave na Linha do Minho, pelo Eng.º J. FERNANDO
DE SOUZA. — Imprensa. — Sindicato Nacional dos
Jornalistas. — Caminhos de Ferro que pagam, pelo Co-
ronel de Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO. —
Sapadores de Caminhos de Ferro. — Caminhos de Fer-
ro Espanhois. — Ateneu Ferroviário, por ESPECTA-
DOR DESCONHECIDO. — Portugal Turístico. —
D. Maria Salomé Guerreiro de Souza. — Os nossos
mortos. — Empréstimo Britânico. — Visconde de Escor-
riaza. — Assentamento de via férrea, por ANTÓNIO
GUEDES. — Linhas estrangeiras. — Aviação Comer-
cial, pelo Tenente HUMBERTO DA CRUZ. — Há
quarenta anos. — Parte Oficial.

1 9 3 7

ANO XLIX

16 DE FEVEREIRO

NÚMERO 1180



SERRA DA LOUZÃ

Ermida de Nossa Senhora da Piedade

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUIY
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 MOUTINHO

**FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO**

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

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

O QUE SE FEZ

EM

CAMINHOS DE FERRO

DURANTE O ANO

DE 1936

Em continuação do que em Portugal se fez no ano findo, em matéria de caminhos de ferro, damos hoje uma resumida nota dos que efectuou a Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro do Vale do Vouga.

COMPANHIA DO VALE DO VOUGA

SERVIÇO DE VIA E OBRAS

Além da conservação corrente e normal da via e edifícios, fez-se, como obra nova, um cais para transbordo em Aveiro, servido de um lado pelas linhas da C. P. e do outro pelas nossas.

Este cais tem 6^m,5 x 29 m.

SERVIÇO DE MATERIAL E TRACÇÃO

Além da conservação corrente e normal de locomotivas, carruagens e vagões, fez-se transformação e reconstrução de três novas carruagens, mais amplas e confortáveis.

A. 201 — com 30 lugares.

C. P. 201 — Ambulância III classe, mesmo tipo, com 29 lugares.

A. U. 202 — Mesmo tipo novo.

Todas estas carruagens levam luz-eléctrica, aquecimento e termo-sifão, lababo com água quente e fria, etc.

Um caso lamentável

A PONTE DO AVE NA LINHA DO MINHO

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

TÊM porventura estranhado os leitores que a *Gazeta*, depois de versar insistentemente o estranho caso da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, se tenha mantido há meses em silêncio a-pesar-de continuar o esbulho efectuado e de se acharem sem solução os múltiplos problemas suscitados pela violência cometida. Nem acôrdo com os crédores, nem responsabilidades definidas, nem vagas acusações esclarecidas, nem revisão de contratos e estatutos, nem conclusão e abertura do trôço da Boa Vista à Trindade, nem liquidação do débito do Estado na linha do Tâmega, nem remodelação do respectivo contrato de exploração, nem reunião da Assembléa Geral, nem prometida audição prévia da legítima Administração da Companhia, suspensa das suas funções desde Agosto de 1933.

Temos aguardado providências que eram de esperar e não queríamos repetir indefinidamente as mesmas críticas até hoje sem refutação, ou por desdem impertinente e mal cabido ou por impossibilidade de a formular.

Surge porém agora um facto novo, que importa referir e frisar.

Julgou-se necessário substituir na linha do Minho a ponte sôbre o Ave, de dois vãos de 30^m com vigas parabólicas, para poderem passar sôbre ela as máquinas modernas mais pesadas.

Quando foi construída em 1880 a linha da via estreita do Bougado a Guimarães, prolongada mais tarde a Fafe, o concessionário obteve do Governo autorização para assentar os

carris desde Lousado à Trofa entre os de via larga na extensão de 4 quilómetros para evitar a construção da ponte privativa.

Essa concessão, que devia ser provisória, tem-se mantido e com ela as incomodas sujeições para a exploração das duas linhas, em injustificável dependência para a circulação dos seus respectivos combóios no trôço comum.

Pugnei desde 1909 pela remoção dêste grave inconveniente e então promovi a fusão das empresas da Pova, Guimarães e Alto Minho com o alargamento da via de Pova e ligação das linhas por um trôço de Lousado ou da Trofa ás proximidades da Senhora da Hora e a supressão do leito comum entre Lousado e a Trofa.

As condições dessa operação administrativa foram formuladas pela lei de 20 de Junho de 1912, que não chegou a ser executada por causa da guerra mundial sobrevinda em 1914.

Promovi mais tarde, em 1926, aquela fusão e a publicação dos Decretos com força de lei n.º 12.563 de 26 de Outubro e n.º 12.988 de 23 de Dezembro de 1926, o primeiro dos quais fazia várias concessões à Companhia resultante da fusão das da Póvoa a Guimarães com a obrigação de transferir para leito próprio a sua via no trôço de Lousado à Trofa, comum às linhas do Minho e de Guimarães.

O segundo tornava extensiva a êsse trôço e ao da Boa Vista à Trindade a garantia de juro concedida pelo primeiro à linha da Trofa à Senhora da Hora.

A Companhia elaborou vários projectos dêsse trôço conforme exigências da Direcção Geral e preparava-se para o construir, tornando assim absolutamente independentes as linhas do Minho e Guimarães com estações de contacto em Lousado e Trofa para as relações recíprocas, mas sem as injustificáveis sujeições actuais, condenáveis sob o ponto de vista commercial e até militar.

A linha de Guimarães seria uma verdadeira linha suburbana susceptível de grandes velocidades e levada ao coração do Pôrto pelo prolongamento da Boa Vista à Trindade com via dupla desde a Senhora da Hora até essa estação terminal.

Quando se construir a linha do Ave, prolongada pela região de Basto até Mirandela

para formar a transversal de Trás-os-Montes e ligar todas as linhas de via estreita ao norte do Douro, ficará um grupo que deve ser liberto da sujeição da via comum entre Lousado e Trofa.

Desde que se resolveu proceder à renovação da ponte do Ave, impunha-se a realização imediata dessa providência, ou sobrepondo taboleiros independentes na nova viga, ou justapondo-os por alargamento da ponte ou ainda mesmo deslocando as vigas actuais para o prolongamento do pilar e encontros e aproveitando-as para a via estreita, se de tanto fôsem ainda susceptíveis.

Pois nada disso se fez, nem me consta que em tal se houvesse pensado a-pesar do formal preceito das leis e contratos.

A famosa Comissão intrusa, alojada na Companhia do Norte como o rato da fábula no queijo, nenhuma diligência fez, que conste, e lá se colocou há dias novo taboleiro de via larga com a via estreita entre os seus carris, com infracção da lei.

E não se alegue que a Companhia não tinha recursos para a construção do trôço comum.

Pois não lhe deu o contrato, derivado de dois decretos-leis, garantia do juro de 7 1/2 % para o trôço Lousado-Trofa? E não tinha ela preparado em 1933 uma operação financeira baseada na conversão das suas obrigações?

Se não fôsse proibida a assembléa geral,

que estava convocada quando sobreveiu o inesperado Decreto n.º 18.190 em Agosto de 1933, a proposta teria sido discutida e provavelmente aceita; a Companhia colocaria as acções em carteira e com o lucro da conversão pagaria integralmente aos credores e concluiria certas obras, entre as quais figuraria o trôço de Lousado a Trofa, para o qual havia dotação derivada da garantia de juro.

Pois parece agora que a Comissão faz uma conversão, assumindo funções que lhe não pertencem, dispondo dos capitais da Companhia sem conhecimento dos acionistas, privando os crédores dos juros vencidos e de cêrca de metade do capital em dívida.

E entretanto porém renuncia à via privativa de Lousado a Trofa, se é que em tal se pensou, procedimento ilegal e inconveniente!

Não! O assunto não se pode considerar arrumado. O Sr. Ministro das Obras Públicas, que é distinto ferroviário, acha-se diante de factos consumados anteriores à sua gerência, mas que não podem passar em julgado sem se consagrar a infracção das leis que representam, com detrimento do interêsse público e das boas condições, aliás previstas, da exploração da nossa rêde.

Partindo dessa base legal, que se impõe, seja estudada e levada a efeito a possível solução do problema.

I M P R E N S A

«INDÚSTRIA PORTUGUESA»

Acaba de aparecer o número especial da *Revista Indústria Portuguesa*, órgão da Associação Industrial Portuguesa, referente ao mês de Janeiro.

Colaborado por pessoas de valor na indústria e no comércio do nosso país, apresenta-se esta publicação com perto de cem páginas, inserindo uma homenagem ao governo da Nação.

«A VOZ»

Completo onze anos de publicação o importante diário nacionalista *A Voz*, brilhantemente dirigido pelo Sr. Engenheiro Fernando de Souza.

Por tal motivo tem a sua redacção recebido inmensas cartas e telegramas de felicitações.

O nosso cartão de cumprimentos.

Sindicato Nacional dos Jornalistas

Realizou-se a assembléa geral ordinária do Sindicato Nacional dos Jornalistas para apreciação do relatório e contas da direcção e eleição dos corpos gerentes para 1937.

Presidiu o sr. dr. Ayala Botto, secretariado pelos nossos colegas José Lopes e Fausto Vilar.

Depois de vários sócios terem discutido o relatório da direcção que finalmente foi aprovado, procedeu-se à eleição dos corpos gerentes que deu o seguinte resultado:

Assembléa geral — Efectivos: Presidente, Fernando Borges; 1.º secretário, Costa Júnior; 2.º secretário, Sebastião Cardoso. Substitutos: presidente, Moreira das Neves; 1.º secretário, Bessa Ferreira; 2.º secretário, Vaz Genro.

Direcção — Efectivos: Artur Maciel, Ayala Botto, Alves Morgado, Armando de Aguiar e Tomé Vieira. Substitutos: Jorge de Faria, Fausto Vilar, Vasconcelos e Sá, Armando Bayly e Horacio Novais.

Conselho Disciplinar — Felix Correia, Julio Caiola e Deniz da Fonseca.

CAMINHOS DE FERRO

QUE

PAGAM

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

HOJE em dia, por tãda a parte se clama que os caminhos de ferro estão em decadência; que a sua exploração não paga; que a concorrência da camionagem os fere de morte; que se não se lhes acode, em breve estarão reduzidos a um montão de sucata.

Pois é nesta hora de formidável crise para a viação acelerada, que alguns dos caminhos de ferro coloniais asseguram não só o juro ao capital de primeiro estabelecimento, como também dão dividendo ao capital acções! Deu-se isso, cremos que pela primeira vez, com o caminho de ferro da Beira a Umtali.

A companhia de caminhos de ferro nunca tinha podido dar dividendo ao capital. Deu-o agora.

O mesmo supomos ter acontecido aos caminhos de ferro da Rhodesia.

Os caminhos de ferro de Lourenço Marques estão florecentíssimos.

Mas aqueles caminhos de ferro de que hoje queremos dar notícia aos leitores da *Gazeta* são os da União Sul Africana que acabam de bater todos os records em tráfego e em receita!

O tráfego registou, no último ano económico, os seguintes números:

Passageiros 90 milhões de indivíduos.

Mercadorias 25,248 milhões de toneladas.

As receitas elevaram-se a 33 milhões de libras.

Qual é o sistema de caminhos de ferro que hoje existe, capaz de apresentar tais números?

O coeficiente de exploração andou por 0,55 %. As despesas distribuem-se pelos diferentes capítulos como segue:

Mão de obra	33,13 %
Materiais para via e obras e movimento	8,26 %
Tracção e oficinas	5,53 %
Diversos	3,10
Soma	55,02 %

Da receita total deduz a administração uma certa verba para depreciação e renovação de material e outra para as pensões ao pessoal. Para a depreciação destinou 7,49 % e para as pensões 2,91.

A parte restante ou seja 34,58 % destinou-se ao juro do capital.

Não obstante os caminhos de ferro serem do Estado, elles pagam à Tesouraria das Finanças Públicas juro superior a 3 %.

O capital investido nos caminhos de ferro eleva-se hoje a 151 milhões de libras. Por elle pagou a administração, a título de juro, 5 milhões de libras.

A rede explorada soma já 22.315 quilómetros. E todos os anos se fazem novas construcções.

No ano que estamos analisando, inauguraram-se mais 40 quilómetros distribuidos por duas linhas.

Os portos que têm na África do Sul uma grande importância, são hoje em numero de 6. Muitos outros há, no seu extensissimo litoral, mas aqueles que estão convenientemente equipados e onde se fizeram obras de importância são apenas seis. Neles se gastaram já para cima de 17 milhões de libras.

Embora a receita dos caminhos de ferro, proveniente do transporte de passageiros seja grande, a que verdadeiramente a avoluma é a das mercadorias.

A receita dos passageiros não chegou a 6 milhões; a de mercadorias foi superior a 23 milhões.

A receita total arrecadada pela administração foi de 35.095.821 libras assim distribuída:

Caminhos de ferro	33.054.940 £
Portos	1.870.964 »
Navios	104.277 »
Aviação comercial	64.985 »
Soma	35.095.821 »

As despesas distribuídas pelas mesmas rubricas, foram as seguintes:

Caminhos de ferro	27.431.732 £
Portos	1.332.236 »
Navios	101.277 »
Aviação.	128.984 »
Soma.	28.994.279 »

Mais uma vez a aviação deu *déficit*, o que não impede que as carreiras se multipliquem e se intensifiquem.

CAMIONAGEM

Também a administração dos caminhos de ferro tem a seu cargo a rede de camionagem do país.

Actualmente está em 18.170 o número de quilómetros explorados.

As receitas que a camionagem produziu elevaram-se a 496.781 libras. As despesas feitas com este serviço foram de 429.916 £, havendo assim um saldo de 66.865 £, empregadas em melhorar o serviço e aumentar as facilidades.

O número de passageiros transportados foi de 450.560 e a quantidade de mercadorias elevou-se a 26.264 toneladas e a cerca de 1.700 metros cúbicos de leite.

As tarifas foram bastante reduzidas pois o Estado mantém este serviço não para dele tirar rendimento, mas para proporcionar facilidades ao público que tem necessidade de se deslocar.

A receita por veículo milha foi por isso bastante inferior à do ano anterior, não obstante ter aumentado o tráfego.

Neste ano foi de 19,4 dinheiros.

No ano anterior havia sido de 22,1.

A concessão de licenças para a exploração de carreiras de camionagem é feita por um Conselho (Board) de Transporte por Estradas, que submete os pedidos a um inquérito administrativo.

Assim se evita a concessão de carreiras que de qualquer modo podem afectar os interesses dos caminhos de ferro.

Apezar disso, este ainda sofreu concorrência da parte dos transportadores de mercadoria em carros puxados a animais e da parte dos taxis empregados em transportes colectivos de passageiros.

Um e outro meio de transporte roubam bastante tráfego ao caminho de ferro pelos preços

excessivamente baixos porque fazem os transportes em vista da guerra que entre eles estabelecem.

Sendo em regra o país acidentado, o transporte em viaturas hipomóveis obriga os animais por vezes a exagerados esforços conseguidos à custa de maus tratos que os condutores lhes dão.

A Sociedade Protectora dos Animais intervem constantemente e assim, ao mesmo tempo que desempenha uma acção de protecção aos animais, concorre para enfraquecer a concorrência que tal meio de transporte faz aos caminhos de ferro.

Estes sentem principalmente os seus efeitos na exploração dos ramais onde o serviço é pouco intenso e onde não é possível fazer grandes reduções de tarifas.

Em todo o caso, a concorrência é combatida eficazmente.

PESSOAL FERRO-VIÁRIO

O pessoal empregado no serviço de transportes eleva-se a 93.858, sendo 55.429 europeus ou equiparados e 38.429 de côr.

Este pessoal é bastante numeroso como se vê, a-pesar-da extensão das redes exploradas.

Para combater o desemprego, tem-se admitido nos caminhos de ferro imenso pessoal europeu em serviços que dantes eram desempenhados pelos indígenas.

O número de assalariadas europeus em serviços accidentais eleva-se a 3.490. É por isso que há muito mais pessoal europeu do que indígena, ao contrário do que acontece na maioria dos caminhos de ferro coloniais.

Haja em vista o que se dá com o nosso de Lourenço Marques que com estes se liga.

RELAÇÕES COM OS CAMINHOS DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

Como é sabido, o pôrto de Lourenço Marques é o que melhor serve a região mineira do Rand, já pela maior proximidade da área a servir e mais económicas condições de exploração das linhas que têm rampas mais suaves e raios de curvas maiores, já pelas condições do pôrto, muito superiores às dos portos do Sul.

Por estas razões, todo o tráfego das minas de ouro devia passar por Lourenço Marques.

Mas não passa.

Os últimos acôrdos negociados entre os Go-

vêrnos dos dois países fixam em 47,5% a percentagem do tráfego que pelo nosso pôrto deve entrar para a zona de competência. Anteriormente a participação do pôrto português era de 50 a 55%; mas as exigências dos portos do Sul obrigaram o Governo da União a impôr uma percentagem menor, embora contra os próprios interesses do país.

É a política a mandar na economia.

A administração inglesa vê-se porém em sérias dificuldades para ajustar o tráfego à partilha convencionalada.

Até agora, as reduções de tarifas dos portos do sul para a zona de competência têm sido sucessivas, sem que se tenha conseguido o êxito desejado. É certo que a nossa participação tem baixado sucessivamente, mas ainda está bastante acima do limite fixado. No ano anterior havia sido de 57,31 a percentagem média alcançada; neste ano foi de 50,13.

Espera a administração inglesa que com as tarifas actualmente em vigor, o tráfego vá para os 47,5%. E se assim acontecer poderemos ter estabilidade de tarifas. Mas se a percentagem de Lourenço Marques fôr para baixo de 47,5%? Teremos então nova redução de tarifas, mas agora na linha de Lourenço Marques, com sensível perda de receita para a administração portuguesa e para a da União.

Teremos, em obediência às exigências de Durban, que é o «leader» da opposição a Lourenço Marques, a dança das tarifas.

VOLUME DO TRÁFEFO TROCADO ENTRE AS DUAS ADMINISTRAÇÕES

Os caminhos de ferro da União receberam dos caminhos de ferro de Lourenço Marques, no ano em referência, 733.872 toneladas de mercaderia e enviaram para Lourenço Marques 698.661 toneladas, elevando-se assim a 1.432.537 toneladas o volume do tráfego trocado entre os dois sistemas.

No ano anterior, o volume total do tráfego tinha sido de 1.141.453 toneladas, tendo havido por isso um aumento de cêrca de 300.000 toneladas, o que é muito importante.

Como já foi referido, grande parte do tráfego enviado para o Transvaal destinou-se à zona de competência, representando mais de 50% do tráfego que esta zona importou.

Mas a entrada do tráfego pelos portos do sul

foi muitíssimo maior do que a entrada por Lourenço Marques, visto que êsses portos têm de abastecer também a zona geográfica que lhes está adstricta e que para os portos de Durban e do Cabo da Boa Esperança é importantíssimo.

Assim, o tráfego desembarcado nos diferentes portos da África do Sul, apresenta as seguintes toneladas:

Portos	Tonelagem desembarcada	%
Lourenço Marques . . .	733.872	15,2%
Durban	1.768.922	36,6%
East London	457.718	9,5%
P. Elizabeth	645.581	13,4%
Capetown	1.217.639	25,3%
Total	4.824.732	100,0%

A comparação do tráfego exportado pelos diferentes portos é um pouco mais desfavorável a Lourenço Marques.

É o que mostram os números que a seguir se transcrevem:

Portos	Tonelagem desembarcada	%
Lourenço Marques . . .	698.661	14,1%
Durban	3.192.790	64,5%
East London	114.376	2,3%
P. Elizabeth	234.576	4,8%
Capetown	707.074	14,3%
Total	4.947.477	100,0%

O tráfego de exportação da União é monopolizado pelo pôrto de Durban.

Em parte, é isso devido à exportação de carvão das minas da provincia do Natal.

Com efeito, a saída de carvão pelo pôrto de Durban elevou-se neste ano a 1.926.630 toneladas, o que representa 60% da exportação total feita por êste pôrto. A exportação do milho e outros cereais representa também uma tonelagem importante. Neste ano elevou-se a 938.110.

A carga geral é representada por 278.020 toneladas apenas.

LOURENÇO MARQUES E A EXPORTAÇÃO DA UNIÃO

As razões que nos levam a afirmar que todo o tráfego do Rand devia passar por Lourenço Marques já não colhem para o tráfego da exportação.

Com efeito, debaixo do ponto de vista agrícola, o sul da União Sul Africana está mais desenvolvido do que o Transvaal. Em todo o caso, muito tráfego de exportação é propositadamente desviado de Lourenço Marques.

O último acôrdo com aquele país já nos garantiu a saída por Lourenço Marques de uma certa tonelagem. E por isso nós vemos já figurar na estatística a saída por Lourenço Marques de 3.870 toneladas de citrinas.

Não fazia sentido que por indicação da União e de acôrdo com ela, Lourenço Marques tivesse construído um dispendiosíssimo frigorífico, para o qual teve de construir também um cais acostável privativo e esse frigorífico e esse cais ficassem sem utilização.

Foi o que se deu com a segunda Carvoeira tão insistentemente reclamada, para afinal não ter tráfego que a ocupe.

Não se pense porém que a compensação dada, por se ter dotado o pôrto com um magnífico frigorífico, é grande.

As 3.870 toneladas de frutas exportadas por Lourenço Marques representam apenas 1,68% da tonelagem total exportada.

O grande volume deste tráfego sai pelo Cabo que registou a percentagem de 53,62%.

Segue-se-lhe Port Elizabeth com 20,80% e Durban com percentagem análoga.

Por Lourenço Marques, em trânsito, sai principalmente carvão. Neste ano registou-se a tonelagem de 428.417.

A maioria deste carvão destina-se ao abastecimento dos navios que tocam no pôrto.

Assim, neste ano económico, 305.601 toneladas foram para «bunkers» e apenas 122.816 para abastecimento de mercados externos, principalmente da costa oriental, incluindo a Beira, indo também bastante para Aden e para a Índia inglesa, Saigon, Karachi e Java.

Depois do carvão vêm os minérios vários, exportados também em larga escala pelo nosso pôrto.

Neste ano saíram por êle 153.866 toneladas.

Em todo o caso, a prosperidade do pôrto de Lourenço Marques é devida ao tráfego de trânsito para o qual, aliás, êle tem sido equipadado especialmente.

O território português servido por êste pôrto é insignificante.

Podia ser maior, muito maior mesmo. Os pio-

neiros da moderna colonização portuguesa levaram a nossa influência até à região de Lidenburgo.

O português Fornazini ali se estabeleceu e lá exerceu larga influência. Ainda hoje é bem conhecida em Lourenço Marques, a chamada estrada de Lidenburgo.

Mas os nossos miopes estadistas, amedrontados com a idéa de terem de construir um caminho de ferro muito extenso para servir uma região que não era nossa, trouxeram a nossa fronteira para a costa e se a deixaram a 89 quilómetros do pôrto foi porque esbarraram com os Libombos que seria ridículo abandonar. Mas aceitaram-na, resmungando.

Que pena não os podermos ressuscitar para vergonha da sua curteza de vistas e para lição de muitos dos que se lhe seguiram, que ficariam com receio de serem ressuscitados também.

SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

O SEU PRÓXIMO BANQUETE

Afim de organizar o próximo banquete dos antigos combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, partem no dia 20 do corrente para Guimarães os delegados da respectiva comissão sr. Capitão Rosa Bastos, Tenente Vaz Bandeira e o nosso director Carlos d'Ornellas.

Caminhos de Ferro Espanhois

Afim de conferenciar com algumas entidades em evidência nos nossos caminhos de ferro, devem chegar a Lisboa amanhã um delegado da Empresa do Wagon-Lits o nosso colaborador D. Gabriel Urquien, engenheiro da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha.

Afirma-se que vai ser restabelecido um serviço combinado entre os caminhos de ferro portugueses e as companhias ferroviárias do governo nacionalista espanhol para maior e mais rápido desenvolvimento dos serviços de passageiros e mercadorias.

APRECIA BOM CAFÉ?

Puro ou com mistura
«NÉLITO» é sempre
um CAFÉ que se impõe

O mais completo sortido de CHÁS

VISITE A

CASA NÉLITO

289-Rua dos Correios-291

(Em frente da Praça da Figueira)

Tel. 29.562

LISBOA



A T E N E U

FERROVIÁRIO

Por ESPECTADOR DESCONHECIDO

Esteve em festa durante o mês de Dezembro, o Ateneu Ferroviário, para comemorar o seu 2.º aniversário.

Não se poupou a actual Direcção a esforços para dar cumprimento ao vasto programa que cuidadosamente elaborou. Porém, vários contrastes que à última hora surgiram forçaram a alterar e a transferir alguns números do mesmo.

Assim, não se realizou o anunciado concerto marcado para o dia 1 e foi transferida para data a anunciar oportunamente, a demonstração de uma lição de Ginástica Musicada, pelos alunos da Classe de Ginástica Infantil que devia realizar-se no dia 19 na «Sala Portuguesa» da Sociedade de Geografia.

Como estava previsto no programa, realizou-se no dia 1 a matiné dançante que decorreu animadíssima.

No dia 2 às 21 horas teve lugar uma Sessão Solene no ginásio da Antiga Escola Académica, tendo o sr. dr. Salazar Carreira dissertado sobre Educação Física.

Representando Sua Ex.^a o sr. Director Geral, encontrava-se na presidência o Secretário da Direcção Geral da C. P. sr. Vasco Moura que era ladeado pelo Vice-Presidente da Assembléa Geral e Presidente da Direcção respectivamente srs. Feliciano P. Barral e Mário de Oliveira.

O anunciado sarau à francesa no Salão da Casa do Algarve decorreu com o maior brilhantismo tendo-se dançado até de madrugada.

Alguns componentes do Grupo Cénico deliciaram a assistência em alguns números de variedades cujos acompanhamentos ao piano, guitarra e viola, foram obsequiosos e respectivamente feitos pelos srs. Joaquim Malta, Francisco Rodrigues e Júlio Gomes, tendo a ex.^{ma} sr.^a D. Ivone Castro Guedes emprestado graciosamente o seu concurso tocando ao piano alguns números de música clássica magistralmente executados.

Fecharam as festas com chave de ouro se se atender ao sucesso da representação da opereta em 3 actos «Entre Silvados» levada a efeito pelo Grupo Cénico, no dia 19 no Salão de Festas da Sociedade Instrução e Beneficência A Voz do Operário generosa e gentilmente cedida pela sua Direcção.

Fala a critica:

O Grupo Cénico deste Ateneu exibiu-se no passado dia 12 de Dezembro no Salão de Festas da Voz do Operário.

Ao contrario do que sucede com a maior parte dos agrupamentos de amadores da Arte de Talma, o Grupo Cénico do Ateneu Ferroviário, não se satisfaz com a apresentação de comédiazinhas de autores baratos ou de dramalhões já fora de moda. Possuidor de elementos bastante aproveitáveis para o género musicado, e de um orientador sobejamente reconhecido como Heitor de Vilhena, podemos assistir no dia 12 a um espectáculo de opereta, no decorrer do qual algumas vezes nos julgámos em presença dum núcleo de verdadeiros artistas profissionais.

Conquanto esta culminância não fôsse atingida em toda a representação, podemos afirmar sem receio de dúbida ou desmentido que o espectáculo agradou a Gregos e Troianos.

Representou-se a opereta em 3 actos, original de Armando de Castro, com música de Júlio Pontes, «Entre Silvados».

O argumento resume-se na história dum velho aldeão João da Cruz, a quem Fantina, sua filha, abandona, fugindo com Mário, um pintor acidentalmente na aldeia abandonando também o seu prometido noivo, Luiz, que abala para o Brazil a esquecer as suas penas. Fantina e Mário realizam o seu matrimónio, e oito anos passados voltam à aldeia com sua filhinha Guida, protegidos pelo velho abade

e por Maria, criada da casa onde obtem o perdão de Luiz que volta do Brasil. João da Cruz perdôa-lhes também encantado com a existência da neta, e por fim o abade mostra-se satisfeito porque em breve terá mais um casamento a realizar: o de Maria e Luiz.

Isto passa-se na aldeia; o 2.º acto serve de complemento ao 1.º e 3.º; a acção passa-se na cidade, no hotel onde Fantina e Mário festejam o seu noivado. O João da Cruz que veio a despedir-se de Luiz, salva da deshonra Albertina, filha do hospedeiro José, que fôra desencaminhada por Rudolfo, um D. Juan sem escrúpulos.

Quanto à interpretação todos cumpriram; muito bem uns, equilibrando-se outros.

Benedita Pimentel, apresentou-se bastante à vontade vivendo a sua Fantina com consciência.

Ivone Guedes, humanizou com a distinção do seu enorme talento, a figurinha de Maria.

Elvira Guedes, valorizou o papel secundário que lhe foi confiado com a mestria e proficiência que já lhe conhecemos.

Rosa Afonso Rodrigues, numa intervenção pouco extensa, foi insinuante, fechando o 2.º acto com extraordinário brilhantismo.

Ludovina Silva e Ofélia Melo, foram duas figuras secundárias que coloriram o 2.º acto com a sua presença.

Heitor de Vilhena, foi novamente o ensaiador, o actor e o cantor à altura do seu nome.

Joaquim Malta, foi para nós uma autêntica revelação, o João da Cruz confiado ao seu inegável talento, resultou brilhante, por vezes sublime. Alvaro Santos interpretou o Abade à altura dos seus profundos conhecimentos cénicos.

Carlos Lopes foi um hospedeiro cómico, que animou todo o 2.º acto, representando com mais consciência do que esperavamos. É indispensável no Grupo Cénico.

Guerra, cantou com tal proficiência que nós, francamente, sentimo pena, que êle não cuide mais um pouco a sua maneira de repre-



Grupo Cénico do Ateneu Ferroviário com alguns membros da Direcção

sentar. Se de futuro representar tão bem como canta, o seu valor é absolutamente indiscutível.

Que nos perdôe o sr. Guerra, mas nós deixamos de ser benevolentes para com o Grupo Cénico do Ateneu Ferroviário desde que êle se nos afigurou um núcleo de amadores distintos, e portanto com responsabilidades.

Fernando Mascarenhas, representou razoavelmente e cantou bem. António de Araújo numa figura secundária foi bem, mas podia ir melhor. Tem qualidades para isso.

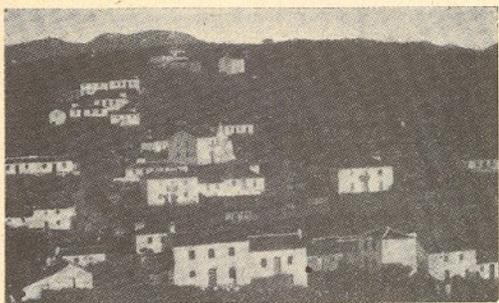
Por último falaremos da menina Maria Antonieta de Magalhães, que foi o enlêvo da plateia em geral e do pai... em particular...

Vargos pontou bem. Manuel Fortuna foi o contra-regra, já nosso conhecido.

A música de Júlio Pontes, é de um sabôr original e encantador, tanto mais que foi valorizada por uma execução primorosa de parte dos ex.^{mos} srs. Fernando Cesar Rodrigues, Fortuna, Freitas da Silva, Jaime Bayena, Fausto Esteves, Francisco Balsa, Velez, Gomes, Judas, Coimbra Júnior, D. Rosa Martins Moura, Francisco Rodrigues e Júlio Gomes, que gentil e graciosamente ofereceram ao Ateneu o seu inestimável concurso.

Não queremos terminar esta critica sem uma referência ao grande amigo do Ateneu se bem que reconhecamos ir ferir a sua modestia: Rocha Pires que sabemos ter trabalhado desinteressadamente para o bom exito do espectáculo chegando a sua influencia ao ponto de redinir os seus amigos, que julgamos serem aqueles que formaram o núcleo artistico da orquestra cuja direcção foi confiada à douda batuta do Maestro Manuel Ribeiro, actual director da Secção Musical do Ateneu.

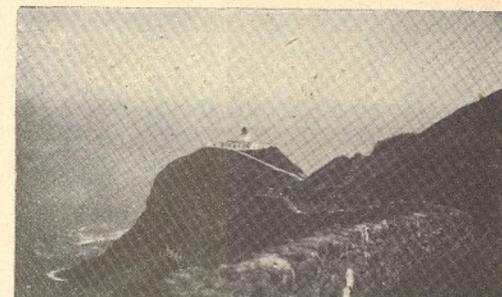
A todos, os nossos parabens e sinceros votos de prosperidades,



SANTA MARIA Trecho de Val-Verde



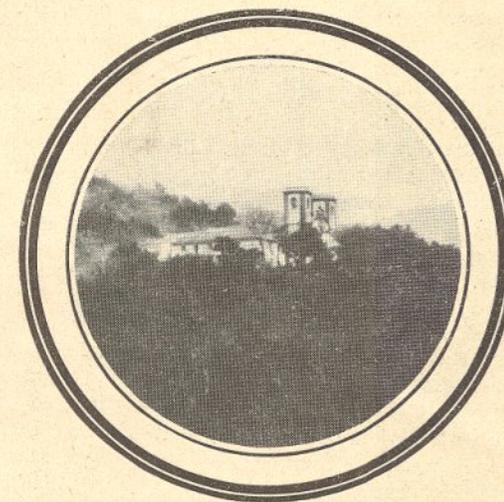
HORTA Vista parcial da cidade



SANTA MARIA O farol (Maia)

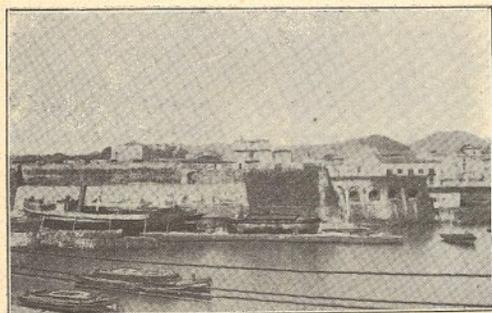


S. MIGUEL Jardim António Borges

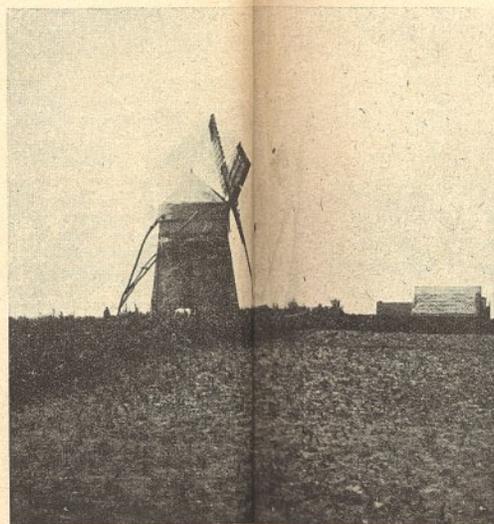


HORTA Pôsto Metereológico

Portugal Turístico



AÇORES Castelo de S. Braz



S. MIGUEL Moinho nos Ginetes



ILHA TERCEIRA — Chaminés de Angra

D. Maria Salomé Guerreiro de Souza

Vitimada por uma traiçoeira tuberculose, faleceu no passado dia 6, a Senhora Dona Maria Salomé Guerreiro de Souza, que era filha do nosso querido director Conselheiro Fernando de Souza.

Esta virtuosa Senhora que nascera a 23 de Janeiro de 1892, deu entrada aos 23 anos de idade, na Congregação das Filhas de Caridade de S. Vicente de Paulo.

Depois de tomar o hábito foi em 1917 para um asilo de rapazes da Assistência Pública em Montpellier entregue às Irmãs.

Em 1924 foi mandada para o Brasil, onde esteve encarregada de visitar e socorrer os pobres emigrados portugueses, caídos na maior miséria. Nesse penoso serviço depauperou as forças. Em 1928 retirou para Portugal e foi nomeada Superiora do Hospital da Ordem Terceira de S. Francisco da Cidade.

Foi ali a dedicada enfermeira do sr. Dr. Oliveira Salazar, quando a fractura de uma perna o obrigou a prolongado internamento hospitalar.

A irmã Maria José foi atacada em fins de 1930 de grave pleurisia de que convalesceu em 1931 em Alenquer e em Mônaco.

Em 1932 regressou a Portugal e veio ocupar o cargo de Superiora do Hospital da Misericórdia de Montemor-o-Novo e conseguiu um subsídio do Estado para a construção de uma crèche, que vai ser inaugurada.

Em 1934 veio ser Superiora do Asilo de Mendicidade da Mitra, onde acabou de consumir as forças e contraíu grave doença, depois de ter melhorado extraordinariamente o regime moral e educativo do Asilo.

Depois de algum tempo de convalescença no hospital de Alenquer foi mandada, como superiora, em Junho de 1935, para o Sanatório da Quinta dos Vales, em Coimbra. Entregou-se aos trabalhos preparatórios de abertura, que se realizou em 1 de Dezembro desse ano e dirigido durante alguns meses.

Traíram-na as forças e a tuberculose declarara-se. Depois de algum tempo de repouso em Alenquer, foi, em Julho de 1936, para o Sanatório de Celas, em Coimbra, para aí se tratar, mas sem resultado. Quis, por isso, vir, em fins de Outubro, a-pesar-do carinho com que era tratada, para a Casa de Carnide, desejando morrer no meio das irmãs da sua Comunidade.

Agravou-se, desde fins de Novembro, o seu estado, e, após crudelíssimos sofrimentos de algumas semanas, aceitou com a maior resignação, teve a doença o desenlace de um quarto de hora de serena agonia em 6 do corrente antes da qual recebeu ainda o Sagrado Viático.

Era uma alma superior, de extraordinária inteligência, decisão, piedade e caridade, encarnando em si o espírito de pobreza cujo amor S. Vicente de Paulo deixou como precioso legado à Congregação das Servas dos Pobres.

Queria que a enterrassem como pobre num coval e a custo condescendeu ao pedido para ser sepultada no jazigo dos Prazeres, doado às irmãs por uma Princesa Brasileira.

Antes de falecer recomendou que se não anunciasse o seu funeral. Foi respeitada essa vontade, por isso poucas pessoas tiveram dele prévio conhecimento.

A Irmã Maria José foi um peregrino e comovente exemplar das mais acrisoladas virtudes cristãs, realçadas pela paciência no sofrimento e pela firme esperança do Céu. É-lhe, pois, devida saudosa homenagem.

Durante a sua última doença visitou-a várias vezes o sr. Dr. Salazar, que lhe ficara gratíssimo pelos disvelos no tratamento do seu acidente e ainda há pouco acedeu ao seu pedido de conceder um subsídio para a construção de uma Creche em Alenquer. Foi ontem assistir a uma das missas de corpo presente e encorporou-se no funeral.

Sua Eminência o Sr. Cardial Patriarca e o Sr. Arcebispo de Evora visitaram a enferma nos últimos dias da sua doença, e levaram-lhe com a sua benção, palavras de fé e consolação.

Que Deus lhe dê o prémio das suas virtudes no Céu, por que tanto ansiava!

À sua Congressão, e à sua Família, que tanto estremecia a ambas, os nossos afectuosos pesames.

Durante a noite o corpo foi velado pelo nosso querido director e mais família e algumas pessoas da maior intimidade.

De manhã foi resada missa de corpo presente pelo rev. Padre Sousa, capelão da Ordem de S. Vicente de Paulo, a que assistiu também o sr. dr. Oliveira Salazar.

Antes de sair o corpo, no côro, o rev. Padre Sousa rezou o terço, acompanhado pela assistência, entre a qual se encontrava o rev. Padre Cruz.

Depois dos responsos, resados pelos revs. Padres Sousa e Francisco Baptista, o corpo foi conduzido para o carro fúnebre aos ombros dos dois irmãos da finada, engenheiros José e Luiz Guerreiro de Sousa, dos seus sobrinhos dr. Fernando Teixeira de Sampaio, dr. Jorge Moniz Pereira e dr. Artur de Carvalho e do nosso camarada Sebastião Cardoso.

Do côro do antigo convento de Carnide até ao portal foi organizado um préstito, à frente do qual seguiam as Irmãs de S. Vicente de Paulo empunhando velas acesas.

Embora o infausto acontecimento não fôsse divulgado pela imprensa, por expressa disposição da falecida, como já dissemos, no cemitério dos Prazeres juntou-se avultado número de pessoas.

O funeral chegou ali pelas 16 horas e meia, acom-

OS NOSSOS MORTOS V I S C O N D E DE ESCORRIAZA

EDUARDO DE FIGUEIREDO

Faleceu recentemente o sr. Eduardo de Figueiredo, funcionário superior dos serviços administrativos de *O Século* e que, para ser operado de urgência, dera entrada numa Casa de Saude. Era pai dos srs. Eduardo Figueiredo Júnior, Armando de Figueiredo e João Guilherme de Figueiredo, irmão do nosso querido amigo sr. Alvaro Figueiredo de Almeida, sócio da firma Black, Limitada; tio das esposas dos nossos amigos srs. João Pereira da Rosa, ilustre director de *O Século*, architecto Adelino Nunes, Frederico Pavão, Joaquim Pavão, architecto Jorge Segurado; cunhado dos srs. João Segurado e Artur Miguel Pavão.

O seu funeral realizou-se com grande acompanhamento de pessoas de todas as classes sociais das relações da família, constituindo uma prova de quanto o extinto era estimado no jornal onde era um elemento de relevo e em todos os meios que frequentava.

A tódá a sua numerosa família, e em especial ao nosso querido amigo Alvaro Figueiredo de Almeida, o nosso cartão de condolências.

~~Publico~~

EMPRÉSTIMO BRITANICO

Foi concedido um empréstimo de quarenta milhões de libras esterlinas, com uma taxa de interesse de três e meio por cento ao ano, ás grandes companhias de caminho de ferro francesas por um grupo de bancos britânicos, campreendendo Lazard Brothers & Co, Morgan, Grenfell & Co e Rothschild & Sons.

panhado pelos sacerdotes e mais individualidades já referidas.

Dada a absolvição na capela do cemitério, o corpo foi inhumado no jazigo, junto do qual, no minuto extremo, as Irmãs de S. Vicente de Paulo rezaram em côro.

Não era fácil tomar nota da assistência pela rapidez do acto. Entretanto, registamos a presença das seguintes pessoas: rev.º prior de S. Mamede, padre António Alonso, João dos Ramos, padre Manuel da Silveira, J. J. Lobato, Fernando Pinto de Araujo, mons. Domingos Nogueira, representando a Venerável Ordem Terceira de S. Francisco da Cidade; Eduardo Raimundo, pela freguesia da Lapa.

Gastão Mendes Barata, dr. D. António Pereira Forjaz, Leal Marques, chefe do gabinete do sr. Ministro das Finanças; dr. José Luz Guerra, provedor da Misericórdia de Alenquer; dr. Alfredo Cunhal, provedor da Santa Casa de Montemor-o-Novo; Barral

Publicou o diário «A B C» de Sevilha a dolorosa noticia da morte do Visconde de Escorriaza, recentemente assassinado no Cárcere de Bilbao, onde há tempos se encontrava preso.

Causou profunda impressão mais êste acto de banditismo dos «vermelhos» pois essa figura interessante e bem conhecida em Portugal estava ligado a várias companhias ferroviárias portuguesas.

O Visconde de Escorriaza, pessoa de grande distincção na sociedade espanhola, era um importante capitalista e financeiro.

Foi às suas diligencias que se deve, em boa parte, a junção das Companhias de Caminhos de Ferro Salamanca-Frontera, Medina-Salamanca, Medina-Zamora e Orense-Vigo, Madrid-Cáceres-Portugal e Placencia-Astorga, que foram todas englobadas na importante Companhia del Oeste de España, a terceira em extensão de linhas, depois do norte e de Madrid-Zaragoza-Alicante e adquiriu também posição preponderante na Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro da Beira Alta.

Á família do ilustre titular, se ainda não foi fuzilada pela onda vermelha, a expressão do nosso profundo pesar.

Canas Camacho, Ricardo O'Neil, Artur Tamagnini, Vasco da Gama Rodrigues, aspirante Vasco Rodrigues, Manuel de Vasconcelos e Sousa, dr. Pinto Coelho, Sérgio Rodrigues, Joaquim Rodrigues e António Marques, da gerência de *A Voz*; e todas as secções dêste jornal; D. Maria Geada Correia Marques, e seu filho Fernando Correia Marques, irmãs de S. José Cluny, Baltazar Geada, D. Maria Madalena Martel Patricio, Francisco Patricio, Francisco Martel Patricio, António Salgado, etc..

Quantos trabalham nesta casa e gosam a paternal amizade do sr. Conselheiro Fernando de Souza e admiram as suas extraordinárias virtudes, acompanham-no neste momento doloroso pedindo a Deus que continue a fortalecer-lhe a exemplar resignação com que tem sofrido ultimamente tão rudes golpes, consagrando o mesmo pesar a tódá a família enlutada.

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

PREÇOS PARA ELABORAÇÃO DE ESTIMATIVAS

Por ANTONIO 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 %)	
248	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 ,50 e incluindo balastragem	36.331\$96,4	1.517\$30,4	75\$86,5	22\$75,9	37.947\$89,2
249	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 ,35 e incluindo balastragem	36.405\$35,3	1.523\$26,9	76\$16,3	22\$84,9	38.027\$63,4
250	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 ,40 e incluindo balastragem	36.478\$78,6	1.528\$38,3	76\$41,9	22\$92,6	38.106\$51,4
251	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 ,45 e incluindo balastragem	36.526\$27,5	1.533\$68,7	76\$68,4	23\$00,5	38.159\$65,1
252	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 ,50 e incluindo balastragem	36.573\$76,3	1.537\$79,4	76\$89,0	23\$06,7	38.211\$51,4
253	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 ,55 e incluindo balastragem	36.647\$19,6	1.543\$09,8	77\$15,5	23\$14,6	38.290\$59,5
254	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 ,60 e incluindo balastragem	36.720\$58,5	1.548\$21,2	77\$41,1	23\$22,3	38.369\$43,1
255	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 ,65 e incluindo balastragem	36.768\$00,4	1.553\$13,5	77\$65,7	23\$29,7	38.422\$09,3

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PRÉÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
256	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 ,70 e incluindo balastragem	36.841\$45,3	1.558\$85,1	77\$94,2	23\$33,3	38.501\$63,9
257	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 ,75 e incluindo balastragem	36.914\$89,5	1.563\$96,5	78\$19,8	23\$45,9	38.580\$51,7
258	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 ,80 e incluindo balastragem	36.962\$38,4	1.568\$82,8	78\$44,1	23\$53,2	38.633\$18,5
259	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 ,85 e incluindo balastragem	37.029\$94,3	1.575\$70,4	78\$78,5	23\$63,5	38.708\$06,7
260	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 ,90 e incluindo balastragem	37.169\$09,4	1.580\$69,2	79\$03,5	23\$71,0	38.852\$53,1
261	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 ,95 e incluindo balastragem	37.242\$26,3	1.586\$37,7	79\$31,9	23\$79,6	38.931\$75,5
262	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 3 ^m ,00 e incluindo balastragem	37.314\$63,1	1.591\$11,0	79\$55,5	23\$86,7	39.009\$16,3
	§ 3.º - TANGENTE DO ANGULO DA CRÓXIMA 0,13					
263	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 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,00 e incluindo balastragem	34.783\$44,8	1.384\$52,4	69\$22,6	20\$76,8	36.257\$96,6
264	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 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,05, e incluindo balastragem	34.849\$58,1	1.388\$87,6	69\$44,4	20\$83,3	36.328\$73,4
265	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 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,10 e incluindo balastragem	34.889\$88,2	1.393\$36,4	69\$66,8	20\$90,0	36.373\$81,4
266	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 0,13 a tangente do ângulo da cróxima e 180 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,15 e incluindo balastragem	34.956\$10,4	1.398\$37,8	69\$91,9	20\$97,6	36.445\$37,7

LINHAS ESTRANGEIRAS

CANADÁ O «Canadian National Railway» pôs em circulação durante o verão de 1936, cinco locomotivas semi-aerodinâmicas a vapor construídas nas oficinas de Montreal, as quais foram destinadas a rebocar combóios de passageiros rápidos e pesados nas linhas de Montreal a Toronto e de Toronto a Sarnia. Estas locomotivas que são do tipo 4-8-4 possuem 8 rodas motoras de 1^m,955 de diâmetro. Foram estas locomotivas a substituir, nas mesmas linhas, as do tipo 4-6-4, construídas em 1930 para os serviços rápidos de passageiros. As novas locomotivas aproximam-se muito das do tipo 4-6-4, diferindo apenas na câmara de combustão nos tubos das caldeiras, que são alongados e ainda nas rodas cujo diâmetro aumentou aproximadamente 9 centímetros.

O «Canadian Pacific Railway», aproximadamente na mesma época, recebeu das oficinas de Montreal, cinco locomotivas semi-aerodinâmicas, que destinou conjuntamente com as carruagens metálicas dum novo modelo, aos serviços rápidos de passageiros sobre as linhas locais.

Estas locomotivas são do tipo 4-4-4. As rodas motoras têm um diâmetro de 1^m,832, quanto às desasseis carruagens, quatro comportam um vagão postal, outras quatro comportam um «buffet» e um «fourgon» de bagagens; as oito últimas exclusivamente reservadas ao transporte de passageiros, têm os compartimentos muito confortáveis e são providas de aparelhos de condicionamento de ar. Estas carruagens e locomotivas, servem para formar quatro combóios de composição idêntica que asseguram depois de 27 de Setembro do passado ano, três serviços locais.

HOLANDA Presentemente, as automotoras «Diesel» de transmissão eléctrica, dos Caminhos de Ferro Neerlandeses são em número de 40. Estas automotoras, devido à sua construção não podem ser ligadas mais de duas unidades por composição. Desejando aumentar a capacidade das suas composições, a-fim-de poderem ser substituídos os combóios de tracção a vapor, os Caminhos de Ferro Neerlandeses, vão proceder às modificações precisas a-fim-de poderem ser ligadas três ou mais unidades.

Destinam-se estas composições a assegurar os serviços rápidos a grande distância, entre Amsterdam, Haya e Rotterdam, duma parte, e Grouingue Twente e o Limbourg doutra parte.

Um destes combóios automotores, que se compõe de três elementos, totalizando 820 cavalos de força, fez ultimamente um trajecto de ensaio entre Utrecht e Groningue, galgando os 193 quilómetros do percurso em 95 minutos, não compreendendo duas paragens de

4 minutos, ou seja a uma velocidade de 121,86 quilómetros à hora.

O referido trajecto será feito por consequência num futuro próximo numa hora e 55 minutos, quando até aqui, os combóios efectuando com tracção a vapor levam 2 horas e 55 minutos. Estes novos combóios automotores, de elementos múltiplos deverão começar o serviço no próximo verão. As automotoras comportarão uma transmissão eléctrica e outra mecânica, possuindo cada uma, dois motores de 150 cavalos de força e serão munidas dum sistema de atrelagem automática, permitindo acoplar os veículos dois a dois. O comprimento de cada um destes novos engenhos será de 26^m,70 e terão 15 lugares de 2.^a classe e 56 de 3.^a classe.

INGLATERRA Uma inovação que muito contribuirá para a aproximação económica entre o continente e a Grã-Bretanha foi realizada este ano, no dia do aniversário do descobrimento da América.

Referimo-nos ao novo serviço creado entre Paris e Londres e vice-versa, graças ao qual os viajantes que partem de uma destas duas capitais à noite, na cama de um vagão-leito chegam ao seu destino no dia seguinte pela manhã, sem serem obrigados à baldeação e ao transporte à mão de suas bagagens.

A supressão da baldeação que se consegue mediante o emprêgo de um «ferry-boat», traz vantagens incontestáveis do ponto de vista da comodidade, da economia de tempo e das formalidades aduaneiras que se fazem no termo do percurso, neste caso, na estação de Paris-Norte ou em Vitória-Station, em Londres.

O mesmo serviço de «ferry-boat» transporta também séries de vagões de mercadorias que são empregados para transportar géneros alimentícios de fácil deterioração, objectos frágeis, etc..

A criação deste serviço directo Continente-Grã-Bretanha tornou-se uma realidade devido à activa colaboração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte da Southern Railway of England, da Companhia Internacional dos Vagões-Leitos e dos Grandes Expressos Europeus e enfim da Câmara de Comércio de Dunkerke que reuniram os seus esforços e que chegaram a resultados excepcionalmente interessantes.

A Southern Railway of England por seu lado acondicionou o pórto de Dover e construiu três navios de 3.500 toneladas, cada um, para explorar a linha no percurso marítimo.

O «Hampton Ferry» e o «Sheppert Ferry» navegam com pavilhão britânico, ao passo que o «Twickenham Ferry» navega com pavilhão francês.

As principais características das três unidades são as seguintes:

Comprimento, 110 metros. Largura, 18 metros. Calado, 3 metros e 80. Velocidade, 15/16 1/2 nós.

A coberta principal para o material de caminhos de ferro tem três linhas férreas dispostas paralelamente

te e que podem receber no máximo, 12 carros dormitórios ou 30 a 40 vagões de mercadorias rigorosamente fixados nas suas linhas flutuantes.

Além disso, 500 passageiros podem ser transportados por cada navio, que tem beliches espaçosos à disposição dos mesmos; também podem ser embarcados carros automóveis, havendo na pôpa, um local especialmente acondicionado para êsse fim.

A Companhia Internacional de Vagões-Leitos e dos Grandes Expressos Europeus creou para êste serviço o material rodante necessário. Os carros dormitórios são todos de aço, mas as suas dimensões são menores do que as dos carros comuns da Companhia de Vagões-Leitos em circulação nas linhas do continente europeu, e isto devido às dimensões mais reduzidas da bitola britânica, em relação à bitola dos caminhos de ferro do continente. Praticamente êstes carros são idênticos aos que circulam nas linhas férreas da Europa, em todos os sentidos e todas as dificuldades de construção e de acondicionamento foram vencidas com êxito; os referidos carros têm beliches de primeira e segunda classe.

Desta forma os caminhos de ferro britânicos estão, por assim dizer, ligados às linhas continentais.

IRAK Como seguimento a um acôrdo efectuado em Bagdad a 31 de

Março de 1936 entre o governo britânico e do Irak, a Inglaterra cedeu ao reino de Irak, em 1 de Abril do mesmo ano, a propriedade da rêde ferroviária, mediante o pagamento duma indemnização de 400.000 £.

O Boletim da U. I. C. refere-se no seu número de janeiro de 1935 num estudo pormenorizado e histórico, ao regíme dos caminhos de ferro do Irak, pelo que nos referimos agora unicamente ao novo regíme das vias férreas neste paiz.

Os caminhos de ferro do Irak compõe-se essencialmente de duas linhas.

A grande artéria de Bassorah a Bagdad e Baiji (em direcção de Mossoul), construída parcialmente pela Alemanha antes da guerra e terminada pela Inglaterra durante as hostilidades;

O ramal de Bagdad a Kirduk, construída pelos ingleses e que passando próximo do Ivan, inclui um prolongamento sobre Khanikin, na visinhança da fronteira Iraniana; estas duas vias são estabelecidas com bitola de um metro, salvo a secção de Bagdad a Baiji que a largura da via é de 1^m,45. Com mais alguns ramais a rêde ferroviária do Irak tem um comprimento total de 1.500 quilómetros.

JOUGOSLAVIA Em Belgrado, no dia 21 de Novembro do passado ano, foi assinado pelos ministros das Comunicações dos governos da Romania e da Jugoslavia, uma convenção relativa à construção duma ponte sobre o Danúbio, destinada a ligar as rêdes ferroviárias dos dois países. Encontra-se pois regulado um problema que foi objecto de demoradas negociações entre os governos interessados e duma grande importância, não só para os caminhos de ferro romenos como para os jugoslávicos, mas também para o tráfico internacional.

ROMANIA Os caminhos de ferro da Romania, encomendaram à sociedade *Sulzer* uma locomotiva eléctrica de 4.000 cavalos de fôrça, que se destina ao serviço da linha de Brasov a Campina, nos Carpatos. Esta linha duma extensão de 80 quilómetros está situada na grande artéria que liga Viena a Bucareste, é dum traçado difficil, pois a diferença de nível é de 800 metros aproximadamente, sendo os combóios rebocados actualmente por várias locomotivas.

A nova locomotiva será do tipo análoga às que a Companhia franceza P. L. M. encomendou em 1934, as quais se compõem de duas máquinas ligadas. Como a linha de Basov a Campina possui muitas curvas e declives e não necessitando de engenhos de tão elevada fôrça, tencionam utiliza-las separadamente, pois poderá assim rebocar combóios pesados sem auxílio de locomotiva de socorro.

Aos doentes do Fígado

Ex.^{mos} Srs.

Tenho em meu poder a vossa carta de 19 do corrente que muito lhes agradeço.

Tomei a segunda dose do belo medicamento STEINONIT eliminando mais 23 cálculos além dos 112 que havia eliminado com a primeira dose, sem a menor dôr ou o menor incómodo.

Belo produto! — Quantas operações se poderão evitar fazendo uso de tão precioso preparado. — Não terei dúvida em o aconselhar sempre que se me ofereça ocasião para o fazer.

Não costumo fazer o que V. Ex.^{as} me pedem, mas neste caso não exito em tornar público o que penso acêrca de tão belo medicamento.

De V. etc.

(a) José Gomes Cruz
(Médico)

Figueira da Foz, 23-10-935

Quereis dinheiro?

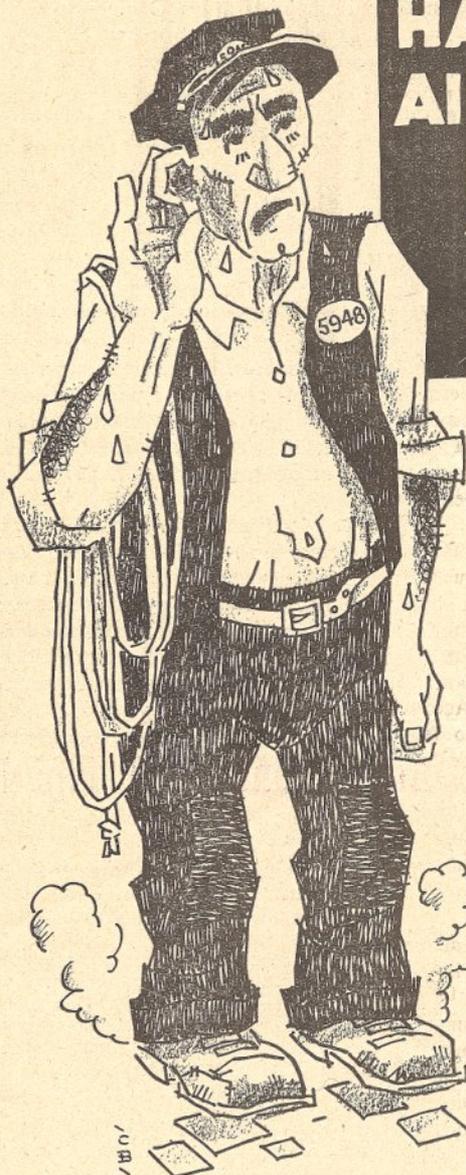
JOGAI NO

Sama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

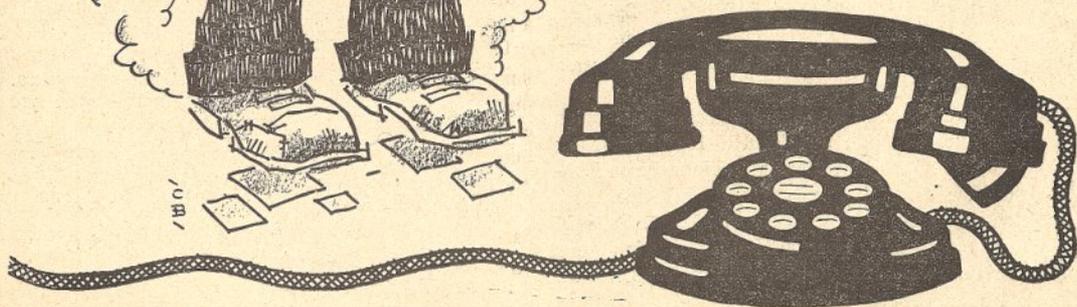
Sempre Sortes Grandes!

**HA PESSOAS QUE
AINDA UTILIZAM
ÊSTE VELHO
"SISTEMA"**



**UTILIZE O
TELEFONE!**

**SEM CHEIRO, SEM SUOR,
OUVE BEM O QUE SE DIZ,
É MUITO MAIS RÁPIDO:
CUSTA SÓ 5 TOSTÕES!**



The Anglo-Portuguese Telephone Co., Ltd.

Rua Nova da Trindade, 43 — LISBOA

Rua da Pícaria, 5 — PORTO

Aviação

COMERCIAL

Pelo Tenente HUMBERTO DA CRUZ

A organização da defesa nacional, impondo a mobilização total, implica a utilização de todas as forças capazes de prestarem serviço em qualquer dos sectores da guerra. No arranjo e condicionamento das várias actividades em tempo de paz há que ter em conta a sua fácil integração na orgânica militar.

Observa-se este facto, duma maneira bem interessante nos elementos motorizados da Nação.

Nenhum povo poderia custear a armazenagem e composição militar activa das máquinas que a guerra exige em todos os campos de luta. A mobilização vai buscar à propriedade civil aquilo que militarmente é preciso para a guerra e que é utópico pensar que poderia existir nas formações de tempo de paz, pelo elevado sacrifício, insuportável até, que tal obrigaria à capacidade coletável do país.

Na paz, em suave desenvolver de actividade, tudo pode ser tratado de maneira a tornar possível o recrutamento do necessário sem dificuldades de maior.

A Aviação Comercial é a grande reserva de pessoal e material de Aviação Militar. Os quadros do activo não deverão nunca afrontar-se com a entrada do pessoal organizado vindo das formações da Aviação Civil. Devem ser até, tão justas as duas corporações que, os militares, periodicamente, façam serviço na aviação civil, e os civis sejam, de quando em quando, estagiários da aviação militar.

Assim, os dois agrupamentos completam-se para melhor poderem servir os sagrados interesses da Nação.

Pelas múltiplas e duras exigências do serviço é de grande valor sempre o pessoal que trabalha na aviação de comércio.

Para as missões além fronteiras tanto nas respeitantes ao exército do ar como nas de colaboração estratégica, são os pilotos comerciais que melhor podem desempenhar os serviços pelo conhecimento que melhor têm dos itinerários aéreos, quantas vezes percorridos de dia e de noite com bom e mau tempo.

É que só o muito treino, o detalhado conhecimento das coisas por aturada prática, pode dar aumento das probabilidades de êxito.

O material, transformável sempre em engenhos de guerra é uma preciosa reserva, imprescindível pelo menos nos primeiros tempos.

Os ingleses criaram um tipo de avião que classificaram de «comercial bomber» pela sua perfeita adaptabilidade às missões de guerra.

Os alemães, segundo nos diz o general Sikorski no seu livro «La Guerre moderne» têm seus aviões comerciais aptos, por construção, a poderem ser modificados, com mínimos arranjos, de maneira a servir para os serviços de guerra e próprios para o combate.

De resto, sem me demorar em citações, posso registar que todos os povos construtores de material aéreo assim procedem, o que é logicamente compreensível. O desenvolvimento da Aviação Comercial está sempre em paralelo com o potencial da Aviação Militar.

As Nações sem indústria aeronáutica mais devem atender e apoiar o progresso e aperfeiçoamento das suas linhas aéreas pelas dificuldades que podem surgir na aquisição de aviões em caso de conflito armado. É sempre apreciável, como reserva militar, o valor pessoal e material das empresas comerciais aéreas.

É claro que, independentemente destas razões, há muito que atender às vantagens de ordem económica que resultam do tráfego aéreo a quem e além fronteiras.

Em Portugal deveria haver já, em movimento, uma linha aérea Porto-Lisboa e duas outras circulares — uma pelo Norte e outra pelo Sul do país; deveria haver ainda a linha Lisboa-Madeira e também Lisboa-Açores dum alto valor de colaboração na travessia do Atlântico Norte, cumulativamente com o estreitamento de relações que fariamos com esses nossos arquipélagos dando-lhes mais fáceis condições de vida.

Mais: deveríamos ter ligações aéreas com o estrangeiro e Norte de África. Teríamos a nossa bandeira em marcante manifestação de soberania aérea dando ao pessoal o treino mais conveniente de navegação.

Sim! não é com voltas de pista economicamente realizadas que uma aviação se apronta para defender a integridade duma Nação.

Na parte Metropolitana e insular, em rápido apontamento, disse quais as linhas que nos interessavam por razões militares, económicas e de soberania, sem esquecer a resultante moral de enfileirarmos junto daqueles que do estrangeiro nos visitam em serviço regular do tráfego aéreo.

Rapidamente, devo também referir o interesse que para nós adviria se consolidássemos o Império com ligações aéreas Nacionais.

Para as colónias de África deveríamos ter ramais de ligação com as grandes linhas aéreas francesas ou belgas tanto partindo da metrópole ao encontro delas, como de qualquer das colónias, isto é, iríamos nós a Tanger e a Oran levar o correio e passageiros para a Guiné, Cabo Verde, Angola e Moçambique e iríamos dessas colónias, respectivamente a Dakar, a Leopoldville ou Brazzaville levar o correio e passageiros para a metrópole. A ligação de Moçambique poderia ser feita por intermédio das nossas linhas inter-coloniais,

de costa a costa, que trariam a Luanda o correio e passageiros que daí seguiriam a Leopoldville ou Brazzaville conforme tivéssemos ajuste feito com belgas ou franceses.

S. Tomé e Príncipe poderia ser ligado com Luanda por intermédio de aviões ligeiros que iriam a Port-Gentil apanhar a linha da costa.

Para as colónias do Oriente iríamos fazer o encontro com as linhas inglesas, holandesas e francesas no ponto mais conveniente da Europa e iríamos de Goa a Karachi, de Dilly a Kupang e de Macau a Hanoi.

Ficávamos assim, por convênios feitos com as empresas estrangeiras de longo curso em fácil e rápida ligação com os nossos territórios. Em cada uma delas muito havia também a fazer, mórmente em Angola e Moçambique.

De todas estas linhas, tiraríamos vantagens enormes de ordem militar pela mobilização de pessoal e material que, num caso de necessidade, fariamos. A Defeza Nacional não pôde desprezar as inúmeras vantagens de linhas aéreas 100% portuguesas.

A Aviação Comercial é o natural prolongamento da Aviação Militar. Esta, sem aquela, pouco pode valer. É flagrante o exemplo da Alemanha, que, apoiada pelos tratados, foi organizando e espalhando pelo Mundo, principalmente pela Europa, as suas linhas aéreas comerciais.

Quando julgou dever criar a sua aviação militar, fê-lo dum momento para o outro.

As suas empresas comerciais eram e são unidades constituídas em que nada falta. Poderão dizer que

houve uma voluntária imposição do seu espírito militarista mas não se lhe pode negar uma conscienciosa visão das coisas e um elevado sentido de organização.

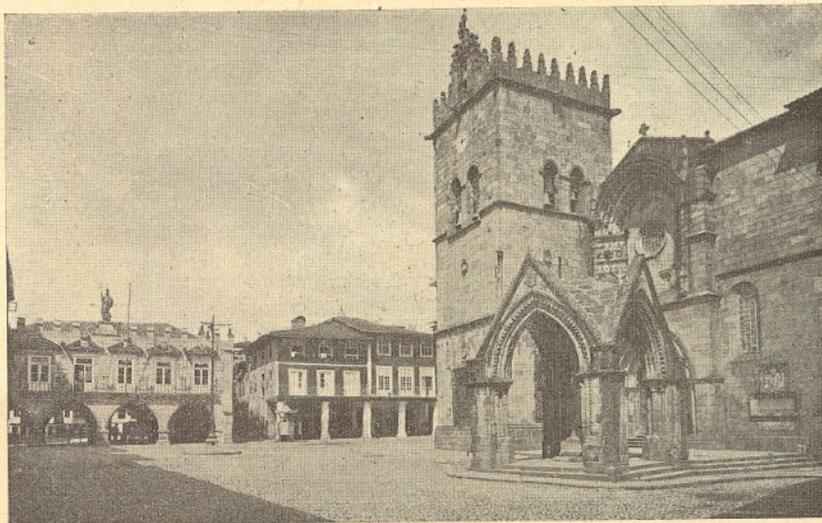
De idealismo está o Mundo cheio, tão cheio que até parece que já há derrame alastrando com impertinência oleosa que por todos os cantos se infiltra, suando e marcando rasto.

Factos palpáveis, que interessem à colectividade pelo sentido prático que os caracteriza é que são necessários para revigoração dos povos. Das grandes assembléias à realidade da vida vai uma distância maior que o valor das somas que elas consomem fazendo e desfazendo para alimento do tempo.

Não se pode negar auxílio à Aviação Comercial porque ela é hoje o melhor emissário que as Nações podem enviar pelas estradas do Mundo para marcarem presença e a sua vitalidade e ainda porque as forças aéreas de guerra devem ser o resultante da integração de todos os elementos que a Nação possui, pessoal e material, civil e militar, não esquecendo a indústria do Estado e privada que permite as reparações e construções do material.

E nós, depois duma *Aero-Portuguesa*, duma «Lape», duma qualquer outra estrangeira, sem comparticipação da nossa bandeira, dos nossos materiais, do nosso pessoal, vamos jubilosamente gritando nos nossos jornais — falhos de elementares conhecimentos aeronáuticos — que a K. L. M. holandesa vai ligar-nos em 4 dias a Angola. Que mágua...

Quando praticaremos o nosso pregão Nacionalista?



GUIMARÃES

Casa da Câmara e Igreja da Colegiada

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Fevereiro de 1897

O Transsiberiano

De todos os caminhos de ferro até hoje construídos ou em construção, e ainda dos que não passam de simples projectos, nenhum ha tão gigantesco, tão colossal, como o Transsiberiano que, atravessando na sua maior extensão o grande imperio moscovita, deve ligar S. Petersburgo a Vladivostock, no mar do Japão.

É conhecido o primitivo traçado, e ácerca d'elle e das obras executadas e a executar, já os nossos leitores estão inteirados pelos artigos sôbre esse assumpto publicados nos n.ºs 204 e 205 da *Gazeta*.

Ainda, no nosso penultimo numero, tratamos da passagem da enorme serpe d'aço atravez da Mandchuria, essa provincia do refractario imperio chinês.

Mas ha numerosas modificações ao primitivo traçado, e parece-nos interessante dizer mais algumas palavras a respeito do estado em que ora se encontra esse vasto empreendimento e do custo deveras fabuloso da mais extensa linha ferrea do velho continente, o maior de todos os continentes do globo.

Na realidade, o Transsiberiano deve começar em Tcheliabinsk, ponto terminal da rede europêa que parte de Moscú e de S. Petersburgo. D'esse ponto até Vladivostock. haverá uma extensão de 6.858 *versts* (cada *versts* mede 1 kilometro e 77 metros).

No lago Baikal surgiram difficuldades, previstas é certo, mas que não foi possível superar senão estabelecendo uma série de barcaças que se estende n'uma extensão de mais de 30 kilometros.

Á saída do lago outro obstaculo. Os engenheiros russos queriam atravessar a Mandchuria afim de abreviar o percurso de 1.000 *versts*, e tambem para grangear á empresa uma melhor receita, por ser rica e populosa aquella região. Mas esbarraram com a ná vontade do Celeste Imperio que não vê senão com verdadeiro terror approximar-se a locomotiva. Chegou-se por fim a accordo, sendo a Russia auctorizada a fazer passar a sua linha atravez do territorio da Mandchuria septentrional, reservando-se porém a China o direito de ficar, no prazo de trinta annos, de posse d'aquelle troço da linha.

A Mandchuria meridional ficará fechada, e o transsiberiano, que contava seguir á margem do rio Amur. deverá contentar-se com o atravessal-o para atingir o ponto terminal, o porto de guerra de Vladivostock.

Prosegue, pois, a execução d'estes trabalhos segundo este traçado hoje definitivo. Mas prosegue com extraordinário ardor. Mais de 70.000 trabalhadores estão noite e dia empregados n'aquellas obras. O caminho de ferro vae sendo aberto á exploração á medida que vae sendo construído. Ha já dez comboios por dia desde Tcheliabinsk a Omsk, a grande cidade universitaria da Siberia central. Finalmente, a linha já hoje attinge Krasnoïarsk, capital do governo do mesmo nome nas margens do Jenissei. Esta secção representa nada menos de 4.380 kilometros, desde já accessiveis a viajantes e a mercadorias. Julga-se que serão necessarios quatro annos para acabar a linha: 1.º até ao lago Baikal; 2.º até ao rio Amur.

O transporte de viajantes effectua-se em quatro dias, desde Moscú até Krasnoïarsk, isto é 4.380 kilometros.

É fácil de suppor quão caro não custará o transsiberiano, sabendo-se que as ordens imperiaes são de não recuar ante qualquer obstaculo e sacrificar todo o dinheiro que seja necessario para caminhar além até completo destino. No primeiro de janeiro de 1894 já estavam gastos 75 milhões de rublos. Em

1895 despendeu-se pouco mais ou menos a mesma somma. No orçamento para 1896 estava inscripta, para a construção e material circulante, a verba de 130.595.530 rublos. Os trabalhos devem proseguir em 1897 e durante os annos seguintes ainda com maior actividade. O governo do czar conta effectivamente contrahir um emprestimo de 400 milhões de cruzados, ou 160 mil contos para activar a empresa que prosegue sob a sua alta e vigilante direcção.

Parece fóra de duvida que o custo total do transsiberiano excederá a fabulosa somma de *quatrocentos mil contos de réis*.

O caminho de ferro mais elevado do mundo

O ministro dos estrangeiros dos Estados Unidos do Brazil, por intermedio da legação brasileira na capital do Perú, tem já em seu poder os elementos indispensaveis para o estudo completo das vias de comunicação entre aquelle paiz e as republicas marginaes do Amazonas.

Os periodicos fluminenses, dando esta noticia, tratam de demonstrar a conveniencia do estabelecimento de uma linha de navegação a vapôr entre Iquitos e o rio Pachitea, affluente do Ucayali.

A imprensa do Lima tem discutido a possível comunicação, pelos Andes, do Perú com a sua capital, abrindo-se assim, ao mesmo tempo, o caminho do Atlantico pelo Amazonas.

Já funciona regularmente o caminho de ferro de Callao a Oroya, n'um trajecto de 221 kilometros. Esta via chega, em certo ponto, a uma altura de 4.930 metros acima do nivel do mar e é considerada como a mais elevada do mundo.

Com o tempo deve chegar á margem do rio Pachitea, e d'esta fóрма ficará resolvida, em parte, a interessante questão dos meios de comunicação entre as republicas sul-americanas.

Linhas Portuguezas

Renovação de viaductos. — Foi substituído no dia 3 de fevereiro o viaducto metallico da ponte de Valle de Fernando kil.º 176,396 da linha de Leste, de 1 vão de 11m.0.

Esta ponte foi fornecida pela companhia Aliança Fundição de Massarellos, do Porto.

Tambem foram substituídos no dia 10 do corrente os dois primeiros tramos do taboleiro metallico da ponte do Vouga no kil.º 179,870 do norte.

A substituição dos outros tramos continua.

Esta ponte tem 14 tramos de 18m, e foi fornecida pela Companhia Nacional de Fundição e Forjas, de Lisboa.

Carris de ferro do Porto. — Esta companhia requereu á camara licença para estabelecer desde já a tracção electrica nas suas linhas, nas seguintes ruas:

Do Carmo, pelas ruas do Rosario, Carvalhosa, Boavista, até á Foz, Mathosinhos e Leça, pela estrada privativa da Companhia, desde a Fonte da Moura á Foz, e pela avenida da Boavista prolongada, ao Castello do Queijo; da rua da Boa Vista, pela Rua de Codofeita ao Carmo; da rua da Boavista, pelo campo da Regeneração e rua de Gonçalo Cristovão á rua de Santa Catharina; da praça de D. Pedro pelas ruas de D. Pedro, Formosa e Santa Catharina até ao Hospital dos Alienados, e para regresso pela rua de Sá da Bandeira, parte da do Bomjardim até aos Congregados, a ligar com a rua de Mousinho da Silveira e praça de D. Pedro.

Pela tracção animal o serviço continuará como está nas linhas do Carmo ao Palacio, do Bolhão ao Bomfim, do Carmo a Paranhos e da Batalha a Campanhã.

== ÉSTE NÚMERO FOI VISADO ==
== PELA COMISSÃO DE CENURAS ==

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

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral de Administração Pública e Civil

Repartição do Pessoal Civil Colonial

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Colónias, nos termos da alínea c) de artigo 1.º do decreto n.º 22:980, de 24 de Agosto de 1935, e em conformidade com o disposto do artigo 2.º do decreto n.º 26:541, de 7 de Fevereiro de 1936, prorrogar até um ano, contado da data da respectiva posse, realizada em 7 de Abril do corrente ano, e compreendendo o tempo da viagem de regresso, o prazo de seis meses estabelecido na portaria de 26 de Março do mesmo ano para o inspector superior da Fazenda das colónias, interno, António Cabral de Oliveira e Castro, efectuar, nos termos applicáveis do decreto n.º 15:987, de 29 de Setembro de 1928, e do artigo 2.º do decreto n.º 20:260, de 31 de Agosto de 1931, a inspecção determinada na mesma portaria, devendo o referido funcionário dá-la por concluída de modo a estar na metrópole em 6 de Abril de 1937, data em que finda o prazo de um ano, para esse efeito fixado na presente portaria.

Para ser publicada nos «Boletins Officiais» de todas as colónias.

O Ministério das Colónias, 29 de Novembro de 1936. — O Ministro das Colónias, *Francisco José Vieira Machado*.

(São devidos emolumentos, nos termos do dec. n.º 22:257 Visada pelo Tribunal de Contas em 25 de Dezembro de 1936)

Por despachos de 5 de Janeiro de 1937:

José Segadas de Paços Pereira de Castro, aspirante do quadro primativo de Fazenda da Colónia de Moçambique — confirmado o parecer da junta médica do distrito de Viseu, que, em de Dezembro findo, lhe arbitrou sessenta dias de licença para se tratar.

Ascensão da Silva Rocha, segundo official do quadro privativo de Fazenda da colónia de Moçambique — confirmado o parecer da junta médica do distrito de Aveiro, que, em 30 de Dezembro findo, lhe arbitrou quinze dias de licença para se restabelecer.

Por despacho de 6 de Janeiro de 1937:

Francisco dos Santos Nogueira, professor de ensino primário da colónia de Moçambique — confirmado o parecer da junta distrital de Vila Real, que, em sessão de 31 de Dezembro de 1936, lhe arbitrou sessenta dias de licença para se tratar.

Para serem publicadas no «Boletim Official» da colónia de Moçambique.

Direcção Geral de Administração Política e Civil, 8 de Janeiro de 1937. — O Director Geral, *Tamagnini de Sousa Barbosa*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Para os devidos efeitos se publica que em 30 de Dezembro findo foi reformado 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 de 11 de Março de 1927, o médico substituto da assistência domiciliária de Lisboa, Dr. João Lourenço Castelo Branco,

que à data do referido arrendamento era médico da 11.ª zona do serviço central de saúde dos Caminhos de Ferro do Estado.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 16 de Janeiro de 1937. — O Director Geral, *Rogério Visco Ramalho*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e do condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, proceder à recepção provisória da empreitada para o fornecimento de material eléctrico adjudicado à firma Sociedade Luso-Eléctrica, Limitada, por contrato de 25 de Outubro de 1935.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 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, nomear uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e do condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, proceder à recepção provisória da empreitada para o fornecimento de material eléctrico adjudicado à casa Duran, Garcia & C.ª, por contrato de 25 de Outubro de 1935.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 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, nomear uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e do condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, proceder à recepção provisória da empreitada de fornecimento e montagem do resto das prateleiras do depósito de moldes, adjudicada à casa Joaquim F. Rossie & C.ª (Irmão), por contrato de 16 de Junho de 1936.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 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, nomear uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e do condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, proceder à recepção provisória da empreitada para o fornecimento e montagem de um tanque para óleo combustível e de quinze forjas diversas, em ferro, adjudicada à casa Sociedade de Construções Metálicas, Limitada, por contrato de 29 de Outubro de 1935.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 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, nomear uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e do condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, proceder à recepção provisória da empreitada do fornecimento e montagem de bancadas, prateleiras e armários, adjudicada à casa Carpintaria e Serraço Mecânica Barreirense, Limitada, por contrato de 16 de Junho de 1936.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 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, nomear uma comissão composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e do condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, proceder à recepção provisória da empreitada da construção de uma estufa de gavetas, adjudicada à casa Sociedade de Construções Metálicas, Limitada, por contrato de 18 de Junho de 1936.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 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, nomear uma comissão, composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e do condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, proceder à recepção provisória da empreitada para o fornecimento de material eléctrico adjudicado à casa Siemens — Companhia de Electricidade por contrato de 25 de Outubro de 1935.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 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, nomear uma comissão, composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e do condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, proceder à recepção provisória da empreitada para o fornecimento de 3:452 chapas onduladas de ferro galvanizado, adjudicada à casa Sociedade Zickermann, sociedade anónima de responsabilidade limitada, por contrato de 31 de Agosto de 1935.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 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, nomear uma comissão, composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e do condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcioná-

rios da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, proceder à recepção provisória da empreitada para o fornecimento de diversas máquinas ferramentas adjudicadas à casa Duran, Garcia & C.ª, por contrato de 17 de Agosto de 1935.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 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, nomear uma comissão, composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e do condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, proceder à recepção provisória da empreitada para o fornecimento de um mandrilador adjudicado à casa Aços Finos Roechling, sociedade anónima, por contrato de 17 de Agosto de 1935.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 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, nomear uma comissão, composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e do condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, proceder à recepção provisória da empreitada para o fornecimento de diversas máquinas ferramentas adjudicadas à casa Francisco José Simões, Limitada, por contrato de 17 de Agosto de 1935.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 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, nomear uma comissão, composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e do condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, proceder à recepção provisória da empreitada da ampliação do *chariot* n.º 1 adjudicada à casa Sociedade de Construções Metálicas, Limitada, por contrato de 18 de Junho de 1936.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 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, nomear uma comissão, composta dos engenheiros Ernesto de Oliveira Rocha e António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento e do condutor de material circulante Salvador de Almeida, todos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a fim de, nos termos do artigo 55.º do decreto n.º 4:667, de 14 de Julho de 1918, proceder à recepção provisória da empreitada para o fornecimento de diversas máquinas ferramentas adjudicadas à casa Aços Finos Roechling, sociedade anónima, por contrato de 17 de Agosto de 1935.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 de Janeiro de 1937. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.



Auto-Mecanica de Portugal

(Sociedade Cooperativa A. R. L.)

Estatuto aprovado conforme escritura publica, lavrada nas notas do Notário Dr. Avelino Faria, da Rua Nova do Almada, 64-1.º, em Lisboa aos 15 de Janeiro de 1937

SEDE PROVISORIA—L. DE S. DOMINGOS, 11-1.º-C

Telefone 27086

Material circulante

As casas constutoras de viaturas automoveis, às quais esta Cooperativa se não dirigiu, por insuficiencia de elementos informativos, sobre o seu endereço ou dos seus representantes se comunica poderem dirigir-se à sede desta Cooperativa, que lhes fornecerá as indicações necessarias para se habilitarem a, em devido tempo, apresentar as suas propostas.

Construção de Carrossarias

Orientada nos mais sãos princípios de puro patriotismo, que, aliás, presidiram desde inicio à sua organização, pretende esta Cooperativa contribuir, por todos os meios ao seu alcance, para o emprego e aperfeiçoamento do maior numero de trabalhadores portugueses e consequente desenvolvimento da industria nacional.

Desejaria, por isso, que as viaturas automoveis que vai empregar para uso exclusivo dos seus associados, fossem carrossadas em Portugal.

Tratando-se, porém, dum problema da mais alta importancia e responsabilidade, não poderá a Direcção desta Cooperativa tomar em definitivo qualquer resolução, sem se inteirar das possibilidades, sobretudo tecnicas, de que dispõem os industriais, para, com as maiores garantias, se encarregarem dos trabalhos a executar.

Nestes termos, esta Cooperativa aguarda que os interessados se lhe dirijam, fornecendo-lhe o maior numero de informações indispensaveis para um estudo consciencioso do assunto.

Fornecimentos e Trabalhos

A aquisição de tudo que seja necessario aos serviços desta Cooperativa, à sua montagem e organização, será feita por meio de concurso. Só em caso de força maior, e mediante resolução especial da Direcção, poderá ser adoptada pratica diferente.

Sendo, porém, pela cooperação e pelo auxilio mutuo, que se consolida a existencia de Sociedades deste genero, torna-se publico que só serão endereçados convites para a apresentação de propostas, às firmas, entidades ou individuos já sócios desta Cooperativa, que poderão, logo após a comunicação da sua admissão, mandar uma lista o mais completa possivel do que se acham aptos a fornecer ou a executar.

SOCIOS FUNDADORES — Art. 8.º dos Estatutos: São socios fundadores, os que subscreverem com um minimo de cinco acções (de 100\$00 cada) liberadas, até 8 dias antes da realização da 1.ª assembleia geral.

A sede está aberta todos os dias uteis das 10,30 ás 12,30 e das 14 ás 18 horas

A cooperação tem por fim taxativo conciliar os direitos e as obrigações do individuo com os direitos e as obrigações da colectividade.

Prof. Alfred Nash

OFICINAS

Tendo os Serviços de Construção e Obras e de Material e Oficinas iniciado já os estudos preparatórios para a elaboração do projecto de construção das oficinas de reparação das viaturas automoveis, para uso exclusivo dos Associados desta Cooperativa, ou pertencentes a estes, aceitam-se propostas para a venda a esta Cooperativa de terrenos dentro da área de Lisboa, devendo naquelas virem indicados os dias e horas a que poderão ser visitados, para se verificar se satisfazem ao fim que se tem em vista.

Filiais, Sucursais e Agências

Dentro da orientação fixada no Art.º 51.º dos Estatutos desta Cooperativa, que a seguir se transcreve:

«Os socios fundadores terão, em relação a quaisquer outros, preferência para o exercicio de cargos da Cooperativa.»

Accepta-se o oferecimento de quem pretenda desempenhar a função de delegado desta Organização em qualquer terra do país.

A Direcção reserva-se o direito de verificar se o candidato ao exercicio da referida função tem a indispensavel competencia e idoneidade para lha confiar.

Admissão do pessoal

A preferência dada, pelo Art.º 51.º dos Estatutos, aos socios fundadores para o exercicio de cargos na Cooperativa, será inexoravelmente cumprida, tendo em vista a ordem de antiguidade da sua admissão.

A nomeação dos pretendentes ir-se-á fazendo normal e gradualmente à medida que o desenvolvimento dos serviços o vai exigindo, não se dispensando a Direcção contudo, de submeter o socio fundador, candidato a um lugar, a uma prova, para se certificar se tem competencia para o exercicio do cargo a que aspira.

Com o sistema adoptado, consegue-se eliminar a intervenção de quem quer que seja, incluindo a dos proprios Directores, na admissão de pessoal, que é feita exclusivamente pela forma referida.

A aceitação dum socio fundador para o exercicio duma função terá lugar tanto mais cedo, quanto mais cedo fór a sua admissão na Cooperativa na referida categoria.

A DIRECÇÃO

PRÉSIDENTE — ENG.º PLINIO SILVA
VOGAIS — EDUARDO FREIRE CORREIA
 JACINTO GONÇALVES
 RAUL GALAMAS
 DR. SERAFIM DA SILVA GARCIA