

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M A R I O

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

1934

ANO XLVI

1 DE ABRIL

NUMERO 1111

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA
CUSTÓDIO DAS NEVES

REDACÇÃO

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

EDITOR

FERNANDO CORREIA DE PINHO

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro 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
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. ARMELIM JUNIOR
Dr. ALFREDO BROCHADO
Dr. JACINTO CARREIRO
DR. AUGUSTO CUNHA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ
Porto — ALBERTO MOUTINHOPREÇOS 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 atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECCÃO 2.7520

LISBOA

D' ALEM MAR

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

E é caso realmente para isso.

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

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

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

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

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

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

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

ARMANDO FERREIRA

A PONTE

SOBRE

O TEJO

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* * *

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

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

Será suficiente para êsses encargos a receita da portagem?

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

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

Os documentos oficiais apenas contém um estudo geológico do terreno, mas uma nota oficiosa que re-produzimos e que calcula a 20.000 contos anuais o rendimento inicial de portagem cativo das despêsas de exploração.

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

* * *

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

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

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

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

Aguardamos com justificado interesse o termo do concurso.

ESCLARECIMENTOS DE ORIGEM OFICIAL E OFICIOSA ÁCERCA DA PONTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.º — LODOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.º — Se fôr necessário descer ao nível dos lodos da segunda formação, não será possível adoptar um trabalho superior a 4 kgs/cm².

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

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

2.º — LODOS ARENOSOS E AREIAS LODOSAS

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

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

3.º — AREIAS

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

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

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

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

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

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

Para as areias isentas de argila ou muito levemente argilosas, póde-se, talvez, contar com uma carga unitária de 9 kgs/cm²; para as areias impregnadas de lodo, essa carga não poderá ultrapassar o valor de 3 kgs/cm²; devendo ainda prevêr-se a hipótese de, em alguns pontos ter de se descer até às argilas compactas (proximidades da margem esquerda).

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

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

4.º — ROCHAS TERCIARIAS

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

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

Assim, a 20 metros do Cais do Beato, à cota ($-3^m,04$), encontra-se, numa espessura aproximada de 1,1 metros, a rocha constituída por calcareos rijos, gressosos e compactos, que são seguidos, numa espessura de $4^m,5$, de areias muito finas, levemente argilosas, e de uma camada de grés rijo, de cimento calcáreo.

Os trabalhos unitários, previstos nesta zona, não devem ultrapassar o valôr de 6 kgs/cm².

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

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

Dada a pouca compacidade do molasso encontrado e sua composição argilosa, as cargas unitárias a adoptar nas fundações a construir sobre esta rocha, não deverão ser superiores a 8 kgs/cm².

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

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

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

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

Sendo provável que as fundações da futura ponte tenham de descer até estas formações, isto é, a profundidades variáveis entre 32 a 41 metros, não será prudente adoptar, aqui, uma carga unitária superior a 4 kgs/cm², em virtude da pequena espessura das camadas calcáreas intercaladas nas areias finas e argilosas.

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

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

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

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

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

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

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

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

A altura livre da ponte, para permitir a passagem da navegação, junto à margem direita, deverá ser de $34^m,55$, acima do zêro hidrográfico. Na hipótese dos tabuleiros da ponte vi-rem a ser projectados, no todo ou em parte, em declive, a sua inclinação nunca poderá exceder 6 por mil.

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

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

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

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

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

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

PROGRAMA DO CONCURSO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O concorrente a quem venha a ser notificada a adjudica-

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

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

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

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

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

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

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

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

CADERNO DE ENCARGOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O concessionário fica sujeito às instruções para a adjudicação e arrematação de obras publicas, de 24 de Outubro de 1933; às clausulas e condições gerais de empreitadas e fornecimentos de obras publicas, aprovados por decreto de 9 de Maio de 1906; ao decreto n.º 4:667, de Julho de 1918; n.º 22:560, de 23 de Maio de 1933, e n.º 23:226, de 15 de Novembro de 1933, e aos regulamentos de pontes metalicas, de beton armado e de cimento e betons. Fica, tambem, sujeito às leis, regulamentos e instruções em vigor ou que venham a vigorar sobre a policia, segurança e transito, tanto durante a construção, como durante a exploração.

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

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

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

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

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

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

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

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

Das penalidades: — O concessionário incorre em multas variáveis de 10 a 30 contos por dia se não começar a obra dentro do prazo fixado, rescindindo-se o contrato, se passados seis meses não tiver ainda iniciados os trabalhos. Se houver interrupção ou atrasos dos trabalhos a multa applicavel será de 10 contos por cada dia.

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

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

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

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

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

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

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

Resgate de concessão:—Passados 25 anos, após a assinatura do contracto, o Governo poderá resgatar a ponte, com prévio aviso de 130 dias, e mediante o pagamento anual, até ao termo da concessão, duma quantia igual à média dos rendimentos liquidados da ponte, nos últimos 7 anos, deduzidos os dois de maior e os dois de menor rendimento.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ALGUNS DADOS ECONÓMICOS

Principais factores do rendimento.

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

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

Para o ano de 1934: Passageiros, 2.240.541, mercadorias, 668.400 toneladas.

Para o ano de 1928: Passageiros, 2.486.295; mercadorias, 873 600 toneladas.

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

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

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

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

Para o ano de 1950: Passageiros, 3.930.000; mercadorias, 1.070.000 toneladas.

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

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

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

3)—*Transporte dos primores do Algarve.*

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

4)—*Tráfego de estradas.*

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

5) — Tráfego Cacilhas-Setúbal.

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

6) — Desenvolvimento de alguns centros.

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

7) — Importância da Península do Montijo.

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

8) — Estabelecimento de tranvias eléctricos.

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

PREVISÃO DO TRÁFEGO E DO RENDIMENTO PROVÁVEL DA PONTE

1) — Viação acelerada

a) — Passageiros

Os dados estatísticos relativos ao ano de 1931 indicam 732:669 passageiros em que sómente 15:120 circularam entre o Norte e o Sul e 717:549 foram exclusivamente da rede do Sul.

Nem todos estes passageiros provavelmente circulariam sobre a ponte, mas pôde-se afirmar que pelo menos 700:000 dos 732:669 teriam passado sobre ela. Tomando para portagem média o valor da economia proveniente da supressão da tarifa fluvial, teríamos para o tráfego total de passageiros uma receita anual de cerca de 1.000 contos.

b) — Mercadorias

Segundo as informações da C. P., o número de vagões trocados entre Lisboa e as linhas do Sul (via Setil-Vendas Novas) elevou-se a 38:167, no período de Junho de 1932 a Maio de 1933, que transportaram uma quantidade de mercadorias que anda à volta de 400.000 toneladas. Todo esse tráfego é de prever que no futuro passará sobre a ponte. Podemos dizer ainda, baseando-nos nos dados da C. P., que 60 por cento do tráfego permutado entre Lisboa (e estações próximas) e o Sul do País passa pela linha Setil-Vendas Novas, mas atendendo a que o percurso pela via Beato-Montijo é mais curto em cerca de 60 quilómetros, daqui a vantagem da mercadoria seguir directamente pela ponte, podendo a economia do percurso reverter a favor do seu rendimento.

Admitindo a tarifa média por ton/km. (em pequena velocidade) em cerca de \$30 centavos, a diminuição de percurso de 60 quilómetros daria uma economia de 18\$00 por tonelada. Para 394:281 toneladas que circularam naquele período pela via Setil-Vendas Novas, ter-se-ia uma economia de 7:000 contos aproximadamente.

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

CALCULA-SE QUE A PORTAGEM A PAGAR PELA VIAÇÃO ORDINÁRIA DARÁ, LOGO, UM RENDIMENTO ANUAL DE 3.779 CONTOS

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

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

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

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

2) — Viação ordinária

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

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

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

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

d) — Impossibilidade de transporte de gado, etc.

Tomando como termo de comparação os tráfegos das pontes existentes consideradas em igualdade de circunstâncias de exploração, a comissão indica os seguintes números prováveis:

Bicicletas, cavaleiros, etc., 97.000; motos, «side-cars» e carros de duas rodas 72.000; automóveis e carros de quatro rodas, 145.000 camiões de carga e camionetas, 35.000.

Aplicando a este tráfego as portagens fixadas pela comissão, chega-se à conclusão de que a portagem a pagar pela viação ordinária dará, desde logo um rendimento anual de 3:779 contos assim distribuídos:

Bicicletas, cavaleiros, etc., 194 contos; motos «side-cars» e carros de duas rodas, 360; automóveis e carros de quatro rodas, 2:175; camiões de carga e camionetas, 1:050.

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

O rendimento total provável para os tráfegos de viação acelerada e ordinária será portanto de perto de 20:000 contos. O relatório da comissão conclui afirmando: «As possibilidades que se antevêm são grandes e levam à convicção de que num curto prazo, depois de construída, a ponte renderá para os seus encargos e dará ainda receita líquida apreciável. Mas, já por si, um tráfego de 700:000 toneladas de mercadorias e um número não inferior de passageiros bem justifica uma obra até de carácter monumental».



GENERAL JOÃO DE ALMEIDA

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

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

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

VIAGENS E TRANSPORTES

GRANDE MOVIMENTO DE TRÁFEGO DE MERCADORIAS NA C. P.

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

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

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

APEADEIRO DE VILA POUCA DO CAMPO

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

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

HA QUARENTA ANOS

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

Os negocios da companhia real

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

Parece também concordado que a divida fluctuante e o credito do governo serão pagos por meio de novas obrigações privilegiadas, faltando, porém, concordar sobre o preço porque essas obrigações serão recebidas pelo governo portuguez.

O sr. dr. Manuel de Castro Guimarães deve ter reirado de Paris, hontem.

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

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

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

A AMPLIAÇÃO DA ESTAÇÃO DA BARCA DE AMIEIRA

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

REPUBLICA PORTUGUESA MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS E COMUNICAÇÕES SECRETARIA GERAL ANUNCIO

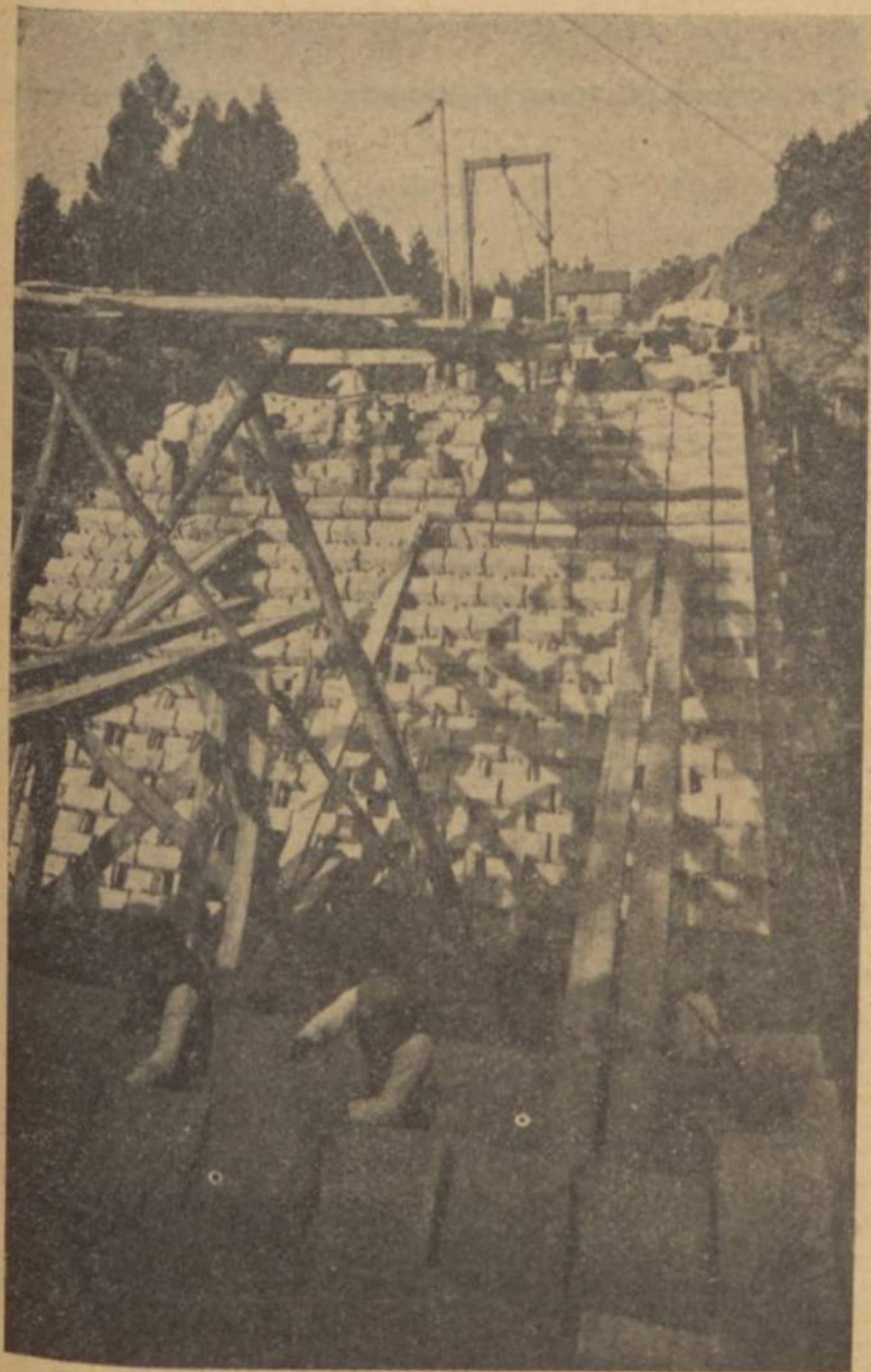
Ponte sobre o rio Tejo entre o Beato e o Montijo

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

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

Lisboa, 24 de Março de 1934.

O Engenheiro Inspector Secretario Geral
Raul da Costa Couvreur



Ponte sobre o rio Leça

MINHO E DOURO

LINHA DO VALE DO TAMEGA

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

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

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

Fizeram-se nesta empreitada economias superiores a 700.000\$00, as quaes foram obtidas suprimindo obras que o estudo atento das circunstâncias locais permitiu julgar desnecessárias, e substituindo outras por tipos que melhor se adaptaram a essas mesmas circunstâncias. Tambem foram construidas em 1931 as casas para pessoal nas estações de Lorigo e Celorico de Basto.



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

O CANHÃO «BERTHA»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L. DE MENDONÇA E COSTA

O XI ANIVERSÁRIO DA SUA MORTE

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

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

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

I M P R E N S A

«REVOLUÇÃO NACIONAL»

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

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

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

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

DIRECÇÃO GERAL

DE

CAMINHOS DE FERRO

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

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

Aviso ao público para o transporte de "palha prensada" para exportação pelo Porto de Lisboa, em substituição do Aviso ao Público A. 350 de 10-X-32, proposta pela C. P.; Aviso ao Público anulando o E. n.º 1499 em vigor desde 15-11-33, e modificando as beneficiações a conceder aos expedidores que transportam o mínimo de 25 e o máximo de 1.500 toneladas de "Vinhos de Pasto Nacional"; Tarifa Especial interna n.º 14 de g. v. para transporte de Sociedades Artísticas, desportivas, etc. e bem assim artistas de teatro e de circo e suas bagagens; Aviso ao Público substituindo-se o E. n.º 1.482 sobre o transporte de "Casca-ria vasia" (taras), propostas pela Companhia da Beira Alta, bem como a Tarifa Especial Interna n.º 13 de g. v. para o transporte de "Dinheiro, Valores e Objectos de Arte"; Aviso ao Público estabelecendo "bilhetes especiais de ida e volta em 3.ª classe" a preços

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

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

A Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro aprovou os projectos seguintes:

Construção da estrada de acesso à estação de Reguengos, na importância de 34.700\$90; prolongamento do cais coberto da estação de Beja, na importância de 57.316\$00; e construção de um aqueduto em substituição duma vala que atravessa a estação de Mora, na importância de 6.358\$00.

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



OBRAS PÚBLICAS

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

Porto-VAMAR

Vinhos AUTENTICOS do Porto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE UNICO PARA TODO O MUNDO:

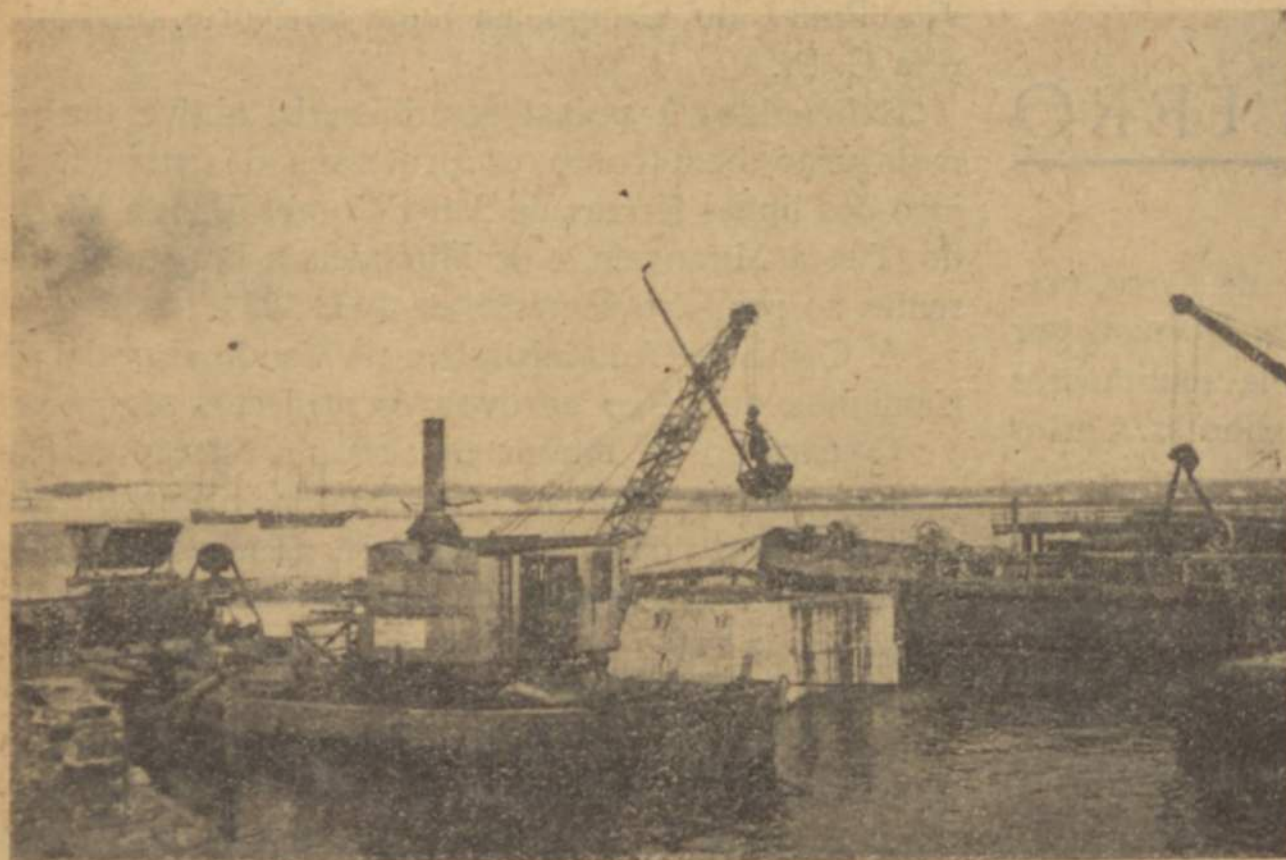
A. D. MARQUES

Rua Actor Taborda, 41, r/c. — LISBOA

Endereço telegráfico: VAMAR — Lisboa

Telefone: N. 5818

O B R A S

PORTO DE
DE SANTO

UMA RÁPIDA VISITA
SOBRE ESTE IMPORTANTE

Fig. 1—Construção dos pilares das abobadas

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

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

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

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

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

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

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

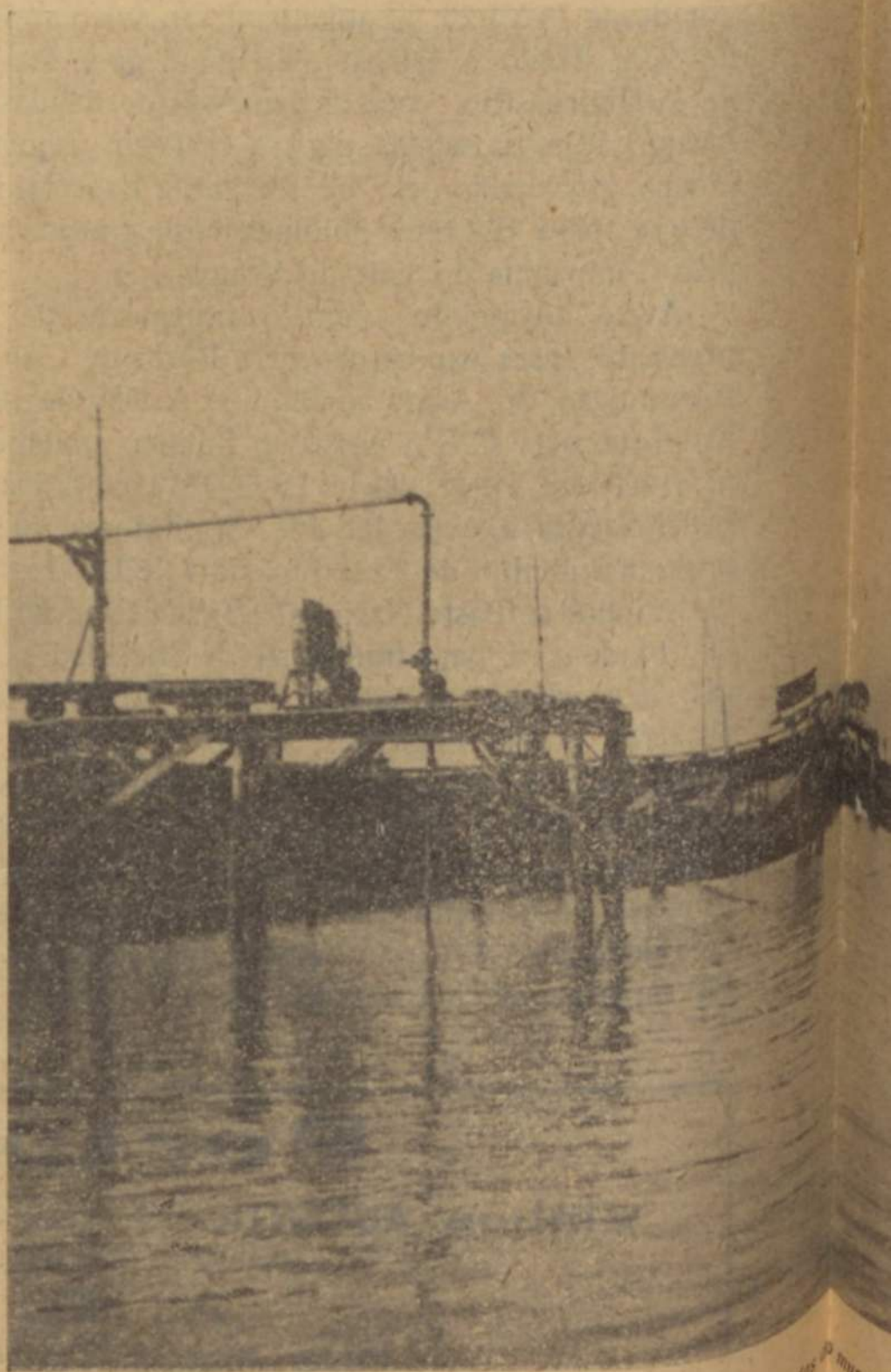


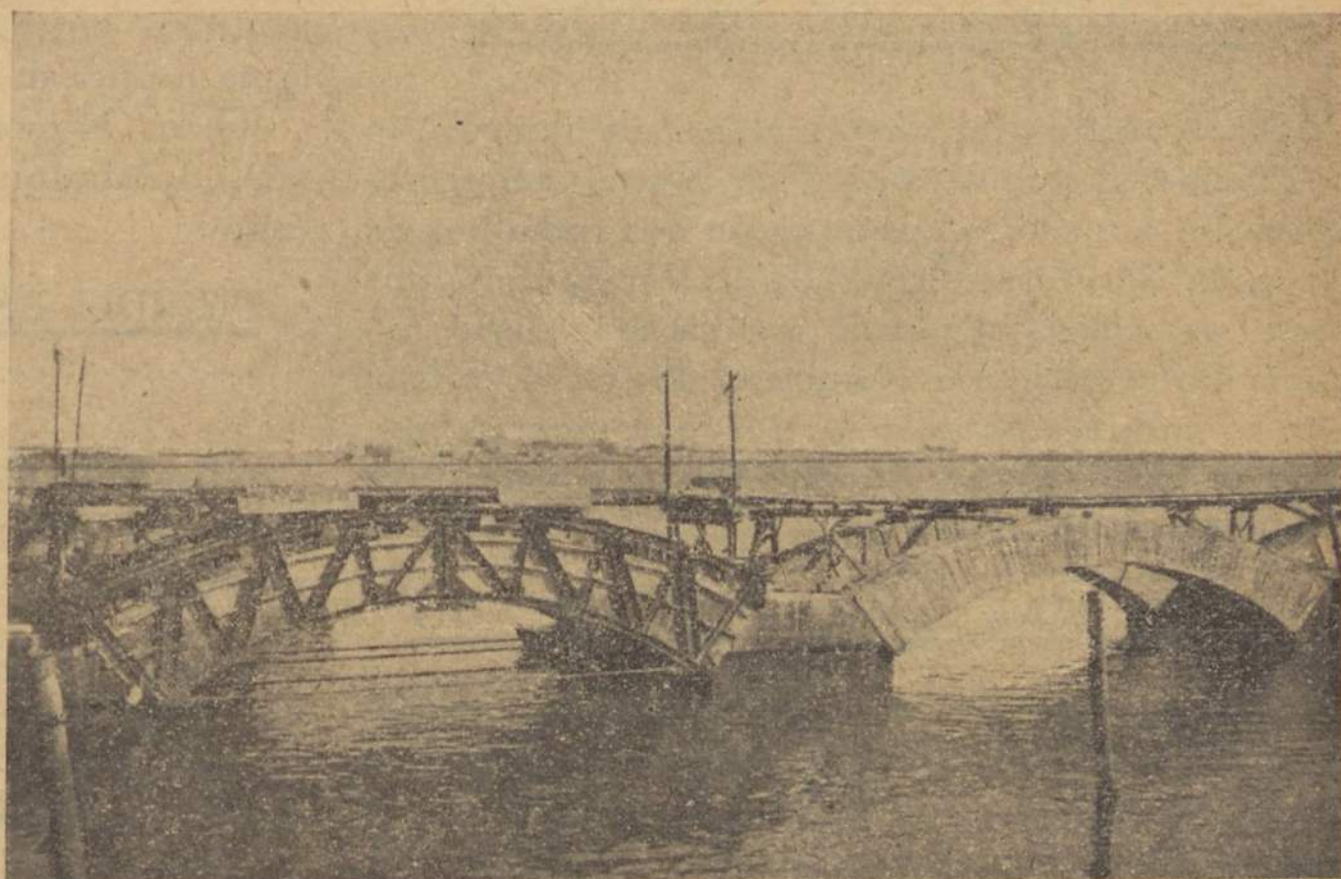
Fig. 3—Vista das abobadas e muro de

Ú B L I C A S

VILA REAL ANTÓNIO

ALGUMAS OPINIÕES
ANTE MELHORAMENTO

Fig. 2 — Construção das abobadas



muro do cais, do lado do aterro

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

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

Na gravura n.º 1 vê-se o trabalho de escavação exterior e interior levado a efeito para enterrar um desses caixões, que depois de cheios constituem os pilares.

A gravura n.º 2 apresenta um aspecto da construção das abobadas, em que se nota um tipo de «simples» de forma original interessantíssima, estudada pelo engenheiro adjudicatário para resolver economicamente e com segurança o problema resultante da inconsistência dos terrenos e da forma dos pilares que não permitia encontrar qualquer apoio seguro para escoramentos.

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

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

NOTÍCIAS FERROVIÁRIAS

LINHA FERROVIÁRIA DA BOA VISTA-TRINDADE, NO PORTO

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

OBRAS NAS LINHAS DO ESTADO

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

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

CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL

Os jornais diários publicaram sucintamente a seguinte notícia:

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

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

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

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

aquele cargo com muito zelo e superior competência.

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

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

FUNDO ESPECIAL DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

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

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

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



OS DESASTRES FERROVIÁRIOS NA RUSSIA

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

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



HORA DE VERÃO

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

CONTOS AMARGOS O NOSSO ANIVERSÁRIO

DA GUERRA

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

Diário de Coimbra.

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

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

Saídos do âmbito ora tenue esfumado—e isto para não alongar considerações a todos patente—muito de reduzido se aproveita a ôlho desperto. E para tal ainda joeirar, torna-se preciso arranjar grande dose de indulgencia espirtual.

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

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

Creemos que Carlos de Ornelas viveu a guerra em demasia—com o espirito e com os musculos.

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

D'aquí o amargo a fel e vinagre que corre da primeira à ultima página. Onde em onde ainda se encontra um lociolar de bondade como a trair a pena e as intenções de Carlos de Ornelas, que parece apodado em dizer mal de todos e de tudo. As Enfermeiras de Guerra são a prova desta sua facêta carinhosa. E a maneira ternurosa com que presta jus a uma ou outra figura militar de bom porte português, também nos diz da sua virtuosidade de coração. Mas todo o mais são páginas panfletárias, belas da mágua pessimista de soldado que fez a guerra e queria tudo corresse à sua maneira pessoal de vêr.

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

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

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

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

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

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

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

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

A todos muito obrigados.

* * *

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

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

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

Nomes gloriosos na politica, nas ciências e nas artes têm honrado as páginas da *Gazeta*.

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

Também o nosso presado colega *Revolução Nacional* se referiu ao nosso aniversário nos seguintes áma-veis termos, que muito agradecemos:

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

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

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

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

Lineas Aereas Postales Españolas

Calle Antonio Maura 2 — MADRID

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

PASSAGENS, CORREIO, MERCADORIAS

Madrid-Barcelona ou vice versa P.tas 150.

Madrid-Sevilla ou vice-versa » 125.

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

POLITICA INTERNACIONAL

EM FAVOR E CONTRA A GUERRA

Pelo DR. ALFREDO BROCHADO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* * *

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

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

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

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

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

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

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

Acreditamos facilmente no que desejamos, dizem os romanos.

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

* * *

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

As nações receiam umas das outras.

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

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

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

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

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

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

CONCURSOS

OBRAS PUBLICAS

Secretaria Geral

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

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

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

Junta Autonoma de Estradas.

Dia 11 de Abril de 1934 pelas 15 horas.

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

Base de licitação 721.980\$50

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

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

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

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

Base de licitação 285.000\$00

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

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

Dia 11 de Abril de 1934 pelas 16 horas.

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

Base de licitação 384.691\$54

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

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

Dia 18 de Abril de 1934 pelas 15 horas.

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

Base de licitação 3.265.995\$09

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

O programa do concurso, caderno de encargos, medições e orçamento, encontram-se patentes na Séde da Junta Autonoma de Estradas e na 13.ª Secção, em Beja.

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

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

Base de licitação 963.176\$61

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

Dia 18 de Abril de 1934 pelas 16 horas.

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

Base de licitação 131.604\$21

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

Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Divisão de Via e Obras.

Dia 5 de Abril de 1934 pelas 15 horas.

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

Base de licitação 5.737\$98

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

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão de Construção

Dia 14 de Abril de 1934 pelas 15 horas

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

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

Base de licitação 6.460.835\$38

O depósito provisório é de Esc. 161.520\$33, com guia pasada pela Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, até ás vesperras do concurso.

As condições de arrematação, caderdo de encargos, bem

como as restantes peças anexas podem ser examinalas na Divisão de Construção com sede na Direcção geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede n.º 63 (ao Caldas) e na Zona Norte da mesma Divisão com sede na estação de Porto — S. Bento.

Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais.

Tarefa n.º 45.

Obra da Classe B.

Dia 4 de Abril de 1934 pelas 14 horas.

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

Base de licitação 601.051\$87

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

Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais.

Dia 11 de Abril de 1934 pelas 14 horas.

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

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

Base de licitação 717.713\$00

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

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

Junta Administrativa do Emprestimo para o Ensino Secundário.

Dia 14 de Abril de 1934 pelas 11 horas.

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

Base de licitação 1.265.000\$00

O depósito é de Esc. 31.625\$00 feito até ás vespas do dia do concurso.

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

Dia 21 de Abril de 1934 pelas 11 horas.

Empreitada de acabamentos do Liceu de Latino Coelho em Lamego.

Base de licitação 1.362.000\$00

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

Camara Municipal de Lisboa.

Dia 11 de Abril de 1934 pelas 15 horas.

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

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

CONCURSOS DIVERSOS

Administração Geral do Porto de Lisboa.

Dia 11 de Abril de 1934 pelas 14,30 horas.

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

Dia 7 de Abril de 1934 pelas 14 1/2 horas.

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

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

Dia 10 de Abril de 1934 pelas 14 1/2 horas.

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

Dia 4 de Abril de 1934 pelas 14 1/2 horas.

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

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

Administração Geral do Porto de Lisboa.

Dia 18 de Abril de 1934 pelas 14 1/2 horas.

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

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

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

Camara Municipal de Lisboa.

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

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

Camara Municipal de Vila Real.

Dia 2 de Abril de 1934.

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

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

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Dia 15 de Abril de 1934.

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

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

Administração Geral dos Correios e Telegrafos.

Divisão dos Serviços Electrotécnicos e do Material.

Dia 10 de Abril de 1934 pelas 15 horas.

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

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

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

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

Junta Autonoma de Estradas.

Direcção de Estradas do Districto de Santarem.

Dia 4 de Abril de 1934 pelas 14 horas.

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

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

Misericórdia do Porto.

Até ás 15 horas do dia 6 de Abril de 1934, a Secretaria desta Misericórdia, á Rua das Flores, Porto, recebe propostas para a empreitada de **Instalações para aquecimento de água e sua distribuição no Hospital Geral de Santo Antonio.**

Direcção da Arma de Engenharia.

2.ª Repartição

Venda de material automóvel incapaz para o serviço do Exército

Até às 15 horas do dia 5 de Abril de 1934, esta Direcção, no Campo de Santa Clara, Lisboa, recebe propostas, em carta fechada, para a compra do seguinte material que se encontra na sede do Depósito Geral de Material Automóvel (Rua Diogo João), onde pode ser examinado todos os dias úteis.

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

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

Junta Autonoma de Estradas

Direcção dos Serviços de Conservação

Até as 17 horas do dia 7 de Abril de 1934 esta Direcção recebe propostas para o fornecimento de **600 capas de oleado para cantoneiros, iguais ás usadas pela Guarda Nacional Republicana.**

RESULTADOS DE CONCURSOS

Junta Autonoma de Estradas

Dia 28 de Março de 1934.

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

Base de licitação 137.545\$96

Concorrentes :

José dos Reis Sanches	133.950\$00
Antonio Dias Afonso	136.450\$00
Francisco Xavier Centeio	133.900\$00
Francisco Leonardo da Moia	137.000\$00
Estevão Batista.	137.500\$00
Antonio Ferreira de Araujo	Excluido

Junta Autónoma de Estradas.

Direcção dos Serviços de Conservação.

Direcção das Estradas do Districto de Leiria.

Dia 3 de Abril de 1934 pelas 14 horas.

Na Secrefaria da Direcção de Estradas do Districto de Leiria, em Leiria realisa-se o concúrso para o fornecimento de: **Um chassis de caminheta.**

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

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

Base de licitação 142.854\$46

Concorrentes :

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

Administração Geral dos Serviços Hidraulicos e Eléctricos.

Dia 17 de Março de 1931

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

Base de licitação 170.000\$00

Concorrentes :

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

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

Base de licitação 134.000\$00

Concorrentes :

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

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

Base de licitação. 101.150\$00

Concorrentes :

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

CONCURSOS ANULADOS

Liceu de Fialho de Almeida, em Beja.

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

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

AVISO AO PÚBLICO

TRANSPORTE DE CASCARIA VASIA (Taras)

A vigorar desde 1 de Abril de 1934

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

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

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

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

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

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

Lisboa, 13 de Março de 1934.

O Administrador Delegado,
Visconde do Marco.

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

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

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

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

SOCIEDADE PORTUGUEZA DA STREETITE, L.^{DA}

(antiga Sociedade Portuguesa da Cheddite, L.^{da})

Explosivos de Segurança — Rastilhos (os unicos de fabricação nacional), Capsulas Amorceas Electricas

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

AO LONGO DOS CAMINHOS DE FERRO

D A B E I R A

S A N T A C O M B A D Ã O

Pelo Coronel de Eng.^a ABEL URBANO

(Conclusão)

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

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

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

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

* * *

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

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

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

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

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



SANTA COMBA DÃO — Um trecho interesantissimo do Bairro das Lages

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* * *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

PRIMO DE RIVERA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Palavras estas que perfilhamos.

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

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

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

Depois de morto... — lá iamos a terminar o estafado anexam!

JUSTIÇA AOS PARDAIS

CHEGOU a vez de ser feita justiça aos parciais. Estes considerados, injustamente, como prejudiciais á agricultura foram agora rehabilitados em Italia.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tenho a honra de propor:

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

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

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

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

PROFILAXIA E LUTA ANTI-VENÉREA

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

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

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

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

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

Por enquanto, não!

UMA SEITA RELIGIOSA PARA FAZER RIR

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

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

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

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

TURISMO EM CASTELO DE VIDE

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

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

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

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

O REI-SOLDADO

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

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

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

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

— Como se chama aquele pico?

O guia não hesitou:

— É o pico Durand...

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

«EFEMERIDES DUM PASSADO SEM GRAN- DESA»

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

Nessas 20 columnas de prosa abre o ano de 1921 :

Janeiro 8

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

Devia *O Seculo* ter acrescentado :

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

Não tem *O Seculo* conhecimento disto ?

Que ingenuidade ! ...

Ou teve medo em citar nomes ?

AMOR!... AMOR!...

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

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

Aí, Amor, a quanto obrigas !...

AMERICANICES...

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

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

O PERIGO DO ALCOOL

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

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

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

O policia entregava-se muito á embriaguez.

CINEMA REALISTA

NO cinema do Boulevard dos Italianos é projectado um *filme* respeitante a uma operação de apendicite, realizada num dos melhores hospitaes de Paris, que faz desmaiar diáriamente mais de vinte espectadores. Até agora o número de desmaios ocorridos durante a projecção, ascende a 280.

Depois da primeira representação do *filme* a direcção do cinema viu-se na necessidade de ter um turno permanente de enfermeiras, destinadas a socorrer as pessoas d'smaiadas.

Um veterano da guerra que assistiu ao espectáculo declarou : «Vi na guerra as coisas mais espantosas a que um ser humano pode assistir ; no entanto não me senti bem durante a exhibição da película.»

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

NOVO COMBÓIO ELÉTRICO

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

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

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

AINDA A GRANDE GUERRA

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

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

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

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

A FECHAR

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

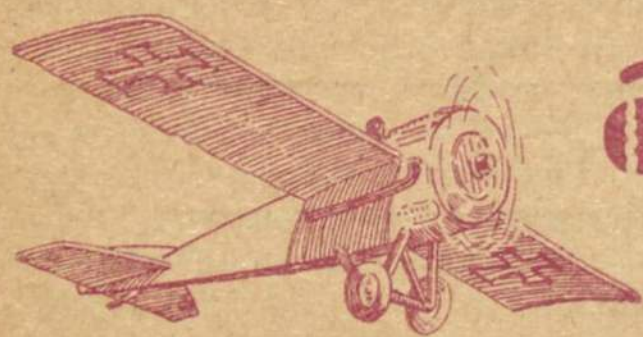
O empregário, assombrado, exclama :

— Uma insignificância de ordenado !

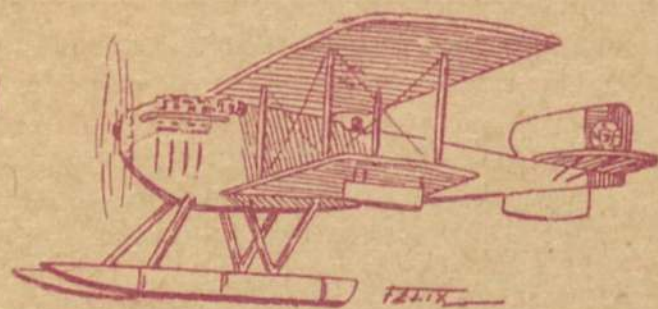
— Pois; êsse dinheiro nem me chega para pagar à lavadeira.

O empregário, fingindo-se embaraçado :

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



aviacão



AVIAÇÃO COLONIAL

Pelo Tenente Aviador HUMBERTO CRUZ

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

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

E Portugal?...

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

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

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

Soubemos rasgar a terra com a enxada e desprezamos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Visado pela
Comissão de Censura**

A VENDA DE TIMOR

É ABSOLUTAMENTE FALSO

QUE O GOVERNO PORTUGUÊS

TENHA PENSADO EM VENDER

ESTA NOSSA POSSESSÃO

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

Com que propósito?

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

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

Art. 2.º da Constituição Política da Republica:

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

Acto Colonial no seu artigo 7.º:

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

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

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

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

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

LINHAS ESTRANGEIRAS

CUBA

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

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

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

3405 toneladas de carvão.

44.737.789 galões de petróleo e gasolina.

6.192.481 kilowatts de electricidade.

2330 arrobas de lenha.

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

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

ESPAÑA

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

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

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

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

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

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

FRANÇA

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



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

Presidência do Conselho

Rectificação ao decreto-lei n.º 23:404, que extinguiu seis lugares vagos de tratadores dos treze que prestam serviço na Estação Zootécnica Nacional.

Decreto-lei n.º 23:550

Determina que as importâncias provenientes da liquidação das associações de classe, que não possam ser aplicadas conforme as disposições do decreto-lei n.º 23:050, sejam destinadas a subsídios às mutualidades das casa do povo, nos termos do decreto-lei n.º 23:051.

Ministério das Obras Publicas e Comunicações

Decreto-lei n.º 23:552

Restabelece a Junta Autonoma das obras do porto do Funchal.

Decreto-lei n.º 23:553

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

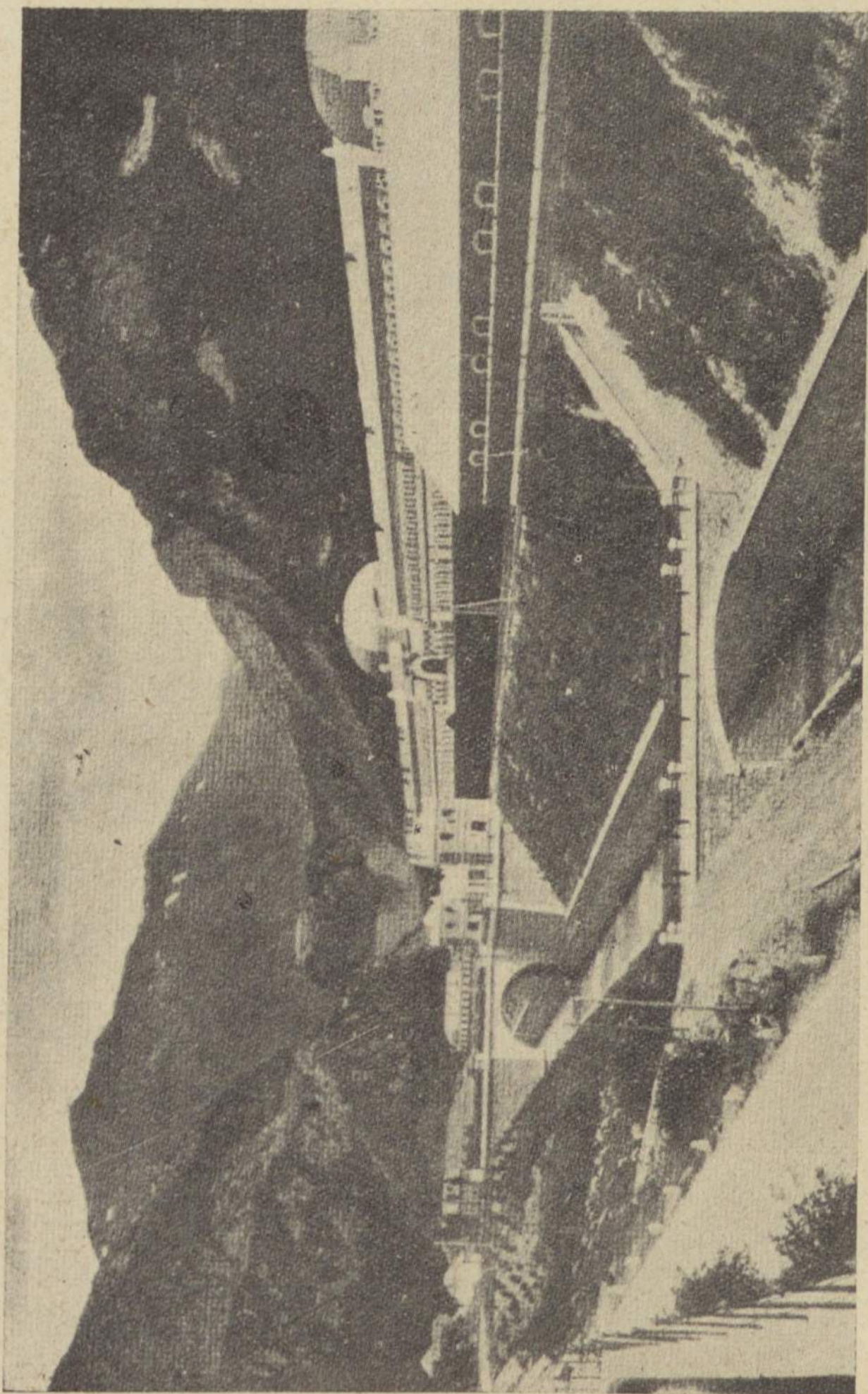
Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



Estação Ferroviária Internacional de Camfranc, nos Pirineus