

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 8-10 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Mcutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 943

S U M A R I O :

Página Artística, Vizela, Bairro Mourisco. — Heroísmo de portugueses. — Regulamento especial de transportes em automóveis pesados. — Crónica internacional, pelo REDACTOR MISTÉRIO. — Visitem Salamanca. — Amarante, pelo DR. ALFREDO BROCHADO. — Caminhos de Ferro de Benguela. — A ponte monumental do Porto de Sidney, pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA. — Serviços combinados de caminhos de ferro e transportes aérios. — A linha de Sintra e os seus jardins, pelo DR. JACINTO CARREIRO. — A reforma agrária e o Estado, pelo Eng.^o Agr.^o FRANCISCO PALMA DE VILHENA. — 250 quilómetros à hora em caminho de ferro? — Imprensa. — À Tabela, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — O tráfego de passageiros. — Aviação, pelo Tenente Aviador HUMBERTO CRUZ. — Dr. Ruy Ulrich. — As origens vulcânicas dos arquipélagos da Madeira e dos Açores, pelo Coronel CARLOS ROMA MACHADO. — A Assembléia Geral da C. P. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — Linhas estrangeiras — Há quarenta anos. — João Franco Monteiro

1933

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLASSECRETARIOS DA REDACÇÃO
CARLOS MENDES DA COSTA
OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

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

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Engenheiro ABEL AUGUSTO DIAS URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO



DELEGAÇÕES

Espanha — A MASCARÓ

Porto -- ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS

AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . . .	1.00
ESPAÑA () ps. ^{as} . . .	35.00
FRANÇA () fr. ^{os} . . .	100
AFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atraçados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

Telefone P B X 20158

DIRECÇÃO 27520

HEROISMO
DE
PORTUGUESES

No dia 25 (dia de espiga) foi-nos dado registar um caso inédito para nós, em que notámos o heroísmo de dois portugueses que tão nobremente se desempenharam de uma difícil missão que vamos narrar:

Eram 18,30 quando na Ericeira se procedia à chamada «lota do peixe» e repentinamente foi dado o sinal de alarme para socorrer a traineira «Maria do Mar», de Peniche, que a 3/4 de milha da praia, pescava e se voltou com a sua tripulação.

Imediatamente saiu em socorro a chata «Benvinda» (84) tripulada pelo arrais José Henriques Arsénio, levando como tripulantes os pescadores António Apolinário Pereira, Serafim Bernardo, António Lucio, Albino Campos e o sr. Frederico Guilherme Bastos Gonçalves, solicitador encartado de Lisboa, que naquele momento se encontrava na praia com sua família e que ajudou a largar ao mar esta embarcação para socorrer os naufragos, despindo-se de seguida.

Largada a «Benvinda» partiu a lancha guiada pelo arrais Francisco Jacinto Moraes tripulada pelos pescadores Vicente Alves Serras Junior, Joaquim Leandro, João Tomaz, Joaquim Dias, Sebastião Silva Mira e Carlos Jacinto Moraes.

Às 19 horas chegados ao local do sinistro o sr. Frederico Gonçalves salvou dois dos tripulantes da «Maria do Mar», um dos quais lhe beijou as mãos após o salvamento, desmaiando em seguida.

Os restantes foram salvos pela tripulação da «Benvinda» e por outros barcos de pesca que se encontravam a distância e que imediatamente compareceram no local do sinistro.

Salvo, a muito custo toda a tripulação da «Maria do Mar» esta recolheu depois à traineira a vapor a fim de lhes serem prestados socorros respectivos.

No regresso da «Benvinda» e depois de presenciada a cena a grande distância, tod i gente que se encontrava na praia e em vários locaes dispensou uma interessante e comovida manifestação à tripulação e ao sr. Bastos Gonçalves que tão nobremente salvou os dois sobreviventes, com um heroísmo digno de louvor.

Este senhor foi conduzido a várias casas de pescadores onde foi vestido com as melhores roupas que havia nas gavetas por haver molhado o seu vestuário.

O motivo do desastre foi o de terem carregado o barco com um saco de areia que longe de o equilibrar motivou tal desastre que poderia ser fatal.

Não apareceu o capitão do porto nem o cabo do mar por se encontrarem em serviço noutro local a alguns quilómetros de distância.

É pois digno de louvor o heroísmo do solicitador Bastos Gonçalves e do arrais Arsénio que tão nobremente salvaram aqueles desgraçados prestes a serem submergidos pelas ondas.

As autoridades competentes pedia-se que estes dois portugueses sejam galardados com a valiosa medalha de «socorrosa naufragos».

REGULAMENTO ESPECIAL DE TRANSPORTES EM AUTOMOVEIS PESADOS

Pela pasta das Obras Públicas vai ser publicado o seguinte decreto:

Em face das repetidas reclamações feitas pelas Empresas Ferroviárias, contra o estabelecimento de carreiras de automóveis pesados e ainda ante a concorrência desordenada entre os próprios camionistas, de que resulta não só a ruina de muitos, como também uma irregular e deficiente exploração das carreiras, em prejuízos das regiões servidas, resolveu o Governo, por portaria de 15 de Abril de 1931, nomear uma Comissão para proceder ao estudo da regulamentação dos transportes em automóveis pesados e à sua conjugação com os transportes ferroviários.

Nos fins de Fevereiro do ano corrente, apresentou a Comissão o resultado dos seus estudos, salientando que as conclusões apresentadas, foram na sua maioria, aprovadas por unanimidade dos seus membros, entre os quais se contavam dois representantes das Empresas Ferroviárias, um pela via larga e outro pela via estreita, e dois representantes dos concessionários de carreiras, um pelo norte e outro pelo sul do País.

A Comissão trabalhou com decidida boa vontade, no sentido de conciliar os diversos e complexos interesses em jogo: os do Estado e os do público, os das Empresas de Camionagem e os das Companhias Ferroviárias.

Inspirado no projecto da Comissão e tendo presente a ação altamente civilizadora e de fomento que a camionagem representa, pois pela sua própria natureza permite o contacto directo das mais distantes e isoladas regiões com as de maior civilização e com os grandes centros produtores de consumo, mas, reconhecendo que o desenvolvimento desregulado da camionagem tem contribuído, de algum modo, para a instabilidade económica dos Caminhos de Ferro, o Governo dita as bases de conjugação desses dois importantes meios de transporte, confiando que, no futuro da sua ação combinada resultem vantagens efectivas para a Economia da Nação.

Nessa conjugação visa-se, essencialmente, definir os campos de ação próprios de cada um daqueles meios de transporte, facilitando o estabelecimento de carreiras automóveis e a sua expansão, sempre que elas constituam elementos de ligação das regiões que servem com a rede ferroviária, ou que as sirvam em condições de manifesta superioridade, e dificultando, pelo contrário, a sua exploração, sempre que disso resulte concorrência comercial ao Caminho de Ferro, em prejuízo da Economia da Nação.

Mantém-se a classificação dos transportes em automóveis pesados, em duas categorias — transportes colectivos e transportes de aluguer — consoante o modo como o público os uti-

liza e deles dispõe, ficando os últimos, quando destinados a passageiros, reservados a agrupamentos de indivíduos que deles se sirvam em seu exclusivo proveito e em percurso de sua escolha.

As comunicações estabelecidas por transportes colectivos, foi conservada a designação de «carreiras», as quais, segundo a normalidade da sua exploração forem divididas em regulares e eventuais. Estas tendo a sua exploração limitada a 5 dias por mês, e destinando-se, essencialmente, a provocar a expansão económica daquelas regiões cujo grau de desenvolvimento não justifica o estabelecimento duma carreira regular, não necessitam de ser encaradas em confronto com os transportes ferroviários, sendo-o, portanto, sómente as carreiras regulares.

Sob o aspecto da sua conjugação com os transportes ferroviários, as carreiras regulares dividem-se naturalmente, nas duas seguintes categorias: independentes e interferentes. Ao contrário das independentes, as interferentes afectam económica e comercialmente o Caminho de Ferro, e, conforme essa interferência nelas se faz sentir, classificam-se em afluentes, complementares e concorrentes.

Em princípio, e para salvaguardar, pela compensação justa dos seus direitos, os interesses de cada um dos meios de transporte, cuja conjugação ora se estabelece, será classificada como independente toda a carreira servindo povoações situadas fóra de uma zona de 20 quilómetros, repartidos por metade, para um e outro lado duma via ferrea, e como interferente toda a carreira do percurso superior a 100 quilómetros, podendo, porém, esta classificação ser alterada, em casos especiais; mediante reclamação devidamente fundamentada, feita perante os Serviços de Viação.

Acentua-se, contudo, que a classificação das carreiras por esta forma, não implica para qualquer delas, a proibição do seu estabelecimento, tendendo apenas a determinar as condições a que este tem de subordinar-se quanto ao encargo tributário e extensão do seu exercício.

Com efeito, este regulamento não torna extensivo às carreiras concorrentes a liberdade de transporte de mercadorias; e estabelece para cada categoria de carreiras, o pagamento de determinada percentagem do imposto de camionagem que, sendo mínima para as afluentes com serviço combinado e para as complementares, estimula, de preferência, o seu estabelecimento.

Sendo as regiões mais ricas e de maior desenvolvimento aquelas a que aflui, naturalmente, maior número de carreiras, sucede que a breve trecho se verifica que esse número é exagerado, em relação ao movimento económico local, resultando para alguns concessionários a falência e, para todos, uma exploração fracamente remunerador, ou mesmo deficitária. Para contrariar esta consequência inevitável do livre estabelecimento de carreiras e para criar a necessidade de explorar as regiões mais pobres ou de menor progresso, deverão os Serviços de Viação proceder a um inquérito administrativo sobre a utilidade de cada carreira requerida, atendendo, muito especialmente, ao número das já existentes na área respectiva. Neste inquérito e quando se trate duma carreira concorrente de uma linha ferrea, será dada preferência à empresa ferroviária que a explora, desde que o requeira antes de terminado o inquérito.

Para as carreiras regulares é necessário ainda para que possa ser dada a respectiva autorização, que sejam satisfeitas as condições de ordem técnica que forem impostas, nos termos da lei em vigor, pelos Serviços de Viação, obrigando-se os requerentes a caucionar a manutenção da carreira, pelo prazo de validade da sua concessão, que este decreto fixa em 5 anos, renovável por igual período.

Em ordem a garantir a continuidade da carreira, por isso se interessar directamente aquele que a explora, impõe-se ao concessionário a perda da respectiva caução, quando interrompa, sem motivo justificado, a sua exploração.

Prevê ainda este decreto, aliás como exceção, a possibilidade de se realizarem carreiras provisórias em regiões não servidas por carreiras regulares e simplesmente para ocorrer a necessidade de tráfego, de carácter temporário.

Seguidamente, estabelecem-se medidas tendentes a assegurar aos transportes em automóveis pesados a máxima segurança e comodidade, factores indispensáveis ao seu regular funcionamento e eficaz exploração, e que descurados por largo tempo, contribuíram de modo sensível, para o seu descredito, dificultando a sua expansão. Tais medidas abrangem, em primeiro lugar, a obrigatoriedade de horários, que os Serviços de Viação fixarão, atendendo às velocidades máximas e média permitidas, à natureza e estado das estradas, às características dos carros empregados e sempre de modo que o intervalo de tempo entre a partida de dois veículos, em serviço no mesmo percurso, não seja inferior ao que se julgou conveniente estabelecer para maior garantia daqueles que os utilizam.

Finalmente, exigindo-se a determinação rigorosa da carga útil e lotação dos carros, calculada esta em função da carga máxima e de acordo com as dimensões mínimas a reservar por passageiro, e tornando obrigatória a inspecção regular e periódica dos veículos e seus condutores, não permitindo a circulação dos primeiros sempre que disso possa resultar qualquer acidente ou transtorno grave, e proibindo o exercício de tal profissão a todos aquéllos que não possuam a necessária resistência física ou competência técnica, ficam, deste modo, e como de há muito se impunha, salvaguardados os interesses não só do público como dos próprios concessionários, e deminuída a contingência que tais transportes vinham oferecendo.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte Regulamento especial de transportes em automóveis pesados:

CAPITULO I

Disposições gerais

Art. 1.º — Os transportes em automóveis pesados classificam-se para os efeitos deste Regulamento em duas categorias: *particulares e públicos*.

Consideram-se *transportes particulares* aqueles em que os automóveis não são utilizados na exploração comercial de meios de comunicação, e, em princípio, se destinam unicamente ao transporte dos donos e suas famílias ou de carga que lhes pertença.

Consideram-se *transportes públicos* aqueles em que os automóveis podem ser utilizados ou postos ao serviço de quaisquer pessoas, mediante o pagamento de uma remuneração fixada por tarifa ou ajuste particular.

§ único — Os Serviços de Viação poderão autorizar que em automóveis pesados particulares seja transportado pessoal e serviço das Empresas proprietárias, quando acompanhado do respectivo ferramental e com destino a trabalhos em comum.

Art. 2.º — Os *transportes públicos* podem ser colectivos ou de aluguer.

Consideram-se colectivos os transportes em que os veículos são utilizados por lugar da sua lotação ou por fracção da sua carga, para transporte, segundo itinerários próprios de passageiros ou de mercadorias, podendo servir a quaisquer pessoas, sem ficar ao serviço de nenhuma delas.

Consideram-se de *aluguer* os transportes em que os veículos são alugados no conjunto da sua lotação ou da sua carga, para transporte de passageiros, bagagens ou mercadorias, segundo itinerários da escolha dos seus alugadores e para seu exclusivo serviço.

§ 1.º — São classificados como colectivos, embora explorados em regime de aluguer, os transportes de bagagens e mercadorias por conta de qualquer entidade que as tenha recebido de terceiros.

§ 2.º — São considerados de aluguer, embora explorados em regime de transporte colectivo, os transportes em automóveis de carga, de frutas e hortaliça, e bem assim de cabaças com peixe, roupa e artigos diversos de venda nas feiras, acompanhados dos respectivos vendedores de peixe, lavadeiras e feirantes.

Art. 3.º — Nos automóveis pesados de aluguer para transporte de passageiros, apenas poderão viajar, salvo em casos especiais devidamente autorizados pelos Serviços de Viação, indivíduos pertencentes ao mesmo agrupamento familiar, escolar ou associativo, do qual deve ser feita menção, na respectiva licença.

§ 1.º — As licenças para exploração de automóveis pesados de aluguer para passageiros, só podem ser concedidas pelos Serviços de Viação, e ficam limitadas aos concessionários das carreiras regulares, nos percursos onde as haja.

§ 2.º — Os transportes de excursionistas em automóveis pesados que lhes sejam reservados, são transportes de aluguer, mas não podem ser explorados sem prévia autorização dos Serviços de Viação.

Art. 4.º — Os automóveis pesados de aluguer para transportes de mercadorias, com exceção dos referidos no § 2.º do art. 2.º, só podem transportar mercadorias por conta de um único expedidor.

Art. 5.º — Os automóveis pesados de aluguer, além dos impostos normais que têm de pagar nos termos da lei em vigor, deverão, sempre que pretendam fazer percursos superiores a cem quilómetros, munir-se de uma licença especial passada pelos Serviços de Viação, mediante o pagamento da taxa anual de 300\$00.

Art. 6.º — Os transportes particulares em automóveis pesados estão sujeitos ao mesmo regime do transporte de passageiros em automóveis ligeiros: livre circulação; mediante o pagamento dos impostos que lhes competir pela legislação em vigor.

CAPITULO II

Das carreiras

Art. 7.º — As comunicações estabelecidas por transportes colectivos, estão sujeitas a horários e tarifas e designam-se por *carreiras*.

As carreiras são de duas espécies: *regulares e eventuais*.

Art. 8.º — São consideradas *regulares* as carreiras que se fazem repetida e periodicamente no mesmo percurso, por efeito de uma concessão permanente.

§ 1.º — O número de veículos a empregar em cada carreira regular, será fixado pelos Serviços de Viação.

§ 2.º — Sempre que, inesperadamente, apareçam passageiros que excedam a lotação dos veículos normalmente empregados numa carreira regular poderão ser feitos desdobramentos, sob condição de deles ser dado, semanalmente, conhecimento aos Serviços de Viação, e de, nos veículos em excesso sobre o número fixado, serem colocadas tabuletas com a designação *desdobramento*.

§ 3.º — As carreiras regulares podem ter, além do seu horário normal, um horário suplementar aplicável em dias de tráfego superior ao habitual.

Art. 9.º — São consideradas *eventuais* as carreiras organizadas eventualmente entre locais não servidos por carreiras regulares, ou entre locais servidos por estas carreiras e outros que o não sejam.

Art. 10.º — As carreiras regulares são obrigadas ao transporte de malas postais, mediante remuneração fixada pela Administração Geral dos Correios e Telegraphos, mas sem prejuízo dos horários a que estejam subordinados.

§ único — Das questões suscitadas entre os concessionários das carreiras e a Administração Geral dos Correios e Telegraphos há recurso para o ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 11.^º — As carreiras regulares classificam-se, sob o aspecto da sua conjugação com os transportes ferroviários, em duas categorias :

- a) — Carreiras *independentes*.
- b) — Carreiras *interferentes*.

§ 1.^º — São consideradas independentes as carreiras que não interferem economicamente com o Caminho de Ferro, estabelecendo comunicações entre localidades não servidas pela via ferrea, ou por ela servidas, com maiores percursos efectivos, quando indirectamente, e com percursos que excedam em mais de 100% os das carreiras, quando directamente (em estações próprias ou a distâncias não superiores a 1 quilómetro).

§ 2.^º — São consideradas *interferentes*, as carreiras cuja exploração afecta económica e comercialmente o caminho de ferro, quer exercendo uma função concorrente, quer adjuvante.

Art. 12.^º — As carreiras que servem povoações situadas fora de uma zona de vinte quilometros, ao longo de qualquer via ferrea, marcada a dez quilometros para um e outro lado da via, são sempre classificadas como *independentes*, enquanto, perante os Serviços de Viação, não fôr feita a prova de que estabeleçam concorrência comercial com o Caminho de Ferro.

Art. 13.^º — As carreiras que tiverem um percurso superior a cem quilómetros são sempre classificadas como *interferentes*, enquanto se não provar, perante os Serviços de Viação, que nos termos do § 1.^º do art. 11.^º podem ser consideradas como *independentes*.

Art. 14.^º — As carreiras interferentes classificam-se nos tipos seguintes :

- a) Carreiras *afluentes*.
- b) Carreiras *complementares*.
- c) Carreiras *concorrentes*.

Art. 15.^º — Consideram-se *afluentes* as carreiras que, partindo de localidades não servidas de linha ferrea afluem á estação de Caminho de Ferro mais proxima, com serviço completo, exercendo, assim, pela drenagem de passageiros e mercadorias, através da via ferrea, uma função adjuvante do Caminho de Ferro, quer tenham ou não serviço combinado com as respectivas Empresas ferroviárias.

§ 1.^º — Excepcionalmente poderão os Serviços de Viação, ouvidas as Empresas ferroviárias, interessadas, autorizar que as carreiras *afluentes* sejam ligadas a outras estações, desde que a estação terminus escolhida seja mais importante que a mais proxima e não diste da localidade servida mais do dobro da distancia desta á estação mais proxima.

§ 2.^º — As carreiras *afluentes* com a testa de origem comum, não podem ter horários que permitem serviço combinado.

§ 3.^º — As Empresas ferroviárias não podem estabelecer serviço combinado, em qualquer estrada, com mais de uma Empresa concessionaria de carreiras regulares.

Art. 16.^º — Consideram-se *complementares* as carreiras estabelecidas por iniciativa de uma Empresa ferroviaria, directamente ou por contrato com Empresas de automóveis pesados, para assegurar o tráfego, por estrada, de passageiros ou mercadorias de qualquer natureza, no percurso compreendido entre os extremos de um troço de via férrea da sua concessão, onde a Empresa tenha suspendido, completamente, o serviço ferroviario ou reduzido de, pelo menos 20%, o número de comboios normalmente registados na mesma época do ultimo ano.

§ 1.^º — A redução ou suspensão dos serviços ferroviários num troço de via ferrea onde haja sido estabelecida uma carreira complementar não implica a caducidade da concessão respectiva e é atributo indispensável para que a carreira mantenha essa classificação, com todas as vantagens que este regulamento lhe atribui.

§ 2 — Nos troços de via ferrea onde hajam sido estabelecidas carreiras complementares, poderão ser suprimidas para-

gens de comboios, em estações intermedianas, quando estas, ou as localidades que elas servem, fiquem no percurso das carreiras complementares.

Art. 17.^º — Considerando-se *concorrentes* as carreiras que ligam localidades servidas directamente, por caminho de ferro, quando o percurso neste não seja mais do dobro das carreiras ; as que ligando, embora, localidades não servidas directamente por via ferrea, estabelecem comunicações de mais extenso percurso do que o caminho de ferro, e, de um modo geral, todas as carreiras que não sejam *independentes afluentes* ou *complementares*.

CAPITULO III

Do regime de exploração

SEÇÃO I.

Carreiras regulares

Art. 18.^º — As carreiras regulares são exploradas em regime de liberdade e dentro dos limites seguintes :

I — Carreiras *independentes*

- a) Livre escolha dos horários disponíveis.
- b) Pagamento de 75% do imposto de camionagem.
- c) Liberdade de transporte de mercadorias.
- d) Tarifa mínima por passageiro-quilómetro, igual à tarifa geral de 3.^a classe nos Caminhos de Ferro.
- e) Tarifa máxima por passageiro-quilómetro, igual à tarifa geral de 1.^a classe nos Caminhos de Ferro.
- f) Tarifa mínima por tonelada-quilómetro.

II — Carreiras *afluentes*

1.^º Quando tenham serviço combinado com as empresas ferroviárias.

- a) Prioridade de horários para ligação aos comboios.
- b) Pagamento de 25% do imposto de camionagem.
- c) Liberdade de transporte de mercadorias.
- d) Tarifa mínima por passageiro-quilómetro, igual à tarifa geral de 3.^a classe nos Caminhos de Ferro.
- e) Tarifa máxima por passageiro-quilómetro, igual à tarifa geral de 1.^a classe nos Caminhos de Ferro.
- f) Tarifa mínima por tonelada-quilómetro.

2.^º Quando não tenham serviço combinado com as empresas ferroviárias..

- a) Livre escolha dos horários disponíveis.
- b) Pagamento de 50% do imposto de camionagem.
- c) Liberdade de transporte de mercadorias.
- d) Tarifa mínima por passageiro-quilómetro, igual à tarifa geral de 3.^a classe nos Caminhos de Ferro.

e) Tarifa máxima por passageiro-quilómetro, igual à tarifa geral de 1.^a classe nos Caminhos de Ferro.

f) Tarifa mínima por tonelada-quilómetro.

III — Carreiras *complementares*

1.^º — Para serviços de passageiros.

A — Enquanto o mesmo percurso fôr servido por carreiras cujas concessões sejam mais antigas.

- a) — Livre escolha de horários disponíveis.
- b) — Pagamento de 25% do imposto de camionagem.
- c) — Tarifa mínima, não inferior à mais baixa, que nos termos deste regulamento, tenha sido adoptada no mesmo percurso, por qualquer dos concessionários.

B) — Quando não haja concessão mais antiga ou vierem a cessar as que existem.

- a) — Prioridade de horários para ligação de comboios.
- b) — Pagamento de 25% do imposto de camionagem.
- c) — Liberdade de tarifas, desde que não sejam inferiores às tarifas gerais nos Caminhos de Ferro, de que são complementares.

2.^º — Para serviços de mercadorias.

- a) — Prioridade de horários para ligação aos comboios.
- b) — Pagamento de 25% do imposto de camionagem.

c) — Tarifas mínimas por tonelada — quilómetro : não superiores às tarifas gerais no Caminho de Ferro respectivo.

IV Carreiras concorrentes.

a) — Livre escolha dos horários disponíveis.

b) — Pagamento por inteiro dos impostos de camionagem.

c) — Proibição de transporte de mercadorias, com exceção de pequenos volumes até 15 quilogramas, que podem ser transportados nos veículos empregados em carreiras regulares de passageiros, até ao limite de 80 quilogramas por lugar vago.

b) — Tarifa mínima por passageiro-quilómetro : igual à tarifa geral de 3.^a classe nos Caminhos de Ferro, acrescida de 25 %.

c) — Tarifa mínima por passageiro-quilómetro : igual à tarifa geral de 1.^a classe nos Caminhos de Ferro.

§ único — A tarifa mínima por tonelada-quilómetro para as carreiras independentes e afluentes, é, provisoriamente, fixada com 1\$25.

Art. 19.^o — Nas carreiras de serviço público para transporte de passageiros não podem ser concedidos «passes» a funcionários do Estado corpos e corporações administrativas ou particulares.

SECÇÃO II

Carreiras eventuais

Art. 20.^o — As carreiras eventuais estabelecidas nos termos do Art. 9.^o, só podem efectuar-se em dias de feiras, arraiais e festividades.

§ único. — Os veículos a empregar nas carreiras eventuais devem satisfazer a todas as condições exigidas no Código da Estrada, ser conduzidos nos termos do Art. 60.^o deste Regulamento e possuir ficha de transportes colectivos.

Art. 21.^o — O regimen estabelecido para as carreiras eventuais é o seguinte :

a) — Livre escolha de horários.

b) — Pagamento do imposto de camionagem.

c) — Proibição de transporte de mercadorias.

d) — Tarifas máxima e minima iguais ás estabelecidas para as carreiras independentes.

CAPITULO IV

Da concessão das carreiras

Art. 22.^o — Compete aos Serviços de Viação, sob autoridade do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, deliberar sobre os pedidos de concessão de carreiras e proceder à respectiva classificação.

§ 1.^o — Os despachos de concessão serão publicados no «Diário do Governo» e nele será indicada a classificação da carreira.

§ 2.^o — As carreiras eventuais só podem ser exploradas por concessionarios de carreiras regulares, não podendo o seu serviço abranger, no mesmo percurso, mais de 5 dias em cada mês.

Art. 23.^o — Os pedidos de concessão, suspensão ou transferencia de carreiras regulares são dirigidos aos Serviços de Viação e entregues nas suas Secções Técnicas dos Serviços de Viação para serem devidamente informados; os pedidos referentes a carreiras eventuais são resolvidos directamente por aquelas Secções.

Art. 24.^o — O Conselho Superior de Viação só poderá autorizar carreiras regulares, que satisfaçam ás seguintes condições :

1.^o — Terem os automóveis que nelas houverem de ser empregados os requisitos exigidos pelo Código da Estrada e obrigarem-se os requerentes, por si e pelos respectivos condutores, a cumprir o estipulado no art. 60.^o deste Regulamento.

2.^o — Obrigarem-se os requerentes a caucionar a manutenção de carreiras, pelo prazo de validade da respectiva concessão que será sempre de 5 anos, renovável por igual período. A cessação voluntaria da exploração duma concessão

antes do seu termo legal, envolverá, sempre, a perda da caução respectiva.

3.^o — Obrigarem-se os requerentes a cumprir rigorosamente os horários e tarifas aprovados pelos Serviços de Viação e todas as condições constantes da respectiva licença.

§ 1.^o — O valor da caução a que se refere o n.^o 2.^o deste artigo é fixado á razão de 50\$00 por cada quilometro de percurso contando entre os pontos extremos da concessão, não podendo nunca ser inferior a 1.000\$00.

§ 2.^o — Quando o concessionario duma carreira tiver motivo justificado para a suspender, deverá requerer aos Serviços de Viação a necessaria autorização.

Art. 25.^o — Os Serviços de Viação elaborarão um mapa especial com todas as carreiras regulares existentes.

Art. 26.^o — Excepcionalmente, e onde não haja carreiras regulares, poderão ser autorizadas carreiras regulares existentes.

Art. 26.^o — Excepcionalmente, e onde não haja carreiras regulares, poderão ser autorizadas carreiras provisórias, até 6 meses, para satisfazer necessidades temporarias do tráfego.

Art. 27.^o — Sempre que os serviços de viação verifiquem que determinado percurso é servido por numero suficiente de carreiras regulares, deverão propor ao ministro das Obras Públicas e Comunicações que seja suspensa a concessão de novas carreiras do mesmo percurso, até que as circuns'ancias se modifiquem.

§ único — Para os efeitos deste artigo, deverão os concessionarios de carreiras enviar aos serviços de Viação, até ao dia 10 de cada mês, nota dos passageiros-quilometros correspondente ao mês anterior.

Art. 28.^o — Dos requerimentos dirigidos aos Serviços de Viação para a exploração de carreiras regulares, deverá sempre constar :

a) — Nome, morada, concelho e distrito do requerente;

b) — Horários, tarifas e percursos simples;

c) — Numero de viagens a efectuar normalmente;

d) — Itinerarios;

e) — Indicação do numero e tipo dos veículos a empregar;

f) — Numero de paragens obrigatorias e sua designação;

§ único — Dos requerimentos dirigidos ás Secções Técnicas dos Serviços de Viação para carreiras eventuais, deve constar :

a) — Nome do concessionario e indicação da carreira regular que explora;

b) — Indicação do numero e tipo dos veículos a empregar;

c) — Horario, tarifas e percusos simples;

d) — Itinerarios.

Art. 29.^o — Todo o pedido de concessão de carreiras regulares deverá ser acompanhado de documento comprovativo de se ter efectuado, na Secretaria dos Serviços de viação, um depósito de 500\$00. Recebido o pedido, mandarão estes Serviços, no prazo de 15 dias, proceder a um inquerito administrativo sobre a utilidade da carreira requerida, que deverá estar concluído no prazo de 30 dias, e no qual todos os interessados deverão ser coidados a apresentar as suas reclamações. Perante o resultado do inquerito, os Serviços de Viação, no mais breve prazo que não poderá ir além de 15 dias, autorização ou não a concessão e, em caso afirmativo, determinará o prazo dentro do qual a carreira terá de ser iniciada. Se o requerente o não fizer ou desistir do pedido da concessão antes de o aproveitar, perderá o depósito acima referido que constituirá receita dos Serviços de Viação.

Art. 30.^o — O concessionario deverá requerer tantos certificados do titulo de concessão quantos julgar necessarios para que cada um dos seus carros seja sempre portador de um. Os certificados são concedidos pelos Serviços de Viação mediante o pagamento de 100\$00 por cada um.

Art. 31.^o — O concessionário deverá sempre explorar as

(Continua na pag. 352).

CRÓNICA INTERNACIONAL

ACABARAM-SE AS GUERRAS

POEIRA e mais poeira é deitada nos olhos dêsses patetas que ainda se acreditam nas patranhas de páz mundial, quando tôdas as nações se estão preparando para o final do mundo.

Apareceram os jornaes, embandeirando em arco com o chamado Pacto das Quatro Nações, que se me não engano transformar-se-há n'um armazem de pandadaria com esquadrilhas de aviões de grande potênciia que incendeiam uma cidade, por muito grande que ela seja, em cinco minutos.

A França, a Itália, a Inglaterra e a Alemanha, de saudosa data fizeram um pacto, ou vão fazê-lo. Por outro lado armam-se à valentona enquanto mandam construir aviões e navios em série.

Entre os paraguayos e bolivianos há socêgo absoluto, havendo nas últimas escaramuças, que já duram há um ano, onze mil mortos dos quaes três mil são paraguayos e oito mil bolivianos. Além dêstes números há a registar entre feridos, prisioneiros e desaparecidos uns vinte e seis mil nos dois contendores.

Como se vê a tranquilidade é absoluta.

Em Havana tambem não é menor a tranquilidade pois no interior de Cuba existe uma revolta permanente contra o Governo do presidente Machado, nas zonas de Santa Clara e Camaguey, havendo mais de dois mil rebeldes que em pequenos grupos vagueiam pelas montanhas atacando as forças governamentaes. Registaram-se

já centenas de mortes e os feridos não teem conta. Teem rebentado umas bombitas sendo uma na residência do general Alberto Herrera, chefe do Estado Maior do Exercito Cubano, mas não com o intuito de o molestar.

Pois apesar disto acontecer diariamente, o socego é absoluto.

Com os japoneses e chineses é que não há nada a registar. Simplesmente anunciam os chineses a tomada de Pequim, capital da China, mas o caso não merece a menor referência.

As tropas japonesas depois de uma insignificante batalha onde perderam déz ou doze mil homens e fizeram perder aos chinezes uns quinze ou vinte mil homens ocuparam entre outras localidades a cidade de Tung-Chow, distante de Peiping umas quatro milhas apenas, e onde estavam reunidas as autoridades locaes para decidir sôbre a situação.

Em Pequim a cidade está calma. As tropas niponicas estão a duas milhas de distância. Os soldados e destacamentos de policia percorrem as ruas, requisitando aboletamentos. Mais de 20.000 chineses abandonaram a cidade para ir procurar refúgio nas concessões estrangeiras.

A China, apesar de tarde, adquiriu mil e quinhenos aviões de combate.

Mas isto tudo pouca importâcia tem porque a benemérita Sociedade das Nações, que muito se tem interessado pelo desarmamento, está tratando de acabar com estas desordens insignificantes que preparam o mundo para que as nações se comam mutuamente.



Trez espiões conduzidos por gendarmes aos postes da morte
Os pelotões executores apresentam armas,

A CADEIRA ELÉCTRICA

Em várias nações a cadeira eléctrica está a marcar aos pontos.

Anteriormente chegava a passar os doze mezes do ano e a crear bolôr sem que por ali passasse um condenado. Hoje a cadeira eléctrica funciona constantemente prejudicando os pobres carrascos que ganhavam uma libra por cada golpe de machado ou

cutelo que separava a cabeça do corpo d'aquêle que o destino para ali atirára.

Este mez de Maio foi talvez o mez em que a cadeira eléctrica bateu o record:

Algumas execuções, que além de arrepiarem os cabelos, têm um certo cunho de interesse pelas últimas gargalhadas que os condenados dão ou pelas últimas palavras que na maioria das vezes não se sabe se são ditas propriamente para vingar o remorso.

Na prisão de Pinar-del-Rio foi executado um dos condenados à morte pelo tribunal de Jari.

Os carrascos saíram da sala e momentos depois voltaram ali, para transportar o cadáver... que tranquilamente passeava no aposento.

Os guardas da prisão e os carrascos vendo os seus créditos perdidos, atiram-se ao morto com quem lutaram alguns momentos.

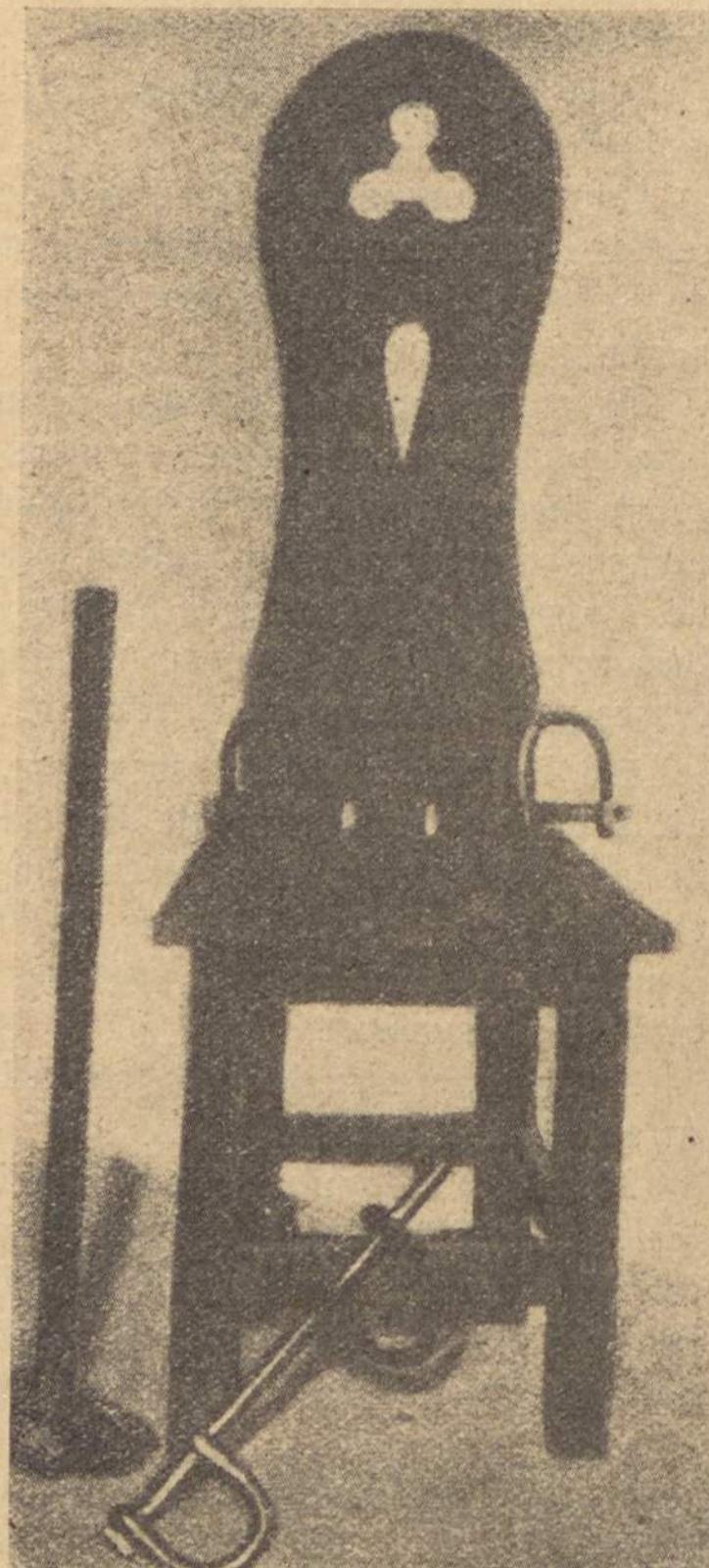
Depois de subjugado o condenado que havia resuscitado como por encanto, foi para a cadeira eléctrica e sentou-se com uma presença de espírito tão grande que pasmou quantos o olharam.

A morte do Zangara, que havia atentado contra a vida do presidente Roosevelt e ferira mortalmente o *maire* de Chicago, foi também na cadeira eléctrica na prisão de Rayfort (Florida).

Zangara na véspera de ser executado recusou receber o sacerdote.

As nove horas da manhã foi levado à cadeira, admirando-se por não haver testemunhas a assistir á sua execução.

Fixou Zangara os carrascos que o rodeavam, olhou aquela monstruosa cadeira que lhe anunciava a morte,



Cadeira eléctrica

VISITEM SALAMANCA

A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, com o concurso de várias entidades da Figueira da Foz, organiza uma excursão a Salamanca, a qual segue pelo comboio rápido do dia 17 de Junho e regressa, também no rápido, no dia 19 do mesmo mês, aos seguintes preços de ida e volta:

Das estações da Figueira e Murtede — 1.^a classe, 175\$00; 2.^a classe, 125\$00; 3.^a classe, 80\$00.

Das estações da Pampilhosa a Nelas — 1.^a classe, 156\$00; 2.^a classe, 112\$00; 3.^a classe 72\$00.

Das estações de Mangualde em diante — 1.^a classe, 130\$00; 2.^a classe, 95\$60; 3.^a classe, 60\$00.

Os bilhetes, que são válidos, até ao dia 25, dando portanto a faculdade aos excursionistas de demorarem até essa data, deverão ser requisitados até ao dia 8 de Junho.

Para maior facilidade, conseguiram os organizadores a dispensa da licença militar, sendo apenas necessária a apresentação do Bilhete de Identidade com o respectivo *visto* do Consulado Espanhol, do qual, para comodidade dos excursionistas, obsequiosa e gratuitamente se encarrega a Casa Havanesa da Figueira da Foz, desde que os interessados lhe enviem os referidos bilhetes de identidade até ao dia indicado para a requisição dos bilhetes do Caminho de Ferro.

Para mais informações, podem os interessados dirigir-se, para:

Figueira da Foz — Serviço do Tráfego da Companhia da Beira Alta, Comissão de Iniciativa e Casa Havanesa.

Coimbra — Ourivesaria Paz.

fitou de novo o carrasco com quem ele mais *simpatisara*, e disse:

“Os capitalistas não passam todos de um bando de malandrins. Até à vista, tôda a gente. Até à vista”.

Depois olhou o outro carrasco e disse-lhe serenamente:

“Carregue lá no botão e avie-se”.

A cadeira eléctrica de Nova York vai agora dizer-nos quais as sensações dos seus novos clientes que são o espanhol Manuel Bugama e o sul-americano Antonio Lopez, presos na cadeia de Sing Sing que foram condenados à morte por terem assassinado um polícia quando pretendiam fazer um roubo num estabelecimento de drogas.

Redactor MISTÉRIO.

POR TERRAS DE PORTUGAL

AMARANTE

Por ALFREDO BROCHADO

QUEM viajou pelo norte do país decerto conhece a vila de Amarante, situada nas faldas da serra do Marão, e banhada pelo rio Tâmega, rio que vem de Espanha, entre campos de milho e salgueirais, e dá à região um certo ar bucólico que, casado à severidade da montanha, constitue o carácter próprio e singular daquela terra.

É o burgo de aspecto antigo, triste, e foi no passado terra de frades e freiras, no que se não distingue do maior número das terras de Portugal, quase todas de acentuada tradição monástica, com um Santo e seus milagres. Ali é S. Gonçalo.

É região pobre, sem indústrias florescentes e sem grande comércio, e como a propriedade rural está muito parcelada, não há grandes fortunas e o que abunda é o pequeno proprietário que mal tira do amanho das terras, pagas as décimas, para viver sem sacrifícios. Que eu saiba não tiveram também ali berço grandes famílias nobres com feitos de armas de que reze a história.

É na sua maioria gente simples e bondosa, com grande compreensão dos seus deveres cívicos e sociais, amando profundamente o torrão onde nasceu e raramente o trocando pelos prazeres que as aventuras, em terra estranha, proporcionam aos seres errantes e inquietos.

Não podem os seus naturais afastar-se para longe, para onde não chegue o murmurio do seu rio, que, dia e noite, lhes embala com

suavíssima e dôce melopeia, a existência feliz ou infeliz.

Cerca o vale, onde assenta a vila de Amarante, um horizonte de montanhas de estranho recorte que, ao poente, lembra a serra de Sintra, onde crescem os pinheiros, e dir-se-ia que as nuvens poisam para descansar de seus vôos vertiginosos.

Em certas noites, antes de adormecer, fecho os meus olhos fatigados, e, assim, reconstituo *in mente* a terra onde nasci.

Sou de Amarante. Cá de longe ouço o murmurio do Tâmega, e julgo assim estar a ouvi-lo como em meio do silêncio de certas noites estivais, quando sobre ele me debruço.

A dôce e cándida poesia da terra natal perfuma a existência de todos os homens que um dia tiveram de abandonar, forçados pelas necessidades da vida. Mesmo os mais céticos.

E muitas vezes, quanto mais pequena e simples, maior e mais dôce é esse místico perfume e o fundo espiritual onde se recortam seus limites geográficos.

Lembrei-me assim de escrever sobre Amarante. Não para dizer da sua história, de que pouco sei, mas para evocar alguns recantos da sua paisagem que trago na alma e um dos seus filhos que me merece menção especial.

* * *

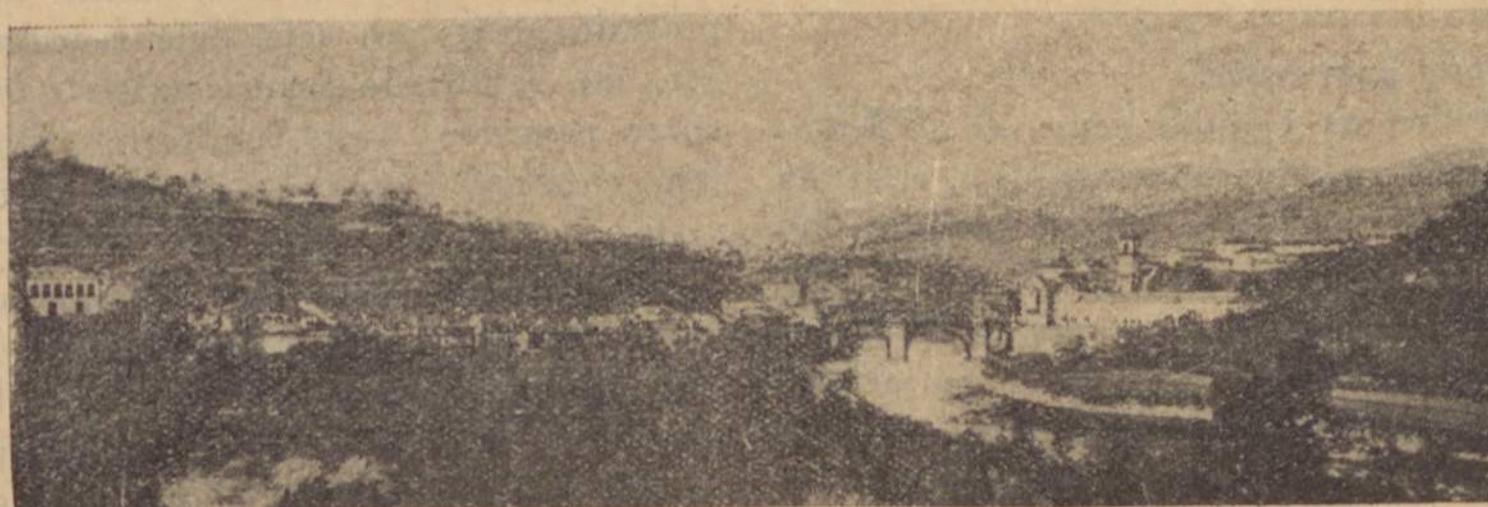
Numa tarde de verão, haver treze anos, conheci em Candemil o grande orador António Cândido. Candemil fica a quinze quilómetros de Amarante, à beira da estrada que dali segue em zig-zags para Vila Real.

Em frente ao Marão gigantescos, em conversas simples, ao ritmo lento de seus passos, familiarmente, ouvi sua voz de orador de raça que não pude escutar no Parlamento, ou nas Academias.

Muitas vezes recordo essas horas, em que eu vinha lá de cima da montanha onde estava a descansar por conselho dos médicos, para ter o prazer espiritual de, em meio de tanta solidão,



ANTONIO CANDIDO



RIO TÂMEGA

CAMINHOS DE FERRO DE BENGUELA

A COMPANHIA ESTÁ AUTORIZADA A
SUBSTITUIR AS ACTUAIS OBRIGAÇÕES

No Conselho de Ministros de 22 do mês findo foi resolvido o seguinte:

“O Governo tendo examinado o processo relativo ao pedido de autorização feito pela Companhia do Caminho de Ferro de Benguela para a conversão de £ 9.666.960 de obrigações do juro fixo de 5 % amortizáveis até 1 de Janeiro de 1980 numa dívida de importância igual mas de encargos menores e dependentes de lucros líquidos da exploração da linha ferrea; e

Considerando o parecer favorável à realização da operação e que no Conselho Superior das Colónias apenas não foi votado por um dos seus membros, resolve autorizar a Companhia a substituir as actuais obrigações por outras que lhe sejam equiparadas para os efeitos de contrato de Concessão, observadas as condições seguintes:

1.^a— A soma total das novas obrigações a emitir e que agora são totalmente entregues a Tanganika Conc. Ltd. representará um valor de £ 9.666.960; e o seu juro nunca poderá ser superior a 4 % ao ano, podendo ser igual ou inferior;

2.^a— A amortização das novas obrigações far-se-á anualmente, pela sua ordem numérica tendo seu co-

mêço em 1 de Janeiro de 1939 e seu fim em 1 de Janeiro de 1980; na amortização manter-se-á a proporção actualmente estabelecida; em 1 de Janeiro de 1939 considerar-se-ão amortizadas e para todos os efeitos serão anuladas, no total de £ 1.173.500, as obrigações que nessa data o deveriam estar se, conforme o plano agora em vigor, a amortização se fizesse anualmente entre 1 de Janeiro de 1933 e 1 de Janeiro de 1939;

3.^a— A amortização e o juro das novas obrigações serão garantidos pelos rendimentos líquidos da linha ferrea de Benguela se os houver e até ao limite em que eles o permitam; os encargos da amortização tem prioridade sobre os dos juros;

4.^a— Se, em qualquer ano, os rendimentos referidos na condição anterior não bastarem para a amortização que deveria operar-se, serão anuladas de facto para todos os efeitos nesse ano, as obrigações que o deveriam ser se o plano de amortização se cumprisse;

5.^a— Se, em qualquer ano, não houver rendimentos líquidos para o pagamento total ou parcial dos juros das obrigações, os juros que deixarem de ser pagos serão desde logo anulados, não podendo ser acumulados para gerências futuras;

6.^a— O Estado quando, nos termos da concessão, tome em qualquer momento conta da linha ferrea antes de 1980 ficará únicamente responsável pelos encargos totais das novas obrigações que, segundo as condições anteriores, não devam estar nesse momento amortizadas ou anuladas;

7.^a— Em nenhuma hipótese a linha ferrea poderá passar para a posse dos obrigacionistas ou credores;

8.^a— No contrato de curadoria serão fixadas todas as disposições exigidas pelos princípios das condições anteriores, cuja doutrina é aplicável quando já não dure a concessão por ter o Estado tomado conta da linha.”

estar junto de alguém. Comparo sua simplicidade de trato, suas maneiras sem afectação, seu gesto harmonioso e calmo, seu sorriso tolerante, com a arrogância de alguns pigmeus que eu conheço, e mais se avulta e cresce em mim o culto pelo seu nome.

Foi um grande português.

Como eu, todas as pessoas sensatas de Amarante o estimaram em vida com orgulho, e, ainda hoje, têm pela sua memória uma verdadeira devoção. A terra deve-lhe muito.

De uma das minhas últimas visitas a Amarante estive em Candemil. Fez-me pena a casa abandonada e o jardim onde umas rosas tristes, junto a umas grades de ferro, se desfolhavam ao vento frio da tarde que soprava da montanha.

Anoitecia! Silêncio das altitudes! Não se ou-

viam as frautas dos pegureiros, nem as campanhas dos rebanhos.

António Cândido, que foi em vida um ser de exceção, de rara cultura e elegância mental, um palaciano, um académico, vinha do povo, e depois de morto ao seio dele regressou. Quero dizer, jaz sepultado num cemitério triste de aldeia, entre pastores, num cemitério onde a morte não tem enfeites, e que é dos mais pobres que tenho visto.

Sobre a sua sepultura apenas uma lápide de mármore branco, que a Câmara Municipal da presidência do meu ilustre amigo Dr. Lago Cerqueira ali mandou colocar com simplicidade e devoção, como convinha, e sobre a qual está inscrito o seu nome, de um raro sabor português — António Cândido.

A PONTE MONUMENTAL DO PORTO DE SIDNEY

Advertência. — Por amavel deferência da firma de engenheiros construtores Dorman, Long & Co., Limited, de Inglaterra, foi-me autorizado a traduzir a recente publicação editada por esta firma, para comemorar a inauguração da "maior ponte em arco do mundo" ou seja a construção feita por esta firma da Ponte sobre o Porto de Sidney, na Austrália.

Neste momento de reconstrução intensa em Portugal, quando as entidades governativas prezam acima de tudo o Interesse Nacional; apetrechando o país de um lado ao outro com as obras necessárias ao seu desenvolvimento, haverá toda a vantagem em tornar conhecidos no nosso país, os trabalhos de engenharia das grandes empresas estrangeiras, onde a afluência de capitais aliados à mais perfeita organização técnica dos seus corpos dirigentes, permite a realização de obras da mais arrojada concepção.

A tendência corrente entre nós, de se querer concentrar quase todas as actividades profissionais e económicas no funcionalismo público, onde aliás há pessoas da maior competência é provocada geralmente pelo receio infundado de se não acautelarem os interesses colectivos e do Estado, quando estas actividades são exercidas por particulares; deveria juxtapôr-se a confiança na elaboração de ante-projectos e projectos por parte dos técnicos nacionais ou estrangeiros.

O Estado, como árbitro da organização económica do país, lá estaria para garantir a viabilidade das obras projectadas ou para suspender a sua adjudicação, no caso de não serem rejeitados os seus interesses.

Com o convite feito a engenheiros especializados e a casas construtoras para a apresentação de projectos, ganhar-se-ia muito tempo, evitando-se a morosidade resultante da concentração de muitos pedidos nas repartições oficiais e que apesar da sua organização em excelentes condições técnicas e financeiras, não podem ser atendidos e solucionados com a brevidade que seria para desejar.

Feitos êstes ligeiros reparos ao critério oficial

actualmente seguido; o que não implica de maneira nenhuma menos consideração pela proficiência técnica do nosso funcionalismo civil; mas sim uma opinião diferente na maneira de resolver tantos problemas nacionais que demandam solução urgente; passarei a dar as notas a seguir e que com a autorização da casa Dorman, Long & Co. serão extraídas e traduzidas do seu livro intitulado: "Sidney Harbour Bridge", editado em 1932.

VISCONDE D'ALCOBAÇA

Notas de tradução. — Em Março de 1924, o governo da Nova Gales do Sul outorgou a Dorman Long & Co. Ltd., o contrato de construção da Ponte do Porto de Sidney, a maior ponte em arco no Mundo.

Atravessando o porto de Sidney num vão único de 1650 pés (502 metros) de centro a centro das charneiras, a uma altura de 170 pés (51^m,81) acima do nível das aguas, a ponte comporta quatro vias de caminho de ferro, uma faixa de rolagem de 57 pés (17^m,37) e dois passeios de 10 pés (3^m,05), sendo a largura total da ponte 160 pés (48^m,76).

O vão em arco, que se ergue a uma altura de 440 pés (134^m), é ladiado por duas torres de alvenaria, com cinco vãos de acesso metálicos de cada lado do porto.

A construção de toda a ponte, incluindo o fabrico e a colocação ou montagem metálica e todas as obras de engenharia civil, foi executada por Dorman Long, segundo os projectos organizados pelo sr. Ralph Freeman, engenheiro-consultor da Companhia.

As propostas para a construção deram lugar a concorrência mundial e em vista da grandesa da obra, da importância da ponte e à proeminência que a imprensa lhe deu, a adjudicação do contrato originou uma concorrência fóra do vulgar entre as principais firmas construtoras de pontes no mundo.

A proposta aceite foi apresentada por Dorman Long para uma ponte em arco.

O fabrico do aço e das peças, algumas das quais dum tamanho e peso surpreendente, a sua montagem e todos os trabalhos da arte, foram executados pelos engenheiros e empregados da companhia, sob a direcção do sr. Lawrence Ennis, O. B. E., um dos directores da companhia, que durante todo o tempo da construção foi o responsável da direcção dos trabalhos.

O peso do aço metido no contrato é de 51.000 toneladas, das quais 38.000 toneladas estão colocadas no arco. O contrato foi adjudicado em Março de 1924, a montagem do arco (depois da construção dos vãos de acesso e dos encontros) foi começada em Agosto de 1928 e as duas metades do arco foram ligadas sobre o porto em Agosto de 1930. A ponte foi concluída e inaugurada em Março de 1932.

Todo o aço empregado — com excepção de uma pequena parte adquirida na Austrália, as chumaceiras principais e algumas peças forjadas especiais — foi

produzido por Dorman Long em Hiddlesbrough (Inglaterra) das suas matérias primas e sob a sua directa fiscalização.

A NOMEAÇÃO DA FIRMA DORMAN, LONG COMO EMPREITEIROS DA PONTE

A primeira vez que se falava de uma ponte no Porto de Sidney, foi em 1815, num relatório apresentado ao governo da Austrália pelo seu arquitecto. Durante o século passado, foi o assunto discutido várias vezes até que em 1900 o governo da Nova Gales do Sul pediu a apresentação de projectos para uma ponte, mas apesar de ter recebido numerosas propostas, não se fez nenhum contracto.

Depois de largo inquérito em 1911 e 1912, a Comissão de Obras Públicas recomendou a construção de uma ponte *cantilever*, que deveria dar ampla saída entre a cidade de Sidney e a parte residencial na outra margem do porto e que também deveria servir ao caminho de ferro.

Em 1922 uma lei do governo da Nova Gales do Sul autorisava a construção.

Em Janeiro de 1923, o governo abria concurso para a apresentação de propostas de construção da ponte, segundo o projecto e caderno de encargos elaborado pelo engenheiro-chefe do departamento das O. P. do gov.^º da N. G. do Sul. O caderno de encargos, referia-se especialmente aos tipos de ponte *cantilever* e em arco, definia a posição e as condições principais o cumprimento do vão principal e a dos acessos e a altura necessária a não impedir a navegação do porto. Também se estabelecia a disposição e dimensões das vias ferreas, da faixa do pavimento e dos passeios e as cargas para as quais a ponte tinha de ser projectada. A responsabilidade a tomar pelos empreiteiros era estabelecida na clausula seguinte:

“O empreiteiro deve certificar-se da suficiência e da adaptabilidade do projecto, da planta e caderno de encargos sobre os quais a ponte tem de ser construída, porque será obrigado a garantir a execução satisfatória e a conclusão da ponte e fica perfeitamente estabelecido que ele assume toda a responsabilidade não só pelos materiais e construção da ponte, mas igualmente pelo projecto, cálculos, caderno de encargos e plantas que lhe forem fornecidas ou que ele fornecerá.”

Em resposta à abertura de concurso, foram apresentadas por numerosas firmas construtoras, projectos e propostas, incluindo todos os tipos conhecidos de pontes de grande vão, com formas diversas de tratamento arquitectónico e somando ao todo uns 20 projectos.

Os projectos de vários tipos de pontes apresentados com a proposta de Dorman Long, foram elabo-

rados pelo engenheiro-consultor Mr. Ralph Freeman; tendo a companhia julgado necessário apresentar projectos dos tipos seguintes:

Ponte em arco articulado;

“cantilever”-arco articulado;

“cantilever”, cada qual tendo as suas vantagens, mas cujos méritos só podiam ser apreciados pelo governo.

Variantes destes 3 projectos, resultando de métodos diferentes de tratamento da parte de arquitectura, fizeram com que o número total de propostas apresentadas por Dorman Long fossem 7.

Dos sete projectos, foi aceite o de um arco com pregões em granito e torres laterais do mesmo material, orçado na importância de 4.217.721 Libras.

O caderno de encargos exigia que os materiais fossem tanto quanto possível produzidos e fabricados na Nova Gales do Sul.

Por este e outros motivos Dorman Long decidiu fabricar o aço em oficinas que construiu e equipou junto do local da ponte e apesar de o aço necessário, ser na maioria de tal fabrico especial que teve que ser feito na séde em Inglaterra, foi contudo possível obter-se uma quarta parte do material na Nova Gales do Sul, assim como algum ferro e a totalidade dos rebites em Melbourne.

O governo pretendia que o granito fosse obtido localmente e para isso forneceu uma pedreira em Moruya que a firma equipou e da qual obteve todo o granito para as torres laterais e para os pregões e uma grande quantidade de brita para o beton.

A localização ou eixo da ponte é quase Norte-Sul, sobre um braço do porto de Sidney, onde a largura é muito menos do que em qualquer outro ponto de travessia, junto do centro de negócios da cidade.—V. de A.

(Continúa)



SERVIÇOS COMBINADOS DE CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES AÉRIOS

Em 1929 as quatro principais linhas inglesas receberam do parlamento poderes especiais, para iniciarem serviços aéreos combinados com os horários em vigor nas companhias. O exercício destes poderes, começou em 12 de abril nos aero-dromos municipais de Cardiff e Haldon ligando Teignmouth e Torquay. Para este efeito, a Imperial Airways Limited porá á disposição da Great Western Railway três aparelhos de seis lugares, com as cores da companhia-chocolate e creme bem como todo o serviço de pilotagem e acessórios. O horário comporta duas viagens diárias ao preço de 5 libras para a ida e 5 para a volta. Se as vantagens desta organização se tornarem efectivas na prática, proceder-se-á a ulteriores itinerários de maior amplitude. Desde já ressalta a economia de tempo obtida por linha aérea que percorre em 45 minutos o trajecto para cuja realização o trem demora 4 horas. A área percorrida é extremamente movimentada principalmente a costa balnear para, onde aos milhares em épocas de descanso, se dirigem as multidões. A continuação do trajecto até ao ponto terminal faz-se em caminhões da companhia ferroviária, que também se incumbe do transporte de bagagens e da sua entrega sem mais despesas.



PORTUGAL

JARDIM DE NEPTUNO

QUELUZ

A LINHA DE SINTRA E OS SEUS JARDINS

PELO DR. JACINTO CARREIRO

SURPREENDENTE o espectáculo de beleza e de côr que nos oferece a linha de Sintra nesta época do ano!

Antes mesmo de se embrenhar pelos recantos sonhadores que povoam toda a Serra de Sintra, o viajante ao deixar para trás o ofegante túnel do Rossio, começa sentindo num crescendo embriagador todo o deslumbramento do perfume e da côr desde que entrou na pequena estação de S. Domingos de Bemfica.

Dantes esquecida e meio abandonada, a estação de S. Domingos é hoje risonha e acolhedora, obrigando-nos quase a fazer nela um "petit séjour", embora momentos antes ainda tenha começado a viagem. É que a Companhia deliberou em boa hora alindal-a, e ela bem o merecia pelo menos desde que o seu jardinsinho passou a chamar a atenção de toda a gente que por ali passa.

E agora não deixará de progredir, de reclamar novas concessões.

Constatam-se, deste modo, a benéfica influência e os magníficos resultados dessa iniciativa tão simpática de Albert Loweth, logo apoiada e auxiliada com decidido entusiasmo pelo jornal «O Século».

Não se podem evidentemente regatear louvores à Comissão que anualmente percorre a linha de Sintra, vistoriando os jardins das suas estações e estimulando as boas vontades dos seus chefes.

Dela faz parte, como delegado da Sociedade Nacional de Belas Artes, esse espírito sempre moço e sempre gentil que é o Visconde da Idanha.

Mas não se suponha que o Visconde da Idanha pelo facto de residir em Belas e de ser pessoa de muito peso... pretendeu sequer desviar para a estação de Queluz os votos dos colegas. No seio da Comissão tem havido sempre a maior imparcialidade.

Isto mesmo pudemos verificar no concurso de 1932 quando, na qualidade de representante da Câmara Municipal de Sintra, fizemos parte do respectivo juri.

Por isso é que este ano se fez o reconhecimento unânime de que Queluz-Belas tinha todo o direito de receber o 5.º prémio.

Por isso é que o 1.º prémio, como nos parece que não podia deixar de ser, foi atribuído uma vez mais à estação de Sintra.

É que não é fácil, realmente, às suas congêneres acompanhar e manter o aformoseamento que se verifica nesta estação, graças não só ao esforço e ao bom gosto do seu chefe como ainda às suas condições naturais, à esplêndida disposição de que goza.

E é assim que quando o combóio, saindo o pequeno tunel, entra nas agu-



ALBERT

lhas, o viajante tem um pouco a impressão de que deu ingresso num verdadeiro parque, tão perfeita é a execução técnica dos talhões e dos canteiros. Para isso não se tem pougado o Chefe Costa a incomodos e a despesas avultadas, sendo de toda a justiça manter o prémio pecuniário que a Comissão lhe tem concedido.

Há que lastimar apenas a ausência, êste ano, do delegado da Comissão de Iniciativa e de Turismo de Sintra.

Desinteresse? Indiferença?

O que é certo é que mal se comprehende que a Comissão de Iniciativa deixasse de se fazer representar em um certame que tanto tem concorrido para o embelesamento de toda a chamada linha de Sintra.



Mercê dêste concurso, o pessoal das diferentes estações, apeadeiros e passagens de nível à porfia procura apresentar de ano para ano mais garrido, mais gracil, o aspecto exterior da zona cometida à sua guarda.

Não fôra êste concurso anual, êste incitamento e êste estímulo e vêr-se ia a urze e o cardo onde hoje desabrocham as rosas e os malmequeres.

Convém pois apoiar por todas as formas o interessante certâme e evitar que tão útil iniciativa se perca e desapareça.

Porque não ha-de a Comissão organizadora obter a colaboração da «Assembleia de Sintra», instituição que tem um papel importantíssimo a desempenhar e à volta da qual se encontram agrupadas valiosas dedicações?

SINTRA

CASTELO DOS MOUROS

(Antiga fortificação árabe em ruínas, de onde se disfruta um lindo panorama da linda e vistosa vila de Sintra e arredores)

A REFORMA AGRÁRIA E O ESTADO

Pelo Engº Agrº FRANCISCO PALMA DE VILHENA

NINGUÉM poderá contestar que a evolução é princípio comum a todas as formas de actividade humana. A agricultura, a ciência de explorar a cultura da terra, tem, pois, como todas as ciências de aplicação produtiva, as suas fases evolutivas iniciadas desde que o homem lançou à terra as primeiras sementes para colher os respectivos frutos.

Na conquista sucessiva dos conhecimentos que consentem os mais úteis progressos agrários, reside, sem dúvida alguma, a mais nobre missão de todos que entregam os seus esforços à exploração da mais ingrata, mas também da mais proveitosa exploração de riquezas, indispensáveis ao bem estar da sociedade.

Sempre que os escolhidos como mais competentes, enveredam para as altas situações de reformadores, é norma corrente, obedecer cada um ao seu especial critério e daí a diversidade de tons em que se procura estabelecer um auxílio oficial e eficaz dado à lavoura como incontestável e valioso recurso de todos os países onde a terra oferece condições de vantajosa utilização agrícola.

Nem sempre, porém, sucede que haja uma subordinação efectiva às leis fundamentais em que o Estado deve firmar o seu amparo e protecção a todas as actividades produtoras, meio imprescindível e necessário numa organização em que o método, o sistema e a ordem, presidam a todos os movimentos da sociedade constituída.

Na era que passa, em que novas idéias têm de orientar o mundo civilizado; em que a evolução nas ciências e nas artes, bem adeantada se encontra, a acção dos Estados tem de se cingir à distribuição de atribuições que constituam uma afirmação da liberdade, por él próprio e pelo trabalho social em toda a diversidade das suas manifestações.

Colocado o Estado na cabeça da série das associações humanas, nunca se deverá favorecer esse prejuízo geral, que lhe reconhece a exclusiva supremacia e o domínio sobre todas as outras ordens da vida social.

A natureza, o fim e a organização interior do Estado tem, antes de se orientar nas suas precisas e reciprocas relações com as outras formas de associação particular, no largo e complexo campo de produção das riquezas.

A verdadeira missão dum Estado não consiste,

porém, apenas na manutenção da ordem e na administração da justiça.

A sua esfera de acção tem de abranger os elementos que trabalham e produzem para a manutenção e próspera vida da colectividade.

Acompanhando a evolução que se opera nas idéias e nas coisas, terá de orientar e amparar quanto seja preciso, todas as instituições sociais, marchando numa via de transformações sucessivas. E assim todas as sociedades terão insensivelmente de procurar uma organização mais ou menos harmónica. Terão de compreender os perigos do princípio individualista, *puro e exclusivo*, sobre o qual elas se tem por vezes firmado.

As idéias de associação e organização, têm de facto alcançado uma extensão cada vez maior, mas estão quase todas por aplicar às diversas manifestações da vida social.

O princípio da unidade terá, em grande parte, de aproveitar as manifestações do individualismo, procurando a harmonia sob a forma da solidariedade e da bem compreendida associação de interesses morais e materiais.

Sem dúvida a época moderna será mais completa do que tem sido as épocas anteriores; mas, então como agora, a unidade nunca consistiu na aglomeração de todas as funções principais sobre um único ponto ou um único órgão; não reside ela na uniformidade de princípios e na acção aplicada a todas as manifestações da vida individual.

A sociedade representa um organismo, um grande corpo, moral, físico e intelectual, que nunca se deverá confundir com a noção de mecanismo e da qual tem resultado as falsas opiniões sobre a unidade social e sobre a finalidade que pertence ao Estado. A acção própria e espontânea das diversas instituições orgânicas, submetidas às leis de independência e correlação, terá somente de ser orientada e amparada pelo Estado, na sua ampla esfera de acção fomentadora do equilíbrio social e da obtensão da riqueza, fornecendo as condições de desenvolvimento da produção e do consumo.

Essa desastrosa organização política que se chama centralização, não é mais do que uma desgraça social; por ela todos se habituam a dirigir a um único alvo as suas pretensões, donde eles somente esperam o bem que os beneficie ou o mal que os prejudique, quando cada um deveria contribuir, com os seus esforços particulares, procurando os órfãos mais próximos dos fins do bem da colectividade.

E a experiência de largos anos, bem como a demorada observação dos factos, revela-nos invariavelmente, como causas eficientes da escassez de bons resultados conseguidos, as leis da centralização das organizações agrárias oficiais, leis essas verdadeiramente comunistas porque pretendem abranger faculdades diferentes, na produção da

terra que tão diversas são em função de tempo e de lugar. Leis são essas sempre nocivas à tão desejada prosperidade da agricultura de qualquer país.

Os órgãos fomentadores da riqueza agrícola terão que existir, bem preparados, com acção própria e dispersos entre a lavoura que deles carece e não podem tocar-se de longe, à maneira das harpas eóleas que apenas produzem harmoniosos sons à mercê das brizas longíquas. Basta que obe-deçam a uma composição adequada ao fim e lugar onde tenham de funcionar.

Dizemos nós, que ao Estado compete ensinar a produzir, em matéria rural, procurando assim a utilização de toda a terra nacional ainda sem aproveitamento útil. Mas não basta o aumento da produção agrária, para facilitar quanto possível as condições da vida nacional. Quando à lavoura se ensine a produzir bem, o máximo por unidade de superfície e economicamente, já é muito o que assim se conseguirá para a prosperidade pública.

A essa produção, como a todas, estão intimamente ligados, porém, os valores da mão de obra; da matéria prima empregada, dos transportes necessários, etc., etc. e não fica, por isso, apenas na dependência da lei primária da oferta e da procura, o barateamento desejado dos produtos conseguidos.

Como se vê é de complexidade grande o conjunto dos meios a empregar para melhorar as condições de existência das classes menos favorecidas, demais no momento grave que atravessamos.

Toda a reforma agrária que haja de fazer-se terá, pois, de atender todos os factores que nela terão de conjugar-se para a obtensão da resultante pretendida firmada ela na evolução realizada em todos os progressos até agora conseguidos.

E essa reforma terá capital importância na vida portuguesa. Ela representa a base necessária; o alicerce firme e indispensável que deverá sustentar o grande e confortável edifício da nossa organização social.

250 QUILÓMETROS Á HORA EM CAMINHO DE FERRO?

O dr. Kurt Wiesinger de Zurich, acreditando que o desenvolvimento dos serviços ultra rápidos dos caminhos de ferro depende mais de considerações de segurança e economia do que propriamente na dificuldade em alcançar determinadas velocidades, concebeu um novo tipo de carruagem para linha ferrea impulsionada por hélices movidas a ar, deslizando em linhas inclinadas, menos sujeitas a descarrilamentos. A estrutura essencial deste sistema está exposta num diagrama ilustrado exibindo as linhas numa inclinação de 30º da vertical.

Pretende-se afirmar que esta construção não oferece inconvenientes visto que as rodas giram com liberdade nos eixos, tendo para maior segurança saliências laterais à maneira dos carretos de algodão. De resto, não há necessidade de acomodar ao novo sistema os tuneis e as estações.

O desenho das carruagens, duas formando um único corpo, oferece maiores comodidades do que as das linhas ferreas e apresenta-se mais leve e suave na marcha do que os automóveis de que utilizou as linhas gerais e as molas. A inclinação da linha, exce-

dendo consideravelmente o angulo de repouso evita fodo o atrito entre as rodas e a mesma. Neste sistema eliminou-se todo o risco de vibração perturbante.

As unidades potenciais seleccionadas pelo Dr. Wiesinger são do sistema Diesel ultra rápido (cerca de 1.500 rotações por minuto). A velocidade da hélice deverá conservar-se relativamente pequena, por motivo de eficiência e de marcha tranquila e embora o ruido não possa ser eliminado, a sua penetração dentro dos compartimentos terá de ser diminuída pelo isolamento dos sons. Serão utilizados freios de ar comprimido para as velocidades normais.

De acordo com o prof. Wiesinger, uma carruagem dupla para 150 passageiros, pesando cerca de 30 toneladas quando totalmente carregada, exigirá apenas 750 H. P. para accioná-la à velocidade de 250 quilómetros (155 milhas).

I M P R E N S A

"EXPANSÃO PORTUGUESA"

Iniciou-se agora a publicação de uma revista mensal de propaganda industrial, comercial e turística sob a direcção dos srs. Correia de Freitas e Cunha Amaral. O primeiro número da revista que se chama *Expansão Portuguesa* é relativo ao mês de Abril.

Desejamos grandes prosperidades.

"REPÚBLICA"

Passou mais um aniversário o nosso colega *República* jornal da tarde que se publica em Lisboa.

Saudamo-lo cordialmente.

A' TABELA

REUNIÕES PROVEITOSAS

À hora em que escrevemos devem estar reunidos para a sua última sessão os delegados das companhias estrangeiras e portuguesas que constituem a União Internacional para a Emissão de bilhetes combinados.

Nela tomam parte representantes de companhias ferroviárias da Espanha, França, Bélgica Suissa e Itália.

O público que leu nos jornais a notícia desta reunião mal tem a noção da vantagem da referida União, e não pode pelas notícias dos jornais avaliar no interesse resultante para a sua comodidade, de tais sessões.

Dizem os jornais que o público lê, que os delegados estrangeiros, alguns dos quais se faziam acompanhar de suas esposas, visitaram os principais pontos da cidade, tomando um chá num restaurante de Lisboa oferecido pela C. P.

É claro que pouco adiantará sobre a Emissão de bilhetes combinados, mas mais adeante encontra a continuação do relato:

«Visitaram o museu dos coches, seguindo de automóvel para Mafra, onde a Comissão de Iniciativa e Turismo daquela vila lhes ofereceu um chá.»

É possível que os bilhetes combinados — pensará o leitor — digam respeito a viagens de comboios, automóvel e... coches... Mas o jornal pouco esclarece.

Adeante: os delegados visitam Sintra onde lhes é oferecido um almôço e seguem para o Estoril; ali, no Casino, foi-lhes oferecido um novo chá pela Sociedade de Propaganda da Costa do Sol.»

Mais adante toma-se conhecimento de que os delegados vão partir no dia seguinte no sud.

Agora outros factos que perturbam a tranquilidade de espírito do bom leitor dos jornais *doublé* de amador de viagens ferroviárias de longo curso:

A estas reuniões realizadas nas salas de conselho de administração da C. P. no edifício da estação do Rossio presidiu não pessoalmente mas espiritualmente... a C. P.

Ainda há poucos dias a simpática e trabalhadora Companhia da Beira Alta andou empenhada com delegados estrangeiros na facilitação das relações ferroviárias combinadas...

E logo em seguida, quase coincidente, lê-se que

O TRÁFEGO DE PASSAGEIROS

É interessante registar os dados fornecidos pela *Gazeta dos Caminhos de Ferro Suissa*, na sua edição de Março do presente ano, relativos à amplitude do tráfico de passageiros nas rôdes principais europeias.

Em 1930 realizaram-se na Suissa 1.030.000 viagens por quilómetro linha; na Inglaterra 735.000; na Alemanha 836.000; na França 734.000 e finalmente na Itália 446.000.

Ainda na Suissa, os comboios para passageiros representam 69 % do tráfico total no decurso de um ano; na Alemanha essa percentagem desce a 64 %, e na Itália a 63 %; finalmente na França 61 %.

As receitas provenientes do tráfico de passageiros representam 42 % do movimento total na Suissa; na Alemanha 29 1/2 %; na Itália 34 %, e na França 22 1/2 %.

numa reunião dos congresso de propaganda turística se tratou também das relações ferroviárias combinadas, facilidades... bilhetes etc...

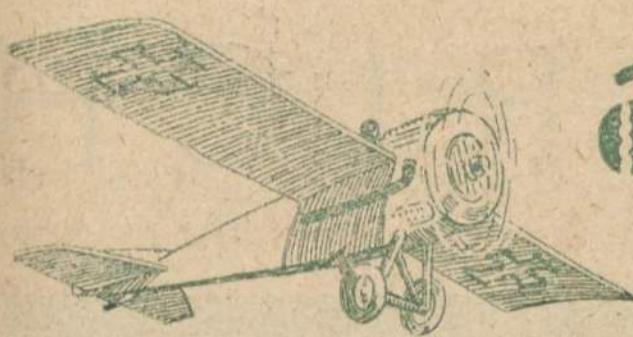
Quere dizer, todos andam com muita vontade de tratar de melhorar as ligações internacionais, não só sob o ponto de vista de horários e transbordos, mas sob o ponto de vista de combinação de bilhetes.

E estas maravilhosas lucubrações das entidades supracitadas vem a propósito, pois acabamos de lêr as palavras de vários congressistas estrangeiros que fazem ver por todos os modos que Portugal em matéria turística deve dar todas as facilidades não só para os que vêm como para os que vão a outros países.

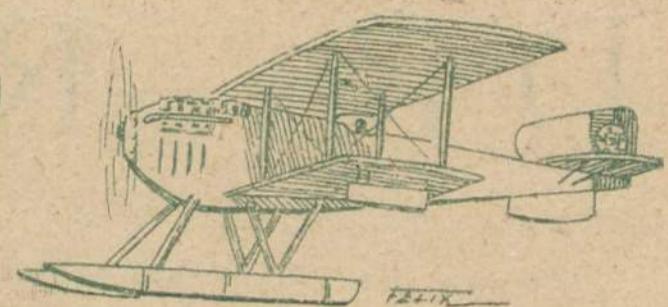
Pela nossa parte, nós que andamos arredados destes assuntos e só lemos os jornais, queremos parecer que todos procuram fazer bem ao publico pagante e que até aqui tem sido vítima dos desacordos ou faltas de acordos convenientes às finanças das companhias interessadas.

E lembra-nos, os tombos que até há poucos meses, levava um burguezito que quizesse ir a Paris em 2.^a ou 1.^a classe e não quizesse ir de Sud. Que trágica odisseia para lá ou para cá, com horas de espera, de madrugada, em estações inhóspitas, utilizando trechos do percurso em comboios correios, tendo só comboios com 1.^a e 3.^a para utilizar a sua 2.^a etc...

E é nele que pensamos, ao ver esse farrate de alvitres, conferências e reuniões, e os chás lusitanos aos membros da União Internacional para a Emissão de bilhetes combinados.



AVIACÃO



PORTUGAL E O ATLANTICO

Pelo Tenente Aviador HUMBERTO CRUZ

PENA tenho eu de não dispôr do ambiente e dos meios precisos para espalhar no meu país perante os portugueses que se interessam pelo indiscutivel valor da Aeronautica, a minha surpreza e o meu assombro quando penso na apatia em que todos nós vivemos perante um tal assunto.

Pena tenho eu! Por todo o mundo aumentam,

rigidos teriam em Lisboa a grande gare donde irradiariam as linhas rápidas para as grandes capitais Europeias.

Parece-lhes um sonho de megalomano! Que podemos então pensar do que já hoje se faz e se pretende fazer dentro em breve.

As 27 travessias do Conde Zeppelin a que se



progridem e fortificam as linhas aéreas que, se hoje carecem de subsídios por parte dos Govêrnos, cêdo terão a independencia que lhes dará o seu crescente aproveitamento e melhoramento.

A nova era de transportes a cuja formação nos é dado já assistir terá dentro em breve a confirmação absoluta das suas possibilidades.

E que fazemos nós? Acompanhamos Andorra nos progressos do transporte aéreo! Lisboa, como já sucede com os transportes marítimos bem podia ser a gare aérea transatlantica da Europa.

As carreiras do Atlântico Norte e mais seguramente as do Atlântico Sul feitas com aviões ou com

sucederão as do L. Z. 129 de 200.000^{m³} que à semelhança dos grandes navios transatlanticos pretende aumentar a sua rápida acção com o encontro em pleno ar — a 700 k.m. da costa — de aviões que o liguem aos 2 continentes, poderiam ter como ponto de partida, como base de ligação o aeroporto de Lisboa.

A Espanha pretende chamar a Sevilha as atenções de escolha para êsse cometimento de tão grande interesse.

Lançaram a idéia e robustecem-na com patriótica e inteligente soma de argumentos.

Não só como português e aviador, por simples raciocínio parece-me que deveríamos ser nós os pri-

DR. RUY ULRICH

Foi no dia 25 do mês findo nomeado nosso embaixador de Portugal, em Londres, o nosso preso amigo Dr. Ruy Ennes Ulrich, ilustre presidente do Conselho de Administração da C. P. e director do Banco de Portugal, em substituição do nosso antigo colaborador general Garcia Rosado, prestimosa figura do exército português que atingiu o limite de idade passado à situação de reserva.

O sr. dr. Ruy Ulrich é um dos portugueses que têm conquistado inúmeras simpatias por ser dotado de uma inteligência lucidíssima e dum saber invulgar, e uma figura distinta na sociedade portuguesa.

O sr. dr. Ruy Ennes Ulrich, doutorou-se em Coimbra, no curso de Direito, no ano de 1904.

Com 14 anos, sómente, foi nomeado lente catedrático da Faculdade onde se doutorara e exerceu esse lugar desde 1907 até ao ano de 1910.

Em 1914 foi eleito director do Banco de Portugal e reeleito sucessivamente até 1925.

Em 1917 é nomeado administrador da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ascendendo ao cargo de presidente do conselho de administração da mesma companhia, em 1925 e ocupando-o sempre até agora.

Também exerce o cargo de presidente da Companhia de Moçambique desde 1923.

Na Conferência de Haia, de 1929-1930 representou brilhantemente o nosso País como seu delegado em tão importante reunião internacional.



O sr. dr. Ruy Ulrich vai ocupar um lugar de destaque na vida política do país, honra para os portugueses e glória para o nosso ministro dos negócios estrangeiros que foi felicíssimo na escolha que fez.

A *Gazeta* apresenta o seu cartão de felicitações.

meiros a manifestar as vantagens da nossa situação geográfica e condições meteorológicas.

Temos Lisboa, temos os Açores, temos Cabo Verde e deveríamos ter um pouco mais de... cuidado em defender o valor da nossa especial situação.

Não tínhamos que pôr em jôgo um falso reclame. É bem clara a nossa particular colocação no Atlântico e em relação ao resto da Europa.

A Lufthansa vai colocar no Atlântico Sul um navio de 5.000 toneladas transformado em ilha flutuante, o Westfalen, para lançar seguidamente em grande actividade as carreiras aéreas Europa-América.

A França, montada tem já ao longo das costas de

Espanha e pelo Rio do Ouro a sua linha postal aérea Europa-América.

Como podemos explicar, sem arrelia, que o nosso país vá ficando de lado, como um tropeço, quando a sua situação não oferece sequer a menor discussão para escala dumas tais ligações? É culpa dos outros? Não! é nossa! Os comentários ficam à mercê do critério daqueles que ainda julguem dever pensar uns minutos sobre tal assunto.

Se Portugal recebe por Lisboa os passageiros dos navios transatlânticos e os lança para toda a Europa pelas suas ligações ferroviárias porque não os haveria de os receber também pelas futuras e muito próximas carreiras aéreas intercontinentais?

AS ORIGENS VULCANICAS DOS ARQUIPÉLAGOS DA MADEIRA E DOS AÇORES

Pelo Coronel CARLOS ROMA MACHADO

(Continuação do número anterior)

O livro do Sr. Ferreira de Serpa em impressão faz a história da ilha do Corvo, e sua estatua; seguramente por seu intermedio, este assunto ficará mais conhecido.

E seguimos viagem de regresso. Quando já afastados da terra as ondas altaneiras em bicos e desencontrajas eram tantas, que a agua entrava no barco em abundancia, e cansava-nos a todos em fazer o possível para a tirar a baldes. Foi devido à coragem e experiência do nosso companheiro Nunes da Silva, que conseguimos salvar-nos. Havia a bordo um grande oleado, e ele lembrou-se de prego-lo com pregos à roda do barco, sobretudo à ré, e mesmo à prôa, deixando só os intervalos para passarem os 6 remos quando o vento já não desse. Assim se fez. Ainda entrava muita agua, mas unicamente pelas fendas entre o oleado e a borda do barco e se podia facilmente vasar. Iamos todos enxarcados. O arraes tinha sido atado à tal saliência da pôpa fora do oleado, para não ser levado pelo mar. Um dos nossos companheiros tão enjoado e aflito estava que se foi esconder no paneiro da prôa. Passadas umas duas horas de navegação avistava-se já a Fajã Grande e a Fajãsinha da Ilha das Flores, mas quanto mais nos aproximavamos mais uma corrente violenta nos arremessava, não para a ilha, mas para sul, para o mar de sargação, o terrível e mortal pélago, onde mil navios têm desaparecido sem dêle poderem sahir, e era distante apenas algumas milhas. O nosso terror foi grande, o arraes dizia-nos que estávamos perdidos, pois nas Flôres não havia então vapor nenhum que nos fosse afi buscar. Remou-se com furor, todos nós nos revesámos a remar, depois que com o vento contrário se teve de amainar a vela latina, e para os marinheiros também descansarem um pouco, pois estavam exaustos. Já estávamos perto de terra, os habitantes gritavam-nos, mas não nos podiam acudir, e nem sequer percebímos o que queriam dizer. E a corrente continuava a arrastar-nos com grande velocidade. Mas felizmente via-se mesmo no limite sul da ilha, uma pequena enseada com água pacífica, e conseguindo chegar o barco perto da rocha, apesar das enormes vagas que nos podiam esmigalhar contra ela, e vindo o arraes para a frente do barco, lançou uma fataixa presa a um cabo a qual garrou por duas vezes, e felizmente à terceira fixou-se no rochedo, e podemos, largando algum pouco do cabo por mão, contornarmos a rocha, e entrar na tal enseada, quase quando nós julgavamos de todo perdidos. Mas a providência então salvou-nos Os marinheiros e duas mulheres que iam também, clamavam constantemente por Deus e por Nossa Senhora.

2.^a Época, dos vulcões de tufo, pedra pomes e pusolana

Esta época corresponde a elevações parciaes do solo destes arquipélagos dos Açores e Madeira das quaes se ori-

ginaram fendas maiores ou menores, da crosta terrestres destas ilhas.

Foram estas elevações muito mais pronunciadas na Madeira Porto Santo e St.^a Maria que nas restantes ilhas, deixando largas depressões transversaes à maior dimensão delas, as quaes posteriormente e com o andar dos séculos, se tornaram em vales alcantilados e feracissimos.

O maior jazigo calcáreo é no ilhéu da cal de Porto Santo.

Além disso acresce nas tres ilhas citadas encontrarmos grandes massas de estratificação calcárea, tendo por cima mantos basálticos, que lhes ficaram paralelos, o que prova que a formação basáltica correu por sobre a camada calcárea, quando fundo do mar, antes da elevação do solo a que me refiro, elevação que fez com que estas camadas tenham presentemente uma inclinação de bastantes graus sobre o horizonte. Fouquê confirma o que fica dito, e assevera serem de época tercearia as formações calcáreas citadas, havendo contudo em St.^a Maria algumas de aparência mais moderna, e que as outras ilhas dos Açores não mostram elevações tão pronunciadas como as desta ilha. Parece ao mesmo distinto professor, que o arquipelago dos Açores sofreu uma depressão geral do terreno, ficando apenas fóra de agua, as partes mais elevadas, que hoje formam as ilhas. Contudo cita as fendas que deram origem aos vulcões e à elevação dos picos de tufo, formados debaixo de agua. Na ilha da Madeira havia mais uma prova de elevação, que consistia na existência de pequenos jazigos de aparência antracitosa, que se encontram em altitudes superiores a 800 m. Pelas fendas que esta elevação parece ter produzido, saiu naturalmente lava de uma natureza diferente da lava primitiva; a magma era em forma de escorias e sinzas que deram pela solidificação o que vulgarmente se chama pedra pomes, que não é mais que silica fayada e cheia de ar, bagassina ou cascalho, e tufo de diversas qualidades. Fouquê no já citado artigo descreve varias caldeiras e implicitamente divide as erupções em duas épocas, mencionando na segunda os varios picos que citarei, os quaes divide em picos formados ao ar livre, e picos formados debaixo de agua, ou de tufo alternado com conchas. A bagacina tem a aparência de carvão de coke, ou de tijolos cosidos, que se amontoavam uns sobre os outros, chegando alguns montes a atingir 200 m e mais sobre o terreno adjacente.



(7) - Ilha do Pico - Vulcão da 1.^a época com vulcões da 2.^a época e pequenos vulcões de misterios da 3.^a época visto através do Canal do Fayal

O Pico Grande da Ilha do Pico, cuja cota máxima é de 2480^m segundo as cartas de Vidal, e informações dadas no Faial por um sábio americano, que fez a sua aceção, e encontrou a mesma cota com o seu barômetro altimétrico, tem a aparência de um vulcão de segunda época, sobre um da primeira, encontrando-se na sua encosta a partir da base para o cume, basalto rijo, favado, bagassina, outra vez basalto favado, e junto aq-

cimo basalto em forma de rolos, ou ondulações irradiantes. Há num dos sectores da superfície do cone, escorias em fragmentos e misturados com o pó proveniente da sua própria divisão, e moveediças nos restantes sectores. Infelizmente um temporal acompanhado de chuva torrencial, muito vulgar nesse sítio impediu-nos da primeira vez de subirmos ao Pico Grande além de 1200^m de altitude, o que bem sentimos por não termos podido de visu estudar a formação da borda da cratera colossal, e bem assim de gosar a encantadora vista panorâmica que do seu topo se disfruta, podendo-se ver em dia claro todo o arquipélago com excepção das ilhas das Flores e Corvo, ainda que alguns dizem já de lá as terem visto. Só o podemos fazer da 2.^a vez, mas com atmosfera pouco clara.

A diferença que existe entre os arquipélagos dos Açores e Madeira, está em que neste último, as fendas produzidas neste período são muito maiores, a elevação mais pronunciada, e a existência de vulcões formados em resultado das fendas é muito limitada, notando-se apenas alguns picos da segunda época, perto de Câmara de Lobos e de Porto Moniz, mas em pequena quantidade.

O célebre Curral das Freiras que dizem ser uma cratera antiga, foi posteriormente uma muito larga fenda, por onde corre a ribeira dos Socorridos, e que apresenta um alargamento no sítio onde se encontram alguns confluentes.

Proximo da portela de S. Vicente, na mesma Ilha, no sítio do Pico Grande veem se mantos basálticos de colorações diferentes, e que seguem o lado oposto do vale profundo, pouco mais ou menos á mesma altura; foi uma parte d'estes que ultimamente desabou matando muita gente. O mesmo se encontra no Curral das Freiras, ainda que menos bem acentuado, mas estas duas manifestações provam satisfatoriamente que estas depressões foram fendas aberias no terreno, ambas no sentido perpendicular ao maior comprimento das ilhas, nesta época de actividade vulcanica.

Passaremos a descrever algumas ascensões a varios vulcões e manifestações vulcanicas nos terrenos desta época.

Ascenção ao vulcão grande da Ilha do Pico

É a ilha do Pico separada do Faial por um canal de 2 milhas de largo, com 90^m de fundo, ou seja com um fundo menor que o de todas as ilhas em torno, apresentando tendência para as duas ilhas se ligarem. A grande maravilha desta ilha é o seu Pico vulcanico. No inverno está de meia altura pa a cima coberto de neve De 1200^m a 1800^m de altura ha sempre nevoeiro, mais ou menos, excepto em raros dias de verão; é a região das nuvens. Em 1867 no mês de Outubro o monte tinha ainda neve. Para se poder fazer a sua ascensão é necessário ir-se pela povoação de Areia Larga. Sae-se geralmente dali às 2 horas da manhã, acompanhados de um guia e provisões. Até 500^m de altitude a inclinação do solo é fraca. À medida que se sobe, os muros do pedregoso caminho de pedra seca vão abaixando de altura; a seguir à região mais húmida cultivada de inhames e milho, começa a pequena vegetação baixa de carrasqueira. A 700^m começam as pastagens e aí termina o caminho, encontrando-se perto do seu terminus a cabana dos pastores que a todos os excursionistas serve também de abrigo. Começa então a amanhecer e estamos a 1500^m de altitude. O solo é argiloso, a humidade permanente torna as plantas muito viçosas e frêscas. Encontra-se ali entre muitas outras a pequena planta intitulada a Margarida dos Açores, e uma eufòbia de flores bastante grandes. Começam as carrasqueiras arborecentes. Os pastores dali chamam as vacas tocando en grande sôpro num buzio marinho. A essa altitude começa a parte ardua da ascensão. O gason começa a rarear e em varias partes há eminências de alguns metros de altura por onde outrora se escapavam lavas. Alguns destes cones servem de abrigo aos pastores. Fetos muito viçosos, crescem por toda a parte. É nesta altitude que em geral os excursionistas almoçam.

Para montante os fetos diminuem, e a inclinação aumenta. Só há rocha nua, antiga lava em fusão que caía em momentos de actividade vulcânica sobre o terreno subjacente, saíndo as lavas pelos referidos cones. É um conglomerado de cristais de pyroxene entremiados de parte amorphia, ou de matérias negras homogénias com pontos brancos brilhantes, que são cristais de feldspatho. No topo do rebordo onde chegámos forma-se um recinto semi-circular, à roda de uma cratera de 200 a 300^m de diâmetro, ao centro da qual se eleva um novo cone de 70^m de altura. O fundo da depressão é um pouco accidentado. As lavas espalharam-se ali em largos compartimentos de superfície plana. Quanto ao cone central repeete-se nêle todo o facies da montanha inteira. Observamos variedades de lava semelhantes as que se vêm nas encostas exteriores. A rocha que reveste os flancos da última eminencia correu em tempos por trajectos flexuosos, semelhando serpentes alongadas desde o cimo à base. No topo final, há uma cratera de uma desena de metros de diâmetro, da qual se escapam vapores de água, ácido carbónico e hidrogénio sulfurado. Só três pequenas plantas gramineas constituem ali a vegetação. O ponto culminante tem 2820^m sobre o mar; é a altura dada por Fouquê. Dali, como disse em tempo claro divisam-se as ilhas todas dos Açores, menos Flores e Corvo. Três horas depois de ali estacionarmos e de descansarmos da áspera subida, começamos o regresso chegando a Areia Larga às 9 horas da noite. A descida nem sempre é fácil. Um pequeno êrro do caminho pode ser muito perigoso e originar a morte por escorregamento até à base, em certos sítios.

Do lado da vila das Lages as lavas, como pequenas nozes e desagregadas, estão sempre escorregando até ao mar.

É preciso na descida contornar a montanha. A mobilidade das escorias, a desegualdade do terreno e a vegetação, impedem a marcha. Às duas horas da tarde a temperatura no cimo era de 10 1/2 graus centígrados, às três horas da manhã era de 4 a 5 graus em quanto na parte baixa era de 26 graus no Pico e 21 1/2 no Faial.

O Pico já depois de descobertos os Açores em 28 de Setembro de 1572 a seguir a um violento tremor de terra, abriu cinco crateras transversaes ao grande eixo da ilha, não longe da Praia do Norte, lançando lavas incandescentes. Só século e meio mais tarde, em 1 de Fevereiro de 1718 houve novos abalos e uma formidável explosão no seu flanco norte acima da aldeia de Bandeiras; em St.a Lusia abriu uma fenda como as das antigas explosões. Vêm-se ainda hoje 7 bocas alinhadas de Norte a Sul. A erupção mais baixa foi a 800^m de altitude, a mais elevada a 1200^m. Para lá o Pico elevou-se em talude rápido de 1000^m de altura, tendo fendas quase verticais. Esta erupção abrupta foi formada de finas escorias em blocos de lava rendilhada, que todos os anos dá desagregação de pedras. A corrida da lava em fusão não foi proporcional à violencia do cataclismo, mas formou junto ao mar um promontório de 400^m de comprido. Passadas apenas duas semanas fendeu-se o solo do outro lado do Pico, a norte da aldeia de S. João. Formaram-se 4 crateras, sendo a última notável pela conservação de uma parte da fenda sobre que estava implantada, e um cone concentrado no seu interior, em nível mais baixo saíndo lavas até ao mar. A erupção prolongou-se até Janeiro de 1719. No ano seguinte houve tremores de terra maiores que os antecedentes. Em 19 de Fevereiro de 1720 houve ainda nova erupção do lado da aldeia de S. João, dando lavas que se denominaram *mistérios*. Durante 6 meses teve lugar a ejaculação de escorias de varias cores e extensões de lava da mesma forma.

As lavas do Pico são essencialmente basálticas, e muito fluidas do tipo Auhaeuse; os tuneis ou algares ali são frequentes. Um dos maiores é o da erupção de 1720. Entra-se nêle por uma abertura estreita na parte média, e prossegue por 500^m até terminar na encosta do mar, que por él està demolida em parte. Na Praia do Galrão há outro tunel que se bifurca, e se pode subir até à origem terminando em *Cul de sac*.

A ASSEMBLEIA GERAL DA C. P.

Por absoluta falta de espaço, foi-nos impossível no último número da *Gazeta* dela dar notícia. Fazemo-lo hoje certos que os nossos leitores nos perdoarão a nossa falta involuntária.

Realizou-se no dia 6 de Maio e a ela presidiu o Sr. Dr. Bustorff Silva secretariado pelos Srs. José Pereira e João Brée, estando representados na assembléia mais de quarenta e cinco milhões de francos com a presença de mais de cem accionistas.

A ordem dos trabalhos que estava marcada era a seguinte:

1.º conhecimento das contas respeitantes ao exercício de 1932, do relatório do Conselho de Administração e do parecer do Conselho Fiscal; votação sobre essas contas e o mais a que tenha de se proceder por virtude da lei geral;

2.º apreciação de quaisquer propostas dos accionistas;

3.º eleição de dois vogais do Conselho de Administração;

4.º eleição de um vogal do Conselho Fiscal.

Foi dispensada a leitura do relatório e sobre él falou primeiramente o Sr. Coelho Reis que salientando o facto da diminuição de receitas, em relação ao exercício anterior, disse ser devida em parte ao grande desenvolvimento da indústria da camionagem. Elogiou a seguir o Conselho de Administração pela forma notável como tem defendido os interesses da Companhia na questão da concorrência da camionagem. E para terminar perguntou ainda se alguma coisa havia resolvido sobre uma moção apresentada na assembléia geral do ano findo em que se pedia um bonus nas passagens aos accionistas.

Falou a seguir o Sr. Mateus Aparício que disse serem, em seu entender, duas as causas da crise que afecta a Companhia. Uma, a mais importante é a crise económica mundial que já reflectiu na Companhia 9.000 contos de prejuízos. Analizando as diversas rúbricas encarou a hipótese da Inglaterra voltar ao padrão ouro e termina dizendo que o Governo deve estudar a questão da desvalorização da moeda, dando à Companhia vantagens compensadoras dos prejuízos sofridos, pois que o caminho da redução de despesas já não é viável.

A seguir o Sr. Henrique Prazeres criticou a passagem do relatório do Conselho Fiscal, onde diz, que "as contas estavam arrumadas com a maior clareza e mais rigorosa exactidão". Diz que no seu entender não é verdade, pois que lhe parecem demasiadamente complexas, tornando-se a sua consulta morosa e difícil o que de modo algum se coaduna com as palavras do dito parecer. Terminou por perguntar quais as condições e quais vencimentos com que tenha sido reformado o engenheiro Sr. Ferreira de Mesquita e

se este senhor tem ainda qualquer situação dentro da Companhia.

O Sr. Dr. Rui Ulrich afirmou que, na sua qualidade de membro da comissão encarregada de armonizar os interesses dos caminhos de ferro com os da camionagem, sempre procurou defender o caminho de ferro sem criar dificuldades às indústrias de camionagem. Acentuou ainda que a camionagem tem feito mal a si própria pela grande desordem em que vive. Esclarecendo a assembléia sobre as rúbricas do relatório, disse que tudo quanto se aponta no mesmo não é apresentado com falta de clareza e que nenhum accionista poderá ter dúvidas consultando os respectivos mapas. Sobre a reforma concedida ao Sr. Eng.º Ferreira de Mesquita disse que foi aquela que os estatutos determinam e que atendendo aos relevantes serviços por él prestados à Companhia durante quarenta anos, esta lhe é devedora de todas as provas de especial deferência e consideração tendo-o nomeado seu director geral honorário. De resto o que se fez é prática corrente em todas as grandes empresas estrangeiras. Estas palavras foram muito aplaudidas pela assembléia; o Sr. Henrique Prazeres, manifesta-se em desacordo apesar de reconhecer as altas qualidades do Eng.º Sr. Ferreira de Mesquita. Como o orador continuasse batendo neste ponto, o presidente interveio dizendo que este assunto não estava na ordem do dia pois pertence ao exercício de 1933 e não ao de 1932.

O Sr. Virgílio da Fonseca afirmou que se a situação da Companhia é má é em grande parte devida a grandes erros do Conselho de Administração entre os quais avulta o do arrendamento das linhas do Estado que classificou de negregado negócio. Este Sr. também inquiriu da meza o que havia sobre o bonus de 75 % a conceder aos accionistas.

O Sr. Dr. Rui Ulrich respondeu ao orador, lamentando que se levantasse uma questão pessoal e afirmou que a pensão auferida pelo Sr. Ferreira de Mesquita, cerca de nove mil escudos mensais, é resultante da capitalização com que entrou para a respectiva Caixa de Reformas. Referindo-se às considerações do Sr. Henrique Prazeres, disse que a Companhia não pode publicar no relatório todos os contratos, mas que estes estão patentes no escritório da Companhia a todos os accionistas. Quanto ao bonus de 75 % responde ao Sr. Virgilio da Fonseca que apesar de resolvido em assembléia geral, o Governo ainda não alterou a disposição de permitir novas reduções; afirmou também que com o arrendamento das linhas do Estado não foi o quadro do pessoal aumentado. Unicamente foram admitidos alguns engenheiros que pertenciam àquela rede.

Sobre os obrigacionistas e segundo a afirmação

do sr. Vergilio da Fonseca diz que é certo que se lhes pagavam realmente 7.000 contos, pagando-se actualmente 19.000; mas se assim não fôsse e por alguns processos que estavam pendentes e ainda atendendo aos bons esforços do Conselho de Administração, em vez de 19.000 teriam de se pagar 35.000 contos.

O sr. Vergilio da Fonseca leu e enviou para a mesa uma proposta que visando a compressão de despesas alteraria os serviços de companhia. Esta proposta não foi aceite.

Por unanimidade, foi depois aprovado, na generalidade e na especialidade, o Parecer do Conselho Fiscal, que era o seguinte: 1.º aprovar o relatório, balanço e contas de exercício de 1932; 2.º que o saldo crêdor da conta de ganhos e pêrdas da importância de 20.943\$20 seja levado para conta nova; 3.º aprovar um voto de saudação de louvor ao sr. engenheiro João de Fontes Ferreira de Mesquita, como homenagem aos seus relevantes serviços prestados à Companhia no exercício do cargo de seu Director Geral; 4.º que sejam louvados o Conselho de Administração e a Comissão Executiva, como é de inteira justiça,

pela superior inteligência, zêlo e dedicação no desempenho dos seus mandatos. Este voto foi tornado extensivo ao Conselho Fiscal; 5.º que se louve a Direcção Geral, Chefes de Divisão e de Serviço, bem como todo o restante pessoal da Companhia e das linhas do Estado, pela disciplina, zêlo e competência, manifestados no dedicado cumprimento das suas funções.

Foi ainda apresentada uma proposta assinada por dez accionistas propondo a redução dos vencimentos dos membros do Conselho de Administração, reorganização de serviços, suspensão de gratificações, redução de subsídios de exercício etc. Esta proposta foi combatida pelo sr. dr. Ruy Ulrich, tendo ainda falado sobre ela o sr. Henrique Vagueiro. Por fim a proposta foi retirada pelos signatários da mesma.

Passou-se depois à última parte dos trabalhos que constava da eleição dos cargos vagos, sendo eleitos os srs. Eugène Guicheney e Manuel José Pinto para vogais do Conselho de Administração e dr. Emigdio Guilherme Garcia Mendes para o Conselho Fiscal.

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

VOCAÇÃO POLICIAL

A propósito do artigo «Os Caminhos de Ferro em Portugal necessitam de um bem organizado serviço de Polícia», o «Diário Liberal» — designação tão conservadora que cheira a 89 — publicou uma local com o sugestivo título «Vocação Policial», insinuando conceitos de injustiça sobre a honestíssima família dos ferroviários, e alcunhando-os de «maus cidadãos»... Não é justo que o «Diário Liberal», mui digno herdeiro da antiga e falecida «Lucta», aproveite um artigo da «Gazeta», sempre tão acolhedora e correcta, para fazer a sua política e pescar nas águas dos ferroviários.

Bem sabe o articulista do «Diário Liberal» que o artigo, em referência, não visava as boas e inofensivas sociedades maçónicas ou outras, tanto da simpatia lá da casa, e não se referia à dos trabalhadores ferroviários. Nós conhecemos de há muito o chamado jôgo por tabela, e sabemos o que são necessidades políticas, sobretudo nesta quadra do ano, tão próxima de outra de saudosa memória...

O QUE FALTA NA ESTAÇÃO DO ROSSIO

A estação ferroviária do Rossio sofreu nos últimos anos uma completa remodelação beneficiando com isso os passageiros que têm ali um certo conforto e comodidade.

Se bem que se diga que essa comodidade e esse conforto não são ainda o que devia ser numa estação da categoria da do Rossio, contudo já ali se respira um ar de civilidade.

Mas, a entrada da gare apavora-nos quando as máquinas em manobras apitam ao ponto de fazerem ensurdecer os passageiros que dão saltos de cõrça quando lêm um jornal ou distraídamente conversam e à queima roupa lhes enfa nos ouvidos uma apitadela aguda que aborrece e incomoda.

Há mais...

Parece impossível que a nossa estação do Rossio a exemplo das primeiras estações dos grandes centros não tenha um estabelecimento volante de refrescos, águas minerais, fruta, sandwiche, tabacos e doces, uma das coisas essenciais ao viajante que de tudo bem necessita.

Em tempos, se não estou em erro a estação do Rossio estava beneficiada com êsses estabelecimentos volantes constituídos por pequenos carros com rodas, empurrados por uma pessoa.

Seria um benefício grande para o público se a C.P. levasse a cabo este melhoramento.

FALTA DE MUSICA

RECENTEMENTE, por determinação superior foram as bandas regimentais autorizadas a tocar às quintas-feiras e domingos, nos coretos públicos que se encontram localizados nos pontos principais e populares da nossa cidade de Lisboa.

Há dias sucedeu um caso curioso que o «Diário de Notícias» inseriu na secção da cidade a propósito de uma reclamação de «um amador de boa musica» que resava assim:

«No dia 13 do corrente — Feriado da Cidade fui ao Jardim da Estrela para ouvir um bocadinho de musica, mas tal não consegui, porque, apesar de ali comparecer a banda de Sapadores de Caminho de Ferro, não pôde tocar por não haver estantes nem cadeiras!»

No dia imediato — domingo — voltei lá com o mesmo fim. Compareceu a banda de Caçadores 7, e como ainda não havia estantes nem cadeiras, limitou-se o chefe a mandar tocar «quatro marchas», sem papeis, e a banda retirou.

No dia 21 fui lá novamente. Estava o jardim repleto, pois ia ali a banda da Guarda Republicana, mas havia para uma banda de 90 figuras, apenas 25 estantes, do que resultou o chefe mandar telefonar para o Comando Geral, e a banda retirar sem dar o anunciado concerto.

De quem será a culpa disto? Porque é que assim nos privam, aos domingos, de ouvir música, só porque alguém que tem a seu cargo este serviço de «estantes e cadeiras», não cumpre com o seu dever?

Realmente não se percebe que a banda chegue ao coreto para tocar e nem estantes nem cadeiras.

Haverá receio que os roubem?

Para que servem os guardas de jardins?

INCIDENTE ROSENBERG

O dr. Rosenberg, foi a Londres em missão diplomática de Hitler e foi na capital inlesa recebido por Sir John Simon além de ser também recebido pelo ministro da guerra Lord Hailsham e por Sir Robert Vansittart, sub-secretário permanente do Foreign Office.

Qualquer das pessoas citadas recebeu friamente o dr. Rosenberg que no dia seguinte à sua chegada foi ao cenotáfio de Withe-Hall depôr uma coroa em nome do Chanceler Hitler. Nas fitas dessa coroa havia as cores alemãs e o emblema «nazi».

Na manhã seguinte um indivíduo foi arrancar o emblema e horas depois o capitão Sears, membro da Liga Britânica, chegou num automóvel até junto do monumento, aposentou-se da coroa correndo a atirar com ela ao Tamisa.

Sears foi multado em 40 shillings e fez a seguinte declaração:

Retirando a coroa do cenotáfio, procedi deliberadamente com o fim de protestar contra a profanação do nosso monumento comemorativo pelo gesto do emissário de Hitler. Esse protesto nacional pareceu-me tanto mais necessário, quanto é certo que, neste momento, o Governo alemão comete os mesmos actos e empreende a propaganda dos mesmos sentimentos que levaram os alemães de 1914 a essa guerra onde tantos dos nossos camaradas perderam a vida.

Em Londres o caso do dr. Rosenberg foi comentado com certo azedume, creando-se uma manifestação hostil ao delegado de Hitler que pretendia colher simpatias para a reabilitação da Alemanha que deseja armar-se, vamos, a exemplo do que têm feito todas as nações.

Será assim?

TURISMO SEM FUNDOS

HÁ dias o «O Século» trazia na sua secção de notícias do Pôrto uma local sobre a falta de fundos com que tem lutado a Comissão de Turismo da Cidade Invicta.

O Dr. Carlos Alves Roçadas, vogal da Comissão Administrativa do Município do Pôrto e membro daquela Comissão de Turismo ao ser abordado sobre o assunto disse:

«— Pelo decreto de 1921, que regulou o turismo no nosso País, a cidade do Pôrto foi considerada estância de Turismo. Se bem que a isso não correspondesse, como era natural, a criação da respectiva comissão, começaram os hoteis e restaurantes a pagar e a cobrar a «taxa de turismo». Dêsse rendimento, porém, o Pôrto não beneficiava.

«Em 1932, resolveu-se, afinal, dar cumprimento à lei, sendo chamados os indivíduos que deviam figurar na Comissão, aos quais foi dada posse, que não passou, aliás, dum simples formalidade. A Comissão nada podia fazer sem recursos. Assim, o seu primeiro cuidado foi oficiar à Caixa Geral dos Depósitos e à repartição de Finanças, solicitando que as verbas provenientes das receitas de Turismo fossem postas à dispo-

sição de quem de direto — a respectiva comissão. Só a esta competia administrar os seus rendimentos, aplicando-os em obras que valorizassem a «estância de Turismo» a seu cargo.

— Não seria justo, por exemplo — prosseguiu o sr. dr. Alves Roçadas — que a praia da Foz seja beneficiada com os melhoramentos e divertimentos a que tem direito, pela sua beleza natural e por aquilo com que o braço trabalhador do Pôrto a dotou?

«A Comissão, estuando a valer, os assuntos que lhe diziam respeito, esboçou já um vasto plano de melhoramentos, plano que só tornará público quando tiver possibilidade monetária de o poder realizar.

«É preciso notar que nem todas as taxas de turismo estavam a ser cobradas. Estavam nesse caso, por exemplo, as que se referem ao aluguer de prédios na praia da Foz, durante a época balnear. A Comissão desejando que lhe seja entregue o que lhe pertence, procurará depois regularizar essa cobrança. A obra que pensa realizar levá-la-á a efeito de pleno acordo com a Câmara do Pôrto».

Para que serve a Comissão de Turismo do Pôrto se a não auxiliam nem lhe ligam importância?

MORGADA DA APARIÇA

REUNIU recentemente no Alentejo o concelho de família da Morgada da Apariça, de que fazem parte os srs. Joaquim Celorico Palma, António Domingos de Sousa e outros.

Dois advogados destes senhores — os drs. Carlos Babo e Teles Diniz — foram assistir à referida reunião, tendo sido apreciadas as contas referentes ao ano de 1932. Foram nomeados peritos para a apreciação destas contas que não sabemos em que estado se encontram em virtude do esbanjamento de dinheiro que certo advogado fez aos bens que lhe estavam à guarda.

Por enquanto tudo está muito calado a propósito do caso, excetuando o «Detective», e certo é qualquer dia aparecer uma surpresa que certamente não surpreenderá a advocacia em geral, que já está admirada com tanto silêncio.

O CASO DE MOSCOU

SEGUNDO a opinião dos jornais ingleses, todo o aparato judiciário que envolveu os técnicos da Vickers e o rigor da sentença tende a ocultar aos olhos dos observadores o estrondoso fracasso do plano dos 5 anos.

Antes mesmo que os dirigentes Moscovitas compreendessem, com plena evidência o descalabro, já pelas revistas técnicas tanto americanas como inglesas sempre atentas a toda a acção económica, falavam dessa impossibilidade em que a Russia se encontra presentemente, de acudir, desprovida de engenheiros, auxiliares, cultura técnica mediana, aos seus problemas tão variados.

Antes de tudo, o caso de Moscou é um caso político sólamente comprehensível para quem conhece o carácter da Russia, apressado para a solução de coisas lentas por natureza (transporte, e outras actividades) a exortaneidade jovial com que se atira com tudo para o acaso.

Coincidindo o julgamento dos empregados da Vickers com a actividade hitleriana na Alemanha, parece surgir uma nuvem escura no horizonte que em breve se desfará em aguado pesado sobre um pequeno mundo de esperanças de renascimento económico.

VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

Linhas estrangeiras

ALEMANHA Na Alemanha, embora todos os caminhos de ferro pertençam ao estado, estão explorados por uma emprêsa em arrendamento. Embora em exploração unificada, é tal a crise de transporte que no último ano tiveram um déficit de 246 milhões de marcos, apesar de ter cessado o pagamento de certa parte das reparações de guerra, a cargo das companhias ferroviárias. Nesse mesmo ano, o pessoal sofreu um corte de 40.000 agentes, figurando apenas 603.600 empregados em actividade na rede alemã.

— Em 15 de maio passado começou a circular o comboio mais rápido de todo o mundo, entre Berlim e Hamburgo, que faz num curto espaço de tempo o percurso de 268 quilómetros que separa as duas cidades.

INDIA

Apesar da depressão económica que afectou os valores de todos os países, na India regista-se uma actividade considerável nas linhas férreas o que se evidencia pelas importantes encomendas feitas na Inglaterra, na Alemanha, Hungria etc. 40 locomotivas, 1.400 pares de rodas e eixos, 1.490 vagões e outros acessórios que dão provas suficientes dessa actividade.

— Uma assembléia nomeada pelo Governo propõe-se impor restrições ás diversas companhias ferroviárias. Pela nova regulamentação, as companhias particulares terão de recorrer ao Governo para efeitos de reclamações, o Governo transmitará aos governos locais em formulário os quais por sua vez, consultarão a opinião pública. Em resumo, esta nova orientação obedece ao propósito de economia de tempo para solução rápida das dificuldades jurídicas. A mesma assembléia autoriza as administrações ferroviárias a tomar sob a sua tutela todo o tráfico das estradas e liberta o tráfico aéreo da acção das mesmas.

— Por um decreto ultimamente dimanado do Governo Geral da India, os caminhos de ferro indianos ficam autorizados a pôr em circulação nas estradas inacessíveis ao tráfico ferroviário, carreiras de automóveis para transporte de passageiros e carga.

Anotam-se porém nas cláusulas de concessão tais restrições e limitação de poderes que ficam nivéladas com as companhias particulares, sem vantagens consequentemente nas taxas, e é-lhes imposta a restrição de operarem em transportes fluviais, seguros obrigatórios etc. Em compensação poderão as mesmas companhias encarregar os serviços aéreos, uma vez que as estações terminais sejam construídas longe das estações de caminhos de ferro.

INGLATERRA Em 1929 as quatro principais linhas inglesas receberam do parlamento poderes especiais para iniciarem serviços aé-

rios combinados com os horários em vigor nas companhias. O exercício destes poderes, começará em 12 de Abril nos aeródromos municipais de Cardiff e Haldon ligando Teignmouth e Torpeary. Para este efeito a Imperial Aerways Limited porá à disposição da Great Western Railway três aparelhos de seis lugares, com as cores da companhia—chocolate e creme—bem como todo o serviço de pilotagem e acessórios. O horário comporta duas viagens diárias ao preço de 3 libras para a ida 5 para a volta. Se as vantagens desta organização se tornarem efectivas na prática, proceder-se-á a ultiores itinerários de maior amplitude. Desde já, ressalta a economia de tempo obtida por linha aérea que percorre em 45 minutos o trajecto para cuja realização o trem demora 4 horas. A área percorrida é extremamente movimentada principalmente a costa balnear para, onde aos milhares, em épocas de descanso, se dirigem as multidões. A continuação do trajecto até ao ponto terminal faz-se em caminhões da Companhia ferroviária, que também se incumbe do transporte de bagagens e da sua entrega sem mais despesas.

— A crise de exportação que aféctou todos os ramos de actividade inglesa, foi particularmente dura no ramo da produção de material circulante de caminhos de ferro. Sugestões de carácter particular e oficial têm sido feitas no sentido de elevar o nível de exportação para que as fábricas possam manter-se fora dos embaraços da crise.

O material ferroviário tem uma dupla procedência; uma grande parte deriva das companhias particulares que durante muitos anos têm fornecido para a Inglaterra e estrangeiro tipos de vagões, locomotivas, carris e apetrechos de reputação universal, trabalhando actualmente com uma margem de capital não inferior a £ 20.000:000. No entanto, escasseiam as encomendas do estrangeiro, nomeadamente da América do Sul, India, Austrália, África do Sul, e o volume dos negócios estancou em 1931 em £ 1.000:000 contra 8 milhões em 1930. As companhias inglesas que operam na Inglaterra possuem fábricas e oficinas donde sai todo o material para as necessidades das mesmas.

Estas companhias lutam com sérias dificuldades na venda e exportação de material produzido em excesso, embora oferecido a preços convidativos.

Uma acção combinada das emprêas produtoras particulares e das companhias teria como consequência imediata modificar o aspecto económico das mesmas. Pensa-se, por isso, numa fusão de toda actividade inspirada no acto de 1921, que não é alheio à formação dum consórcio, envolvendo as indústrias auxiliares. Não é propriamente a nacionalização que se tem em vista, mas sómente uma fiscalização unificada tendente a adopção de esquemas standardizados, sob forma cooperativa orientada por um comité ou órgão consultivo com direito à elaboração de estatutos.

A luta com os competidores estrangeiros perderia a feição dura e desvantajosa para os interesses ingle-

ses, que ficariam em condições de poder lançar nos mercados melhor material e a preços sem concorrência.

As empresas auxiliares estão longe de trabalharem em forma compensadora. Não há dados exactos que permitam averiguar dos seus negócios, crendo-se com fundamento que as perdas por falta de encomendas avultam de ano para ano. Por isso a sua agregação ao núcleo principal torna-se necessária. O capital gasto na aquisição de cavalos, veículos, garagens para utilidade das quatro grandes companhias inglesas é de £ 6.000:000. Canais, £ 8.000:000. Barcos £ 9.500:000. Docas e portos £ 70:000:000. Hoteis 9.500:000. Total £ 100:000:000 aproximadamente.

A idéia cooperativa não exclui os contratos para reparação de linhas, e material; todavia, pretende-se que esta actividade fique sob fiscalização das mesmas quando não estiverem em condições de poderem efectivá-las dentro das oficinas próprias.

— Têm-se estabelecido comparações entre as velocidades máximas atingidas pelas locomotivas em serviço nas linhas da América do Norte e da Europa, evidenciando-se a superioridade destas tanto sob o ponto de vista de velocidade média, como de continuidade no tráfico. A Inglaterra e a América do Norte são as únicas partes do mundo onde se registam velocidades médias de 55 milhas horárias.

Diariamente na Europa os trens expressos percorrem 17.615 milhas das quais 15.253 pertencem às linhas francesas; A Inglaterra e Irlanda assinalam 18.728 milhas. The London Midland and Scottish Railway apresenta normalmente velocidades superiores a 55 milhas à hora, nunca atingíveis nos serviços expressos de quaisquer outras companhias no mundo, cabendo-lhe a mais alta velocidade para tração a vapor 102.3 milhas à hora. Desta forma continua, como antes, nas mãos dos ingleses esse troféu bem disputado por outras nações que através da sua evolução de tráfico ferroviário, têm-se limitado a seguir de perto a Inglaterra.

MANDCHURIA Um comunicado telegráfico de Karbin anuncia que o Governo do Mandchukuo acaba de apoderar-se da ligação entre o caminho de ferro oriental chinez e o Transiberiano por motivo do Governo Russo não atender às reclamações formuladas pelas autoridades mandchurias quando as administrações soviéticas da fronteira se apoderaram do material circulante da linha oriental chineza.

— Pelos cálculos feitos em Março 1933 pela companhia de caminhos de ferro do sul da Mandchuria verifica-se que as receitas até a essa data englobaram, yens 177.100.000 para os quais o departamento dos caminhos de ferro concorreram com a avultada soma de 107.000.000 de yens. Se à quantia acima acrescentarmos outras fontes de receitas, o total destas é de 202.000.000. Os gastos orçam por 182.000.000 de yens.

O tráfico aéreo, dotado com novas linhas, e material renovado consumiu uma verba considerável. Para uma nação que começa a existência d'um saldo anual, é de si uma garantia de futuras prosperidades.

PÉRSIA

O Governo Persa concluiu já um acordo com uma firma sueca e duas firmas dinamarquesas para a construção da linha Tran-Persiana num comprimento de 950 km e cujo custo está avaliado em £ 17:780.000. Uma das cláusulas de adjudicação refere-se ao emprêgo de chefes sub-constructores persas e estrangeiros sob a acção do Governo.

O traçado da linha parte do mar Caspio junto da fronteira da Russia, passa pela capital Teheram e termina perto da fronteira do Irak. Dados os desnívelamentos da região, principalmente nas regiões iniciais e terminais, bem como a elevação do planalto persa, este trabalho requere um esforço pesado de engenharia.

RODÉSIA

Os relatórios apresentados pelos agentes da Companhia da Rodésia para transporte de carnes, comentam com satisfação as primeiras experiências do embarque de carnes congeladas desde a Rodésia para a Inglaterra, nos meses de Novembro a Dezembro, incluindo o dia 20 de Janeiro de 1933. Prevêm-se novos embarques para Abril e Maio totalizando um volume de 6000 cabeças. O transporte através do Interland Africano até à linha da Costa exige a criação de tipos de vagões adaptados a esse fim, sendo a montagem de câmaras frigoríficas e o trabalho atencioso da desinfecção o mais notável no imenso percurso de 1:300 milhas que medeiam entre os portos de abastecimento e os portos de embarque. Sómente no mês de Março foram postos em circulação 3 vagões frigoríficos.

A montagem destes é mecânica e a corrente de vento em circulação dentro do vagão é sustentada pelos eixos das rodas, logo resfriadas pelo sistema Light fort-Stones. Tomando longo incremento a exportação de carnes para Londres, as administrações ferroviárias Sul Africanas verão com prazer elevar-se as suas rendas tão duramente atingidas pela crise e pela paralisação do tráfico interno no transporte de carnes originado da última doença que feriu a criação do gado, quer dando-se somas consideráveis pelo natural retraimento do mercado inglês.

DR. JACINTO CARREIRO

Desde hoje contamos nos nossos distintos colaboradores o nome valioso do brilhante advogado o distinto açoreano Dr. Jacinto Carreiro, nome consagrado na advocacia e nas letras portuguesas.

Este nosso presado amigo inicia a série dos seus artigos com *A Linha de Sintra e os seus jardins*.

suas carreiras com veículos que sejam propriedade sua salvo casos de força maior em que poderá empregar, mediante prévia autorização, carros de terceiros. Quando seja impossível pedir autorização prévia, deverá apresentar justificação no dia imediato, expondo os motivos dessa impossibilidade.

Art. 32.^o — As carreiras mistas de passageiros e mercadorias só podem ser autorizadas quando nos veículos houver disposição apropriada que separe as mercadorias dos passageiros.

Art. 33.^o — Só poderão ser concedidas carreiras a entidades individuais ou colectivas com a necessária capacidade jurídica e tais concessões nunca poderão ser transferidas.

§ único. — Excepcionalmente e durante o prazo de 90 dias a contar da publicação deste Regulamento, poderão os Serviços de Viação autorizar a transferência de concessões já existentes, quando para ela se aleguem motivos devidamente justificados.

Art. 34.^o — São mantidas todas as concessões existentes à data da publicação deste Regulamento, ficando porém sujeitas a todas as suas prescrições, com exceção, apenas, do disposto no art. 29.^o que só é aplicável a novas concessões.

§ único. — Para as concessões mencionadas neste artigo, o prazo de 5 anos estipulado no § 2.º do art. 24.^o começará a ser contado desde o dia em que tiver sido concedida a última licença ao concessionário.

Art. 35.^o — Para as concessões de carreiras classificadas como concorrentes, será dada preferência às empresas ferroviárias que explorem a linha ferrea da mesma zona, quando estas também requeiram nos termos do art. 29.^o e antes de terminado o inquérito administrativo a que se refere o dito artigo.

CAPITULO V

Dos itinerarios

Art. 36.^o — Aos automoveis empregados em carreiras é permitido atravessar ou parar e tomar ou largar passageiros, bagagens ou mercadorias em todas as localidades, segundo as normas estipuladas pelas autoridades locais, de acordo com os Serviços de Viação e nos termos do Código da Estrada.

§ único. Contudo, nas localidades onde vigorar, por concessão dos corpos administrativos, o exclusivo de transportes colectivos em que seja abrangido o transporte automovel, não poderão os veículos referidos neste artigo tomar passageiros, bagagens ou mercadorias — se o transporte destas também fôr incluído no exclusivo e devidamente efectivado — de dentro da área concedida, desde que o local do destino fique dentro da mesma área.

Art. 37.^o — Os Serviços de Viação, ouvidas as respectivas Camaras Municipais, determinarão, para cada caso, os locais de acesso, itinerarios e demais normas a que deverá obedecer o transito de veículos de transporte colectivo.

CAPITULO VI

Dos horários

Art. 38.^o — Os Serviços de Viação fixarão os horários das carreiras regulares e especialmente determinarão que o intervalo entre a partida de dois veículos de empresas diversas ou da mesma empresa, numa dada carreira, não seja inferior a: 15 minutos para percursos até 10 quilómetros.

30 minutos para percursos até 50 quilómetros.

60 minutos para percursos até 100 quilómetros.

120 minutos para percursos superiores a 100 quilómetros salvo casos especiais de desdobramento previstos no § 2.^o do art. 8.^o

§ 1.^o — Os horários normais são estabelecidos pelos Serviços de Viação a quando da concessão das carreiras.

§ 2.^o — Os horários suplementares, em dias de tráfego

superior ao normal, são aprovados previamente pelos Serviços de Viação, mediante requerimento do concessionário interessado, onde se indique o número de dias da sua aplicação.

Art. 39.^o — Na organização dos horários das carreiras os Serviços de Viação atenderão, para determinação das velocidades permitidas, as condições das estradas e características dos veículos.

§ único. — Em qualquer caso, as velocidades instantâneas e media de marcha dos automoveis pesados empregados nas carreiras, determinada esta sem contar o tempo de paragem, não poderão exceder respectivamente 50 e 35 quilómetros por hora.

Art. 40.^o — Para alterar os horários normais das carreiras deverá o respectivo concessionário requerer nesse sentido aos Serviços de Viação. As alterações requeridas consideram-se aprovadas, se aos requerentes não for comunicado o contrario, pelos Serviços de Viação, o prazo de 20 dias.

Art. 41.^o — Na fixação de horários para as carreiras de passageiros será dada prioridade, por ordem de antiguidade, quando não estejam estabelecidas prioridades regulamentares.

CAPITULO VII

Das tarifas

Art. 42.^o — As tarifas das carreiras de automoveis pesados devem ser estabelecidas em harmonia com as disposições dos artigos 18.^o, 43.^o, 44.^o e 45.^o deste regulamento, e estão sujeitas à aprovação dos Serviços de Viação.

Art. 43.^o — Os Serviços de Viação poderão, excepcionalmente, quando lhes for requerido pelos concessionários de carreiras, e em percursos inferiores a 50 quilometros, aprovar tarifas minimas especiais que nunca poderão ser inferiores à tarifa minima de 3.^o classe, estabelecida pela empresa ferroviaria concorrente, para o mesmo percurso acrescida de 15%.

Art. 44.^o — Quando duas carreiras tenham troço de estrada comum e os seus percursos difiram pelo menos de 15 quilometros, as tarifas de carreira mais longa, até qualquer ponto do troço comum, não poderão ser inferiores ás correspondentes tarifas da outra carreira, acrescido de 30%.

Art. 45.^o — Em todas as espécies de carreiras regulares para transporte de passageiros, é permitido o uso de bilhetes de ida e volta e de assinaturas com validade até 30 dias, a preços reduzidos, não podendo, porém a redução concedida, ser superior, nos bilhetes, a 20%, e nas assinaturas a 30% dos preços das passagens normais fixadas e aprovadas nos termos estabelecidos no art. 42.^o.

CAPITULO VIII

Dos carros

Art. 46.^o — No interior dos carros destinados ao transporte colectivo de passageiros devem estar patentes tabelas impressas onde se indiquem a lotação e o numero de matrículas do livrete de circulação do carro, os horários e as tarifas da carreira e quaisquer outros elementos de informação exigidos pelos Serviços de Viação.

Art. 47.^o — Todos os automoveis pesados empregados em carreiras, deverão trazer no exterior e bem visivelmente, a indicação do seu peso em vazio, incluindo a carroceria (tara) bem como da carga util de mercadorias ou lotação de passageiros, conforme se trate de carreiras de mercadorias ou de passageiros.

§ único — As legendas referentes à lotação e à carga util, conterão os dizeres «Transporte Colectivo de *n* passageiros» ou «Transporte Colectivo de *n* quilos de carga», escritos em letras encarnadas sobre o fundo branco de uma taboleta de dimensões não inferiores a 0,80×0,30, a qual deve ser colocada na parte superior da frente do veículo.

Art. 48.^o — Os automóveis pesados empregados em transportes de aluguer ou em desdobramentos, deverão trazer exteriormente, um letreiro com a palavra «aluguer» ou «desdobramento» escrito em letras brancas sobre o fundo encarnado de dimensões iguais às estabelecidas para as letas da frente dos automóveis.

Art. 49.^o — Nos automóveis pesados, empregados em transportes particulares, não é obrigatória a colocação de qualquer taboleta ou letrero.

Art. 50.^o — Os automóveis destinados a transportes colectivos e de aluguer devem satisfazer às condições de segurança e comodidade exigidas pelo Código da Estrada e às que forem estabelecidas pelas Comissões Técnicas de Automobilismo ou respectivos delegados, de acordo com as instruções dos Serviços de Viação, ficando sujeitos às inspecções que forem ordenadas por aquelas entidades.

Art. 51.^o — A lotação ou carga útil, atribuída a cada automóvel é determinada pelas Secções Técnicas dos Serviços de Viação segundo normas indicadas pelos Serviços de Viação. Na determinação da lotação dos automóveis destinados ao transporte de passageiros, atribuir-se-ão 80 quilogramas a cada passageiro e respectiva bagagem.

§ 1.^o Nos automóveis destinados ao transporte de passageiros, todos os lugares a estes destinados, devem ter assentos fixos, salvo nas plataformas; mas todos devem ser contados para efeitos de lotação. O espaço mínimo a reservar para passageiros será $0^m4,0 \times 0^m,70$ sendo $0^m,40 \times 0^m,30$ para o assento, a largura mínima das coxias, quando as houver, deverá ser de $0^m,30$.

§ 2.^o — O condutor da viatura deverá ficar separado dos passageiros por meio de uma divisoria rígida e a seu lado, do lado do volante, não é consentido levar qualquer passageiro.

§ 3.^o — Os veículos devem ter assegurada a entrada e saída dos passageiros pelo lado direito ou pela retaguarda, não havendo porém, inconveniente que tenham também portas para a esquerda.

§ 4.^o — Nos automóveis que não tiverem no tejadilho dispositivo para bagagem, o cálculo da lotação será baseado em 70 quilogramas por passageiro, mas neste caso apenas será permitido aos passageiros o transporte de pequenos volumes que se não tornem incomodos e de peso não excedente a 10 quilogramas por cada lugar.

§ 5.^o — Não serão contadas, para efeitos de lotação crianças até 4 anos de idade que viajem ao colo.

§ 6.^o — Em todos os automóveis empregados em transportes colectivos é obrigatória a manutenção de um indicador de velocidade em perfeito estado de funcionamento.

§ 7.^o — O veículo deverá ser munido de limpador automático de vidro (pára-brises), em perfeito estado de funcionamento, fronteiro ao condutor e de um espelho retrovisor que permita ver nitidamente os veículos que venham à retaguarda.

§ 8.^o — Todos os automóveis pesados empregados em carreiras de passageiros serão obrigados a trazer o ferramental indispensável para ligeiras e correntes reparações, o que será regulamentado por instruções emanadas dos Serviços de Viação.

§ 9.^o — Independentemente do que acima se dispõe poderão ainda os Serviços de Viação adoptar outras medidas que julguem necessárias para maior garantia do público.

Art. 52.^o — Os automóveis pesados não podem exceder $2^m,25$ de largura, $3^m,50$ de altura, contados desde o solo e incluindo bagagens no tejadilho, e 8 metros de comprimento, não sendo permitido o excesso de comprimento da carroceria em relação ao chassis que prejudique o equilíbrio do carro.

§ 1.^o — Exceptuam-se os automóveis que já estavam autorizados a circular á data da publicação do Código da Estrada (Dec. 18.406) sendo, porém, a respectiva circulação limitada ás estradas indicadas pelos Serviços de Viação, de acordo com o parecer da Junta Autonoma de Estradas.

§ 2.^o — Os Serviços de Viação podem proibir a circulação de automóveis pesados em estradas estreitas ou de curvas apertadas ou com rampas de acentuado declive ou em más condições de conservação ou segurança, quando julguem poder prejudicar o transito ou provocar desastres.

Art. 53.^o — Nos automóveis empregados exclusivamente no transporte de mercadorias até 1.650 quilogramas, só podem viajar até 3 pessoas, além do condutor, mas sob a condição das mesmas se empregarem na respectiva carga ou descarga.

Nos automóveis de mercadorias de maior tonelagem podem ser transportadas até 5 pessoas, nas mesmas condições e para os mesmos fins.

Art. 54.^o — Nos automóveis destinados exclusivamente destinados exclusivamente ao transporte de passageiros é permitida a condução das bagagens dos mesmos quando o respetivo peso não excede a 20 quilogramas por cada passageiro.

Art. 55.^o — Os automóveis pesados de carga só podem transportar pessoal além do fixado no art. 53.^o desde que os respectivos proprietários requeiram e obtenham uma licença especial dos Serviços de Viação.

A licença, será passada gratuitamente em presença da ficha de inspeção de veículos, e tendo em atenção as condições impostas para a segurança das pessoas transportadas, para o que dela deve constar a lotação, expressa exclusivamente no numero dos lugares sentados.

Art. 56.^o — Em todos os automóveis empregados em carreiras de serviço público será assegurado, embora excedendo a sua lotação, um lugar á Fiscalização Técnica e Comercial do Estado, mediante a apresentação de um cartão especial, visado pelos Serviços.

Art. 57.^o — Em todos os veículos utilizados em transportes colectivos que transportem indivíduos empregados na respectiva cobrança, deve haver assentos disponíveis para os devidos cobradores, salvo quando haja plataforma, não podendo aqueles, em caso algum, permanecer no estribo com a viatura em marcha.

CAPITULO IX

Da inspecção dos carros

Art. 58.^o — A todos os proprietários de automóveis pesados, destinados ao transporte de passageiros, será exigível a apresentação da respectiva ficha de inspecção.

A ficha conservar-se-á em poder do proprietário do veículo durante o tempo que mediar entre duas inspecções sucessivas.

Art. 59.^o — Os Serviços de Viação farão inspecionar, sempre que o julguem conveniente, mas pelo meno de seis em seis meses, todos os automóveis empregados em carreiras sendo os resultados averbados na respectiva ficha e devendo as mesmas inspecções realizar-se nos locais de estacionamento das carreiras.

§ 1.^o — Sempre que se verificar que qualquer veículo não apresenta as condições necessárias de segurança ou não oferece o indispensável conforto aos seus passageiros, será cassado o livrete de circulação e a respectiva ficha que serão remetidos á competente Comissão Técnica de Automobilismo, para aplicação, ao concessionário, das sanções a que houver lugar.

§ 2.^o — Sempre que sejam cassados os documentos acima referidos, será entregue no respectivo proprietário ou representante um verbete modelo n.^o 16 do Regulamento do Código da Estrada com indicação do artigo infringido e das reparações a efectuar.

§ 3.^o — Os mesmos documentos só serão restituídos depois de efectuadas as reparações que forem ordenadas e de pagas as multas impostas a que houver lugar.

§ 4.^o — Das resoluções tomadas nos termos d'este artigo haverá recurso para os Serviços de Viação.

CAPITULO X

Das condutores

Art. 60.^o — Os individuos que desejem conduzir automóveis pesados devem possuir a respectiva carta de condutor profissional passada pelas Secções Técnicas dos Serviços de Viação, a requerimento dos interessados e mediante apresentação de documento comprovativo de possuirem a aptidão física e robustez suficientes para o exercício do profissionalismo e aprovação nas provas seguintes, além de outras que venham a ser impostas:

- a) exame de condução.
- b) exame de preceitos de transito.
- c) exame de prova técnica.

§ 1.^o — As cartas de condutor profissional passadas pelos Serviços de Viação aos condutores de motociclos simples sem ou com carro lateral, ou similares e de automóveis ligeiros que exerçam essa função remuneradamente — e não como amadores — não habilitam à condução de automóveis pesados e só têm validade para o tipo de veículo nelas mencionado.

§ 2.^o — Só podem conduzir automóveis pesados de passageiros, em carreiras de serviço público, os condutores profissionais de menos de 60 anos, cujas cartas tenham a indicação «Serviço público de passageiros».

Esta indicação será apostada pela respectiva Secção Técnica, a requerimento do interessado, mediante a prestação de uma prova técnica complementar e a apresentação dos documentos seguintes:

- a) Atestado que prove ter o requerente prática de dois anos pelo menos, de condutor profissional.
- b) Documento comprovativo de ter mais de 25 anos de idade.
- c) Atestado comprovativo de possuir a aptidão física adequada à responsabilidade do serviço de carreiras e a robustez suficiente para o exercer intensivamente.

§ 3.^o — O atestado a que se refere a alínea c) do § anterior é passado pelo sub-inspector de saúde, em data que não diste mais de três meses da sua apresentação, e carece de confirmação de 5 em 5 anos, para os condutores de menos de 45 anos, e de 2 em 2 anos, para os condutores que tenham mais de 45 anos.

§ 4.^o — Os Serviços de Viação podem sempre ordenar que qualquer condutor seja examinado pelo sub-inspector de saúde ou por outro médico, quando duvidem da existência das condições acima exigidas.

§ 5.^o — Não podem ser dispensadas das condições exigidas nos §§ 2.^o e 3.^o os individuos a que se referem os art.^{os} 94.^o e 95.^o do Código da Estrada.

§ 6.^o — As normas e programas dos exames de condutores profissionais em serviço público de passageiros serão publicadas pelos Serviços de Viação, depois de aprovadas pelo ministro das Obras Públicas e Comunicações.

CAPITULO XI

Das penalidades

Art. 61.^o — As penalidades aplicáveis aos infractores das disposições do presente Regulamento, são:

1.^o — Pela transgressão do disposto no § 1.^o do art. 2.^o a multa de 50\$00, ficando o veículo apreendido até à resolução do Tribunal, quando o seu proprietário não queira pagar ou depositar voluntariamente a multa.

2.^o — Pela transgressão do disposto na alínea c) do n.^o IV do art. 18.^o: multa de 50\$00 por cada fração de 15 quilos de peso a mais, em cada volume.

3.^o — Pela exploração de transportes em automóveis pesados sem a devida concessão: multa de 250\$00 que será elevada ao dobro em caso de reincidencia.

4.^o — Pela transgressão do disposto no § único do art. 36.^o: multa de 250\$00.

5.^o — Pela transgressão do disposto no art. 27.^o; § único e no artigo 37.^o; multa de 50\$000.

6.^o — Pela transgressão dos horários aprovados: multa de 100\$00. Em caso de reincidencia o concessionário não poderá empregar o carro onde se tenha dado a transgressão na carreira que explora, durante todo o tempo que os Serviços de Viação determinarem e que não poderá ser inferior a 10 dias nem superior a 30.

7.^o — Pela inobservância que qualquer das disposições relativas a tarifas previstas no Cap.^o VII deste Regulamento: multa de 50\$00.

Em caso de reincidencia será aplicada a penalidade estabelecida para a reincidencia da transgressão, prevista no numero anterior.

8.^o — Pela transgressão das disposições dos art.^{os} 46.^o e 51.^o §§ 2.^o e 8.^o: multa de 50\$00.

9.^o — Pelo emprego de veículos sem taboleta (art.^{os} 47.^o e 48.^o) ou pela sua utilização em serviços diversos dos indicados nas taboletas respectivamente as multas de 100\$ e 500\$.

10.^o — Em caso de reincidencia serão ainda aplicadas iguais multas, mas poderão ser cassadas as licenças de veículos até resolução do Tribunal, quando o respectivo proprietário se recusar a efectuar o pagamento ou depósito voluntário das multas.

11.^o — Pelo excesso de passageiros sobre a lotação fixada nos termos do artigo 51.^o; multa de 25\$00 por cada um.

12.^o — Pela inobservância das condições de segurança exigidas no art. 50.^o: proibição dos automóveis circularem até devida reparação, verificada pelos delegados dos Serviços de Viação, a que acrescerá a multa de 150\$00 quando as deficiencias encontradas respeitarem aos órgãos de freio ou de direcção.

13.^o — Pela falta de comparecência ás inspecções a que se refere o art. 50.^o, no dia e local designados: multa de 100\$00 além das penalidades previstas na lei geral.

14.^o — Pela transgressão das obrigações impostas no art. 60.^o: multa de 100\$00 ao infractor.

15.^o — Pelo não cumprimento das clausulas da concessão ou licença, salvo caso de força maior devidamente justificado: caducidade imediata da concessão, independentemente das sanções penais aplicaveis.

16.^o — Por qualquer transgressão não compreendida nos numeros anteriores: multa de 50\$00.



“CONTOS AMARGOS DA GUERRA”

Ainda a propósito do primeiro volume dos «Contos Amargos da Guerra» edição que se encontra quase esgotada, transcrevemos da imprensa mais o seguinte :

O Dever:

É o 1.^o volume duma obra que o distinto jornalista Carlos d'Ornelas, combatente da Grande Guerra, escreveu com pulso firme e bem cuidado estilo.

Contos Amargos da Guerra — e bem amargos são alguns déles, por serem reais! — é um livro que se lê sem enfado, revelando uma inteligência culta servida por um temperamento alegre e espíritooso.

Dos seus intuiitos diz o autor no prefácio :

«Este livro foi feito para o povo ler, para os meus soldados, queridos companheiros de horas amargas e ainda para tapar a boca a uma dúzia de pessoas que simpatizam muito comigo.»

«Tenho mais uma dúzia de contos ainda por publicar, que ficam para o segundo volume. Há mais algumas verdades a dizer.»

Pois então que se não façam esperar por muito tempo, são os nossos votos sinceros.

A Carlos d'Ornelas enviamos protestos de boa gratidão.

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Junho de 1893

Boletim financeiro

As sub-comissões encarregadas de examinar os orçamentos rectificados dos diversos ministérios votaram já a maioria d'elles. O exame das medidas de fazenda vae também muito adiantado, estando já em discussão na camara dos deputados o relativo ao imposto do sello. Se abstrairmos da proposta relativa á contribuição predial, que tem sido por alguma fórmula combatida na parte relativa à encorporação n'ella do real d'agua e que sofrerá modificações importantes, parece que todos as demais serão aprovados na sua essencia. O sr. ministro da fazenda já obteve um importante sucesso na declaração formal feita por algumas classes (contribuição industrial) de que pódem e devem pagar mais, havendo algumas, que achando exagerada a elevação das taxas proposta pelo sr. ministro da fazenda, propõem com tudo um aumento que em alguns casos representa 50% das anteriores.

A revisão das matrizes (rendimento collectavel) parece também destinada a produzir os esperados efeitos, visto que, por exemplo no distrito de Castello Branco, onde o trabalho revisionista está concluido, o rendimento collectavel se eleva em média a mais de 200% da inscrição actual. Com esta base vê-se que a contribuição predial vae produzir o rendimento que realmente devia dar, não sendo illudidas as previsões do sr. ministro da fazenda que calculou em mais de 1:500 contos as novas receitas visadas pelas suas propostas, mesmo contando com as alterações que porventura se façam em muitas dellas.

*

Está afinal resolvida a questão com os credores estrangeiros. Apenas os comités francezes declararam não se conformarem com a solução, pertendendo um tratamento igual ao de portadores nacionais. Os outros comités aceitaram sem reluctancia, sendo sobretudo para notar a adhesão dos alemaes, que haviam sido os mais exigentes. E' positivo que todos os governos estrangeiros, interessados n'este assumpto, concordaram plenamente com a fórmula por que o governo portuguez resolveu definitivamente esta questão, tanto que nenhuma reclamação ou protesto fizeram contra a lei votada pelas cōrtes e já publicada na folha oficial. Este facto tem uma importancia que senão pôde occultar.

*

Na quinzena que hoje finda e em resultado da tranquilidade e confiança provenientes do aspecto tomado pela questão financeira, houve abundancia e facilidade em dinheiro, tanto para reportes como para descontos, regulando o mercado de 6 a 6 1/2% para

ambas as transacções. As inscrições, porém, affrouxaram um pouco, regulando entre 29,80 e 30,30 (ass.) 29, 29,50, 29,51 (coupon). Os titulos da dívida externa regularam de 29 a 28,34.

*

Tem havido grande animação nas accções dos bancos, tendo as do Banco de Portugal attingido, como era de esperar e havíamos previsto em tempo, 120\$000 réis. No sabbado venderam-se a réis 118\$000, mas a tendencia para a alta é manifesta. As do Banco Lisboa & Açores tiveram offertas a 89\$500 réis e as do Banco Ultramarino a 50\$000 réis mas sem vendedores.

*

Está auctorizada e anunciada a conversão da dívida externa (2 de junho a 1 de setembro). Espera-se que a conversão seja avultada porque o juro de 7 p. c. é em verdade attrahente para a colocação de capitais. Se nós conseguissemos que os 10:000 contos depositados por capitalistas portuguezes nos bancos de Inglaterra (nota referida a 31 de dezembro de 1892) se transferissem para Portugal e fossem empregados em fundos nacionaes, dariamos nova vida ao nosso mercado interno e concorreríamos efficazmente para a gradual e sucessiva restauração do nosso credito.

*

O movimento geral financeiro na quinzena decorrida foi muito regular. As obrigações 1888 (4 p. c. com premios) cotaram-se de 14\$700 a 14\$000 réis, as de 4 1/2 (ass.) de 39\$000 a 37\$000 réis, as de 1890 (4 p. c.) de 32\$500 a 32\$200 reis, predias 4 1/2 a réis 80\$000, de 5 p. c. (coupon) de 83\$000 a 84\$200 rs. de 6 p. c. (ass.) de 90\$000 a 90\$300. As acções dos tabacos estiveram a 39\$800 e 39\$500. As obrigações do Caminho de ferro de Loanda a Ambaca permaneceram a 46\$000 réis, mas em breve terão nova alta, visto que está muito proxima a abertura á exploração da 6.^a secção, que vae approximando consideravelmente a linha da região dos cafés, o que fará aumentar enormemente o tráfego e por consequencia os rendimentos.

*

Tem affrouxado a procura do papel cambial, regulando o preço do cheque de 43 1/4 a 43 1/2 sobre Londres, de 650 a 655 sobre Paris.

I. F.



JOÃO FRANCO MONTEIRO

O antigo director de *A Nação*, nosso querido amigo e jornalista ilustre João Franco Monteiro que em estado grave havia recolhido a um quarto particular do Hospital da Ordem Terceira de S. Francisco da Cidade, conforme noticiámos, acaba de ter alta do mesmo Hospital quasi restabelecido, tendo partido para a província a fim de convalescer, facto com que muito nos congratulamos.

MOVIMENTO CAMBIAL DURANTE O MÊS DE MAIO

(Cours des Changes pendant le mois de May)

	Dia 6 Le 6		Dia 13 Le 13		Dia 20 Le 20		Dia 27 Le 27		Dia 29 Le 29	
	Compra Achat	Venda Vente								
Londres (cheque) .	109\$80	110\$20	109\$80	110\$10	109\$80	110\$20	109\$80	110\$20	—	—
Paris	1\$29,1	1\$30,5	1\$27,8	1\$28,2	1\$27,4	1\$28,8	1\$27,7	1\$29,1	—	—
Suíça	6\$54,6	6\$41,5	6\$26,1	6\$28,4	6\$25,5	6\$20,3	6\$027	6\$55,8	—	—
Bélgica	4\$58	4\$65	4\$51,6	4\$53,3	4\$50,8	4\$45,6	4\$55,9	4\$57,0	—	—
Itália	1\$70,7	1\$72,6	1\$17,6	1\$72,2	1\$69,0	1\$64,9	1\$61,6	1\$62,2	—	—
Holanda	15\$19,6	15\$34,1	15\$04,4	15\$09,1	15\$02,8	12\$91,7	12\$51,9	12\$56,3	—	—
Madrid	2\$81,5	2\$84,6	2\$77	2\$78,0	2\$76,8	2\$71,0	2\$67,4	2\$68,3	—	—
Nova-Iorque . . .	26\$52	27\$82,1	27\$69,2	27\$79,3	27\$14,8	31\$96,5	28\$20,8	28\$31,0	—	—
Brasil	2\$84,4	2\$86,6	—	—	2\$34,4	2\$53,9	2\$46,9	2\$48,1	—	—
Noruega	5\$60	5\$66,1	5\$58,5	5\$60,0	5\$56,7	5\$67,1	5\$60,6	5\$66,7	—	—
Suécia	5\$68,1	5\$74,3	5\$63,6	5\$65,7	5\$62,6	5\$85,4	5\$74,5	5\$80,0	—	—
Dinamarca	—	4\$95,6	4\$89,2	4\$90,5	—	4\$95,8	—	4\$95,5	—	—
Praga	\$97,8	\$98,9	\$96,9	\$79,3	\$94,2	\$95,3	\$94,6	\$95,7	—	—
Buenos Aires . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viena	—	5\$46,2	5\$43,1	5\$44,0	—	5\$57,4	—	5\$53,2	—	—
Berlim	7\$75,1	7\$81,6	7\$61,1	7\$63,9	7\$55,3	7\$63,6	7\$03,8	7\$06,4	—	—
Libras ouro . . .	—	—	15\$00	1555\$00	—	—	—	—	—	—

USE
Tinta anti-corrosiva
CARSON'S

EM

TODAS AS OBRAS ONDE DESEJE
PINTURA RESISTENTE

DEPOSITARIOS:

MARIO COSTA & C. A. L. DA

Rua do Almada, 30, 1.º - PORTO

TELEFONE 2571

TINTA A ÁGUA «OLSINA»**Vernizes e Esmaltes****Produtos de MANDER BROTHERS (Inglaterra)**

(CASA ESTABELECIDA EM 1792)

Fornecedores oficiais da
Casa REAL INGLEZA

(Agentes e depositários em Portugal)

FERNANDO QUEIROZ, LIMITADA**R. Sampaio Bruno, 12****Porto**

TELEFONE 903

SUCATAS

DE

COBRE, LATÃO, BRONZE, CHUMBO, ZINCO, ALUMÍNIO, FERRO FUNDIDO, FERRO FORJADO E FOLHA DE FLANDRES. Bem como: CARRIS DA C. P., LINHA DECAUVILLE E VAGUNETAS, BARRIS, BIDONS, TUBAGEM, VEIOS DE TRANSMISSÃO, TAMBORES E CHUMACEIRAS, TANQUES DE FERRO, CHAPA ONDULADA, MAQUINAS E ACESSORIOS, ETC., ETC.

NÃO COMPREM NEM VENDAM SEM CONSULTAREM

ANTONIO DOS SANTOS E SILVA

Rampa dos Marinheiros, A. S. S. — (Alcantara-Mar)

Telefone 26946 Telegramas: NEWTINCUT

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. A.Arrendamento do Restaurante e Casa-Hotel
da estação de Guarda

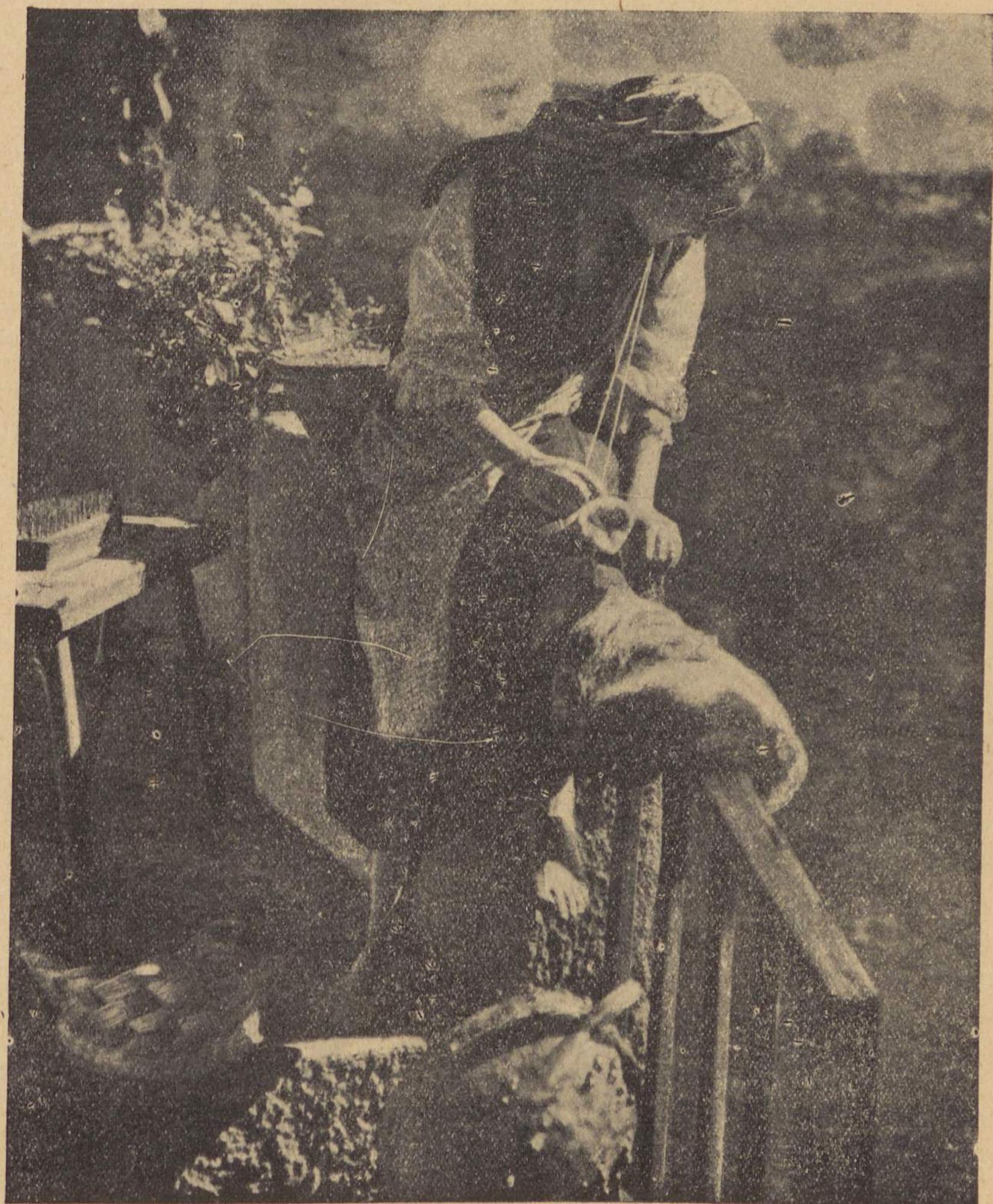
Esta Companhia torna público que até às 18 horas do dia 31 de Junho do corrente ano, recebe propostas para o arrendamento do Restaurant, Bufete e Casa-Hotel da estação de Guarda, a partir do dia 1 de Outubro de 1933.

Para esclarecimentos, podem os interessados dirigir-se ao Serviço do Tráfego da Companhia, na Figueira da Foz, todos os dias úteis, das 9 1/2 às 12 1/2 e das 14 às 18 horas.

Figueira da Foz, 10 de Maio de 1933

O Engenheiro Director da Exploração

Fernando d'Arruda



COSTUMES DO NORTE