

3.º DO 49.º ANO

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1937

Número 1179

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO  
Tlp. Gazeta dos Caminhos de Ferro  
5, Rua da Horta Sêca, 7

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINAN-  
ÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO  
e AVIAÇÃO / OBRAS PUBLICAS / AGRICULTURA  
MINAS / ENGENHARIA / INDUSTRIA / TURISMO  
E CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
Telefone: P B X 2 0158



# BOVRIL

## FORTALECE OS FRACOS

AGENTES EM PORTUGAL

A.L. SIMÕES & PINA, L<sup>DA</sup>

R. DAS FLORES. 22. 22A

LISBÔA

*—Não quero isso!  
prefiro Bovril!*



# Adega Regional de Colares

F U N D A D A E M 1 9 3 1

Grémio de Viticultores

Sede: COLARES-BANZÃO

Telefone: COLARES 10

Telegramas: «Regional Colares»

Instituição oficial que labora em comum as uvas características da região de Colares, e que garante, com a sua direcção técnica e fiscalização, a genuinidade e pureza dos vinhos por essa forma fabricados.

«Não é de louvaminha, nem de lisonja, que tenho a satisfação de lhes afirmar que trouxe da visita à vossa Adega a melhor impressão, sob todos os pontos de vista, moral, material e social e designadamente aquela relevante percentagem de acção humanitária, que é a facêta altamente simpática da vossa utilíssima organização».

(CASA DO DOURO)  
GRÉMIO DOS VINICULTORES  
DO CONCELHO DE ALIJÓ

Alijó, 27 de Janeiro de 1936

Pela Direcção

a) *Manuel Carvalho de Mattos*



# DANIEL DE CARVALHO

Compra e Venda

- DE -

## CEREAIS E LEGUMES

3, *Campo das Cebolas*, 3

Telef. 2 6855

LISBOA

CONTRA A HUMIDADE E SALITRE

# CERESIT

SÓ É VENDIDO POR BIELMAN-PORTO

Importador exclusivo:

Materiais de Construção BIELMAN, S. A. R. L.

R. Sá da Bandeira, 189 — Pôrto

Depositário em Lisboa:

S. RAMOS, L.<sup>DA</sup>

Rua do Cais do Tojo, 71

PARA  
PINTAR  
AREDES

Use **MURALINE**

UMA TINTA QUE SE PREPARA  
EM MINUTOS  
SECA EM 10 HORAS  
E DURA ANOS

DEPOSITÁRIOS:

MARIO COSTA & C.<sup>A</sup> L.<sup>DA</sup>

Rua do Almada, 30-1.º e 2.º — PORTO — Telefone 2571

## Chapelaria Júlio Cesar dos Santos & C.<sup>a</sup>

Sucessor: H. BRANCO V. BARROS

Sempre as últimas criações em chapéus  
de Feltro e Mescla. — Bonets para  
chauffeur, Exército, Marinha e Sport.

10, LARGO DO CORPO SANTO, 12

2, RUA BERNARDINO COSTA, 6

TELEFONE 2 2209

## Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA

DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA

LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

## QUE POMADA USA?

Qualquer certamente; eis o mal!

SE QUEREIS VOSSOS SAPATOS  
**LIMPOS E BRILHANTES**,  
MAS COM A CERTEZA QUE O  
CABEDAL DOS MESMOS NÃO  
APARECERÁ CORTADO ALGUM  
TEMPO DEPOIS, EXIJA SEMPRÉ  
AO VOSSO FORNECEDOR  
OU ENGRAXADOR A POMADA

# MIMI

## FASSIO, L.<sup>DA</sup>

Motores industriais «Crossley», a oleos e a gaz

pobre, terrestres e maritimos. — Locomoveis e Cami-

nheiras «Clayton». — Tractores «Oliver-Hart-Parr»

e «Allis-Chalmers-Monarch» a petroleo e a oleos, de rodas ou de

rasto contínuo. — Camions «Condor» a oleos. — Cor-

reias de transmissão «Goodrich», para todas as

indústrias. — Debulhadoras «Clayton» e «Ajuria». —

Maquinas agrícolas e productos para a Agricultura. —

Maquinas a vapor «Wolf»

LISBOA — Rua Jardim do Regedor, 20

PORTO — Praça da Liberdade, 53, 1.º

BEJA — Largo da Feira

## TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.<sup>ta</sup> CATARINA, 380

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades  
rivalizando com as dos fabricantes  
ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como  
fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo ca-  
minho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo  
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem  
serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este pro-  
cesso não estão sujeitos a serem atacados pela traça.





## La Préservatrice

COMPANHIA DE SEGUROS



Desastres no Trabalho / Desastres Pessoais  
Responsabilidade Civil / Automóveis  
Incêndio / Roubo / Etc., Etc.

A MAIS ANTIGA EXPERIÊNCIA  
A MAIS MODERNA TÉCNICA

## MÁQUINAS E FERRAMENTAS

Espalhadeiras  
Reaquecedores  
Sopradores  
Carros de mão em ferro  
Picaretas  
Pás  
Enxadas  
Escovas de piassaba  
Escovas de aço  
Relógios ZENITH para o contróle  
de veículos e toda a especie  
de máquinas  
etc., etc., etc.

INDÚSTRIA NACIONAL  
ENTREGAS IMEDIATAS

Oliveira & Côte Real, L.<sup>da</sup>  
Rua dos Fanqueiros, 62, 1.<sup>o</sup>  
LISBOA

Telefone: 2 0646

Telegramas: CORAL

## Vendas a Prestações

de todos os artigos de  
primeira necessidade

Rua dos Fanqueiros, 44, 2.<sup>o</sup>

Telef. 26014

## BATATA DE SEMENTE

Importação directa dos melhores campos de cultura  
Para entrega imediata tenho as seguintes variedades:

**Erdgold** (Ouro da Terra) Incontestavelmente a melhor  
**Gold-Saat** (Semente de Ouro)  
**Centifolia**  
**Pepo**  
**Regina Dinamarqueza**  
**Earthsilver** (Prata da Terra)  
**Up-To-Date** (Irlandesa)  
**Regina 201**  
**Groat Scott**  
**King Edward**  
**Magestic**  
**Eigenheimer** (Holandesa)

**AZONITROKAL**, o melhor adubo para esta cultura  
Vende aos melhores preços do mercado

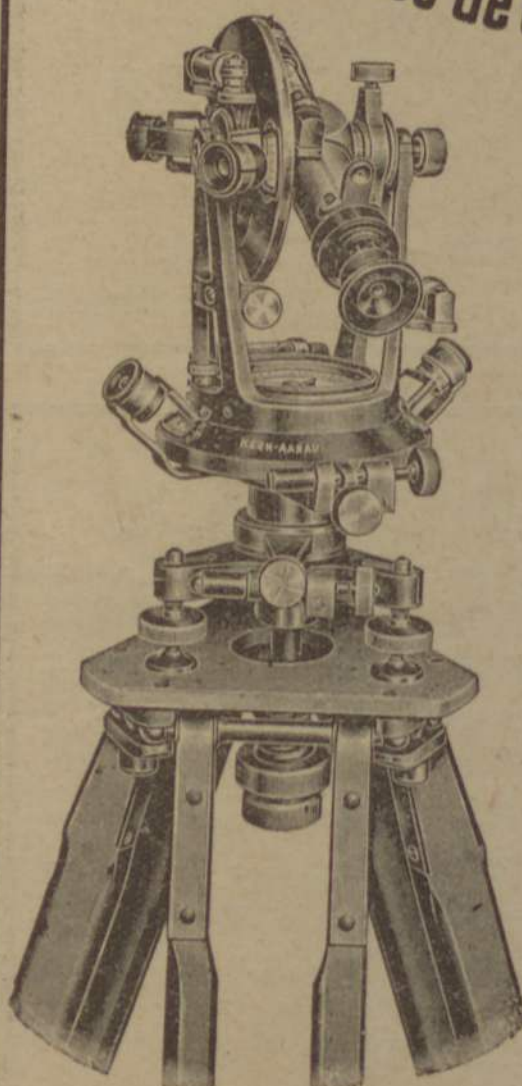
**JOSÉ FERREIRA BOTELHO**

**LISBOA** Rua Jardim do Tabaco, 51  
**PORTO** Rua Mousinho da Silveira, 140, 1.<sup>o</sup>  
Telefone 2 0462 Telefone 4163  
Agentes e depositários em todo o País



**Kern**  
AARAU  
SUISSE

Boîtes de compas de précision



INSTRUMENTOS  
DE PRECISÃO

**Kern**  
AARAU

TAQUEÓMETROS

ALIDADES

TEODOLITOS

BINÓCULOS

Vendas a retalho  
em todas as casas  
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA  
Rua dos Fanqueiros, 15, 2.<sup>o</sup>



## EXTINTOR DE INCENDIOS



## SALVANTE

FABRICAÇÃO NACIONAL

O mais prático

O mais seguro

Não tem válvulas nem torneiras

**SIMPLES-SEGURO**

**ECONÓMICO**

O EXTINTOR

## SALVANTE

foi oficialmente aprovado para uso da Marinha de Guerra, pela Direcção da Marinha Mercante para uso de navios mercantes e pelo Comando do Batalhão de Sapadores Bombelros.

**DAO-SE FACILIDADES DE PAGAMENTO**

Extintores "PRIMEX"

Pistolas "ANTIFYRE"

Antifyre Pump

Aprovados pelas mesmas entidades, para Automóveis, Camionetas, Teatros e Cinemas.

CONSULTE:

**F. ROSA PÊGA**

Rocio, 93, 1.º D.

Telefone 2 2450

**L I S B O A**

Fabricam-se dois tipos  
**Marinha e Industrial**  
e qualquer outro  
tipo de encomenda

## Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00

CAPITAL OBRIG.—Esc. (ouro) 44.165.070\$00

S É D E E M L I S B O A

**LARGO DO QUINTELA, 3**

COMITÉ DE LONDRES:

**PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2**

Linha férrea construída e em exploração:

Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros

1.347. Distância do Lobito à região mi-

neira da Katanga: Quilómetros 1.800

## Depurativo Dias Amado

Há algumas dezenas de anos que este conhecido específico, se afirma como um poderoso anti-sifilitico, tendo a sua aplicação clínica causado verdadeiro assombro.

Os doentes encontram nêlo o seu elixir da vida, assim purificando o sangue, reconhecem rapidamente os benefícios que êle origina.

Sucederam-se os diplomas, as medalhas de Grande Prémio, obtidas em exposições feitas em vários países e atestados de sumidades científicas: Ex.<sup>mos</sup> Srs. Drs. Angelo da Fonseca, Augusto Rocha, Prof. Charles Lepierre, etc., provando a superioridade do nosso preparado.

Em tôdas as afecções sifiliticas, escrofuloses, linfatisimo, eczemas, herpes, úlceras e em tôdas as enfermidades originadas nas impurezas do sangue e linfa o seu emprêgo produz resultados brilhantes.

DEPÓSITO GERAL:

## FARMÁCIA ULTRAMARINA

Rua de S. Paulo, 101—L I S B O A

TELEFONE: 21771

**Consultas médicas diárias**

## COMPANHIA DE SEGUROS



## Europeia

Capital realizado: 560.000\$00

SEDE

**Rua Nova do Almada, 64, 1.º**

**TELEFONE 2 0911**

Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

Serviço combinado com os Caminhos de Ferro para  
seguros de Passageiros, Bagagens e Mercadorias.



TELEFONE 2 7303

## ISIDRO

Vende por conta dos proprietários e com sua Autorisação: Prédios Modernos, Prédios Antigos, Moradias; Bonitas Quintas e grandes herdades; trespasa lojas de todas as qualidades, em todos os bairros da capital.

Todos os negócios são fechados na presença dos proprietários e os respectivos sinais são também recebidos pelos Proprietários. Negoceia com a maior lealdade. Dá informações Comerciais e Bancárias, a todos os clientes que desejarem.

**ISIDRO SILVA** Comerciante Registrado no Tribunal do Comércio

Rua Eugénio dos Santos, 39-3.º — LISBOA



## Laboratórios Fotográficos do «Amadôr»

Telef. 25221

Praça Duque da Terceira, 24 (Caes Sodré) — LISBOA

Aparelhos fotográficos a pronto e a prazo, películas, chapas, papeis, etc. — Trabalhos fotográficos para Amadores em 6 horas, os mais perfeitos

AGENCIAS } TABACARIA ROCIO, L.ª — RUA DO OURO, 295 (esquina Rocio) LISBOA  
TABACARIA INGLESA — PRAÇA DUQUE DA TERCEIRA, 18 (Caes Sodré)

## AOS AUTOMOBILISTAS TRANSITONE

Rádio-receptôr para automóveis e barcos a motor

A marca mais popular de todo o mundo. ♦ O receptôr preferido pelas polícias Americana e Inglesa para equipamento das suas viaturas. O rádio inteligentemente escolhido pela grande maioria de fabricantes de automóveis americanos, para equipamento standard dos seus productos

**AUTO-RADIOFONICA, L.ª** — Rua Braancamp, 62-64 Tel. 40630

## Joalheria, Ourivesaria e Relojoaria de Mário da Cruz Pimenta, L.ª

FUNDADA EM 9 DE NOVEMBRO DE 1936  
NÃO TEM SUCURSAIS

Compra e troca nas melhores condições, ouro, prata e brilhantes. Não comprem noutra casa sem primeiro certificarem a realidade. OFICINA DE OURIVES E RELOJÓEIRO — Colossal sortido de relógios de ouro, prata, aço, parede e meza das melhores marcas.

34-A, Rua do Registo Civil, 33-A  
(Próximo ao Cinema Liz e Intendente)

LISBOA

## PELES

Ultimas novidades em capas, romeiras, golas e peles finas. Raposas nacionais e estrangeiras por preços de armazem.

**CASA ANÃO**

Rua dos Figueiros, 376, 2.º — LISBOA

## Vinho «Madeira IZIDRO»

A MARCA  
PREFERIDA



AGENTES:

**Vilarinho & Ricardo L.ª**

R. DA PRATA, 230

TELEFONE 21711

LISBOA

## Escola de Latino Coelho

Rua Latino Coelho, 30 — Telefone 43956

ENSINO PRIMÁRIO E SECUNDÁRIO

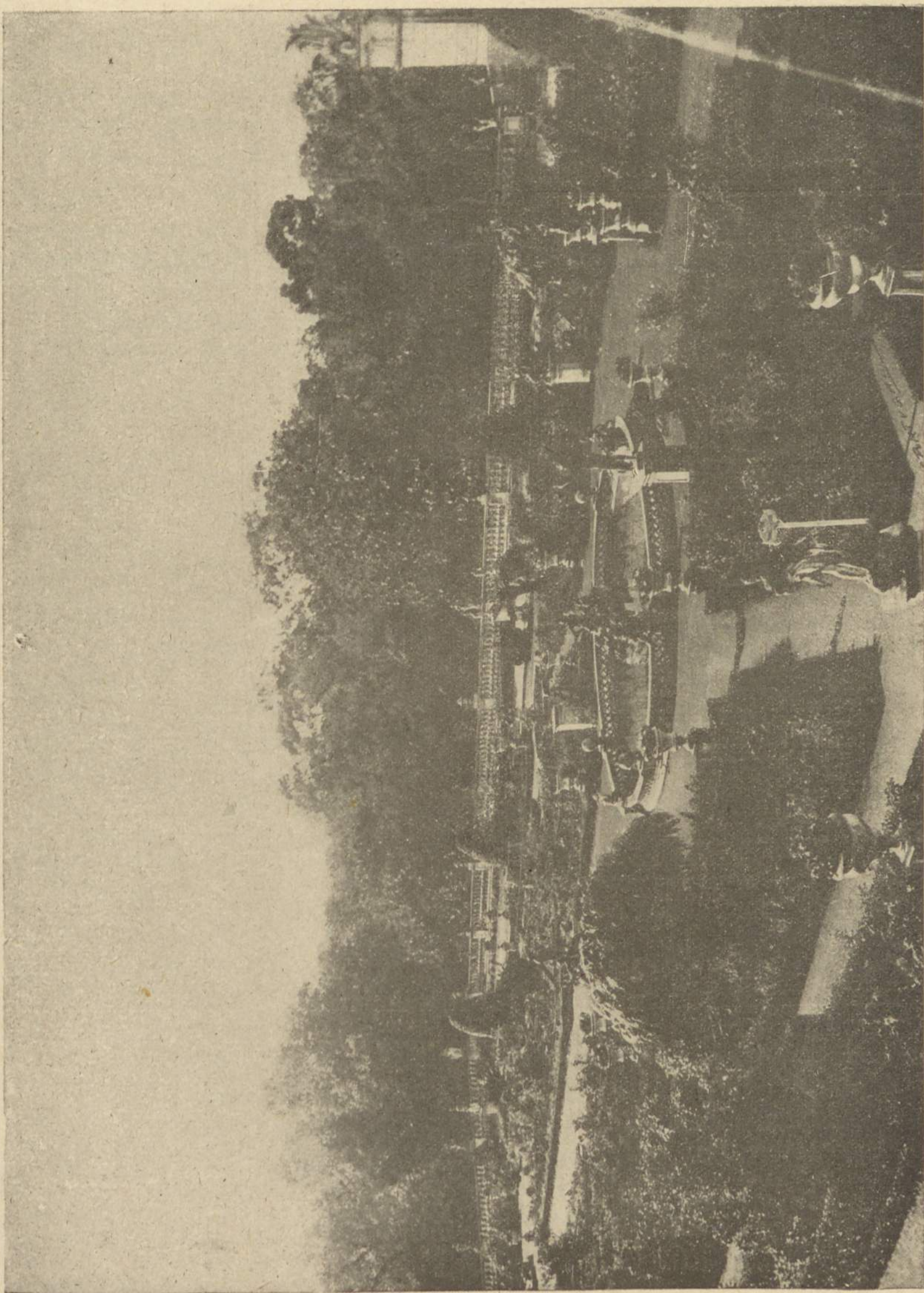
Pessoal docente especializado — Laboratórios de Física e Química

AMPLAS E HIGIÊNICAS INSTALAÇÕES

Director-Proprietário: ELIAS LOPES RODRIGUES

ABERTA DESDE O DIA 7 DE OUTUBRO





QUELUZ—Jardim de Neptuno



# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto  
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894  
S. Luíz, (Estados Unidos) 1904;

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

---

## S U M Á R I O

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

---

1 9 3 7

ANO XLIX

1 DE FEVEREIRO

NÚMERO 1179



FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA  
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

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

EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA  
General RAUL ESTEVES  
Coronel CARLOS ROMA MACHADO  
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Engenheiro PALMA DE VILHENA  
Capitão de Eng.ª JAIME GALO  
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO  
Tenente HUMBERTO CRUZ  
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES  
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON  
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS  
AVULSO

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



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

# A CÉLULA FOTO-ELÉCTRICA

## NOS

## CAMINHOS DE FERRO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



# ABERTURA

## DO NOVO TROÇO

# DA LINHA

## DE PORTALEGRE

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

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

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

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

\* \* \*

*Importa frisar o que no artigo de A Voz es*

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

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

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

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

\* \* \*

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

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

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

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



ESTREMOZ — Egreja paroquial



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

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

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

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

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

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

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

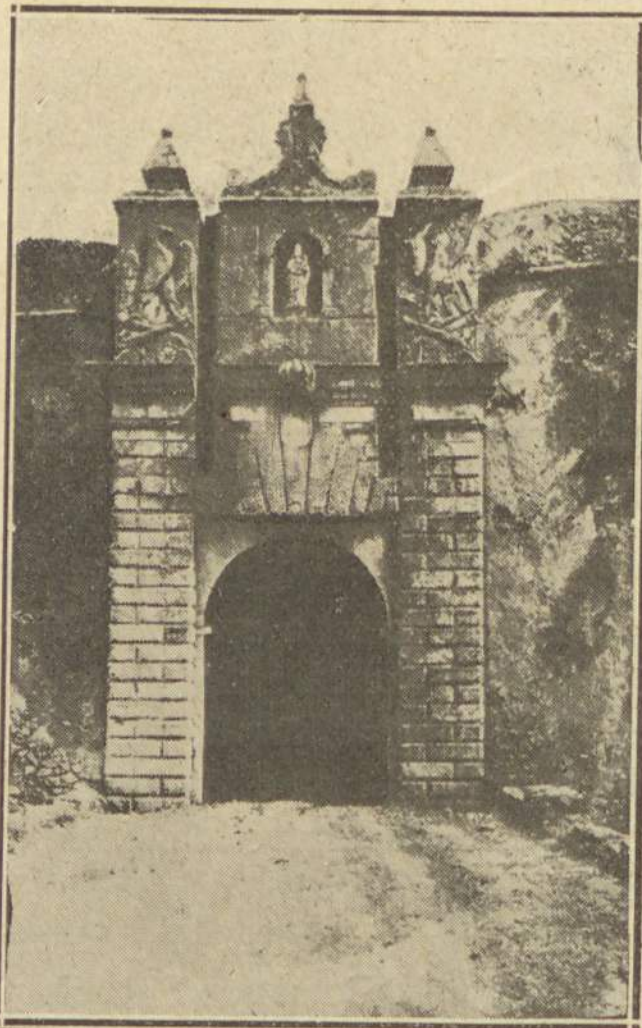
Foi apresentado pelo sr. Antonio Maria da Silva um projecto por mim preparado, que se transformou na lei n.º 120 de 2 de Junho de 1914 que autorizava o Governo a emitir títulos de dívida para levantar até 2.244\$710 escudos-ouro e applicá-los sucessivamente á construção da linha de Estremoz a Castelo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

Os encargos recaiam sobre o fundo especial.

\* \* \*

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

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



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

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

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

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

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

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

\* \* \*

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

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

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

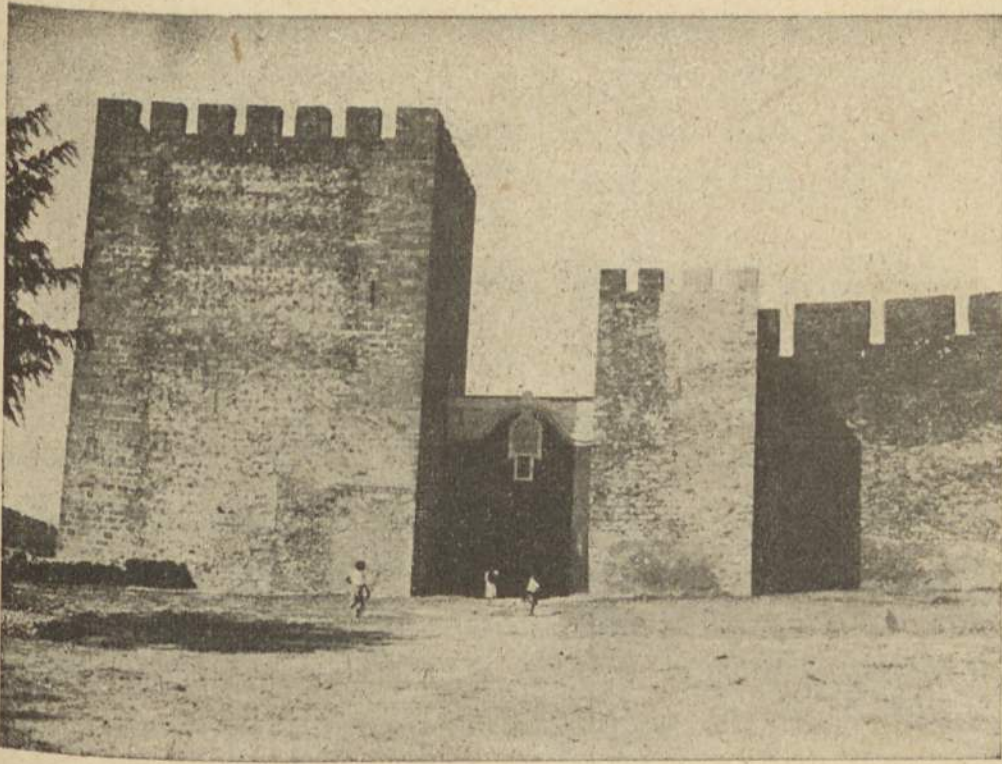
Linha do Vale do Tâmega: lanço de Celorico de Basto a Arco de Baúlhe na extensão de 16 quilómetros e 800 metros.

Linha de Cintura do Pôrto na extensão de 25 qui-



ELVAS — Praça da República e Câmara Municipal





ELVAS — O Castelo

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

\* \* \*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Demais, em relação à nova linha é preciso não

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

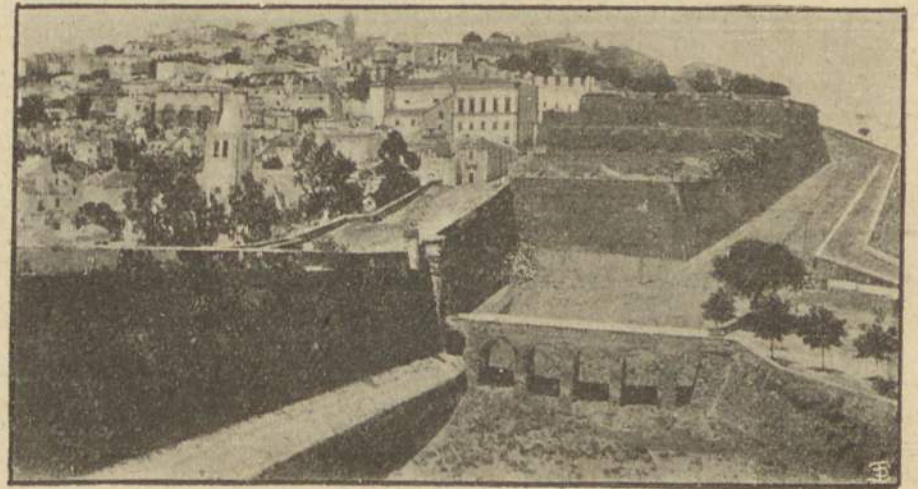
	Habitantes	Quil. q.
Extremoz . . . . .	19.190	480.10
Sousel . . . . .	7.457	238.40
Fronteira . . . . .	4.394	221.00
Alter. . . . .	2.187	447.80
Portalegre . . . . .	21.328	431.50
	54.556	1.818.80

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

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

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

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



ELVAS — As Muralhas

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

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



## Monumento ao Infante D. Henrique

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



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

Por JAYME GALLO  
Capitão de Sapadores de Caminhos de Ferro  
(Conclusão)

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

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

VEÍCULOS DE 3 RODADOS

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

Seja :

- d o afastamento de 2 eixos extremos  $E_1$  e  $E_3$
- $E_2$  um eixo central situado a meio do afastamento d
- R o raio da curva em que o veículo é chamado a circular.

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

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

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



Ora, pela figura temos

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

ou

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

tomando  $R + n = 2R$

por ser pequeníssima a flecha  $m$  em relação ao raio  $R$ .

E, assim temos

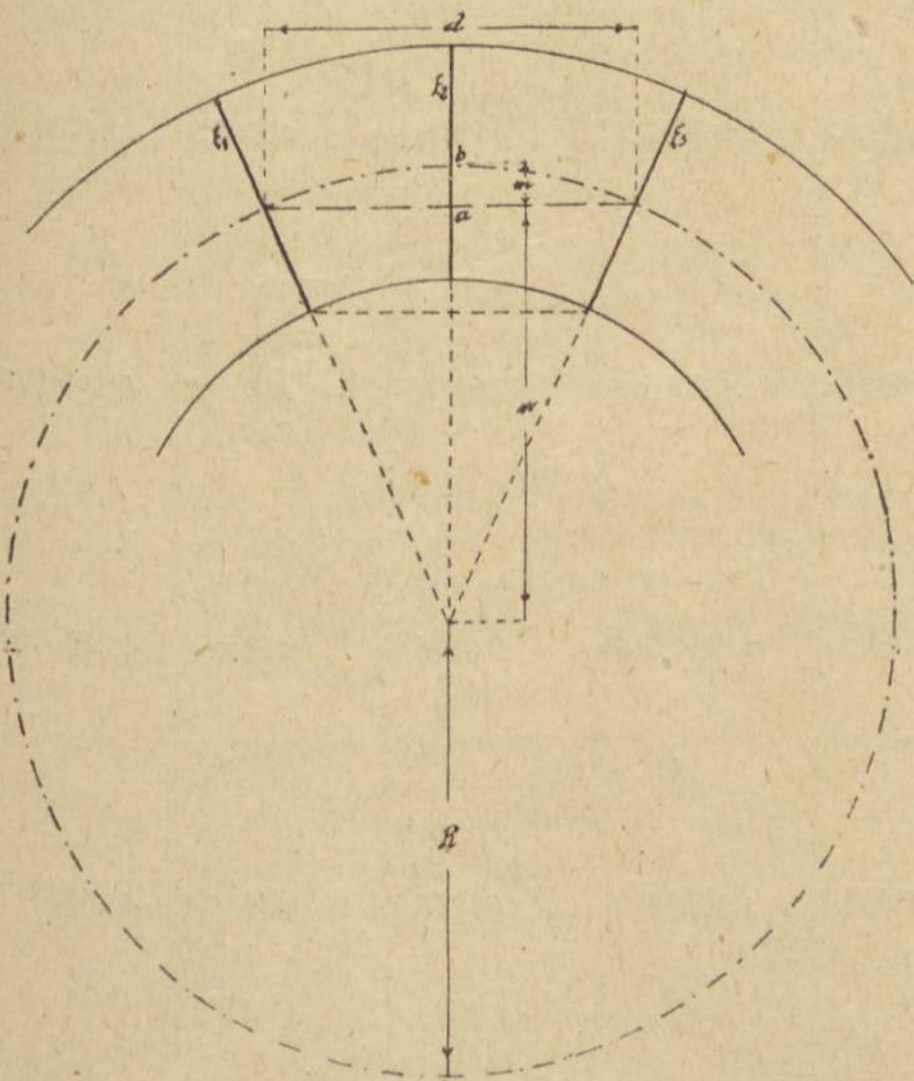
$$2R = \frac{d^2}{4m}$$

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

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

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

N'uma curva de raio menor será precisa maior folga



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

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

## ECOS & COMENTÁRIOS

P o r S A B E L

### ACTOS TERRORISTAS

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

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

Apóz o rebentar das primeiras a polícia tomou providências.

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

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

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

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

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

Portugal inteiro continua alerta e firme.

### A CIDADE DA GUARDA

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

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

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

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

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

Aguardemos pois...



ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

PREÇOS PARA ELABORAÇÃO DE ESTIMATIVAS

P o r   A N T Ó N I O   G U E D E S

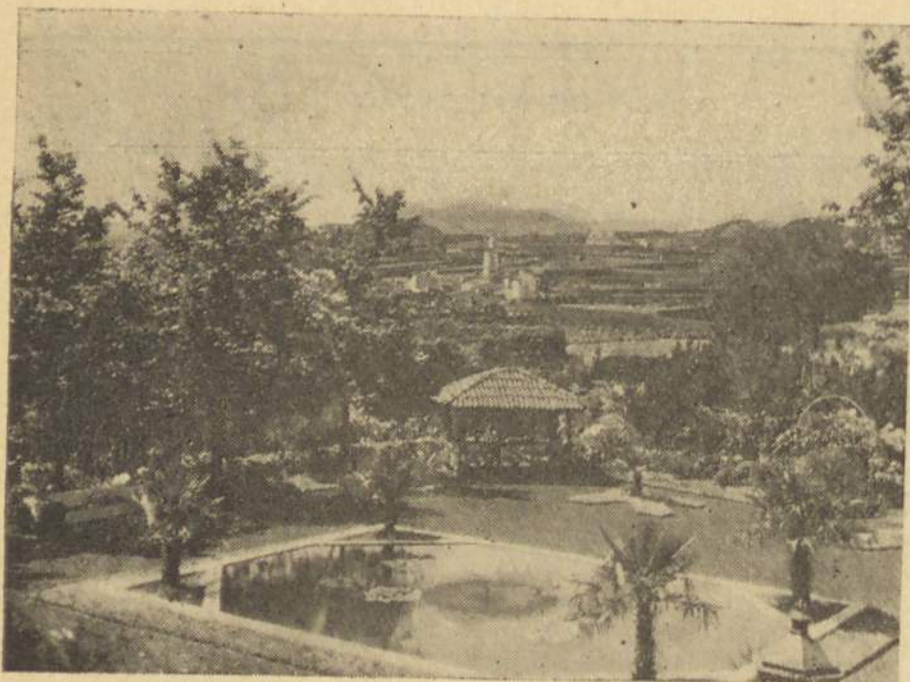
(Continuação)

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

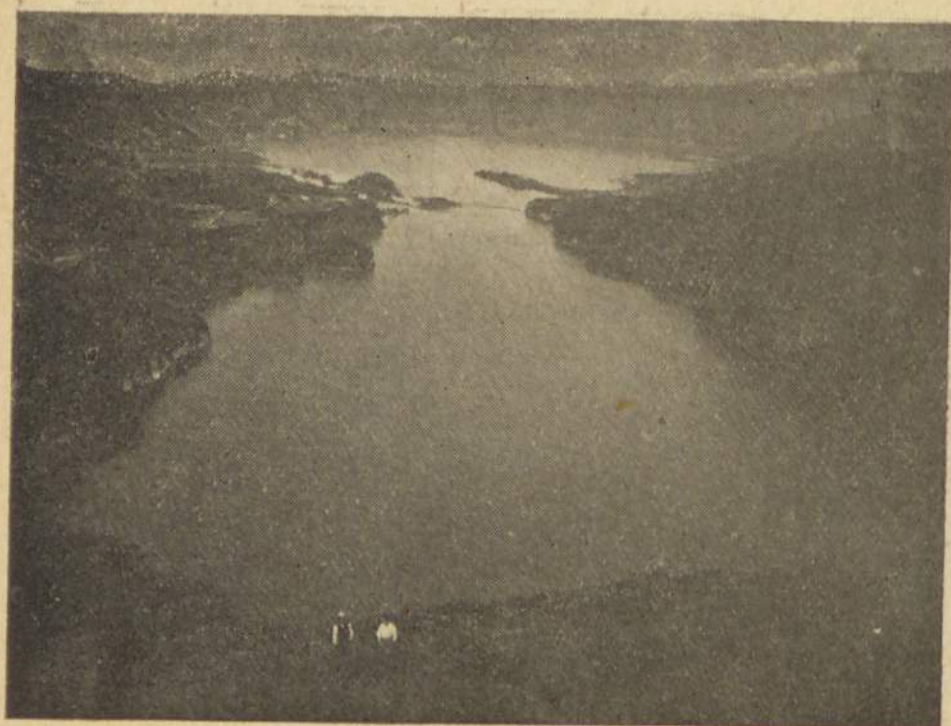


BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PREÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
237	Um S de ligação para via férrea de 1 <sup>m</sup> ,665 de largura entre carris com o peso de 39,8 quilos por m. l., sendo 0,09 a tangente do ângulo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





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

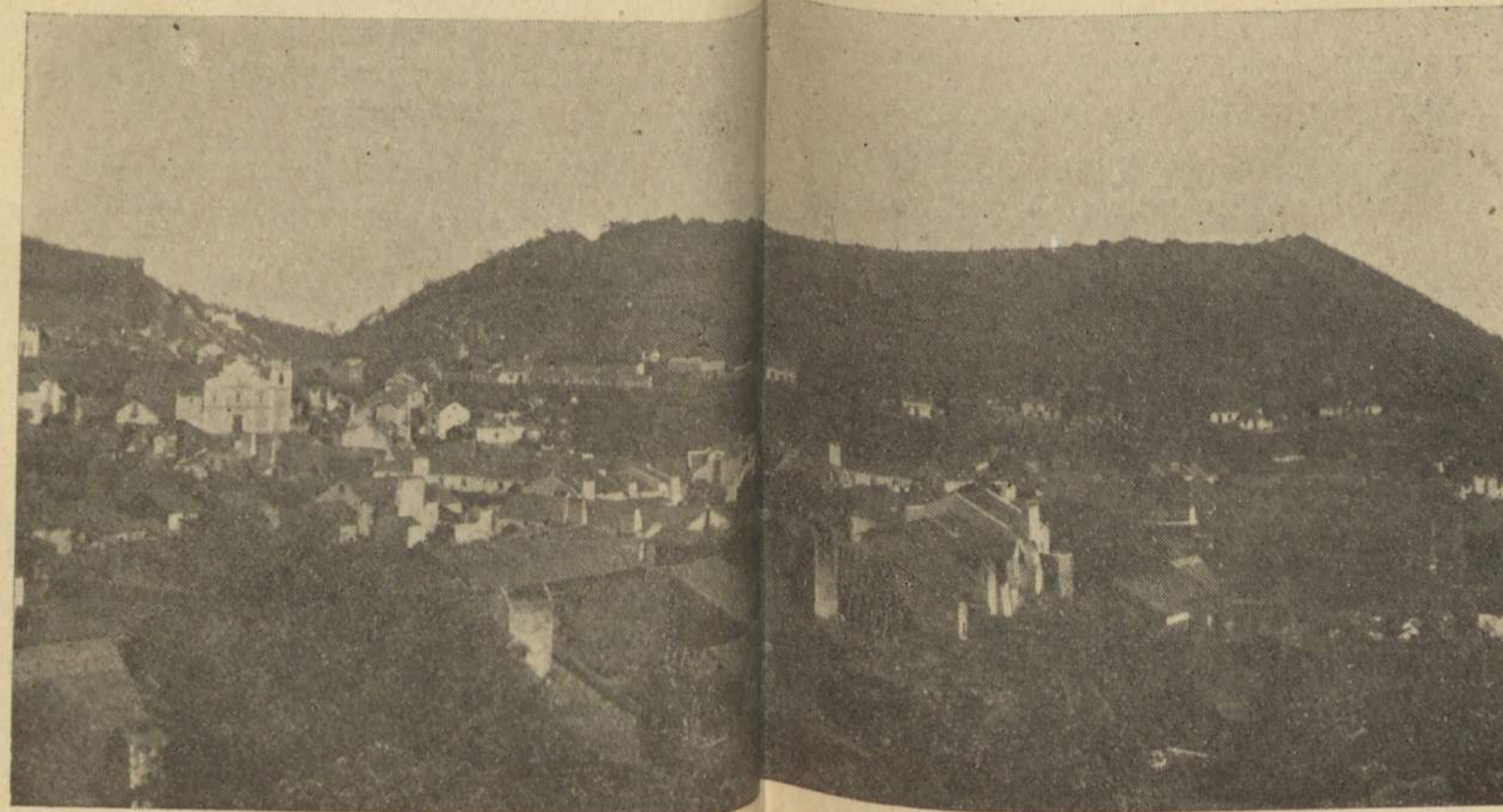


S. MIGUEL — Caldeira e lugar das 7 cidades

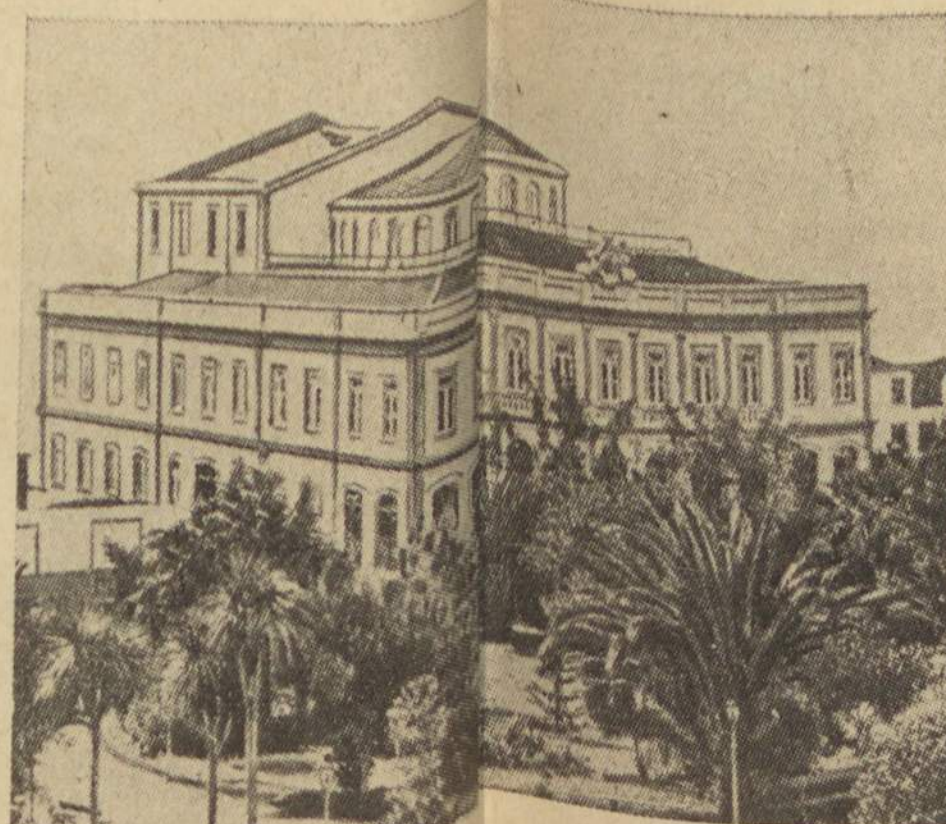


S. MIGUEL — Na pastagem dos Arcos

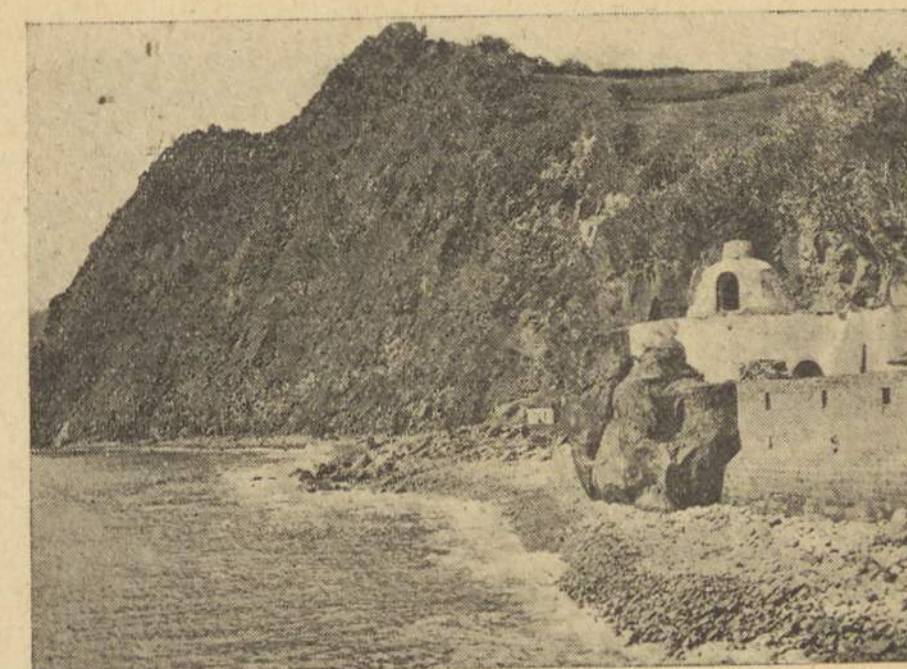
# PORTUGAL TURÍSTICO



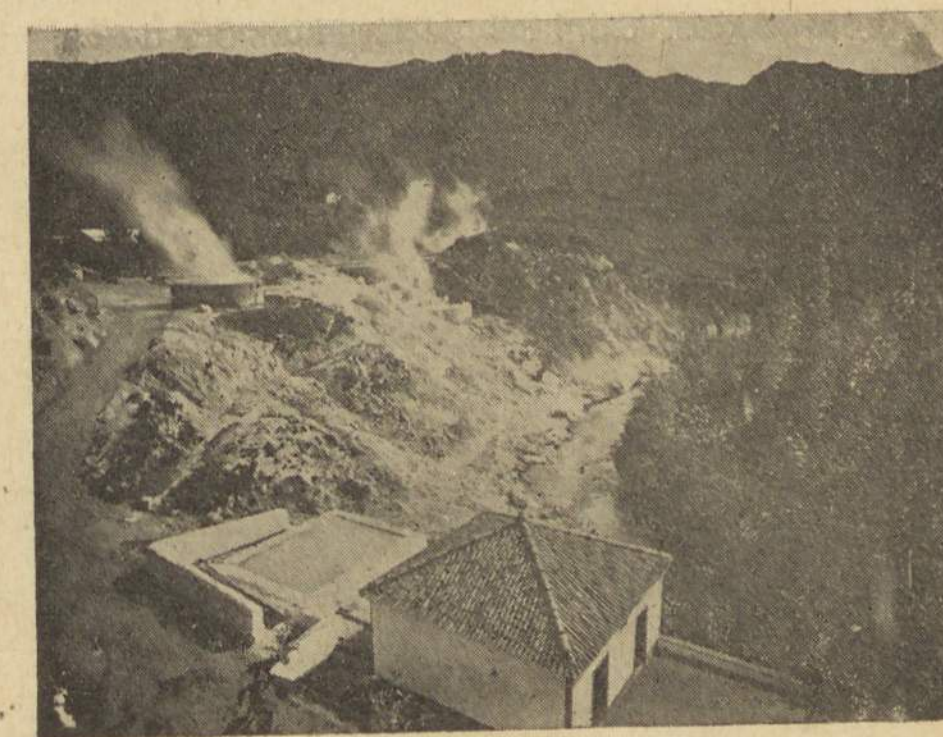
S. MIGUEL — (Agua de Pau)



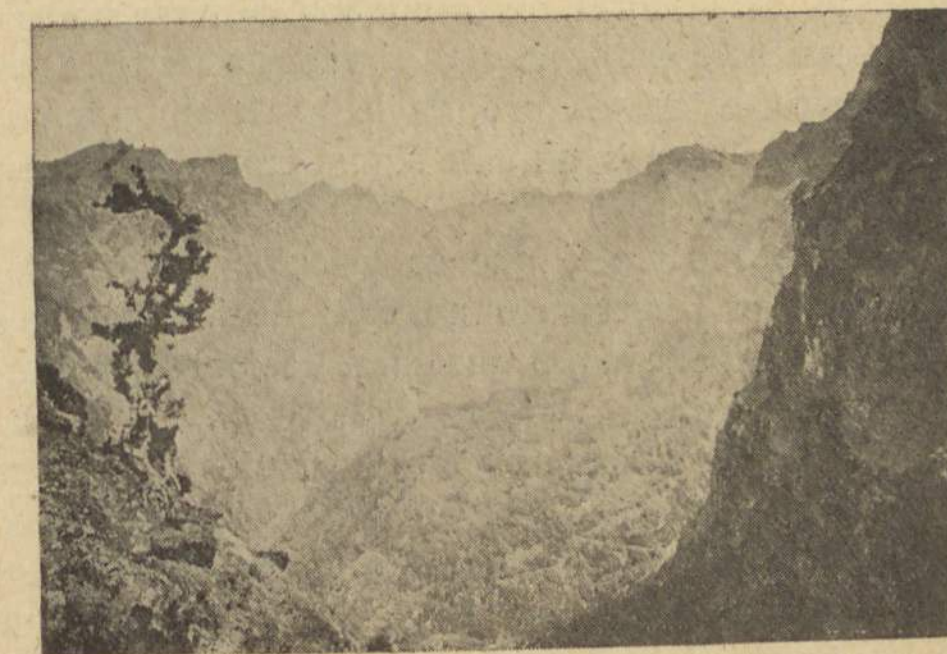
S. MIGUEL — Palácio do Conde da Praia do Monforte



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



S. MIGUEL — Furnas e Ribeira Quente



S. MIGUEL — Caldeiras e lugar das 7 cidades



# ECONOMIA DESORGANIZADA

## OS CAMINHOS DE FERRO E A DEFESA NACIONAL

### IV

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

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

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

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

É um ponto que não admite discussão possível.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## LINHAS ESTRANGEIRAS

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

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

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

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

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

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



## BRINDES E CALENDÁRIOS

Das importantes casas Carlos Empis, representantes da Henschel, H. Vaultier & C.<sup>a</sup>, Sapeç, Sociedade de Adubos e Luzo Eléctrica, recebemos interessantes calendários que reconhecidamente agradecemos.

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

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

## PELOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

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

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



## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

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

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

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

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

— ÉSTE NÚMERO FOI VISADO —  
— PELA COMISSÃO DE CENSURA —



# O QUE SE FEZ

EM

CAMINHOS DE FERRO

DURANTE O ANO

DE 1936

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

## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

### 1.º — VIA

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

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

### 2.º — PONTES

Substituíram-se as seguintes pontes e pontões:

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

### 3.º — TOMAS DE ÁGUA

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

### 4.º — INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS E SINALIZAÇÃO

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

### 5.º — DIVERSOS

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

### 6.º — MATERIAL CIRCULANTE

Construção de 5 carruagens para a Sociedade Estoril

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

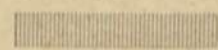
Comprimento, 18,80 metros; Largura, 3,16 metros; Altura da parte superior do tejadilho aos carris, 3,80 metros; Tara, 31.500 quilos; Carga, 8.000 quilos; Distância de centro a centro de bogies 12,50 metros; Distância entre eixos do bogie, 2,50 metros.

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

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

Total de lugares 112.

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



## CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA ALTA

### SERVIÇO DE VIA E OBRAS

Pontes metálicas — Substituída a ponte metálica de Mortágua com o vão de 42<sup>m</sup>,00.

Feitos importantes retoques de pintura na Ponte de Várzeas.

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

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

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



no decorrer do ano, intensamente castigaram a região servida.

**Muros construídos** — 435 metros quadrados de revestimento.

**Muros de suporte construídos** — Construídos 263<sup>m</sup>,3 de alvenaria em muros de suporte.

**Desmontes de trincheiras, executados e transportados** 3:375<sup>m</sup>3,00.

**Desabamentos transportados** — 4:979<sup>m</sup>3,00.

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

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

Luso-Mortágua-Canas-Nelas e Vila Franca.

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

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

**Gouveia** — Construído um muro de vedação de 60<sup>m</sup>,60 + 2<sup>m</sup>,30 + 0<sup>m</sup>,40.

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

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

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

Substituída a canalisação de aspiração do locomóvel de Santa Comba.

**Charriots** — Substituída uma grande parte das vigas creósotadas nos de Figueira e Pampilhosa.

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

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

**Discos** — Assentes discos esmaltados nas seguintes Estações:

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

Pintados os restantes discos e sinais quadrados.

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

**Balastro** — de pedra metido, 607<sup>m</sup>1,0; de pedra em refôrço, 2.811,0; de areia metido, 26,0; de areia em refôrço, 3.085,0.

**Carris substituídos** — de 6<sup>m</sup>,00,2; de 7,95, 12; de 8,00, 51; de 12,00, 2.

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

## SERVIÇO DE MATERIAL E TRACÇÃO

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

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

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

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

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

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



## ORDEN DOS ENGENHEIROS

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

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

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

### COMPANHIA DE SEGUROS

(( AÇOREANA ))

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

FUNDADA EM 1892

CAPITAL: ESCS.: FORTES 400.000\$

Sinistros pagos até 1935: ESC. 2.444.191\$71

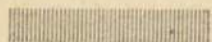
Agentes Gerais LANE & C.<sup>A</sup>, L.<sup>DA</sup>

Rua do Alecrim, 22 LISBOA Telefone 2 2384



# HÁ QUARENTA ANOS

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



## Ascensor Municipio-Bibliotheca

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

### Linhas Portuguezas

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

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

**Guimarães.** — Foi de 75:955\$037 réis o rendimento em 1896 d'este caminho de ferro, isto é, mais réis 5:537\$998 que em 1895, produzindo uma média annual kilometrica de 2:233\$971 réis, ou um augmento de 162\$882 réis por kilometro. O numero de passageiros foi de 200.782, mais 11.338, e o seu producto foi de 44:100\$050 réis, mais 3:224\$515 réis do que no anno anterior. Em mercadorias de grande e pequena velocidade a tonelagem foi de 333.823, mostrando o augmento em peso de 4.135 toneladas, e no producto total de 31:854\$987 réis, o accrescimo de 2:313\$483 réis. As despesas geraes da exploração durante o mesmo anno sommam 24:275\$086 réis, menos 604\$029 réis comparadas com as do anno anterior.

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

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

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

## Gazeta dos Caminhos de Ferro

### O NOSSO NÚMERO DE 1 DE JANEIRO

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

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



### SINDICATO NACIONAL DOS TIPÓGRAFOS

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

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

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

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

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

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

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



# O ANO DE 1937

## DA

# COMPANHIA DOS TELEFONES

## EM LISBOA

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

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

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

Ampliações em várias estações conforme as necessidades de serviço.

Reconstrução da rede telefónica de Montijo.

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

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

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

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

Instalação de Quiosques na via pública.

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

**The Anglo Portuguese Telephone C.º, L.<sup>td</sup>**

**RUA NOVA DA TRINDADE, 43.—LISBOA**

**RUA DA PICARIA, 5—PORTO**



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

## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

### Supremo Tribunal Administrativo

#### Secção do Contencioso das Contribuições e Impostos

Recurso extraordinário n.º 5:167, sobre imposto profissional do ano de 1931-1932, em que é recorrente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo seu ex-agente Abílio Carlos Figueira, recorrida a Fazenda Nacional, e de que foi relator o Ex.º Conselheiro Dr. Joaquim de Almeida Novais.

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

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

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

Que a recorrente não tem ao seu serviço empregado com aquele nome que nos anos indicados tenha prestado serviço ou mesmo residido no concelho de Vila Real; tem, sim, um empregado com tal nome, que, como guarda-freio de 3.ª classe, presta serviço desde 1931 na 4.ª circunscrição com sede em Campanhã;

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

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

Ofereceu testemunhas.

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

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

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

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

É d'este acórdão que vem o presente recurso, oportunamente interposto pela Companhia.

As partes são legítimas e não há nulidades a apreciar.

O que tudo visto:

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

Desde que a falta da participação a que se refere aquele

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

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

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

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

Custas a final.

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

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

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

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

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

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

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

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

Não há nulidades e as partes são legítimas.

Tudo visto:

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

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

É concludente a prova resultante da informação oficial,



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

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

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

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

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

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

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

Por portaria de 23 de Dezembro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 5 do corrente :

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

Domingos Ferreira de Moura, chefe de estação de 3.<sup>a</sup> classe — 387\$70.

António Castela, factor de 2.<sup>a</sup> classe — 150\$83.

José Joaquim Ferreira Alves de Sá, condutor de 2.<sup>a</sup> classe — 354\$89.

Alexandre Pinto Monteiro, porteiro — 219\$36.

(São devidos emolumentos, nos termos do dec. n.<sup>o</sup> 22:257).

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

### Repartição dos Serviços Gerais

#### Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 9 de Janeiro :

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

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

Por despacho de 5 de Janeiro :

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

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

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

Heitor de Carvalho, que estava ocupando um lugar de primeiro oficial do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — nos termos do artigo 7.<sup>o</sup> e seu § único do decreto n.<sup>o</sup> 26:115, de 23 de Novembro de 1935, passa a ocupar uma vaga de chefe de secção, resultante do falecimento do chefe de secção Jerónimo Joaquim da Silva Ramos.

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

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

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com firma Aços Finos Roechling S. A., para adjudicação da empreitada do fornecimento das seguintes máquinas ferramentas : 5 tornos com 1:200 milímetros de distância entre pontos, com cava, e 13 tornos de iguais dimensões, mas sem cava, destinados às novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro.

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

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

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

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



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

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada para a construção do lavatório e das novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro, adjudicada à Sociedade de Construções Metálicas, Limitada, aprovar o referido auto, e bem assim declarar o citado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

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

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

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

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

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

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

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

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

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

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão nomeada por portaria de 7 do corrente mês, que vistoriou o trço da linha de Portalegre compreendido entre as estações de Sousel e Cabeço de Vide, na extensão de 30km,243, que o mesmo seja aberto à exploração.

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 11 do ramal de Sines, adjudicada a José Morgadinho, aprovar o referido auto e bem assim declarar o citado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

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

#### Divisão Fiscal de Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a área de 1:159m<sup>2</sup>,12, à esquerda da linha férrea do Sueste, entre os quilómetros 212,788.85 e 212,843.82, na estação de Moura, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno é destinada à construção de quatro celeiros para a Federação Nacional dos Produtores de Trigo, não tendo neste caso aplicação as disposições dos artigos 4.º, 5.º e 6.º do mesmo decreto-lei, visto que, pelo decreto n.º 25:290, de 24 de Abril de 1935, foi declarada de utilidade pública a aquisição, pela Comissão Administrativa das Obras dos Celeiros, dos terrenos necessários à construção dos mesmos.

A parcela de terreno está situada na freguesia de Santo Agostinho, Concelho de Moura, e distrito de Beja; confronta: ao norte, este e oeste com o caminho de ferro; e ao sul com Joaquim Barros, conforme está indicado no desenho n.º 1:595, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Os edifícios construídos na referida parcela de terreno não poderão ter aplicação diferente daquela a que se destinam, sem prévia autorização do Governo.

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto de ampliação e modificação da Estação de Campolide e o da variante da via descendente da linha de Lisboa a Sintra e Tôrres, entre o apeadeiro da Cruz de Pedra e a Estação de Campolide, conforme desenhos n.ºs 10:598, 10:614, 10:615, 10:662, 10:665, 10:673, 10:674, 10:681, 10:692 e 10:721, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

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



# CRÓNICA INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

## UMA CARTA DO CORONEL YAGUE

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

Eis a carta:

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

Recebo cartas de recomendação.

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

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

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

## CONSELHO SUPERIOR DE VIAÇÃO

### A SUA NOVA CONSTITUIÇÃO

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

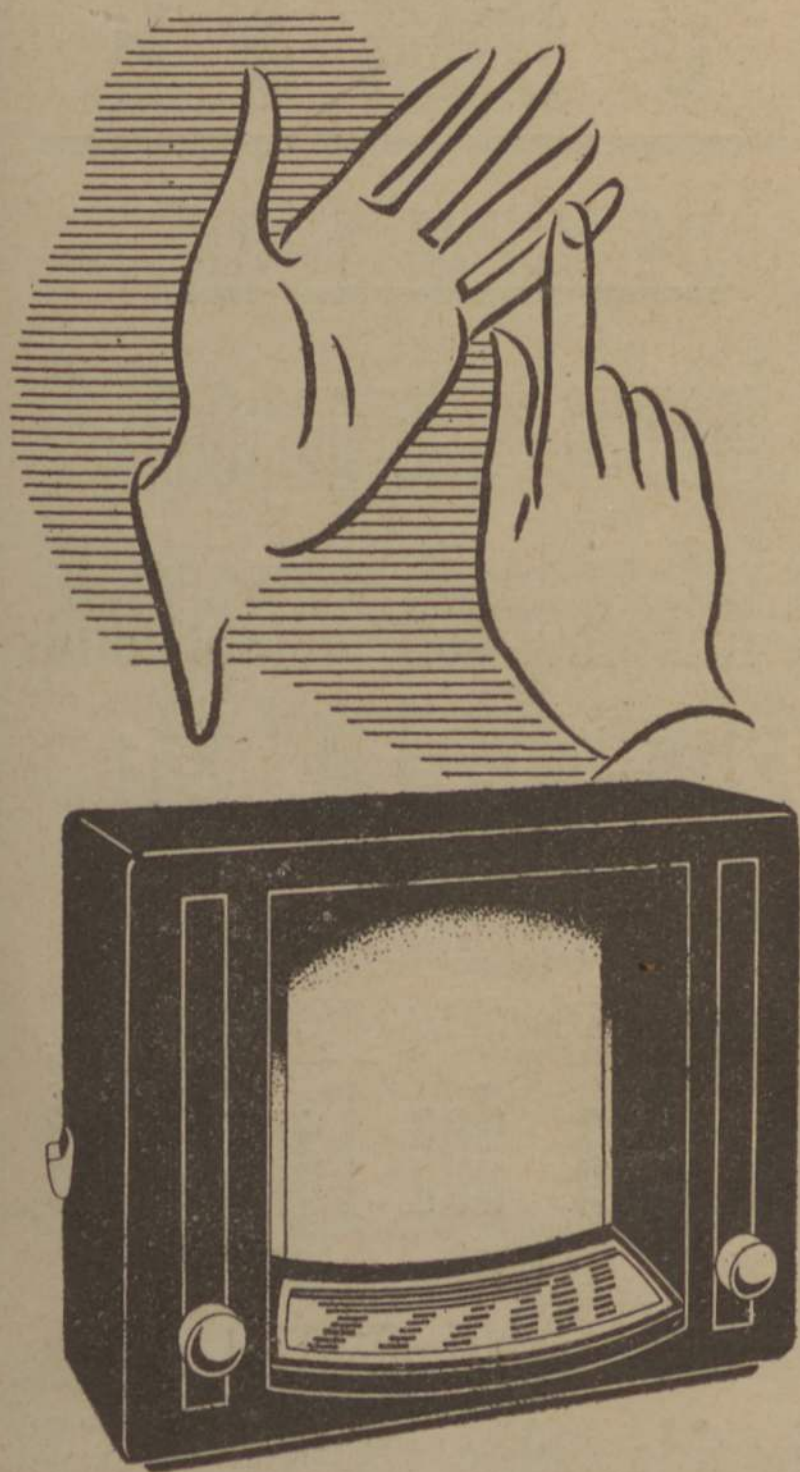
Presidente, o Ministro das Obras Públicas e Comunicações; vice-presidente, o director geral dos Serviços de Viação; vogais: o engenheiro chefe da repartição técnica da Direcção Geral dos Serviços de Viação, o engenheiro director dos serviços de conservação da Junta Autónoma de Estradas, o engenheiro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

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

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

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





e «ONDAS CURTAS»  
e «ESCALA COM O NOME  
DAS ESTAÇÕES»  
e «COMPENSAÇÃO AUTO-  
MÁTICA DO FADING»  
e «9 WATTS PENTODO FI-  
NAL»  
e «REPRODUÇÃO ADMI-  
RÁVEL»  
e o PREÇO

Dividido em prestações  
mensais desde

**Esc. 70\$**

O

# *Matador*

PARA TODAS AS ONDAS

Pega informações á

**SOCIEDADE COMERCIAL PHILIPS PORTUGUEZA**

AV. DA LIBERDADE, 3, 1.º

LISBOA

AV. DOS ALIADOS, 151

PORTO





# R. G. DUN & C.<sup>o</sup>

DE NEW YORK

★ Agência internacional ★  
★ de informações comerciais ★

FUNDADA EM 1841

ESCRITÓRIO EM LISBOA

(DIRECÇÃO PARA PORTUGAL)

15, Rua dos Fanqueiros

SUCURSAL NO PORTO

Avenida dos Aliados, 54

Frein pour Chemins de Fer à Vapeur & électriques,  
Automotrices, Camions automobiles &c.

Chauffage & Conditionnement de l'air pour tous Véhicules

COMPAGNIE DES FREINS WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE,

Sevran (Seine-et-Oise) France

# LUSALITE

*Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos,  
isolamentos, etc. Canalisações de agua, gaz e vários produtos  
químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes  
subterraneas electricas e telefonicas, etc.*

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.<sup>DA</sup>

RUA DE S. NICOLAU, 123 — LISBOA — Telefones 23948 e 28941

Enderêço telegráfico: LUSALITE



## CAFÉS

DA/MELHORE/PROCEDENCIA/ TRATADO/ E TOR-  
RADO//EGUNDO O/ MAI/ MODERNO/ PROCE//O/  
CHÁS

DA/ MAI/ VARIADA/ QUALIDADE/  
CACAUX/ CHOCOLATE/ E E/PECIALIDADE/  
FARINHA/ DE TODA/A/ QUALIDADE/ E PROCEDENCIA/



PEDIDO/ PELO TELEFONE 2:7972  
122-RUA DE S. PAULO-124  
(FRENTE A EGREJA)  
LISBOA

# A. Moraes Nascimento, L.<sup>da</sup>

(Secção Técnica)

Calçada de S. Francisco, 15, 1.º

LISBOA

Telefone 24700

## Máquinas motores moinhos metais

REPRESENTANTES DE:

**Winget Limited-Rochester**  
(Inglaterra)

Betoneiras, britadeiras, máquinas de blocos e elevadores  
mecanicos para material de construção

**Broderna Skoogs Motorfabrick —  
— Borlange**  
(Suécia)

Motores maritimos «Solo», a petróleo e a gasolina

**Maximilian Fuchs & C.º-Viena**  
(Austria)

Moinhos de martelos, moinhos «Idea'-Triunfo», moinhos  
de bolas e de discos. Instalações de moagem e trituração  
para qualquer produto

**Dobbartin & C.º-Hamburgo**  
(Alemanha)

Zinco, Ferro, Aço, Cobre, Bronze, Latão, Alumínio,  
Chumbo, etc., em tubos, barras, chapas, arames, etc.

## Policlínica da Rua do Ouro

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º Telef. 26519

Dr. Armando Narciso — Medicina, coração e pulmões  
ÀS 5 HORAS

Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral, operações  
ÀS 5 HORAS

Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinarias  
ÀS 10 HORAS

Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sífilis  
ÀS 6 HORAS

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia  
ÀS 3 HORAS

Dr. Mario de Mattos — Doenças dos olhos  
ÀS 2 HORAS

Dr. Mendes Bello — Estomago, figado e intestinos  
ÀS 4 HORAS

Dr. Filipe Manso — Doenças das creanças  
ÀS 12 HORAS

Dr. Casimiro Affonso — Doenças das senhoras e operações  
ÀS 2 HORAS

Dr. Francisco Calheiros — Garganta, nariz e ouvidos  
ÀS 3 1/2 HORAS

Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese  
ÀS 12 HORAS

Dr. Aleu Saldanha — Raio X  
ÀS 4 HORAS

ANÁLISES CLÍNICAS

proven os  
CAFES  
da TACADA DE OURO



Rocio, 114-LISBOA  
TELEFONE -26244



# Sociedade Anónima BROWN, BOVERI & C.<sup>IE</sup> BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

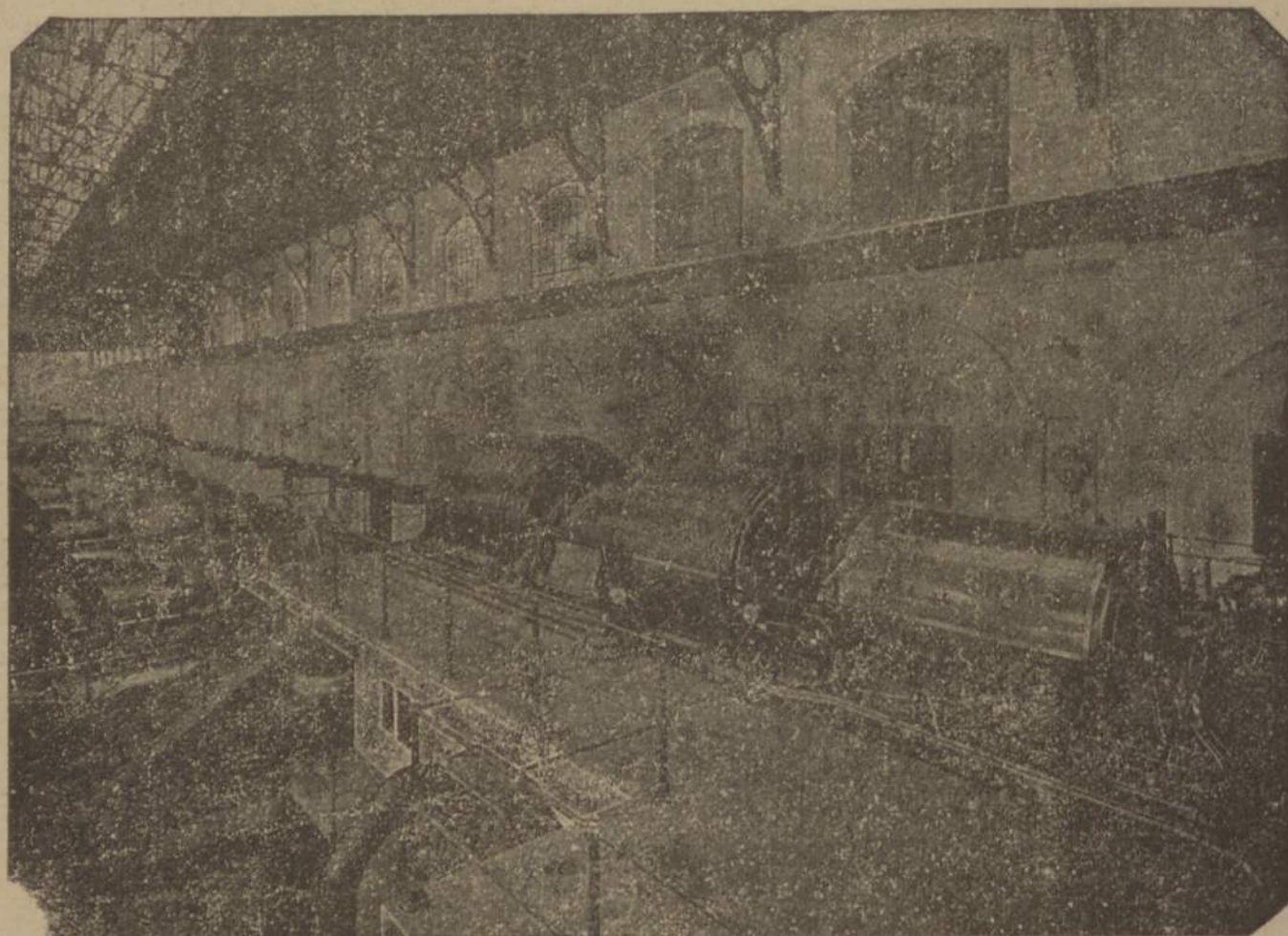
*A firma que instalou o maior  
número de kilowatts nas Cen-  
trais Eléctricas Portuguesas—  
A firma que montou o maior  
número de turbinas a vapor  
:— em Portugal. :—*

Representante geral:

**EDOUARD  
DALPHIN**

ENGENHEIRO-  
DELEGADO

Escritório técnico: R. Passos Manoel 191-2.º



**p o r t o**

O turbo grupo a vapor de 5.000 kilowatts da Central de Massarelos  
da Companhia Carris de Ferro do Porto

## TINTURARIA PIRES BRANCO

CASA FUNDADA EM 1835

DE Maria d'Assunção Silva Branco

45, Calçada do Carmo, 47-LISBOA-Telef. 2 1860  
(Junto á Estação do Rocio)

**10 % A TODOS OS EMPREGADOS FERROVIÁRIOS  
CONFRONTEM OS NOSSOS ACABAMENTOS**

**FAZENDAS**—Tinge em tôdas as côres, garantindo-as, lava e limpa a seco (Degraissage à sec) tôda a qualidade de fazendas, seda, (mesmo a seda acetato), lã, jutas, algodão, capas de borracha, tapetes, feltros, etc..—**PELES**—Curte, tinge, limpa, transforma e confecciona tôda a classe de peles.

**GRANDE SORTIDO A PREÇOS CONVIDATIVOS**

**ATENÇÃO**—As nossas secções de lavandaria e engomadaria encarregam-se de tôda a classe de roupas a preço convencionais. —**PASSA-SE** a ferro fatos de homem e vestidos de senhora em 15 MINUTOS, tendo os Ex.<sup>mos</sup> fregueses um gabinete de espera. —**LUTOS EM 12 HORAS**—Os fatos e vestidos não tem necessidade de ser desmanchados para tingir



Sempre pontual só com  
o bom **RELOGIO**

**TITUS**

**ANTIMAGNETICO**

NOVOS E IMPORTANTES APERFEIÇO-  
AMENTOS TECNICOS - QUALIDADE IM-  
PECÁVEL AO MINIMO CUSTO

## Aos doentes do Fígado

Para os devidos efeitos, em abono da verdade, certifico que tendo experimentado numa doente o preparado "Steinonit" da firma F. P. Winkler & C.º de Hamburgo, verifiquei um resultado pronto, completo e rápido na hepatite crónica e cholecistite calculosa de que ela sofria há muitos anos.

No dia seguinte ao do tratamento, com facilidade e sem o menor incómodo a doente expeliu grande número de calculos biliares cujo volume variava de um grão de milho a uma avelã.

Por tão surpreendente resultado considero pois o referido medicamento o que há de melhor no tratamento das doenças deste género.

(a) Dr. José Francisco Tavares  
Major-médico

## Materiaes de Construção

**BETONEIRAS** para misturar cimento. — **GUINCHOS** elevatórios. — **CARROS DE MÃO** em ferro. — **FORQUILHAS, PICARETAS, PÁS**, etc. etc. — **TUBOS** de ferro. — **ACESSÓRIOS** (Inglezes). — **AÇOS** para molas, ferramentas, Tornos, brocas, etc. etc..

Representante da

**NORTH BRITISH LOCOMOTIVE COY. LTD.**

**CASA CASSELS**

**LISBOA**

**PORTO**

Av. 24 de Julho, 56  
Telefone 2 3743

R. Mousinho da Silveira, 191  
Telefone 250



# *A Pelicula das Boas Fotografias*



The illustration depicts a man in a dark suit and hat, seen from the side, holding a large, open box of Gevaert Rollfilm. The box is tilted, and a large number of film canisters are spilling out onto a dark, textured surface. The canisters are shown in various orientations, some upright and some lying on their sides. The background is a dark, textured surface, possibly a ground or a wall. The overall style is a detailed line drawing with cross-hatching for shading.

**GEVAERT  
ROLLFILM**

GARCEZ, L.<sup>DA</sup>

RUA GARRETT, 88

LISBOA



# PROTECTUS

É a primeira  
marca portuguesa  
de máscaras  
antigás e de  
outros aparelhos  
de protecção para  
fins militares  
industriais e  
hospitalares.

É a aparelhagem  
de 1ª qualidade  
oferecida aos  
melhores preços

É um programa  
de FABRICAÇÃO  
NACIONAL



## "PROTECTUS"

SOCIEDADE PORTUGUESA CONSTRUCTORA  
DE ABRIGOS E DE MATERIAL DE PROTECÇÃO  
S.A.R.L.

Avenida 24 de Julho 60-1º Lisboa  
tel. 29539

HAVAS