

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

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

S U M Á R I O

Página artística: Queluz, O Palácio, Fachada principal. — O Palácio de Queluz. — A automotiv-
sação, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. —
Aviação, por CARLOS D'ORNELLAS. — O que
todos devem saber. — Parte oficial. — Linha da
Boavista à Trindade. — Há quarenta anos. — Vida
Ferroviária — Vinhos da Beira. — Caminhos de
Ferro Portugueses. — Crónica internacional, por
PLINIO BANHOS. — Linhas estrangeiras. — Or-
fanato Ferroviário da C. F. — Caminhos de Ferro
de Loanda. — Ecos & Comentários, por NICKLES.
Os nossos mortos. — Crónica agrícola, por ALEX.
FILIPE. — Concursos.

1934

ANO XLVI

16 DE OUTUBRO

NUMERO 1124

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

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

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª 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
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
ALEXANDRE FILIPE SETTAS

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ
Porto — ALBERTO MOUTINHOPREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .	1.00
ESPAÑA (») ps. ^{as}	35.00
FRANÇA (») fr. ^{os}	100
ÁFRICA (») . .	72\$00
Empregados ferroviarios (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

O PALÁCIO

DE

QUELUZ

UM incêndio destruiu a parte mais importante do antigo Palácio Real de Queluz.

Difícilmente pode ser reconstruído aquele precioso monumento nacional, cuja vasta fachada principal e a parte interior do edifício são obra do architecto Mateus de Oliveira, da escola de Mafra.

A principal beleza do Palácio, que lembra um trecho do grandioso Versailles, reside, porém, na fachada voltada para os jardins, na riqueza decorativa de alguns belos salões estilo *rocaille* ou Luiz XV.

Parte da quinta e a parte do Palácio hoje conhecida pelo Palácio Velho, foram confiscadas em 1654, ao 2.º Marquês de Castelo Rodrigo. D. Manuel de Moura Côrte-Real, por ordem de D. João IV, fundando-se com essas e outras propriedades a casa do Infantado. Em 1667 veio o infante D. Pedro habitar o Palácio e ali urdiu a conspiração de que resultou a fuga da rainha D. Maria Francisca de Saboia para o convento da Esperança em Lisboa, e abdicação forçada de D. Afonso VI a 23 de Novembro.

Bastante deteriorado o edificio pelo terramoto de 1755 o rei D. Pedro III, restaurou-o (1775 a 1786), sob a direcção do architecto francês João Robillon.

À esquerda passada uma pequena saleta, entra-se na grande *sala dos espelhos*, também chamada *dos embaixadores* e por outros *das talhas*, por ter antigamente 10 belas talhas da Índia nos logares, entre as janelas, onde hoje estão 10 velhos tremós dourados, e mais 16 mais pequenas sobre as janelas. Paredes e pilares são forrados de espelhos, hoje em mau estado. Segue-se a *Sala dos Concelhos*, com várias pinturas, que foi quarto de dormir do rei D. Luiz; depois à direita, o antigo *toilette* de D. Carlota Joaquina, que foi alcova de D. Maria Pia, e cujas paredes têm também quadros de espelho com pinturas de crianças. À esquerda o antigo *toilette* da mesma rainha, chamado *quarto do sono* por as pinturas representarem crianças dormindo. Passa-se ao *quarto de D. Quichote*, onde nasceu e morreu D. Pedro IV, cuja cama ainda se conserva no seu lugar; ornaram as paredes e teto passagens do romance de Cervantes; numa redoma o busto em cêra de D. João VI e num quadro um mau retrato da princesa D. Maria Teresa, irmã de D. Pedro IV. À entrada, tomando à direita, é a grande sala do trono, actualmente em reparação.

Resta-nos saber, como ardeu o antigo Palácio Real de Queluz!...

AUTOMATIZAÇÃO

Pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA

Anunciam os jornais a automatização completa da rede telefónica de Lisboa.

Esse melhoramento para a cidade de Lisboa corresponde à necessidade de nos collocarmos a par da técnica moderna.

O progresso em todas as actividades industriais manifesta-se na introdução de "inteligência" nos maquinismos.

De facto, as novidades que o século XIX apresentou à Humanidade, como a locomotiva, a máquina de vapor, tal como em séculos anteriores as invenções da pólvora, da imprensa, não continham qualquer "individualidade" e limitaram-se a ser instrumentos da civilização e do progresso.

Eram os homens que conduziam as máquinas, os combóios caminhavam sob a vigilância de seres humanos, os telefones eram manobrados por raparigas industriadas na sua profissão.

O gramofone, a lâmpada eléctrica, os raios X, todos os grandes inventos, tinham a mesma característica de serem elementos auxiliares da inteligência humana.

Com o nosso século começa a aparecer na indústria, nas descobertas, uma nova forma de auxílio prestado por essa aparelhagem: o da independência de "controle", o da verdadeira *inteligência* mecânica.

A máquina de compôr da indústria tipográfica foi um dos primeiros belos exemplos da nova maquinaria inteligente. Hoje já ninguém pensa nessa maravilhosa mão mecânica que segura as *matrizes* e as distribue por letras nos seus respectivos caixotins.

A máquina de calcular é um cérebro em ponto pequeno, prodigiosa célula intelectual

de rapidez imensamente superior á dos seres humanos.

O telefone automático, para não falar em tantas outras maravilhas da técnica moderna que se vigiam a si próprias, é um ser humano a escolher números da ordem dos milhares, com uma precisão mecânica.

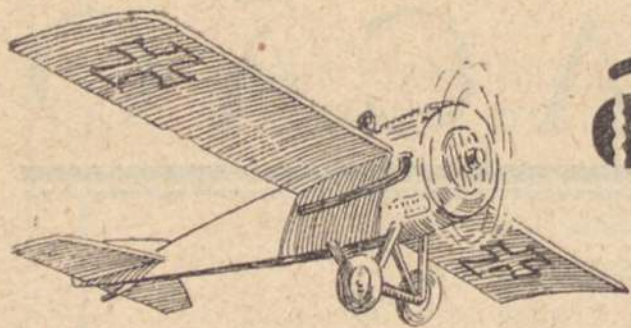
Hoje fala-se no avião e no barco que levem consigo os elementos mecânicos para condução, e para accionar dispositivos com este ou aquele fim.

Todos estes prodígios tem um ponto comum e digno de se notar: a supressão do trabalho manual. Mas onde nos conduzirá esse mundo de automatos que os artistas dramáticos e realisadores de films nos fazem antever nas suas produções de antecipação?

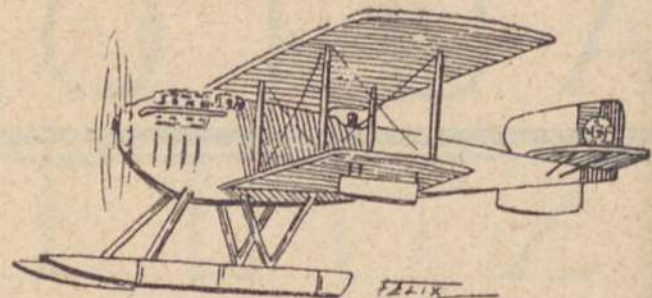
Será a humanidade mais feliz com a automatização de todas as suas actividades. Perderá a inteligência humana o seu nível intelectual cedendo parte da sua clarivisão aos maquinismos?

No meio ferroviário, felizmente, o progresso não é tão cruel para os que vivem do trabalho; ha automotoras, sim, mas levam ainda trabalhadores; ha máquinas para vender bilhetes, ha sinalizações e "controle" automaticos, mas a grande família dos trabalhadores ferroviários ainda não sentiu a ameaça da supremacia do automato sobre a massa humana.

A não ser que — como por vezes se tem manifestado, embora unicamente em algumas convulsões — venha a radicar-se o espirito de regresso à barbaria, aniquilando-se toda a civilização, com o protexto de se atingir assim a felicidade e igualdade universais.



aviacão



RAID LISBOA-MACAU

Por CARLOS D'ORNELLAS

Pensa-se em erigir, em Vila Nova de Milfontes, um monumento à memória do saudável aviador tenente-coronel Brito Pais, falecido num desastre que este ano se desenrolou no campo de aviação da Granja do Marquês.

António Jacinto de Brito Pais, foi o companheiro de Sarmento Beires e do mecânico Manuel Gouveia, os três inseparáveis companheiros, que tão cobertos de glória atravessaram essa Lisboa e que depois os reveses da vida afastou por caminhos mal empedrados e escorregadios.

Alguém recorda, com saudade, que o segundo feito glorioso da nossa aviação devia ser comemorado e que um monumento em Vila Nova de Milfontes donde eles partiram, assentava e perpetuava o grande «Raid» Lisboa-Macau efectuado em 1924.

O autor destas linhas assistiu em Outubro desse ano, acompanhando os heróicos tripulantes do «Pátria», às festas com que Vila Nova de Milfontes, terra de Brito Pais os recebeu, assim como assistiu ao lançamento da primeira pedra para a construção de um monumento no centro da Barbacã, no Largo de Brito Pais.

O antigo deputado António Mantas foi um incansável trabalhador e parece não ter esquecido a sua promessa para que em Vila Nova de Milfontes tenha lugar o monumento aos heróis do «Raid» Lisboa-Macau.

* * *

Já lá vão 10 anos.

Não pode descrever-se, com exactidão, o que foi a triunfal viagem dos aviadores Brito Pais, Sarmento Beires e Manuel Gouveia, a Vila Nova de Milfontes.

Pelas rápidas notas, enviadas para Lisboa pelos jornalistas que acompanharam os aviadores, o público teve conhecimento do grau de esplendor e de entusiasmo comovente que atingiu a entrada



Coronel Brito Pais

em Milfontes, onde a multidão, num frenético delírio, abraçou e cobriu de flores os três ilustres portugueses que, nas azas da aventura, foram por esses ares fora em busca dum pedaço grande de glória para juntar àqueles dos antepassados que vivem e rebrilham nas páginas da História de Portugal.

O sr. Bispo de Beja com as suas palavras, coloridas mas despretenciosas, palavras de Fé, palavras dum soldado que na guerra cumpriu o seu dever, abençoou aquele avião fantástico que fazia reluzir no espaço a Cruz de Cristo.

Brito Pais, era um verdadeiro militar, embora rude na sua maneira de dizer e enérgico na apreciação de alguns factos que contrariaram o «Raid» Lisboa-Macau, quando se referiu ao papel preponderante dos seus companheiros, procurou sempre ofuscar o seu nome, embora fôsse ele o comandante da «equipe» do Pátria, como se o acto que cometeu não fôsse mais do que a execução dum dever cumprido por um soldado disciplinado.

Três dias duraram as festas de Vila Nova de Milfontes.

Nomes:

Norberto de Araujo, Adriano Costa, Belo Redondo, Ivo de Monforte, José Duarte Costa, capitão aviador Pinheiro Correia, tenente Tadim, o incansável trabalhador e amigo Cifka Duarte, capitão Jardim, capitão Lopes Guimarães, do exército brasileiro, tenente Brito.

No regresso de Milfontes fomos a Odemira e Sines.

Quando chegámos aos Paços do Concelho de Sines o presidente da Câmara em nome do povo saudou os aviadores e comitiva. Seguiu-se no uso da palavra o sr. dr. Tavares, que pronunciou um curioso discurso. Quando este sr. terminou, os vivas aos aviadores, à Pátria e à Nação Portuguesa, romperam de todos os lados.

—Viva a República!... gritou com força uma voz.

Ninguém respondeu.

O major Sarmiento Beires, levantou-se para falar...

— Agradeço — diz — ao povo de Sines, a manifestação que acaba de fazer-nos. Manifestação espontânea e, tanto mais para agradecer, quanto é certo que só à última hora pensámos em vir a Sines.

«A viagem Milfontes-Macau, não é obra nossa. É obra do povo português que soube ajudar-nos, impondo-nos o dever de concluir essa viagem. Ao povo de Sines cabe uma parcela dos esforços que se fizeram para que o «raid» fôsse levado a bom termo.

«Se há alguém, pois, a quem se agradecer, êsse alguém é o povo a quem saúdo.

«Ouvi ainda agora — continua o bravo aeronauta — um viva à Pátria e, logo em seguida, um viva à República.

«Não compreendo como nesta hora, ainda exista quem tente dividir a família portuguesa em lutas políticas e partidárias, que nada justificam.

«O único viva deve ser dado à Pátria, que tudo consubstância e porisso peço a todos os portugueses que se unam para o seu engrandecimento...»

Viva a República! Viva a República! Viva a República! — proferiu de um dos cantos da sala, um cavalheiro de fato preto,

— V. Ex.^a dá licença? — pergunta o mesmo senhor, dirigindo-se a Sarmiento Beires.

— Faz favor...

E começou o homensinho:

— Não sei se V. Ex.^a sabe, que Pátria é... Pátria e República é... um sistema de governo... por isso eu digo, cá de dentro — e espalmou a mão sobre o peito — viva a República!

Sarmiento Beires, serenamente, levanta-se e respondeu:

— Eu não tenho culpa que a sua acanhada capacidade não tenha atingido as minhas palavras... Tenho dito.

Uma salva de palmas ecoou pela sala e o homensinho Domingos Rodrigues Pablo, batia palmas como um desalmado.

Outro facto registei nessa data que foi a publicação no jornal *A Batalha* da seguinte local:

«O avião «Pátria» antes de levantar vôo foi batisado em Milfontes e encomendado a Deus pelo bispo de Beja (sempre o bispo!) Êsse Deus, atou-lhe um cordel às ventas e foi-o levando pelos espaços. Chegado a meio do território persa, como a jornada era longa, êsse Deus teve uma picada de sono, larga o cordel, e o «Pátria» foi para o «maneta». E não morreram os tripulantes, porque êsse Deus acordando ainda a tempo, lhes deitou as unhas; senão, eram uma vez... os aviadores.

Tanta impostura, tanta hipocrisia, que tudo isto representa! Ainda Brito Pais quer fazer acreditar na época actual, que fôra Deus e os padre-nossos, e não a ciência e a sua coragem que os levaram ao fim da jornada!...

Se algumas pessoas aparentaram religiosidade, não julguemos que essas pessoas sejam convictamente religiosas (pois as religiões só cabem em cérebros fracos).

Não podemos tolerar o que se pretendeu fazer em Milfontes, — a mancebia da religião com a ciência — que são duas coisas tão antagónicas.»

Não se pode ser mais selvagem.

E ficamos por aqui recordando a nobreza do «Raid» Lisboa-Macau, dos seus tripulantes e do inolvidável amigo que foi o glorioso Brito Pais.

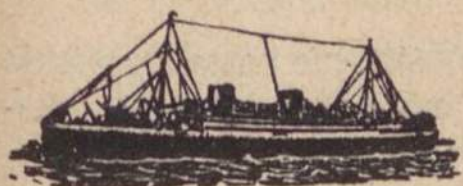
Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



Mala Real Ingleza

(Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia tem as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

CRÓNICA AGRÍCOLA

Da uva e dos seus benefícios

Por ALEX. FILIPE

SEGUNDO noticiáram os periódicos desta cidade pensou-se em realizar em Lisboa, por iniciativa do Conselho Superior de Viticultura, e com o apoio da Federação dos Viticultores o que na capital do norte se efectuou segundo os mesmos jornais informam: a festa da uva.

O sr. Álvaro de Lacerda, ilustre representante do Conselho de Viticultura, espírito esclarecido e pessoa de magna competência para desenvolver a tese que se propoz advogar, já facultou à Imprensa as suas judiciosas considerações sobre o assunto.

Expoz mesmo um bem elaborado programa de propaganda, acertado e inteligente, pois não relegou para o campo das impossibilidades a circunstância de se vir a efectuar uma parte cultural, apresentada em palestras, cortejos, feiras e outras modalidades, reclamando as vantagens do consumo das uvas.

Como natural compensação do seu inequívoco esforço pode felizmente registar, como valioso auxílio, além de outros, o generoso gesto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses vir a estabelecer, durante as aludidas festas, tarifas especiais, reduzidíssimas, para o transporte de uvas.

E, já que dessa bela fruta estamos tratando seja-nos permitido, num apêndice, dizer algo das suas maravilhosas virtudes, ao tentar tecer-lhe o elogio, em poucas e despretenciosas palavras.

* * *

A uva, oriunda da afastada Ásia, em tempos antigos passou à Grécia e depois à Itália donde entrou noutros países.

Recorda-nos a tradição que Noé e Baco fôram os primeiros a notar-lhe os benefícios e também a ensinar aos seus vindouros a maneira de a cultivar.

Em elevada conta a tinham os antigos, quando com seus cachos coroavam a fronte a Melpomene, e ainda em maior valia a cõtavam quando os primeiros cristãos a consideravam como um emblema da alma, a qual sobrevive eterna dos seus despojos terrenos, al como o vinho emerge da destruição da uva e se orna figura, na litúrgia cristã, da paixão de Cristo e do martírio dos seus confessores.

A uva, em alto grau nutritiva, deve a sua potência alimentar ao açúcar nela contido em grande dose, calculando-se que 2.000 gramas de uva, consumida num dia, dispensam cerca de 1.200 calorias, contidas em especial no seu açúcar, muito beneficiando, pois, com o consumo da uva quem tiver o organismo debilitado pelo excesso de trabalho ou ainda quando os seus órgãos digestivos estiverem depauperados, ou mesmo ainda com o seu funcionamento irregular.

Chamava-se na Grécia, antigamente, *Ampeloterapia*

ao processo de cura que a preconizava e que consistia em consumi-la com mais ou menos regras, e, êsses resultados eram tão maravilhosos que muitos indivíduos se sujeitavam preventivamente a tal tratamento, lucrando sempre com o emprêgo dêsse regime alimentar.

Caído em desuso êste sistema, ressurgiu agora para honra da uva e glória de Ampelo que, segundo lemos algures numa citação de Plínio, era um sagaz e morigerado discípulo de Baco, consagrado pela arte de misturar a água com o vinho, arte descaída em processo corrente de mixordisse e que nada tem de artístico mas bastante de fraudulência, condenável como tôdas.

Visto que a uva age por cada um dos seus componentes de maneira isolada é por isso mais proveitosa quando dela se tiram, pela trituração, maior partido de todos os seus componentes, aproveitando-se lhe os seus específicos naturais e verdadeiramente notáveis.

Isso explica, além das propriedades nutritivas, uma acção estimulante sobre o fígado e particularmente a na secreção biliar, constituindo além disso um restaurador do tecido renal, desenvolvendo acção diurética e provocando efeitos purgativos, de alguma maneira.

Para a cura da uva de modo racional pode em geral seguir-se a norma seguinte, pelo menos quanto possível, para quem não pode deixar as próprias ocupações, para se votar de todo ao sistema.

Comer de manhã uvas bem maduras e de preferência brancas, evitando contudo consumi-la em absoluto jejum, pelos racionais efeitos que poderá produzir..

É, pois, conveniente comê-la com um ligeiro repasto a anteceder a ingestão e começar por 400 ou 500 gramas, até atingir cerca de 2.500, por indivíduo e por cada dia.

Por nos escassear o espaço resumiremos que a uva não é somente um remédio terapeutico, mas também um saboroso alimento e magnífico agente revigorizador de todo o organismo, sendo por isso o mais eficiente auxiliar da terapeutica moderna — óh evolução dos tempos! — que, por não ser produto laboratorial e estar fora das fórmulas farmacopeicas me permito, por isso mesmo, aconselhar sem cair no ridículo de querer meter foice na seara dos Hipócrates do meu tempo.

Para o que acima expuz apenas me basta a garantia dos benefícios colhidos pela experiência e o que concebi dumas noções de ampeloterapia, prática que sem render louvores a Ampelo se vem experimentando já há anos, para lucro dos viticultores e para acrescentar à já longa série das semanas de qualquer coisa, mais ou menos fútil, a semana da uva que, garantidamente, é vantajosa.

LINHA DA BOAVISTA Á TRINDADE

Uma representação ao sr. Ministro das Obras Públicas sôbre a necessidade de se concluir a obra iniciada

CONTINUANDO paralisados, há já bastantes meses, os trabalhos de construção da linha ferrea da Boavista à Trindade, o que representa um incalculável prejuízo não só para o comércio da cidade do Pôrto e para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, como ainda para o próprio Estado, a Associação dos Comerciantes do Pôrto enviou ao sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações uma representação solicitando-lhe providências no sentido delas prosseguirem o mais brevemente possível — no interesse de todos.

Os trabalhos da construção da linha férrea pararam sem um motivo determinante. O comércio do Norte, sobretudo da parte do Minho e Entre-Douro, sofre prejuízos enormes; a Companhia dos Caminhos de Ferro, idem; e, para cúmulo, o próprio Estado, que tem a garantia do juro do capital empregado, também perde com a absurda paralização!

Com todos estes factores consideráveis em jôgo, que o sr. engenheiro ministro das Obras Públicas o conhece de sobejo — não se compreendendo muito bem o silêncio estabelecido á volta do problema.

Transcrevemos a representação fundamentada remetida ao sr. Ministro pela Associação dos Comerciantes do Pôrto, que representa uma classe importante, directamente interessada na boa solução do magno assunto.

Publicamos a seguir, a representação em causa:

«Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações — Lisboa.

Excelência:

Esta Associação, sempre atenta ao desenvolvimento e progresso da cidade, teve a honra de, em 19 de Fevereiro dêste ano, representar a V. Ex.^a apontando os inconvenientes e os graves prejuízos que da paralização dos trabalhos de construção da linha férrea da Boavista à Trindade estavam resultando para a vida económica do Pôrto e, consequentemente, de toda a região servida pelas linhas da Companhia do Norte em ligação com esta.

Frisava-se, nessa representação, a necessidade inadiável de se prosseguir nesses trabalhos, por

forma que essa linha pudesse ser posta, prontamente, à exploração, levando aos povos das regiões que atravessa, os benefícios por que elles de há muito almejam.

Em 27 de Março dignou-se V. Ex.^a responder a esta Associação, informando que o Governo se estava ocupando do assunto. Vão todavia, decorridos cinco meses depois dessa resposta, e, com desgosto, estamos constatando que o caso continua sem solução, afectando deveras os interesses nortenhos e ocasionando graves prejuízos de que o próprio Estado se está ressentindo por virtude da immobilização dos capitais empregados nesta linha, cuja garantia tomou.

Não se comprehende, sr. Ministro, que uma obra, cuja conclusão immediata se impõe, esteja assim, há cerca de 12 meses, inteiramente paralizada, provocando tal circunstância prejuízos incomportáveis para todas as entidades interessadas na construção desta linha e, sobretudo, para os povos das regiões que ela vai servir.

Foi afastada, por essa época, uma direcção que representava, por direito, a vontade dos accionistas da Companhia, para a fazer substituir por uma comissão que pouco mais tem feito do que arrecadar as receitas da mesma.

De então para cá, a situação assim criada não modificou êste estado de coisas com graves prejuízos para o Estado, para os povos desta região e para os accionistas da Companhia do Norte.

A direcção da Associação dos Comerciantes do Pôrto, em obediência, pois, ao que as circunstâncias lhe determinam e, interpretando o sentir da classe que representa, vem mais uma vez muito respeitosamente, solicitar a V. Ex.^a se digne promover, com a urgência indispensável, que providências sejam tomadas tendentes ao objectivo que aqui deixa exposto, segura ficando de que V. Ex.^a com elas contribuirá imenso para a conclusão de uma obra importante e de reconhecidas vantagens de que, defendendo assim interesses gerais, salvará ao mesmo tempo valores que o Estado colocou sobre uma garantia.

Digne-se V. Ex.^a receber os protestos da nossa muita consideração e os mais respeitosos cumprimentos. A Bem da Nação. O vice-presidente da direcção (a) *Armando Peixoto*.

HA QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Outubro de 1894)

Sociedade dos Caminhos de Ferro de Madrid a Caceres e a Portugal

Temos presente o relatório annual d'essa Sociedade, referente ao exercício de 1893, e apesar da falta de espaço com que sempre luctamos, vamos analysal-o, ainda que ligeiramente, por se tratar de uma linha que tão intimamente está ligada á nossa principal séde ferroviaria.

N'esse documento, depois de se expôr o estado financeiro em que presentemente se encontra a Sociedade, dá-se conta das negociações tentadas para se levar a bom termo a construção da linha de Placencia a Ortaya, a que parecem ligar-se animadoras esperanças; da approvação do convenio que reorganizou a sociedade, e finalmente do estado das relações com a Companhia Real dos Caminhos de ferro portuguezes.

N'este ultimo ponto é que o relatório merece a maior attenção, pois a Sociedade de Madrid-Caceres continúa considerando o contracto que a prende á Companhia Real como a sua principal fonte de receita, ou, pelo menos, como a compensadora do excesso dos seus gastos d'exploração, bem avolumada por signal.

O rendimento da linha a que nos vimos referindo foi o seguinte:

Receitas do trafego.	pesetas	2.827.958,76
Fóra do trafego	»	10.268,22
Total	»	2.838.226,98

ou seja 6.615, 91 pesetas por kilometro e por anno.

Os gastos d'exploração e os encargos geraes elevaram-se á bonita cifra de 4.277.468,06 pesetas, havendo, pois um *deficit* de pst. 1.439.241,08 (réis 259.063\$294) que, diz o relatório, deveria ser coberto pela Companhia Real, devendo, além d'isso, a referida companhia abonar, em harmonia com o contracto de 22 outubro de 1885, 500.000 pesetas (réis 90:000\$000) ou seja um dividendo de 10 pesetas, livre de impostos, é claro, aos accionistas da Sociedade.

Como porém a Companhia Real não satisfizesse estes encargos, foram as respectivas verbas lançadas a sua conta e juntamente as que estão em aberto desde 1891. De modo que, continúa o relatório, para o exercício de 1893 não só não ha lucros, como ainda o *deficit* importante, a que deu logar o não se ter recebido o dinheiro da Companhia Real, não permite sequer o pagamento do juro das obrigações.

Em compensação, porém, no quadro indicativo dos gastos de exploração, vimos que só a administração e direcção gastaram mais 12.061,09 pesetas, do que em 1892, por isso que, isto não diz o relatório mas sabemos-o nós, é a linha de Madrid-Caceres, uma das mais pobres de Hespanha, pois depende inteiramente da Companhia Real Portuguesa, e o seu trafego local é quasi nullo, a que mais gasta e a que melhor paga ao seu pessoal superior, e para o provar bastará dizer que o seu director ganha tanto ou mais que o director da importante linha de Madrid-Zaragoza e Alicante.

O movimento de passageiros durante o anno de 1893 foi de 196.067, em 1892 fôra de 226.478.

O numero de toneladas transportadas em grande velocidade durante 1893 foi de 7769, enquanto que em 1892 attingiu a 11.554.

A pequena velocidade desceu de 241.941 toneladas a 108.877.

O material circulante da Sociedade constava do seguinte: 44 machinas, 116 carruagens e 840 wagons.

Os negocios da Companhia Real

Foi, finalmente, por sentença de 11 homologado o convenio d'esta companhia com os seus crédores.

A sentença é a seguinte:

«Vistos os presentes autos da cessação de pagamentos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, a qual foi por este juízo declarada, por virtude de comunicação official por parte do governo, nos termos do art.º 4.º n.º 2 do decreto de 9 de novembro de 1883:

Mostra-se, que declarada a dita cessação de pagamentos, e intimada a competente comissão administrativa, nomeada pelo governo, na conformidade do art.º 8.º do citado decreto, para apresentar o balanço, relações do passivo e mais documentos a que se refere o art. 3.º § 4.º, e bem assim um projecto de convenção com os seus crédores, de fôrma a dar cumprimento ao que dispõe o n.º 2 do art. 5.º do mesmo decreto;

Mostra-se que em tempo competente, e com o officio a fl. 76, foi communicado a juizo, que ao governo fôra apresentado o competente projecto de convenio; o qual seguidamente; depois de aprovado pelo governo, foi enviado a juizo com o officio a fl. 81, e juntamente com elle o balanço, relação do passivo e mais documentos, a que já se alludiu;

Mostra-se que, publicado o projecto assim aprovado, nenhuma nanifestação de adhesão ou rejeição foi apresentada; pelo que, e sendo então de novo apresentado outro projecto de convenio, com a competente auctorização do governo, nos termos do art. 10.º do citado decreto, foi o negocio considerado *reintegra* pelo despacho d'este jnizo a fl. 271; e é esse o convenio a fl. 237, aprovado por parte do governo pelo decreto de 16 de maio ultimo, e de cuja apreciação agora se trata;

Mostra-se que, apresentado e admitido assim o convenio, se passou o competente edital, e se fez d'elle a publicação nos termos do art. 6.º e § 1.º do já citado decreto, sendo, além das publicações ahi expressamente ordenadas, publicado também em Bruxellas e Francfort, e sendo a ultima publicação do dia 5 de Junho, como tudo se vê de fl. 234 a fl. 335;

Mostra-se da relação do passivo — mappa geral a fl. 132 — ser o passivo da Companhia de 90.996:290\$395 réis, no qual feita a correcção, pelo premio do ouro, no credito de — Merchant Banking & C.^a Limited — correcção contra a Companhia, e indicada no officio de fl. 138, dá o passivo na importancia total de réis 91.032 067\$982 de que dois terços são representados pela quantia de 60.668:045\$321 réis;

Mostra-se, que em 3 de setembro, que era o ultimo dia do praso dos tres mezes depois da publicação do ultimo jornal, foram apresentadas em juizo varias adhesões, as quaes, com outras já anteriormente apresentadas, e conforme o officio da mesma data a fl. 2.060, representavam um capital de 65.248:639\$172 réis, superior assim áquelles dois terços;

Mostra-se que no dia seguinte foram ainda enviadas mais adhesões e ainda em officio da mesma data fl. 27:483, mandado juntar em 6, as quaes com aquellas, e feitas as devidas correcções e apuramentos conforme tudo consta do officio a fl. 27.492, e relações que decorrem desde fl. 27:600, representam um capital de réis 66:164:509\$553, comprehendidos somente 4 coupons vencidos, semelhantemente ao que se fizera no mappa n.º 1 a fl. 128, representativo do passivo da Companhia em obrigações;

E attendendo a que o novo convenio de que se trata, se acha assim aprovado pelo acto favoravel de crédores, representando dois terços da somma total o passivo da Companhia, cit. decr. art. 7.º por;

Attendendo a que, computado o passivo com mais a importancia de 1 coupon, relativo ás obrigações, e que se achava vencido quando celebrado o novo convenio, e que se considera em caducidade por virtude das disposições do mesmo convenio, relativas ao resgate das obrigações, e attendida igual

VIDA FERROVIÁRIA

A comissão organizadora do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal avistou-se com o sr. director geral, com quem tratou de variados problemas que interessam aos seguintes serviços: pessoal do depósito de impressos (Horário de trabalho); pessoal suplementar e efectivo da Divisão de Via e Obras: pessoal de tracção (Horário de trabalho).

Ocupou-se ainda de outros assuntos de interesse geral e para os quais o sr. director geral mostrou mais uma vez a sua boa vontade em os resolver, de harmonia com o seu próprio desejo e o desta comissão.

Esta comissão avistar-se-á com o sr. engenheiro-chefe da Divisão de Via e Obras nos primeiros dias do próximo mês de Novembro.



VINHOS DA BEIRA

A Companhia da Beira Alta, no intuito de continuar a facilitar a saída dos vinhos da região da Beira, resolveu prolongar a aplicação do disposto no seu Aviso ao Público E. n.º 1.510 até ao dia 31 de Outubro corrente, ou seja a aplicação da Tabela n.º 13 da sua Tarifa n.º 1 de P. V. às remessas constituídas por vinho de pasto nacional, por expedição de vagão completo, que nas suas linhas percorram o mínimo de 100 quilómetros, ou paguem como tal.

A Comissão da Companhia da Beira Alta vai, certamente contribuir imenso para o descongestionamento das Adeegas da região da Beira, devido à intensificação que vai dar à saída dos vinhos, em virtude da grande redução de preço que é feita nos transportes dos mesmos.

importancia no calculo das adhesões, é ainda pela mesma forma superior á importancia dos dois terços do passivo o capital representativo d'essas adhesões;

Attendendo a que foram observadas as formalidades legais, ouvido o ministerio publico, e nenhuma opposição appareceu, quer quanto á veracidade do passivo da Companhia, quer quanto á legitimidade das adhesões;

Attendendo a que assim compete, e cumpre ao juiz homologar e convenção, cit. decr. art. 7.º § 3.º, tornando-se a mesma obrigatoria para a Companhia e para os crédores:

N'estes termos homologo o referido convenio para todos os effeitos legais, e mando se cumpra como n'elle se contém.

Custas e sellos do processo pela Companhia, que a elles deu causa. Lisboa, 11 de outubro de 1894 (Assignado). O juiz presidente do Tribunal do Commercio. — Carlos Augusto Vellez Caldeira Castello Branco.»

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Para melhoria das condições de exploração do trôço ferroviário de Campanhã-Ermezinde, realizaram-se as precisas obras para a construção duma segunda via, levantada desde Contumil, e que muitas vantagens veio conceder ao tráfico das linhas do Minho e do Douro.

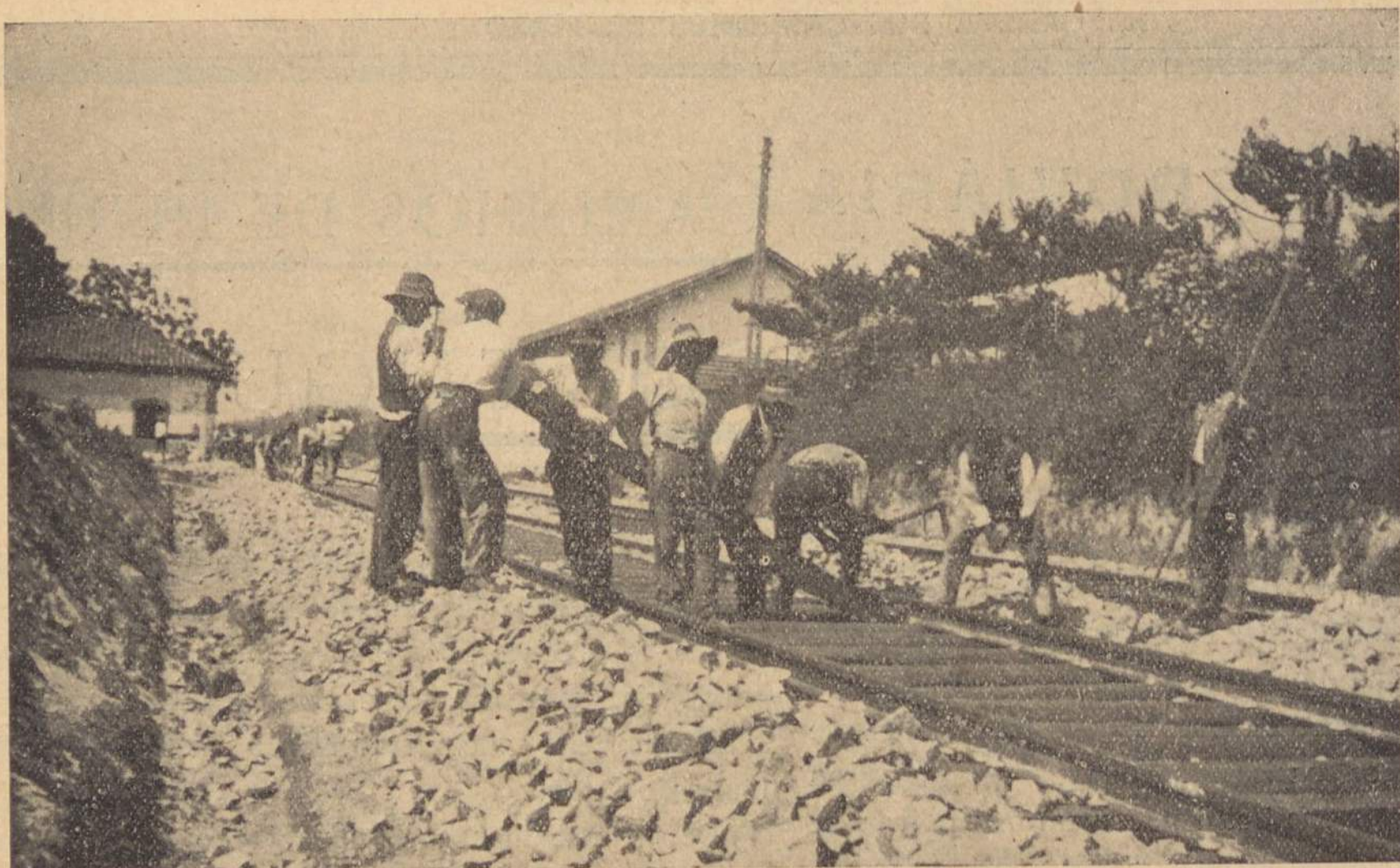
Dêses trabalhos concluidos já no presente ano económico e que fôram bem a confirmação do interesse que a Companhia Portuguesa dedica aos seus serviços, para bem do público, reproduzimos nas páginas seguintes alguns aspectos gráficos muito elucidativos.

É digno de notar-se e merece especial relêvo a circunstância de tôdas estas obras, incluindo as da demolição dos arcos de alvenaria existentes e também a construção de taboleiros de cimento armado, assentes em encontros de cantaria, fôrem tôdas feitas sem que a circulação dos combóios viesse a ser interrompida, o que vem confirmar a atenção que os Caminhos de Ferro confere aos seus serviços.

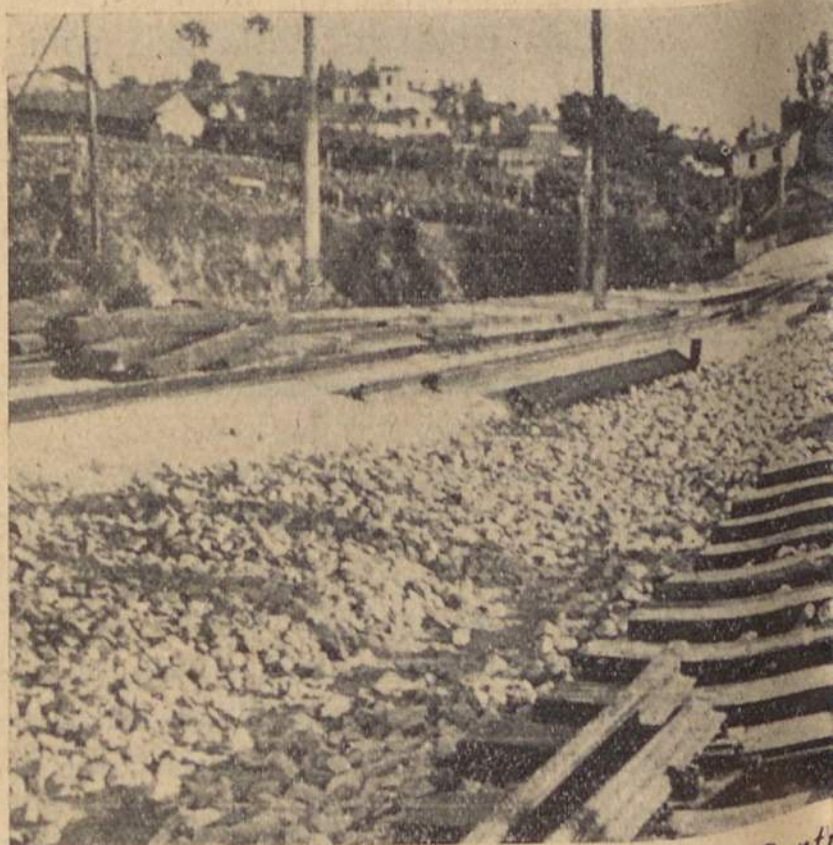
Êstes trabalhos, agora concluidos, foram iniciados em Março de 1932 e, muito naturalmente começaram pelas terraplanagens, seguindo-se depois o assentamento da via e a indispensável construção de obras de arte especiais, complementares do projecto em execução.

Por êsse plano ficaram substituídas as duas passagens superiores, as da Palmilheira e da Circunvalação e o seu custo elevou-se a 240.000\$00, a que se deve aduzir mais 35.000\$00 para a indispensável execução dos trabalhos de terraplanagens e para a construção de alguns muros de suporte.

Ainda além destas valiosas obras, outras se seguirão para vantagem pública dos serviços dos Caminhos de Ferro que, iniludivelmente é um dos factores mais importante da acção económico dos povos. Simultaneamente, serve de confirmação a quanto esforço a Companhia Portuguesa dispensa aos seus serviços para melhoria e benefício do público, que nem sempre lhe reconhecesse a competência da sua direcção técnica e a honestidade da sua proba administração, felizmente afastada de qualquer suposição despresigiosa.



*2.^a via Contu-
mil-Ermezinde
Trabalhos de
assentamento*

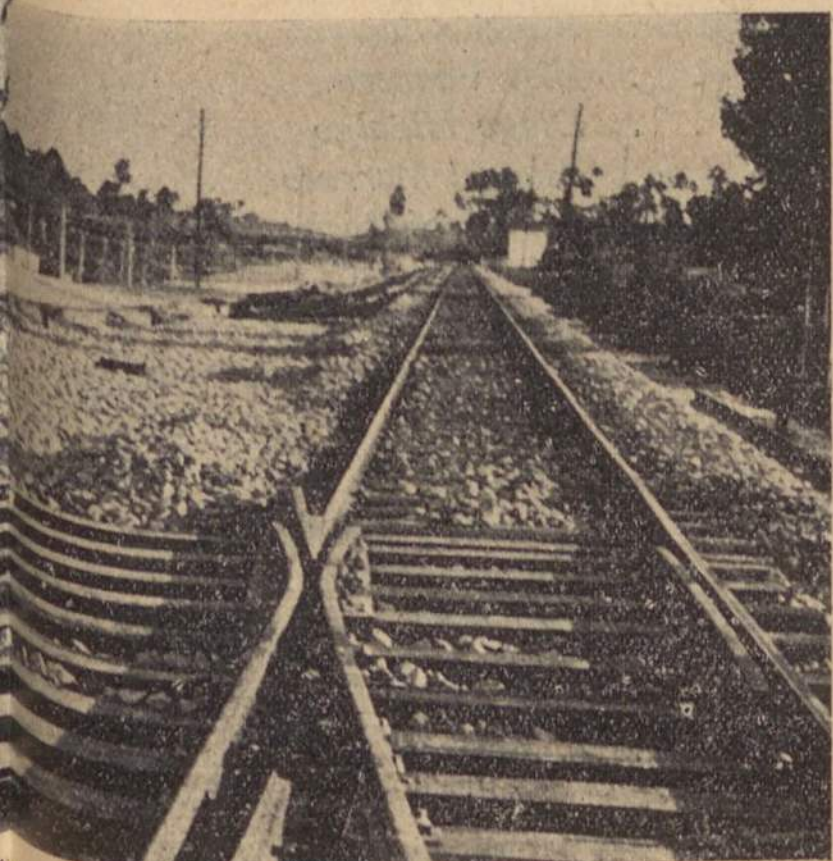


*2.^a via Contu-
mil-Ermezinde
Trabalhos de*

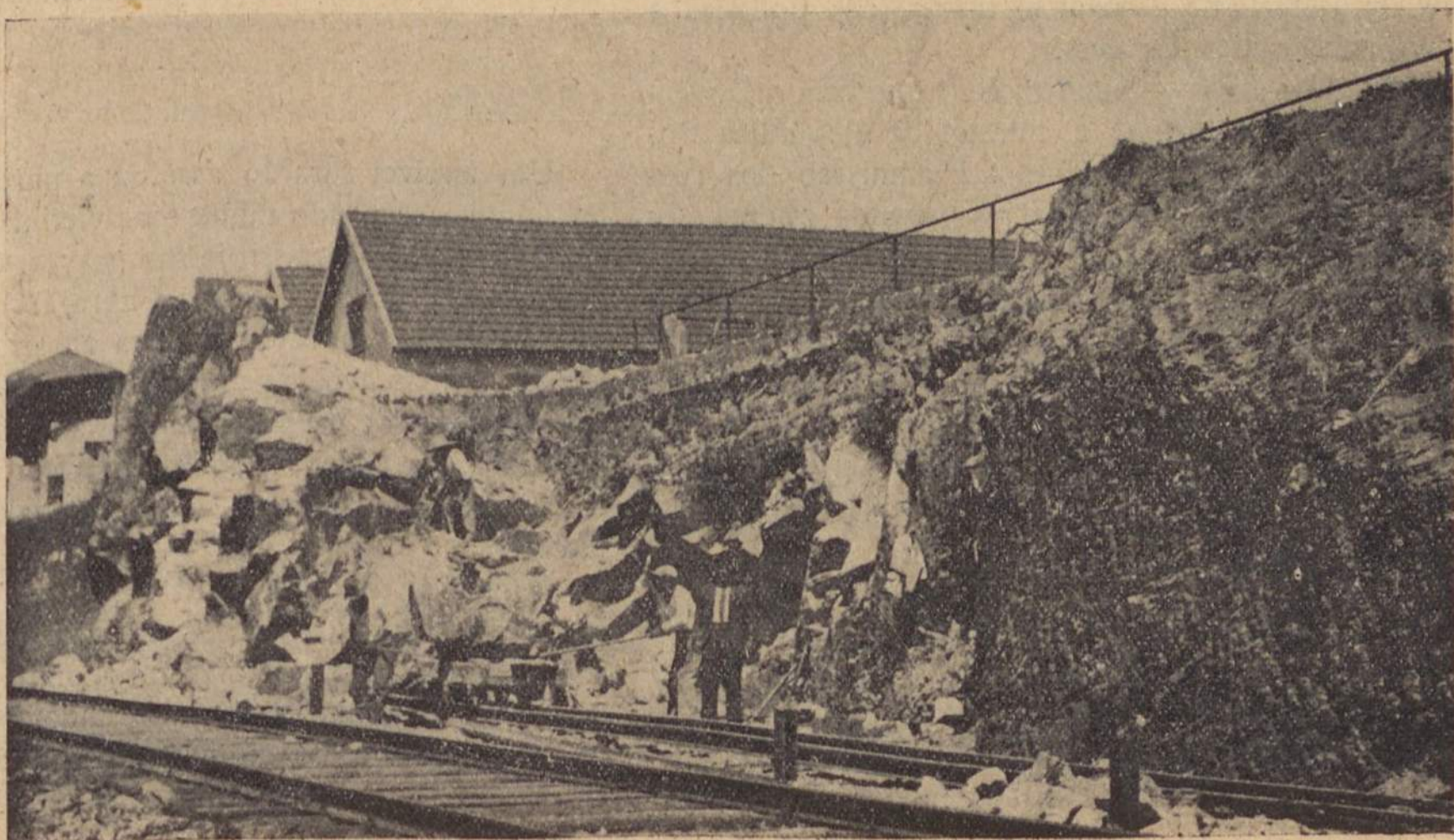


*2.^a via Contu-
mil-Ermezinde
Trabalhos de
assentamento*

2.^a via Contu-
mil-Ermezinde
Trabalhos
de balastragem



Contu-
mil-Ermezinde
e assentamento



2.^a via Contu-
mil-Ermezinde
Exploração de
pedra para
balastro

CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

RÚSSIA

FEZ sucesso mundial a entrada da U. R. S. S. na Sociedade das Nações, como se esta organização alguma coisa valesse para a Paz mundial ou beneficiasse esta ou aquela potência. Duas nações porém não votaram e outras discordaram, abstendo-se de fazer grandes considerações. Salientou-se Portugal que pela boca do nosso Ministro dos Negócios Estrangeiros, sr. Dr. Caeiro da Mata não votou e fez as declarações já publicadas e que seguem:

«O ingresso da Rússia na S. D. N. representa uma contradição com os conceitos pelos quais se tem regido, nos últimos séculos, os povos civilizados e que são a honra e a glória da Europa. Confesso não saber como a aceitação da candidatura da U. R. S. S. póde criar perspectivas favoráveis, à paz e à segurança do Mundo, invocadas no Pacto da S. D. N.. Para uma eficaz cooperação internacional e para a criação de um verdadeiro espirito de solidariedade europeia, contrário à idéa de isolamento, que já é um comêço de guerra, é necessário existir em todos os Estados colaboradores duma mesma obra, um fundo comum de moral e de cultura. Pregunto: existe êsse fundo comum entre a Rússia e as outras nações?

Continuando, disse que a simples entrada da Rússia na S. D. N. dará àquele país, aumento de prestígio, o que tornará mais eficiente a propaganda soviética, destinada a destruir as instituições políticas e sociais dos outros Estados.

«É êste — disse — outro motivo que leva o Governo português a recusar a entrada da República Soviética na S. D. N.. Opômo-nos à admissão dos russos, pelo que de nociva essa propaganda poderá ser a Portugal — país de ordem, de disciplina, de sentimentos cristãos profundamente enraizados, de altíssima moralidade familiar e de firme respeito pelos direitos individuais. Depois — e este é outro aspecto delicado do problema — o meu Governo ainda não reconheceu a U. R. S. S. Como conciliar a convivência internacional na S. D. N. e ausência de relações fóra de Genebra?»

E finalizou: «O voto de Portugal ficará, apenas, como uma afirmação de princípios, da parte de uma potência orgulhosa da sua existência multiseular, do seu vasto império e da sua situação económica e financeira equilibrada, no meio do desequilíbrio geral».

O sr. dr. Caeiro da Mata, concluiu dizendo esperar

que a S. D. N. será suficientemente forte para dissipar os mal entendidos entre os povos, pois é o único organismo que tem os meios ao alcance — se quiser usar dêles — de evitar a guerra.

O ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal, ouvido com a maior atenção, foi vivamente aplaudido, no final.

Depois de terem falado os outros oradores, a comissão aprovou a entrada da Rússia na assembléa genebrina, por 39 votos contra 3. Houve abstenções»

ESPAÑHA

Mais um governo que cai e mais um governo que está formado por Lerroux e que se apresenta no Parlamento.

Alexandre Lerroux, chefe radical conseguiu a muito custo formar governo, que ficou assim constituído:

Presidência	<i>Alexandre Lerroux</i>
Negócios Estrangeiros	<i>Ricardo Samper</i>
Interior	<i>Eloy Vaquero</i>
Guerra	<i>Diogo Hidalgo</i>
Finanças	<i>Manuel Marraco</i>
Marinha	<i>Juan José Rocha</i>
Obras Públicas	<i>José Maria Cid</i>
Trabalho	<i>Anguera de Soto</i>
Agricultura	<i>Fernandez Jimenez</i>
Comércio e Indústria	<i>Orozco</i>
Comunicações	<i>Cesar Jalon</i>
Instrução Pública	<i>Filiberto Villalobos</i>
Justiça	<i>Aizpun</i>
Ministros sem pasta	<i>Pita Romero e Martinez Velasco.</i>

Apoz a formação do novo governo iniciou-se a greve geral, anunciada pelas organizações operárias, socialistas, comunistas e anarco-sindicalistas.

Houve incidentes vários, mortes, feridos... mas tudo em sinal de protesto pela formação do governo de Lerroux.

JAPÃO

Um terrível furacão assolou a parte central e sul do Toquio, causando numerosas victimas.

Os efeitos da catástrofe são graves. O vento, à velocidade de 125 quilómetros á hora, formou uma onda gigantesca, que invadiu a terra até grande distância. Muitas embarcações naufragaram, dezenas de casas desapareceram e centenas de pessoas foram arrastadas pelo mar, em fúria. As aguas entraram no hospital de leprosos desta cidade e levaram mais de quatrocentos doentes.

Os tectos de centenas de casas de Toquio voaram pelos ares, indo os destroços causar novas desgraças a grande distância. O tufão foi acompanhado de chuvas torrenciais, que causaram grandes inundações. Há mais de 50.000 casas submersas e o tráfico ferroviário entre Tóquio, Osaka e Shimonose está completamente

interrompido. Na via que liga aquelas cidades descarrilaram bastantes combóios, desastres que provocaram cem mortes. Também houve descarrilamentos noutras linhas, igualmente com consequências trágicas.

Milhares de árvores foram arrancadas pela raiz, e muitos edifícios de construção moderna, ruíram pela base.

O número de barcos desaparecidos em toda a costa da ilha é grande. Os tripulantes de muitos deles já se sabe que pereceram. Receia-se pela sorte dos outros.

Diz um jornal, segundo telegrama recebido que dos escombros de uma escola frequentada por 400 alunos foram retirados 310 cadáveres de crianças e de professores. Os restantes alunos ficaram; uns em estado grave e os outros feridos.

O mesmo jornal no mesmo dia publica o seguinte:

OSAKA, 21.— Nesta cidade, o furacão provocou o desabamento de muitas casas, sob cujos escombros ficaram centenas de pessoas. Nas ruínas de uma escola, foram encontrados os cadáveres, esfacelados, de 86 alunos e de três professores. Nas aulas encontravam-se 250 crianças.

Afundaram-se no porto muitas embarcações, algumas delas, de mais de 1.500 toneladas.

De Tóquio informam que o país acaba de sofrer uma das suas maiores catástrofes, ouvindo-se por toda a parte gritos de desespero e aflição.

Anuncia-se, oficialmente, que o número de mortos, na província de Osaka, é realmente ascendente a 633 e o de feridos a 2:112. Muitos destes encontram-se em estado gravíssimo. Há, também, 68 desaparecidos.

Só em Osaka o furacão causou estragos materiais avaliados em trezentos milhões de yens.

INGLATERRA

O desastre que vamos registar hoje é um dos maiores no género que se tem dado em Inglaterra.

Em 22 do mês findo, às 2 horas da manhã sentiu-se uma grande explosão na mina de Gresford, próximo de Wrexham, ao norte do País de Gales.

O número de mineiros mortos com os resultados da terrível catástrofe eleva-se a 300.

No momento da explosão encontravam-se na mina uns 500 homens, dos quais perto de 200 conseguiram escapar através doutras galerias.

Iniciados os socorros imediatamente não foi possível salvar-se uma grande parte pelo que morreram os terrados dentro das minas.

Estabelecido um posto de socorros, composto por médicos e enfermeiros, depois de extintas as chamas, foi indiscreto comentar o que então se passou com as famílias dos mortos e desaparecidos.

De momento a momento conseguia-se retirar um cadáver, continuando as escavações em procura doutros.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

A Campanhia do Norte de França fez há pouco a aquisição de duas automotoras Diesel que destina ao percurso Paris-Lille. A sua rapidez e comodidade garantem desde já à companhia uma grande afluência de passageiros.

As automotoras a que nos referimos são do tipo que se tem celebrizado nos últimos tempos na América, mais modestas, é claro. Têm a aparência duma longa viatura de 60 metros de comprimento, quando na realidade é constituída por três ligadas, não pelos foles das *passareles*, mas por um invólucro de borraça que fecha completamente os topes das carruagens. Cada automotora é constituída por duas carruagens motoras nos topes e uma de reboque intermediária. Cada motora é munida dum motor Diesel e duma geradora eléctrica, assentes num dos extremos sobre uma das *bogies*. No outro extremo encontram-se dois motores eléctricos que atacam directamente os rodados da *bogie* sobre que assentam. O peso total de cada carruagem motora é de 44 toneladas. Cada motor Diesel é da potência de 410 cavalos. A primeira motora tem 18 lugares de primeira classe e 26 de segunda. A segunda tem 12 lugares de primeira e 26 de segunda, e um bufete-restaurante.

A carruagem intermediária tem 62 lugares de segunda classe. No total, a automotora conta 30 lugares de primeira classe e 114 de segunda, com restaurante, compartimento para bagagens e W. C..

Cada elemento foi cuidadosamente perfilado a fim de reduzir ao mínimo a resistência deste bolide.

O revestimento da caixa vai quasi até ao solo, tornando assim pouco visíveis as rodas. Desta forma a sua continuidade e linhas garantem-lhe um perfil de acordo com os princípios da aerodinâmica. Além do perfil estudaram-se todos os detalhes, a fim de garantir, além dum extremo luxo, todas as comodidades possíveis, tais como a suspensão especial da caixa e das *bogies*. Os assentos são amplos e confortáveis, grandes janelas envidraçadas, ventilação interior graduável, por forma a que, à sua velocidade normal de 140 quilómetros a hora, os viajantes sintam a impressão de conforto e segurança, para o que contribue duma forma essencial a ausência de ruídos e vibrações. Na viagem de experiência efectuada no dia 23 de Julho último, a velocidade de 140 quilómetros foi ultrapassada tendo atingido 162 quilómetros, sendo sustentada muitas vezes a de 140-146 quilómetros! Ora como a impressão das grandes velocidades é um efeito das trepidações e ruídos, a ausência destes, não dava a perceber as elevadíssimas velocidades atingidas.

Fez-se uma interessante experiência de paragem brusca com a automotora lançada a 140 quilómetros à hora, numa rampa de 4 centímetros e sobre carris

húmidos. A paragem foi obtida em 36 segundos ou seja numa extensão de 700 metros o que é admirável e demonstra a forma como estes veículos se prestam para as grandes velocidades comerciais, mesmo com paragens repetidas. Este efeito enérgico dos travões é obtido por freio óleo-pneumático, completado por um freio de socorro electro-magnético.

A companhia do Norte que tem já muitas automotoras, conta mandar construir mais dez dêste modelo novo.

BÉLGICA Por não possuir massiços florestais suficientes para o seu abastecimento, principalmente para os caminhos de ferro, a Bélgica tem experimentado muitos modelos de travessas tanto em cimento armado como em ferro. O ferro seria o material a preferir visto que as suas numerosas "aciéres" estariam particularmente bem para as poder fornecer por preços económicos. Contudo, a travessa de ferro tem um inconveniente grave, que é a fixação ao carril. Os furos existentes na face de assentamento do carril são sempre de pontos fracos devido a alargarem-se por efeito dos esforços ocasionados pela passagem dos combóios. Estão-se ensaiando neste momento dois modelos de travessas em que se suprimiu completamente a furação do banzo superior. Uma destas travessas é feita pelas "aciéres" de Ougrée-Marihaye e a outra pela de Angleur-Athus. Num e noutra destas travessas o aparelho de fixação é soldado à travessa por arco eléctrico.

ESPAÑA Inaugurou-se em fins de Julho último os serviços de automotoras da rede da Companhia do Norte, que circulam entre os ramais de Tudela e Tarazona. As carruagens são de construção nacional, com lotação para quarenta passageiros de uma classe única. Efectuam por dias três viagens de ida e outras tantas de regresso, invertendo-se no fim de cada percurso e têm servido, ligando os combóios de Rioja, pertencentes à mesma Companhia.

Este serviço, é análogo ao que efectua, desde o transato mês, a automotora da Central de Aragão entre Calatayud e Caminreal.

Segundo se crê estas automotoras serão também estabelecidas para o serviço da linha de Madrid a Arganda, pois já se realizaram algumas experiências a êsse respeito.

— Possivelmente ainda êste mês começarão a funcionar entre Madrid e Segóvia as automotoras que se estão a concluir na fábrica de material ferroviário de Escoriaza, sita em Saragoça.

Estas automotoras serão de dois tipos perfeitamente distintos: umas, grandes, comportando 100 lugares, serão movidas por um motor semi-Diesel; as outras, apenas com capacidade para 50 passageiros, serão acionadas por motores a gasolina.

Prevê-se, para qualquer destas automotoras, e, segundo a época, três a quatro viagens diárias.

Orfanato Ferroviário da C. P.

Organizou-se ultimamente na estação de Entroncamento uma sub-comissão do Orfanato Ferroviário da C. P., constituída pelos srs. engenheiro Francisco Antunes, João Albina, João dos Santos Gil e Eduardo Ernesto David, à qual foi oferecido pelo sr. dr. João Marques Azevedo, residente em Lamarosa, o terreno necessário para a construção do orfanato.

O local onde poderá ser construído o edifício fica a 300 metros da estação de Entroncamento, na linha do Norte, nas propriedades do Val da Prata, e reúne para as suas instalações tôdas as condições comodas e higiénicas.



Caminhos de Ferro de Loanda

Estação da cidade alta

Consta-nos que há vários pedidos no sentido de se permitir o despacho de pequenos volumes e a venda de bilhetes naquela estação, atendendo-se, assim, parte dos passageiros que por habitarem na Alta mais conveniência têm e maior economia fazem utilizando-se da estação mais próxima.

Que nós saibamos, nenhuma razão forte ou argumentos de valor se opõem à venda de bilhetes e despacho de pequenos volumes, na estação referida.

Pensa a companhia proprietária em efectuar a construção de outras ainda maiores, intensificando assim as comunicações entre Madrid e o Norte de Espanha, por via Segóvia. Porém, presentemente existe a dificuldade de que por certos pontos da linha não podem circular combóios de grande peso, por existirem pontes que não fôram lançadas para suportarem a pressão de grandes toneladas.

Por êste facto a mesma companhia vai mandar construir duas outras pontes que serão colocadas sobre os rios Valdevilla e Boltoya, com o que se resolverá, em parte, aquela dificuldade. Dessa forma acresce ainda a vantagem de mais se intensificar os serviços que estão adstritos a tais linhas.

Igualmente se construirá um apeadeiro em Hontoria, onde deverão parar os combóios rápidos e expressos, da linha do Norte, afim de ser de vantagem para os viajantes com destino a Segóvia, os quais presentemente regressam a Madrid utilizando os *autocars* que a companhia possui para êste efeito, e que por sinal são de moderna construção.

Esta melhoria projectada obedece a que a Companhia do Norte tem o propósito de que os combóios rápidos e expressos alcancem menor tempo no percurso e não efectuem a manobra precisa para os combóios poderem sair de Segóvia.

ECOS & COMENTÁRIOS

Por NICKLES

A EXPOSIÇÃO COLONIAL

ACABOU-SE a primeira Exposição Colonial, finalizando com um cortejo histórico, organizado com ordem, pontualidade e disciplina, divisas essenciais para o progresso da civilização.

Onde estão esses maus portugueses que tudo lhes serve para deprimir, amesquinhar e até caluniar tudo e todos, não poupando nunca os que trabalham pelo engrandecimento de Portugal?

Apareçam publicamente e não como anônimos para se desafrontarem, esses imbecis que toda a vida tem passado a viver vergonhosa e miseravelmente.

Fomos dos primeiros que vimos a Exposição Colonial, assistimos quasi ao início dessa gloriosa obra, acompanhámos o trabalho insano desse punhado de homens que têm valor e são honestos, assistimos à apoteóse final, quer dizer à glória da comissão e finalmente vimos fechar essa grande obra com um cortejo que só honra os portugueses e glorifica a cidade do Porto que se honrou com uma obra de merecimento.

A parte histórica desempenhada com rigor dá-nos uma lição, daquelas que nos não souberam dar os homens que durante muitos anos se embriagaram e deixaram dominar pela política nefasta, não a política de ordem, mas sim uma política mesquinha e de descrédito, que longe de nos beneficiar nos conduzia em marcha acelerada para a ruína e descrédito do país.

Oçam os homens que nos acreditam, que sabem bem que nós, não somos daqueles que se vendem nem daqueles que negociam em armamento para trair a Nação que é a nossa Pátria.

Nós somos os eternos sacrificados, somos daqueles que dentro da ordem não temem receios, nem nunca temerão, apesar da sua grande força, as prisões, os tiros e as bombas.

A nossa falta consiste exactamente em não acabar-mos com essa série de anti-patriotas que atacam aqueles que sabem exaltar e propagar o nome de Portugal, sob todos os pontos de vista.

Somos cheios de tradições, são ricas as nossas colónias, possuindo maravilhas e paisagens que ninguém os pode ter tão lindos e tão belos.

Não há montanha ou planície que não nos deslumbre pelo seu horizonte sem fim, não há serras ou montes—inhóspitos sim, mas plenos de verdura e rosmarinho—que não encantem pela sua beleza agreste e selvagem.

Todo o mundo reconhece que Portugal é um cofre forte de riquezas incalculáveis. A justiça aparece a todo o momento e a glória dos portugueses está em parte representada

naquela sala de Mousinho, no pavilhão da Exposição Colonial. Magestosa sala, que se inveja, por não poder pertencer, a uma geração de homens como Mousinho, que souberam com esforço, galhardia e denodado patriotismo, glorificar a raça portuguesa.

Onde está Mousinho, Ayres d'Ornelas, Carlos Xavier, Galhardo, Eduardo Costa, Gomes da Costa, Henrique de Carvalho, Alves Roçadas, Serpa Pinto, Ivens, e outras figuras que são a glória dos nossos antepassados?

Temos a acompanhar-nos João de Almeida, Azevedo Coutinho e outros mais, não esquecendo Vieira da Rocha, ajudante de Mousinho e outros vultos que agora nos não ocorre.

Cuidam esses patetas da política que conseguem formar à direita desses heróis?

Haja vergonha senhores.

A COMPRA DE ARMAMENTO

DESCOBRIU-SE em Madrid uma negociata de armamento na qual parece estarem envolvidos alguns nomes de portugueses que já ocuparam logares de grande destaque no nosso país.

Até agora nada há de concreto que nos obrigue a fazer quaisquer comentários parecendo porém que o Governo de Madrid quer chamar as responsabilidades aos socialistas que organizaram a última greve geral na capital espanhola; segundo se afirma, com o único fim de fazer experiências para ver como os operários, respondiam, num dado momento, às ordens dos dirigentes.

No entanto sabemos terem sido detidos e presos à ordem do juiz Alarcon os portugueses srs. dr. Moura Pinto, antigo ministro da República, dr. Jaime de Moraes, engenheiro Afonso de Castro, dr. Jaime Cortezão e o espanhol Horácio Echevarrieta, pessoa de poucos escrúpulos, grande negociante de armamento para revoluções e um «grande patriota de barriga».

O Ministério da Guerra anunciou que, no exame feito à escrita do Consórcio das Indústrias Militares, se averiguou terem sido vendidas a Horácio Echevarrieta, grandes quantidades de armas e munições, em Outubro de 1932 e em Janeiro de 1933.

O Conselho de Ministros, reunido sob a presidência de Samper, ocupou-se da apreensão do armamento. À saída, o ministro do Interior, sr. Salazar Alonso, declarou aos jornalistas estar plenamente convencido de que não é verdadeira a informação, posta a circular pelos socialistas, de que as armas apreendidas, em San Esteban de Pravia, se destinavam aos políticos portugueses, a fim de levarem a efeito um movimento revolucionário, em Portugal. Nem Manuel Azaña disse nem qualquer ministro do seu governo autorizariam a venda de armamento destinado a fomentar, no país vizinho, um movimento revolucionário, cujas graves consequências se reflectiriam, mais tarde, na própria Espanha.

Salazar Alonso acentuou que a informação dos socialistas não passa de uma manobra política, para alijarem as responsabilidades que lhes cabem no contrabando de armamento. Não descansará enquanto não for esclarecida, completamente, toda a meada do vasto plano revolucionário dos socialistas.

O ministro informou, depois, que, no Conselho, fora resolvido intensificar a vigilância em toda a costa asturiana, a fim de impedir que nela seja desembarcado mais material de guerra. Aos comandantes dos navios de guerra que patrulham a referida costa foram dadas severas instruções, no sentido de revistarem e capturarem todos os barcos que lhes pareçam suspeitos.

Aguardemos pois a clareza de toda esta rodilha de notícias para colocar as coisas no seu lugar.

O PERIGO DO AUTOMOBILISMO

A QUÊLE desastre de Espinho que resultou a morte a seis pessoas e que ocasionou muitos feridos ainda nos não passou da ideia.

É necessário uma intervenção inérgica das autoridades competentes para reprimir as loucuras da velocidade doida do automobilismo.

Que os despreocupados da vida se atirem para o outro mundo ainda vá, agora que eles percam a cabeça atirando-se desordenadamente contra tudo, não está certo.

Há poucos dias teve morte instantânea o corredor automobilista inglês H. C. Hamilton, quando disputava o campeonato numa corrida na Suíça. Guiando um «Maserati» a 160 quilómetros à hora, ao fazer uma curva o carro deslisou e foi bater em cheio contra uma árvore. O automóvel ficou desfeito e o corredor também. O embate foi de tal ordem que a árvore tombou...

A propósito da mania das velocidades que reina cá no país recomendamos a todos os nossos leitores o interessante artigo publicado em *A Voz* da autoria do sr. Martins Faria, o qual transcreveremos no próximo número.

MULHERES!... MULHERES!...

DECIDIDAMENTE a mulher nasceu para o serviço que lhe compete e nunca para fazer serviços militares ou outros equivalentes em serviço oficial.

Dizem os jornais que Catherine Booth, filha dum general inglês de nome Bramwell Booth foi nomeada comandante supremo do Exército de Salvação de Inglaterra.

Ficaram preteridos todos os concorrentes para ser eleita uma dama que terá plenos poderes para escolher o seu Estado Maior, composto de cinco homens.

Declaram os jornais franceses que o general Chen-Chi-Tang comandante em chefe das forças militares na provincia de Kwaungtung, ordenou que se expedissem severas instruções a todos os comandantes de unidades e destacamentos, para que fossem imediatamente licenciadas todas as mulheres que até agora eram empregadas em vários serviços militares.

A declaração do general Chin-Tang a várias pessoas do seu séquito é que teve esta resolução em virtude de ter chegado à conclusão de que a mulher não é capaz de guardar um segredo, e muito menos, convenientemente, os segredos militares.

Causou bastante sensação a resolução do general que por tal motivo tem sido alvo dos maiores elogios chegando a ser comentada popularmente essa atitude.

O tribunal de Kolomyia (Galicia) condenou a penas entre seis meses e um ano de prisão, dez mulheres que armadas até aos dentes faziam parte de um grupo de salteadores, sob a chefia de determinado cavalheiro a que a policia ainda não conseguiu deitar a mão.

ESTATÍSTICA DE PRÉDIOS

O ano passado havia 1.642.747 prédios urbanos no País e 10.963.674 prédios rústicos, produzindo rendimento colectável de um milhão e 275 mil contos.

O distrito que tem mais prédios urbanos é Viseu (tem o dobro de Lisboa), depois Pôrto, Coimbra, e logo Lisboa, Guarda e Santarém.

Lisboa tem 104.596 prédios urbanos, mas de tal modo grandes ou valorizados que produzem o rendimento colectável de 169 mil contos, (mais de metade do País inteiro), enquanto Viseu, que tem o dobro em número, rende apenas 4.838 contos. A Lisboa urbana, em rendimento, segue-se o Pôrto com 41.137 e Setúbal com 12.597.

Em prédios rústicos está também Viseu à cabeça, com 1.536.152, seguindo-se Coimbra com 1.196.102, e Bragança com 1.054.999. Lisboa rústica está quasi na cauda numerica. Contudo, sob o ponto de vista de rendimento rústico, é Santarém que está à cabeça com 80 mil contos, seguindo-se Viseu com 70 mil, Braga com 68 mil, Lisboa com 64 mil, Coimbra com 56 mil, Évora com 53, e Pôrto com 51. Setúbal está na cauda do rendimento.

Isto, por distritos. Por curiosidade vamos vêr entre os trezentos e tantos concelhos do País quais os que produziram mais rendimento colectável urbano, e encontramos naturalmente o concelho de Lisboa com 150 mil contos, logo o concelho do Pôrto apenas com 27 mil, e depois Funchal com 7 mil, Cascais com 5.600 contos, Vila Nova de Gaia com 5.100 contos e Setúbal com 4.115. Depois Oeiras, Sintra e Ponta Delgada.

Aljezur, do Algarve, é o concelho que neste capítulo urbano menos rende por colecta, apenas 48 contos.

O rendimento colectável rústico é variadíssimo. Aparece à cabeça de trezentos e tantos concelhos Ponta Delgada com 12.346 contos, depois Santarém com 10.373, Évora com 10.157, Coimbra com 9.977, Guimarães com 9.320, Vila Franca de Xira com 9.233, Montemor-o-Novo com 9.134, Barcelos com 8.438.

Quanto a contribuição predial há no País (1932 por base) 1.312.530 contribuintes que naquêl ano deviam pagar ao Estado 183.993 contos, dos quais aos corpos administrativos 34.065.

Viseu é o distrito de maior número de contribuintes (132.366) e que paga 13.516 contos; segue-se Coimbra (118.749 contribuintes), pagando 11.200 contos de impostos;

Aveiro (102.728) pagando 9.432 contos. Segue-se Leiria; mas o distrito que mais paga é Santarém: 15.290 contos. Évora é onde há menos contribuintes, em número, e logo Setúbal e Beja, mas pagam pelos melhores.

Na contribuição industrial, Lisboa vai à cabeça em números e em valor de impostos e logo o Pôrto, mas a menos de meio caminho.

Bragança fica na cauda, com Vila Real.

CURIOSA DESCOBERTA

UM telegrama de Calcutá mostra que um crime de morte praticado numa aldeia de Bengala não ficou impune devido à inteligência de três macacos.

Foi o caso que três ladrões assaltaram e mataram, para roubar, um desgraçado que ganhava a vida fazendo dansar os três animais. Estes fugiram para cima de uma árvore e viram os criminosos abrirem uma cova e enterrarem nela o cadáver. Os simios desceram, marcaram o local da sepultura com uns ramos de bambú e foram a casa do dono, que fica muito longe, e puxando a mulher da vítima pelas saias, levaram-na ao local. Avisada a policia, foram os macacos que indicaram a pista aos agentes, apontando, por gestos e guinchos, o caminho que levaram os assassinos.

Acabaram por ser presos dois indivíduos, que tão bem se defenderam que chegaram a ter ordem de libertação. O chefe da Policia lembrou-se, porém, de trazer à presença dos homens os macacos, os quais, mal os viram se atiraram a eles furiosamente. Foi difícil arrancá-los dos dentes dos animais. Por fim, cheios de sangue, os presos confessaram serem os autores do crime.

A FECHAR

A mãe, muito zangada, chama o filho:

— Há bocado estavam duas maçãs em cima do aparador. Como é que o menino explica que agora só lá esteja uma?

— É porque eu não vi a outra.

OS NOSSOS MORTOS

DR. PAULA BORBA

Vitimado por uma atroz doença, faleceu em Setúbal o dr. Paula Borba.

Foi um dos fundadores do lindo e magnifico Asilo de Velhos de Bocage, que teve origem numa herança de casas e terras e no remanescente das receitas do centenário do grande poeta sádino.



O que o dr. Paula conseguiu para essa Casa, o desenvolvimento que lhe deu nos anos subseqüentes, é uma obra bastante para o consagrar.

Anos volvidos, assumia a provedoria da Santa Casa da Misericórdia. Os 45.000 habitantes da terra e os milhares de doentes das regiões insalubres limitrofes, tinham à sua disposição um velho hospital, desmantelado.

O dr. Paula Borba, nos últimos dez anos, arrazou, reconstruiu, fez do hospital qualquer coisa de importante em amplas e higiênicas enfermarias, enfim, nas diversas modalidades destas casas de assistência.

Tudo isto levou Setúbal a confiar-lhe a direcção comum da maior parte das suas associações de assistência, que são muitas, e lograram estas assim, uma relativa situação de progresso e eficiência que só as últimas crises perturbaram.

Durante muito tempo, e talvez ainda agora, a numerosa classe piscatória tirava à sua tarefa algumas "tecas" para auxílio da assistência local. Nas obras do hospital e dos asilos, os operários, por turnos, consagraram alguns domingos às obras de construção e melhoramentos.

Tudo isto era a alma do grande benemérito açoreano a pairar na cidade, a excitar o espirito de beneficência entre a população.

Por motivo da morte do dr. Paula Borba todo o comércio de Setúbal conservou as suas portas em funeral, durante dois dias.

O dr. Paula Borba era natural dos Açores e, tinha 62 anos de idade. Casou em Setúbal com uma senhora da família Bótelho Moniz, sendo também aparentado com o opulento proprietário José Maria da Rosa Albino, pelo mesmo ramo.

Era irmão do rev. Padre Tomás Borba, ilustre professor do Conservatório, tio da distinta harpista Cecília Borba e deixa dois filhos.

ARQUITETO JOSÉ PACHECO

Em 28 do mês findo faleceu vitimado pela implacável tuberculose o arquiteto José Pacheco, que, foi, um artista inspirado, renovador da arte a que, por vocação, se entregara. Natural de Lisboa, filho do comerciante, já falecido, sr. Francisco da Rosa Pacheco, cêdo manifestou as suas tendências artísticas, completando, com distinção, o curso de arquitectura da Escola de Belas Artes de Lisboa. Depois, foi para Paris, onde frequentou a Escola de Architectura, da qual foi aluno laureado e, como consequência, professor auxiliar. De regresso à Pátria, fundou e dirigiu a interessante revista literária *Contemporânea*, que foi, no seu género, uma das melhores publicações portuguesas.



Ao mesmo tempo, trabalhava pela sua arte, elaborando projectos, tanto de edifícios sumptuosos, de propriedade particular, como de monumentos a apresentar em concursos, nos quais alcançou altas classificações, especialmente com a "maquete" do monumento à Guerra Peninsular, do Pôrto, que lhe valeu a medalha de honra.

Casara em 1913, e, há cerca de três anos que perdera a espôsa, o que lhe agravou os padecimentos, provocando-lhe uma neurastenia profunda, que só encontrava lenitivo na crença religiosa.

Então, afastou-se do convívio dos seus amigos, com quem privava nos centros de cavaco, e há um ano que por completo desaparecera. Em 1932, esteve internado numa casa de saúde, mas, rebelde à clausura e indisciplinado por temperamento, fugiu dali e acolheu-se aos carinhos de sua velha mãe, sr.^a D. Maria Carlota dos Santos Pacheco e de uma irmã que o rodearam de ternura até que a morte o arrebatou. Era relativamente novo, pois contava 49 anos, mas a infantilidade, que era a sua característica, não deixavam adivinhar-lhe a idade.

Na hora da morte, conhecendo o seu estado, mandou chamar os seus médicos assistentes, que, para lhe atenuar o sofrimento, se limitaram a aplicar-lhe um calmante; e, horas depois, falecia.

O funeral realizou-se da rua José Estevão, 10, para o cemitério do Alto de S. João, onde o corpo ficou depositado em jazigo.

**Visado pela
Comissão de Censura**

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

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão de Construção

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 10 da linha da Régua a Vila Franca das Naves, lanço da Régua a Lamego, adjudicada à Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, aprovar o referido auto e bem assim declarar a citada adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 21 de Agosto de 1934. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Delegação do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado

Por despacho desta data:

Francisco de Castro Freire, fiscal de 2.ª classe de movimento e tráfego do quadro da Delegação — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos dos artigos 12.º e 15.º, § 1.º, do decreto n.º 19.478, de 18 de março de 1931.

Delegação do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado, 12 de Setembro de 1934. — O Delegado do Governo, *Monteiro de Barros*.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses submetido à apreciação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro o projecto do apeadeiro da Praça de Quebedo, Setúbal ao quilómetro 28,869.90 da linha do Sado, concordando com o parecer da comissão técnica, criada pelo artigo 1.º do decreto n.º 22.264, de 9 de Março de 1933, aprovo o referido projecto tecnicamente para efeito de execução.

Direcção Geral de Caminhos, 29 de Setembro de 1934, — O Director Geral, *A. de Sousa Régio*.

O QUE TODOS DEVEM SABER

A TAXA DE SALVAÇÃO NACIONAL

O *Diário do Governo* inseriu, sob o n.º 24.462, o seguinte decreto:

«Artigo 1.º — É elevada a 1\$60 por quilograma a taxa de \$85, denominada de «salvação nacional», estabelecida no artigo 1.º do decreto com força de lei n.º 19.970, de 29 de Junho de 1931, para a gasolina.

Art. 2.º — A gasolina que à data da publicação do presente decreto tenha sido proposta a despacho de importação e ainda não esteja desembaraçada da acção fiscal, embora com os respectivos direitos já pagos, depositados ou afiançados, e a existente no consumo, em depósitos ou armazéns dos importadores, fica sujeita à diferença de taxas de \$77 por quilograma.

Art. 3.º — Todos os que possuírem o aludido produto são obrigados a declarar, no prazo de dez dias, à Direcção Geral das Alfândegas, directamente ou por intermédio da alfândega regional, as quantidades respectivas e, a pagar, no prazo de quarenta e cinco dias, nos cofres que fôrem indicados pela mesma Direcção Geral, as importâncias liquidadas em aplicação do disposto no artigo anterior.

São aplicáveis à matéria do presente decreto as disposições do § único do artigo 3.º e artigo 4.º e seu parágrafo do decreto com força de lei n.º 19.970, de 29 de Junho de 1931.

Art. 5.º — Fica o Governo autorizado a modificar a taxa de salvação nacional de gasolina, a que este decreto se refere, quando o entender conveniente,

Art. 6.º — Este decreto entra imediatamente em vigor».

FEIRA DE SANTA IRIA

Por motivo desta importante feira que se realiza em Faro, nos dias 19 e 23 do corrente, estabelece a C. P. um serviço de bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, entre Lisboa e estações intermédias e aquela cidade, válidos, para a ida de 17 a 23, e para a volta, até 24.

Pôrto-VAMAR

Vinhos AUTÊNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Estrada de Bemfica, 749 — LISBOA-Norte

Enderêço telegráfico: VAMAR — Lisboa

Telefone: Bemfica 336

CONCURSOS

Encontram-se abertos os seguintes concursos:

OBRAS PÚBLICAS

Junta Autónoma de Estradas.

Em 17 de Outubro de 1934, pelas 15 horas.

Concurso público para a arrematação da empreitada de reparação do troço entre Loures e Pinheiro de Loures, E. N. n.º 10-1.^a.

Base de licitação 836.188\$74

O depósito definitivo será de 5% do preço da adjudicação.

O respectivo processo de concurso acha-se patente, todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na Direcção dos serviços de Construção.

Em 17 de Outubro de 1934, pelas 15 1/2 horas.

Concurso público para a arrematação da empreitada de reparação e betuminização do troço entre Loulé e S. Brás de Alportel, E. N. 111-2.^a.

Base de licitação 872.112\$98

O depósito definitivo será de 5% do preço da adjudicação.

O respectivo processo de concurso acha-se patente, todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na Direcção dos Serviços de Construção e em Faro na 10.^a Secção.

Em 10 de Outubro de 1934, às 16 horas.

Concurso público para a arrematação da empreitada de reparação e betuminização do troço entre Entroncamento e Tancos e seu ramal para a estação do caminho de ferro do Entroncamento, E. N. n.º 14-1.^a.

Base de licitação 472.038\$03

O depósito definitivo será de 5% do preço da adjudicação.

O respectivo processo de concurso, acha-se patente, todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na Direcção dos Serviços de Construção e em Santarém na 5.^a Secção.

Em 17 de Outubro de 1934, às 16 1/2 horas.

Concurso público para a arrematação da empreitada de construção do ramal para a estação do caminho de ferro das Amoreiras.

Base de licitação 265.204\$43

O depósito definitivo será de 5% do preço da adjudicação.

O respectivo processo de concurso acha-se patente, todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na Direcção dos Serviços de Construção e em Beja na 13.^a Secção.

Em 24 de Outubro de 1934, pelas 15 horas.

Concurso público para a arrematação da emprei-

tada de reparação dos troços entre Braga, Pinheiro e Balde, E. N. n.ºs 4-1.^a e 13-2.^a.

Base de licitação 2.604.784\$01

O depósito definitivo será de 5% do preço da adjudicação.

O respectivo processo de concurso acha-se patente, todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na Direcção dos Serviços de Construção e em Braga, na 11.^a Secção.

Em 24 de Outubro de 1934, às 15 1/2 horas.

Concurso público para a arrematação da empreitada de reparação e betuminização do troço entre Lavariz e Cantanhede, E. N. n.º 49-2.^a.

Base de licitação 1.624.483\$11

O depósito definitivo será de 5% do preço da adjudicação.

O respectivo processo de concurso acha-se patente, todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na Direcção dos Serviços de Construção e em Coimbra, na 3.^a Secção.

Em 24 de Outubro de 1934, pelas 16 horas.

Concurso público para a arrematação da empreitada de reparação dos troços entre o Carregado e a Ponte da Couraça e do ramal da mesma estrada para a estação do caminho de ferro do Carregado, E. N. n.º 12-1.^a.

Base de licitação 583.075\$20

O depósito definitivo será de 5% do preço da adjudicação.

O respectivo processo de concurso acha-se patente, todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na Direcção dos Serviços de Construção.

Em 24 de Outubro de 1934, pelas 16 1/2 horas.

Concurso público para a arrematação da empreitada de construção do empedrado dos lanços de Pedras Finas a Bouça Velha e Bouça Velha à Pequena Portela da Labruja, E. N. n.º 1-2.^a.

Base de licitação 345.777\$25

O depósito definitivo será de 5% do preço da adjudicação.

O respectivo processo de concurso acha-se patente, todos os dias úteis, das 11 às 17, na Direcção dos Serviços de Construção e em Braga, na 11.^a Secção.

RESULTADO DE CONCURSOS

Estrada nacional, n.º 8-1.^a — Tróço entre as termas de S. Pedro do Sul e Viseu e dentro da vila de S. Pedro do Sul.

Reparação e betuminização.

DESERTA

Estrada nacional, n.º 90-2.^a — Tróço entre Portalegre e Arronches.

Reparação e betuminização.

DESERTA

Estrada nacional, n.º 88-2.^a — Trôço entre Ponte de Sôr e Galveias.

Reparação.

DESERTA

Estrada nacional, n.º 87-2.^a — Trôço do ramal de Montalvão para Niza.

Construção e empedrado.

DESERTA

ADJUDICAÇÕES

Estrada nacional, n.º 64-2.^a — Lanço de Santa Catarina às proximidades do Turquel.

Adjudicada a

José Coelho da Silva Marques

Estrada nacional, n.º 8-1.^a — Trôço entre a ponte sobre o rio Mondego e a cidade da Guarda.

Reparação.

Adjudicada a

Francisco Ivo

Estrada nacional, n.º 8-2.^a — Trôço entre a Moita e Palmeia.

Reparação.

Adjudicada a

Francisco Xavier Centeio

Estrada nacional, n.º 8-2.^a — Trôço entre Montemor-o-Novo e Siborro.

Reparação e betuminização.

Adjudicada a

Júlio Gomes da Silva

Estrada nacional, n.º 96-2.^a — Trôço entre Vila de Frades e Vila Alva.

Reparação.

Adjudicada a

Francisco Pedro Contreiras e Manuel Joaquim Pinto

Estrada nacional, n.º 70-2.^a — Trôço entre Alenquer e as proximidades do Cercal,

Reparação e betuminização.

Adjudicada a

Francisco Guerreiro Pereira Júnior

Estrada nacional, n.º 39-2.^a — Trôço entre a Portela do Guardão e Carvalhal.

Construção e empedrado.

Adjudicada a

Mesquita, L.^{da}

Estrada nacional, n.º 20-1.^a — Trôço entre Brejo Fundo e Aljezur.

Reparação.

Adjudicada a

Francisco Xavier Centeio

Estrada nacional, n.º 98-2.^a — Lanço entre o Cercal do Alentejo (Estrada nacional, n.º 20-1.^a) e a Portela da Maceira e trôço dentro do Cercal.

Construção e empedrado.

Adjudicada a

Manuel Mendes Tengarrinho

JUSTA HOMENAGEM

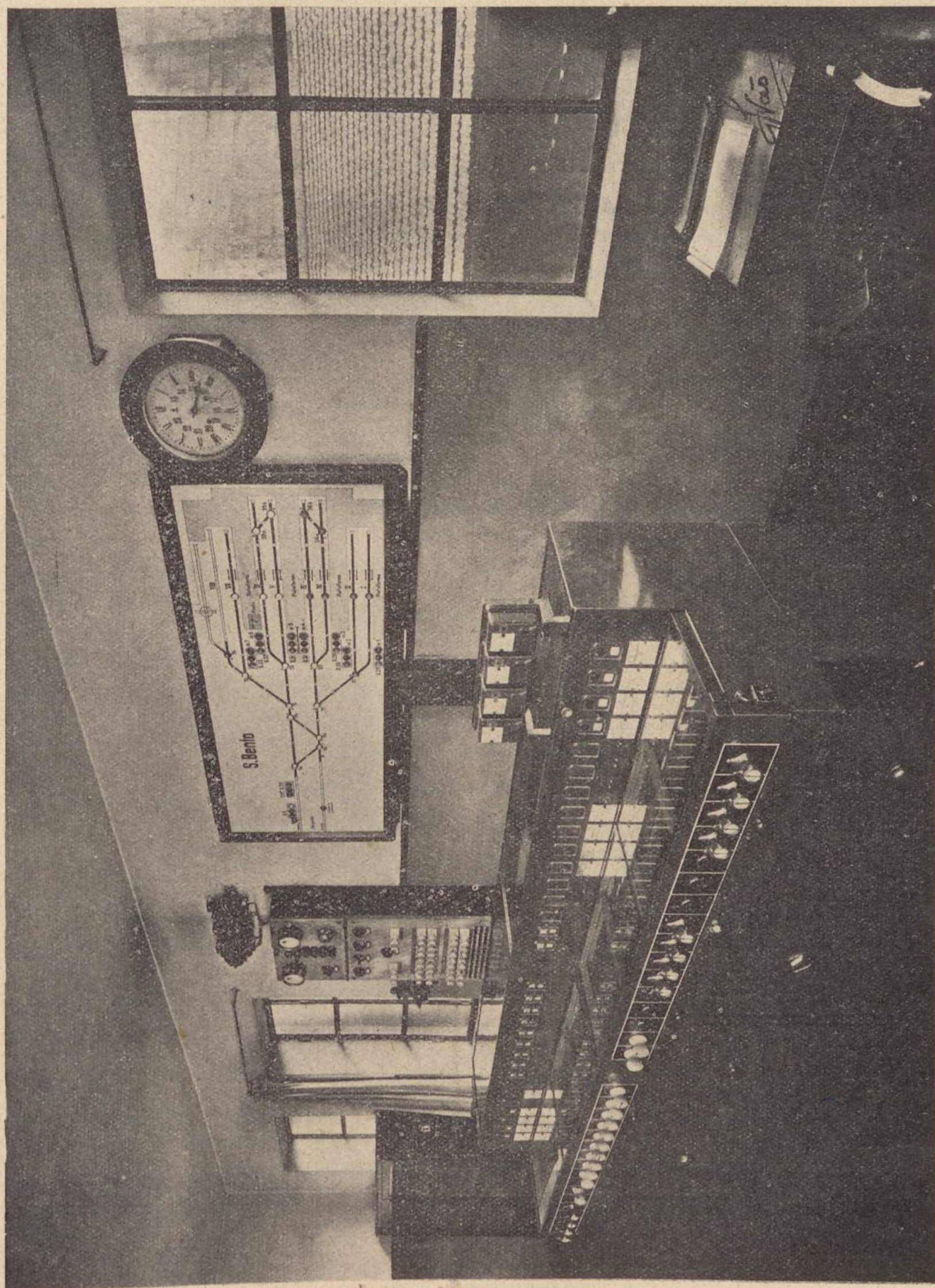
Ao sr. general Teófilo da Trindade, presidente da Junta Autónoma de Estradas, vão ser oferecidas, pelos membros do mesmo organismo, as insígnias do grande oficialato da Ordem de Sant'Iago, com que há tempos o Governo houve por bem agraciá-lo.

Esta homenagem, a que todo o pessoal da J. A. de E. se associa e que confirma pela espontaneidade da manifestação e merecido aprêço em que sua Ex.^a é cotado, é tão justificada como a elevada distinção que o Governo conferiu a elevada competência técnica e à bondade de carácter do general Teófilo da Trindade.

SOCIEDADE PORTUGUÊSA DA STREETITE, L.^{DA}

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

Explosivos de Segurança — Rastilhos (os únicos de fabricação nacional), Cápsulas Amorceiras Electricas, Fábricas no Lavradio — Sede Social: Praça do Município, 19 — LISBOA — Telefone: 25856. Teleg.: «Streetite»



Sinalização Pôrto-Campanhã — Interior do posto de comando, em S. Bento