

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

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

COMÉRCIO e TRANSPORTES / ECONOMIA e FINANÇAS / ELECTRICIDADE e TELEFONIA / NAVEGAÇÃO e AVIAÇÃO / OBRAS PÚBLICAS / AGRICULTURA / MINAS / ENGENHARIA / INDÚSTRIA / 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, LDA

R.DAS FLORES. 22-22A

LISBÔA

*— Não quero isso!
prefiro Bovril!*

Adega Regional de Colares

FUNDADA EM 1931

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 faceta 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

Chapelaria Júlio Cesar dos Santos & C.º**Sucessor: H. BRANCO V. BARROS**

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

10, LARGO DO CORPO SANTO, 12
2, RUA BERNARDINO COSTA, 6

TELEFONE 22209

D A R A
P I N T A R
P A R E D E S
Use MURALINE
UMA TINTA QUE SE PREPARA
EM MINUTOS
SECA EM HORAS
E DURA 10 ANOS

DEPOSITÁRIOS:

MARIO COSTA & C.º L. DA

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

FASSIO, L. DA

Motores industriais «Crossley», a oleos e a gaz pobre, terrestres e marítimos. — **Locomoveis e Caminhheiras** «Clayton». — **Tractores** «Oliver-Hart-Parr» e «Allis-Chalmers-Monarch» a petroleo e a oleos, de rodas ou de rasto contínuo. — **Camions** «Condor» a oleos. — **Correias de transmissão** «Goodrich», para todas as industrias. — **Debulhadoras** «Clayton» e «Ajuria». — **Maquinas** agricolas 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

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 SEMPRE

AO VOSSO FORNECEDOR

OU ENGRAXADOR A POMADA

**Tomás da Cruz & Filhos, Ltd.^a**

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
L I S B O A

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegrams: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

M A G E S T I C
MARCA REGISTADA

Tinta cinzenta metálica para pontes e costados de navios

B I T U M I N A
MARCA REGISTADA

Verniz preto para chassis e construções metálicas

ALVAIADES E ESMALTES

P O R T U G A L
MARCA REGISTADA

E TODOS OS ARTIGOS DA SUA INDÚSTRIA

Consultas a: F. MARTINS, L.º DA
COMERCIANTES

DROGAS E PRODUTOS QUÍMICOS
210, Rua de S. Paulo, 212 — LISBOA — Telefone 26083**Aprecia BOM CAFÉ?**

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

O mais completo sortido de CHÁS

VISITE A

CASA NÉLITO

289-Rua dos Correeiros-291

(Em frente da Praça da Figueira)

Tel. 29.562

LISBOA

**Automobilistas**

A primeira garagem ao entrar em Lisboa é a

GARAGEM ESTRELA DO NORTE

Campo 28 de Maio (Campo Grande) 11 a 19-D

TELEFONE 44569

Ahi encontrareis tudo quanto vos é necessário para o

vostro carro, incluindo toda a espécie de reparações:

Mecanica, Bata-Chapa, Carpintaria, Pintura e Electrecista

SOCIEDADE NACIONAL DE GARAGENS LIMITADA

COMPANHIA DE SEGUROS



Européa

Capital realisado: 560.000\$00

SEDE

Rua Nova do Almada, 64, 1.º

TELEFONE 20911

L I S B O A



Seguros de ACIDENTES e DOENÇAS

TARIFAS ESPECIAIS PARA OS FERROVIÁRIOS

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

MÁQUINAS
E
FERRAMENTAS

Espalhadeiras

Reaquecedores

Sopradores

Carros de mão em ferro

Picaretas

Pás

Enxadas

Escóvulas de piassaba

Escóvulas de aço

Relógios ZENITH para o controlo de veículos e toda a espécie de máquinas

etc., etc., etc.

INDÚSTRIA NACIONAL

ENTREGAS IMEDIATAS

Oliveira & Corte Real, L.º

Rua dos Fanqueiros, 62, 1.º

LISBOA

Telefone: 20646

Telegrams: CORAL

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 nêle 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.ºs Drs. Angelo da Fonseca, Augusto Rocha, Prof. Charles Lepierre, etc., provando a superioridade do nosso preparado.

Em tôdas as afecções sifiliticas, escrofuloses, linfáticos, 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—LISBOA

TELEFONE: 21771

Consultas médicas diárias

EXTINTOR DE INCENDIOS

SALVANTE

FABRICAÇÃO NACIONAL

O mais prático

O mais seguro

Não tem válvulas nem torneiras

SIMPLES-SEGUR

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:

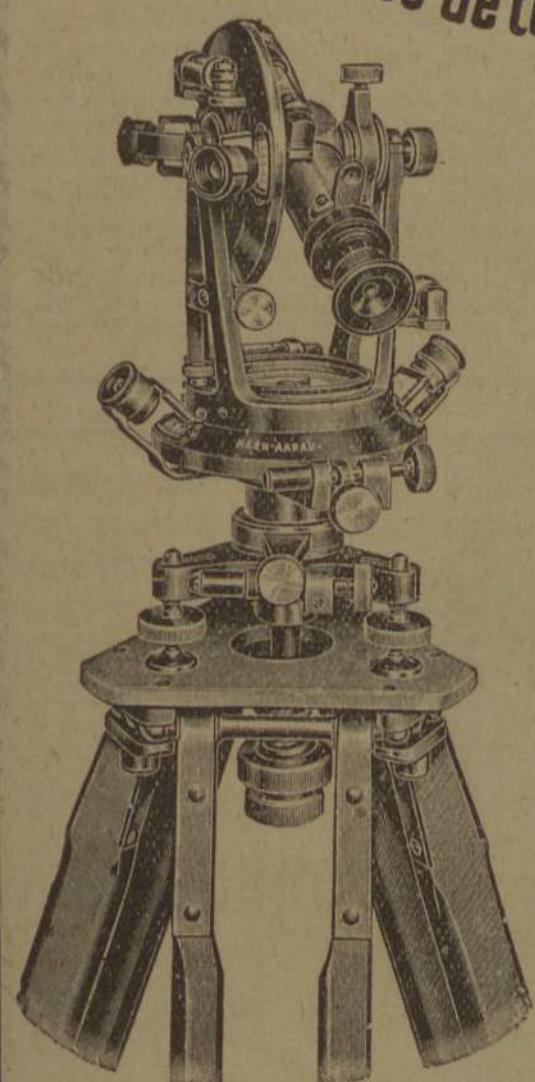
F. ROSA PÉGA
Rocio, 93, 1.º D.

Telefone 2 2450

LISBOA



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



Kern
AARAU
SUISSE

Boîtes de compas de précision

INSTRUMENTOS
DE PRECISÃO

Kern
AARAU

TAQUEÓMETROS

ALÍDADAS

TEODOLITOS

BINÓCULOS

Vendas a retalho
em todas as casas
da especialidade

AGÊNCIA EM LISBOA

Rua dos Fanqueiros, 15, 2º

A. Moraes Nascimento, L.

(Secção Técnica)

Calçada de S. Francisco, 15, 1º

LISBOA

Telefone 24700

Máquinas
otores
oinhos
etais

REPRESENTANTES DE:

Winget Limited-Rochester
(Inglaterra)

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

Broderne Skoogs Motorfabrick —
— Borlange
(Suécia)

Motores marítimos «Solo», a petróleo e a gasolina

Maximilian Fuchs & C.º-Viena
(Austria)

Moinhos de martelos, moinhos «Ideal-Triunfo», moinhos
de bolas e de discos. Instalações de moagem e Trituração
para qualquer produto

Dobbertin & 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, 2º Telef. 26519

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

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

Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias
ÁS 10 HORAS

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

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

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

Dr. Mendes Bello — Estomago, fígado e intestinos
ÁS 4 HORAS

Dr. Filipe Manso — Doenças das crianças
ÁS 12 HORAS

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

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

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

Dr. Aleu Saldanha — Raio X
ÁS 4 HORAS

ANÁLISES CLÍNICAS

**Companhia do Caminho
de Ferro de Benguela**

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

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

SÉDE EM LISBOA

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

**Antes de comprar investigue
o Aeromotor melhorado**

que resistiu e resiste a todos os ciclones, como provaram centenas deles que se encontram espalhados pelo nosso País

A melhor compra. Mais seguro. O mais conveniente.

De lubrificação automática. Inoxidável em todas as suas peças. Engrenagem dupla. Regulação perfeita. Freio eficaz.

O moinho de vento mais popular

V. Ex.^{as} verificará que a instalação de um «Aeromotor» representa uma grande economia.

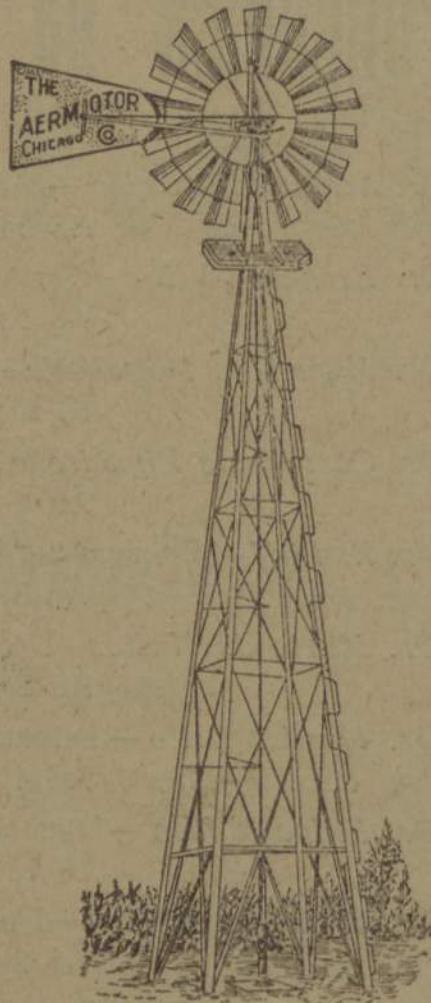
Os «Aeromotors» adquiriram fama por seu baixo custo de operação.

Funcionam com uma simples brisa e duram uma vida inteira.

Por ser de lubrificação automática, completamente à prova de ferrugem, e ter perfeita regulação, engrenagem dupla e outras características igualmente importantes, V. Ex.^{as} obtém um moinho de vento diferente de todos os demais, pelo facto de ser de muito melhor construção.

Tenho sempre para entrega imediata

AUGUSTO MARINHEIRO
R. João do Outeiro, 32
LISBOA Tel. 28334



Aos doentes do Fígado

Ex.^{mos} Srs.

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

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

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

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

De V. etc.

(a) José Gomes Cruz
(Médico)

Figueira da Foz, 23-10-935

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 26415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380

Oficinas 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 caminho 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 processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça.

TINTURARIA PIRES BRANCO

CASA FUNDADA EM 1835

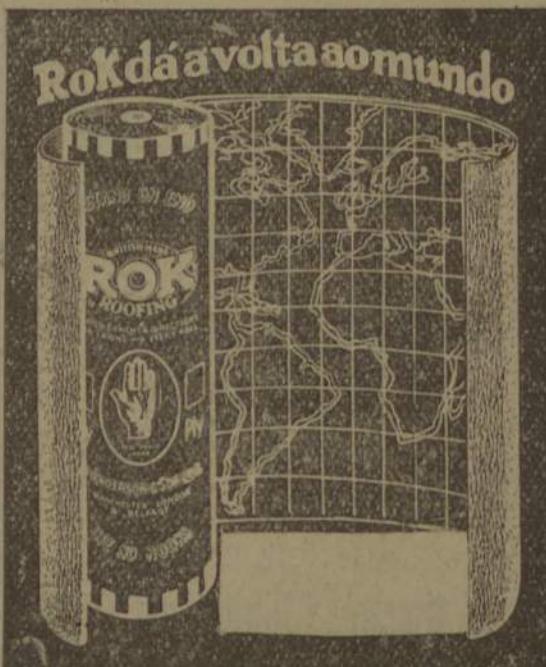
DE Maria d'Assunção Silva Branco
45, Calçada do Carmo, 47-LISBOA-Telef. 21860
(Junto à Estação do Rocio)

10% A TODOS OS EMPREGADOS FERROVIÁRIOS
CONFRONTEM OS NOSSOS ACABAMENTOS

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

GRANDE SORTIDO A PREÇOS CONVIDATIVOS

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



porque está provado que é o melhor material impermeabilizador para vedar águas e humidades em terraços, caboucos tanques d'água etc..

Agências gerais para Portugal:

FORROBETON

R. L.

RUA DO BARÃO, 18-B

Tel. 20.752

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 HIGIÉNICAS INSTALAÇÕES Director-Proprietário: ELIAS LOPES RODRIGUES

ABERTA DESDE O DIA 7 DE OUTUBRO

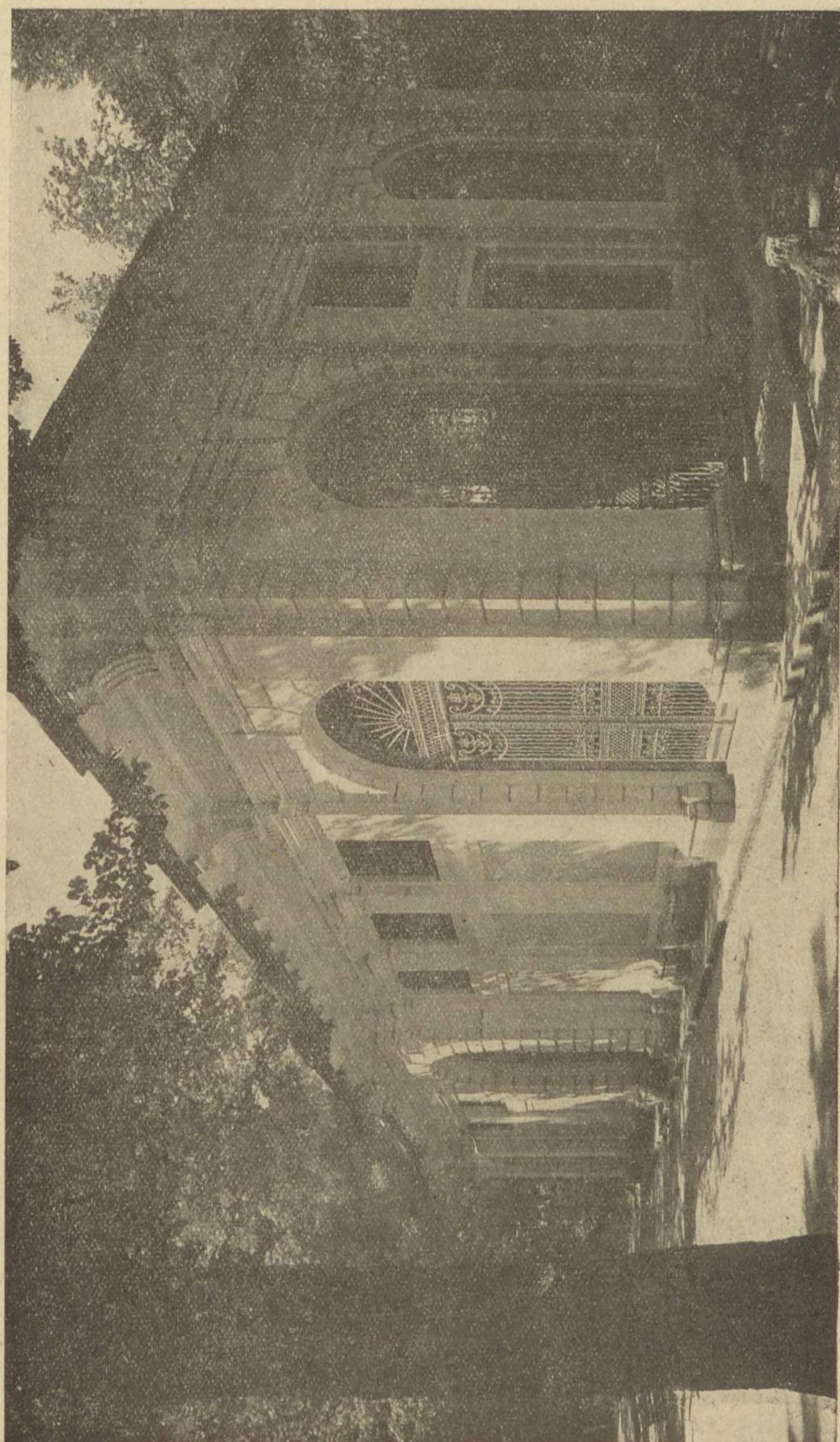


PELES

Últimas novidades em capas, rómeiras, golas e peles finas. Raposas nacionais e estrangeiras por preços de armazém.

CASA ANÃO

Rua dos Fanqueiros, 376, 2.^o — LISBOA



P E D R A S S A L G A D A S — (A Buvette)

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— 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. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

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

S U M Á R I O

PEDRAS SALGADAS, A Buvette. — À margem do 9 de Abril, por CARLOS D'ORNELLAS. — A soldadura dos topos de carris, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Uma obra de engenharia, a Exposição de Paris exigiu considerável alargamento da Ponte de Iena. — Turismo, Por um Portugal Maior. — Semana das Colónias de 1937. — Serviços Hospitalares de Salamanca. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Portugal Turístico. — O nosso director, engenheiro Fernando de Sousa, concedeu uma sensacional entrevista ao «Jornal de Notícias» sobre os serviços da rede ferroviária do Norte de Portugal. — Imprensa. — Publicações recebidas. — Assentamento de via férrea, por ANTÓNIO GUEDES. — 9 de Abril. — Instituto Nacional de Estatística. — Aviação, pelo Capitão HUMBERTO DA CRUZ. — A maior emissora de televisão do mundo. — Eden-Teatro. — Eduardo Plácido. — Caminhos de Ferro. — Crónica Internacional, por PLÍNIO BANHOS. — O «Dia da Raça». — A abnegação :::: :::: :::: profissional dum jornalista. :::: :::: ::::

1 9 3 7

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.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.º JAIME GALO

Coronel de Eng.º ABEL URBANO

Capitão 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.º . . .	100
ÁFRICA () . . .	72\$00*
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atraçados.	5\$00

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

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

A MARGEM DO 9 DE ABRIL

O DEVER DOS ANTIGOS

COMBATENTES

TODOS aqueles que, em qualquer das frentes, se bateram durante a terrível conflagração mundial; todos os que foram atingidos pelas balas, pelos estilhaços de morteiros ou de granadas, ou pelos gizes, terrível e traiçoeira arma; todos os que viram cair, a seu lado, novos e velhos, numa mortandade horrível e inesquecível, têm um indeclinável dever: procurar, por quaisquer meios evitar que tais espetáculos se repitam, seja qual for o pretexto que as diabólicas forças do mal apresentem para novas chacinas.

O Exército e a Marinha, como a Aviação, têm uma função útil ao país a que pertencem e aos seus vizinhos. Porque, assim como a existência da polícia evita muitos crimes, a existência de defesa numa nação obriga aqueles que porventura a desejariam dominar ou atacar, a pensar muito maduramente no caso, e, na maioria das vezes, a desistir. Mas, o que se torna necessário é que êsses elementos de defesa não se tornem em instrumentos de guerra e de sengueira.

E ninguém tem mais autoridade para pedir e impor a Paz, do que aqueles que na última guerra se bateram e se sacrificaram, convencidos de que tal hecatombe seria, pelo menos nos seus tempos: — a *última*.

CARLOS D'ORNELLAS

Ex-Combatente da Grande Guerra

(DO LIVRO DE JEORGE PERICARD)

Tradução do francês

A SOLDADURA DOS TOPOS DE CARRIS

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUZA

COMO é sabido, a Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro, reunida periodicamente com o intervalo de 5 anos, possue um boletim, no qual se vão publicando os trabalhos preparativos do próximo futuro Congresso.

São fixados prèviamente uns tantos assuntos para tema de estudo e nomeados relatores, que se dirigem às Administrações de caminhos de ferro reunidos em vários grupos a pedir-lhes esclarecimentos mediante minucioso questionário.

Os relatórios em que se coordenam e analizam as respostas recebidas são publicados no Boletim, o qual constitue um optimo repositório de carácter práctico sobre múltiplos assuntos técnicos, administrativos e económicos que interessam a indústria ferroviária.

No número de 1936 encontra-se um ilustrativo relatório de que importa dar conhecimento.

As juntas dos carris são, como é notório, pontos fracos da via. Por muito robusto que seja o carril, por muito que se aproximem as travessas de junta e se reforcem as talas e a pregação, a passagem das pesadas locomotivas que hoje se usam determina flexões com o desnivelamento dos topes de dois carris, sentindo-se uma pancada mais ou menos acentuada.

Importa pois diminuir quanto possível o número desses pontos fracos, alongando o mais possível os carris. Seria a solução ideal torna-los contínuos pela soldadura dos topes. As variações de comprimento concomitantes das de temperatura atmosférica, tornam inaplicável de um modo geral essa solução, que só parcialmente pode ser utilizada.

Por isso a Associação dos Congressos propoz para um dos temas de estudo do próximo congresso a aplicação da soldadura: 1.º para a constituição de carris de grande comprimento; 2.º para a construção e conservação dos aparelhos de via.

Foram consultadas 74 Administrações.

Num interessante relatório reune e comenta M. Ridet, dos Serviços de Vía da Companhia do Leste de França, as respostas de 12 Administrações: do Egito, França, Romenia, Checoslováquia, Tranvias Piemontes.

Dezoito Administrações declararam que não podiam responder por não terem aplicado a soldadura, ou não terem ainda suficientes resultados de experiências demasiado recentes.

Só nos últimos anos tem tomado largo incremento a soldadura.

Assim, o Norte da França experimentou-a pela primeira vez em 1906 em 28 juntas de uma estação. Por precaução mantiveram-se nelas as talas apertadas por parafusos. Ao cabo de 29 anos o desgaste dos carris exigiu a sua substituição, sem que durante êsse largo período tivesse ocorrido rotura alguma de junta.

No Norte francês fizeram-se experiências de 1909 a 1921 e hoje soldam-se cerca de 10.000 por ano. Nas outras rôdes francesas começou o emprêgo de juntas soldadas entre 1927 e 1933.

Na Iugoslávia, Checoslováquia, Romenia, Egito e Tranvias Piemonteses fizeram-se experiências de 1926 para cá. A maior parte das experiências foram feitas em subterrâneos em vias percorridas por combóios rápidos.

Os comprimentos do carril contínuo assim obtidos variaram entre 48 e 120^m. Na Romenia chegou-se a 981^m e na Inglaterra a 1.200.

Fóra dos subterrâneos tem-se chegado a 40^m e sobre obras metálicas a 48 e até a 104^m. No Egito chegou-se a 1000^m, tendo porém o carril aparelhos de dilatação.

As cargas por eixo variaram nas diversas Administrações, chegando a 22 toneladas no Norte da França e as velocidades a 130 quilómetros.

Em vias acessórias chegou-se a carris de 200^m com aparelhos de dilatação.

O Norte francês soldou sómente carris novos fóra dos subterrâneos nas pontes metálicas, dando-lhes o mesmo comprimento que o

das partes dilatáveis das pontes. Chegou assim a 220^m.

Pelos resultados comunicados vê-se que foi nos túneis, onde são pequenas as variações de temperatura e nas vias acessórias percorridas com pequena velocidade que se utilizou à soldadura.

* * *

A soldadura, na maioria dos casos, foi feita pelo processo aluminotérmico por pressão com uma placa de aço macio intercalada entre as duas cabeças do carril.

Esse processo empregado nas condições mais variadas entrou correntemente na prática.

Usaram-se em poucos casos outros processos, como a aluminotermia por fusão, e soldadura electrica por faísca, pelo arco electrico, pelo maçarico.

Vamos dar ideia sucinta desses processos.

Processo por pressão — As cabeças dos carris aquecidas pelo alumínio fundido proveniente da reação aluminotermica são comprimidas uma contra a outra mediante uma prensa de mão para realizar a soldadura sem juntar metal fundido.

Interpõe-se previamente uma pequenina placa de aço macio quando a dureza do aço do carril excede certo valor.

A soldadura das almas e sapatas é realizada pelo aço proveniente da reação.

As superfícies dos topos devem estar rigorosamente paralelas, bem secaas e limpas de ferrugem.

A preparação faz-se com um aparelho manual movido por alavanca.

Põe-se depois a placa de 2 milímetros, que excede um pouco o perfil do carril e abrange em altura a cabeça e metade da alma.

Depois de posta a placa, os carris são apertados um contra o outro por uma prensa de parafuso.

A junta é envolvida num molde de barro refractário dividido em duas partes.

Aquece-se o molde e o carril com um fóco de gaz de essência, cuja chama penetra no molde.

Levam-se assim os carris a 700 ou 800°.

A mistura alumínio-termica é formada de óxido de ferro e alumínio em pó com produtos que se misturam com o ferro puro devido à

redução do óxido de ferro, a-fim-de o transformar em aço.

Essa mistura coloca-se num cadinho garnecido interiormente de revestimento refractário.

A reacção dá lugar ao aço, que se interpõe entre os dois carris e fa-los fundir parcialmente e soldar.

Nessa ocasião exerce-se um aperto enérgico.

Desmonta-se depois a instalação, recose-se o aço e regularisa-se a superfície da cabeça do carril.

Processo por fusão — Introduz-se aço em fusão entre os dois carris e em volta dos topes o que determina a soldadura.

Processo eléctrico de soldadura por faísca — Aquecem-se ao rubro branco as extremidades do carril por meio de arcos eléctricos. A soldadura é determinada por compressão dos carris.

Há máquinas de soldar não-automáticas, semi-automáticas e automáticas.

Comparação dos processos — O processo alumino-térmico exige apenas utensílios reduzidos e de custo módico, susceptíveis de ser empregados em qualquer parte. É o processo mais económico para o caso de soldaduras em número exíguo.

O processo eléctrico demanda aparelhos caros, mas fica mais económico no caso de grande número de soldaduras.

Seria preciso preparar uma oficina portátil, que abranja motor Diesel para a preparação da corrente.

No processo alumino-térmico por fusão a superfície de rolamento é formada na junta por metal fundido com propriedades diferentes das do laminado, o que pode dar lugar a mais rápido desgaste.

Remedeia-se êsse defeito pela adição, ao metal fundido, de metais especiais que lhe aumentem a resistencia.

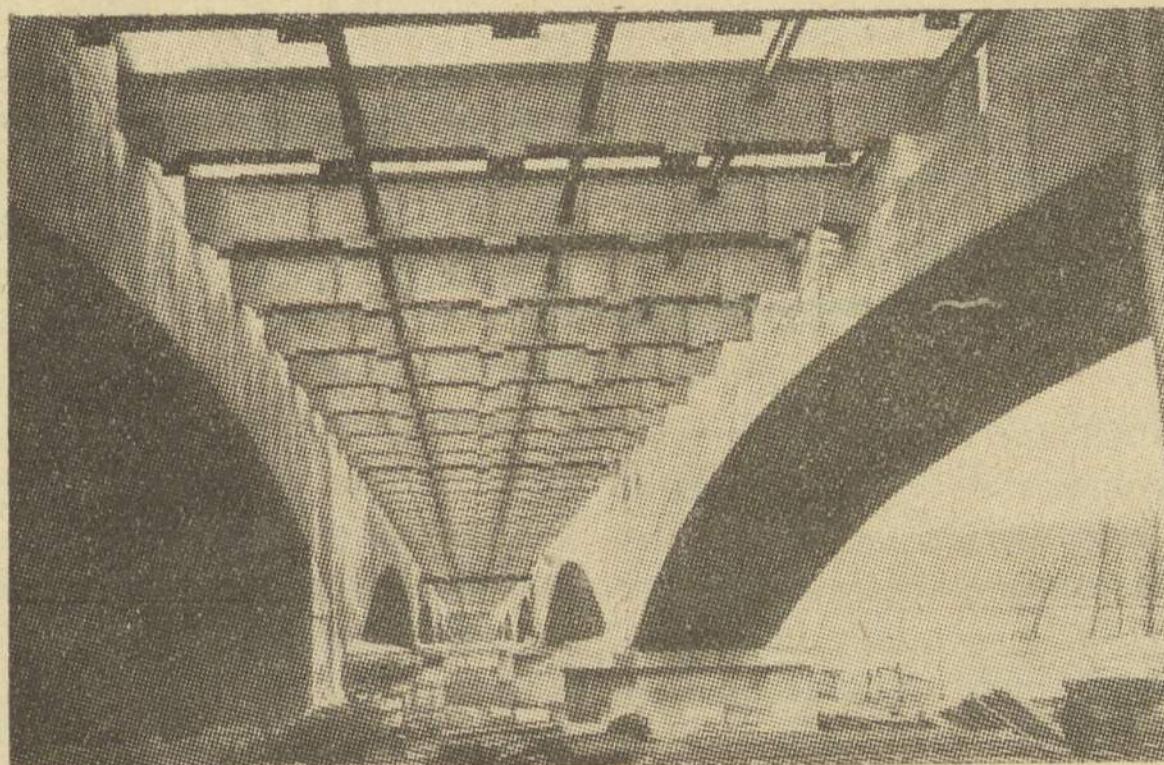
A resistencia ao choque é igual nos dois processos.

JUNTAS COMPLEXAS

Tem-se procurado reforçar as juntas soldadas pela adição de peças soldadas ou não, como talas com ou sem parafusos, chapins, etc..

Por ora é pequeno o número desses ensaios.

(Continua)



Vigamento metálico apoiado no antigo e num dos novos arcos

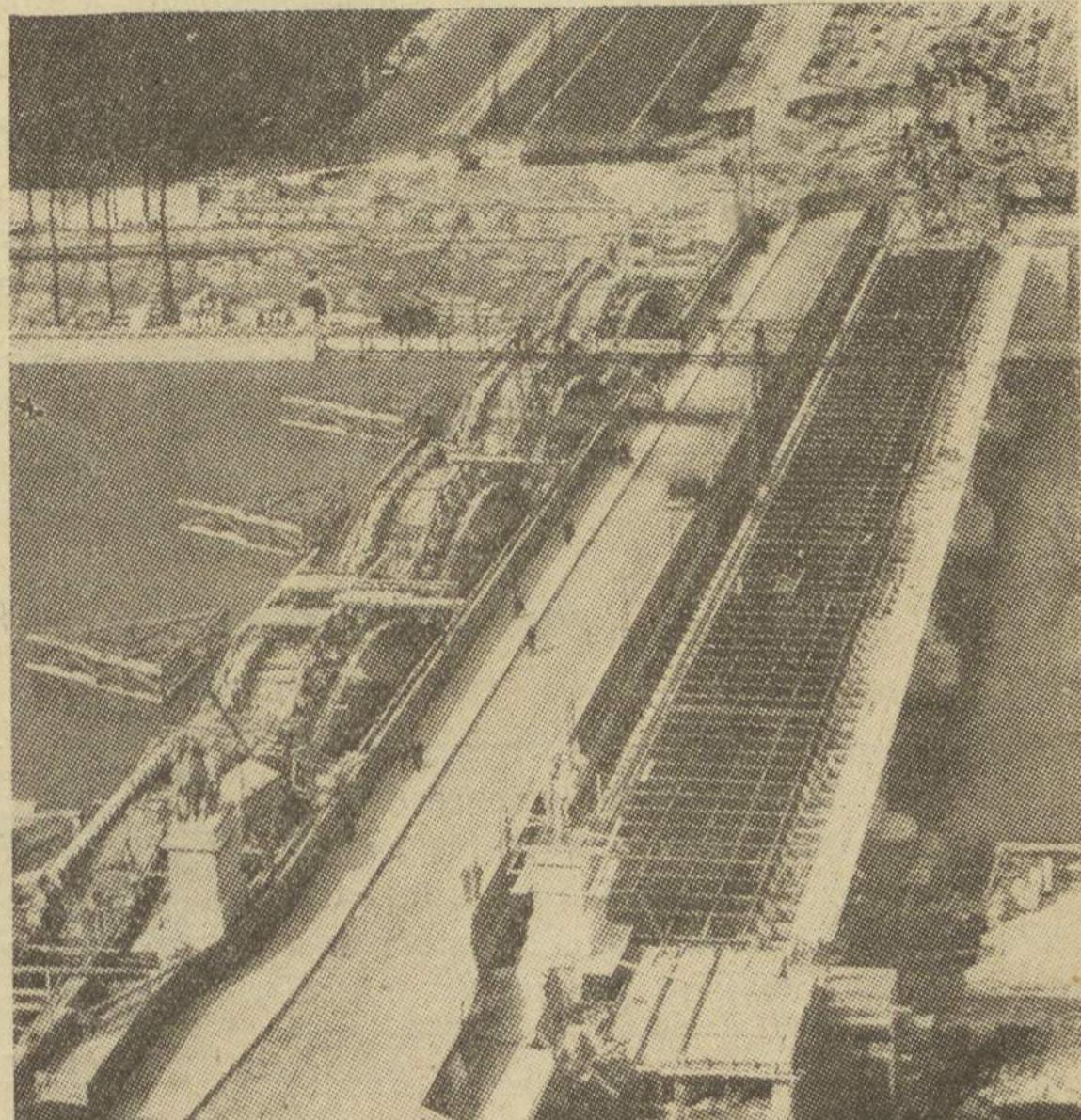
UMA OBRA DE ENGENHARIA

A EXPOSIÇÃO DE PARIS EXIGIU CONSIDERÁVEL ALARGAMENTO DA PONTE DE IENA

Já nos temos ocupado várias vezes das obras preparatórias para a Exposição Internacional de Paris de 1937, entre as quais figuram o novo palácio do Trocadero e a ponte de Iena.

A ponte de Iena é das mais importantes para o tráfego de Paris e liga o campo de Março ao Trocadero. Ora a Exposição de 1937 é instalada exactamente nesta zona, abrangendo o novo palácio do Trocadero e jardins, o campo de Março e as margens do Sena numa extensão de 2 quilómetros passando o eixo transversal da exposição exactamente por aquela ponte. Já em 1900, por ocasião da grande exposição internacional, se tinha reconhecido a necessidade de alargar a ponte de Iena, o que se fez por serem insuficientes os seus 14,90 metros de tabuleiro para a circulação intensa que se previa. Nessa ocasião construiram provisoriamente dois passeios assentes em consolas fixadas no tabuleiro. O movimento que foi previsto para este ano não permitiu porém uma solução de recurso e decidiu-se quase triplicar a largura do tabuleiro. Com efeito, a faixa rolante passa de 8 metros para 22 metros. Os dois passeios, de 3 metros passam para 6,5 metros. No total a largura do tabuleiro passa de 14,90 metros para 35 metros. Os trabalhos foram completados com uma passagem subterrânea para veículos no cais da margem direita por forma a evitar o cruzamento dos movimentos paralelo e trans-

verso ao rio. Na margem esquerda passava em trincheira o caminho de ferro eléctrico Paris-Versalhes. Esta trincheira foi coberta e sobre ela construiram-se pavilhões.



Alargamento da ponte de Iena conservando o antigo tabuleiro em serviço. À esquerda: montagem dos arcos sobre os simples. À direita: vigamento metálico já montado para receber as placas de betão

TURISMO

Por um Portugal Maior

Todo o Portugal, em detalhe, daria, nada menos, do que uma duzia de volumes de grande formato, profusamente ilustrados, com variada leitura sobre as Terras do País e, mormente, sobre a florescência das mesmas, isto quer debaixo do ponto de vista comercial, agrícola ou agrário, ou quer ainda debaixo do ponto de vista turístico. Toda a émprêsa que se abalance, pois, a fazer uma publicação dessa natureza tem jus, certamente, ao reconhecimento de todo o bom português, que está sempre pronto a auxiliar as rassgadas e patrióticas iniciativas.

Por um Portugal Maior:—eis o dilêma.

A *Gazeta*, embora não seja a sua especialidade, também se encontra integrada no Turismo.

Nada de literatura piégas. Todos os volumes a sair devem tratar cuidada e religiosamente do alevantamento da terra lusitana, isto é: cantar em prosa sã e clara, não só as grandes cidades, mas também as aldeias, por mais sertanejas que estas sejam, onde há tanta belêsa de vegetação e maravilha artística.

Assim é que está certo.

Nós que temos percorrido Portugal inteiro, não só em caminhos de ferro, mas também outros meios de transporte, já chegamos a perder-nos embriagados do Belo, nas multiplas obras primas que vão surgindo sempre, à maneira que caminhamos por entre os grupos de raparigas de tão diversas fisionomias e tons, que chegamos a crêr esses grupos ramos imensos de lindíssimas flores.

Portugal é prodigiosamente abundante em mil e um produtos.

O ouro abre-nos novos horizontes, mercê da patriótica administração do Presidente do Concelho e Ministro das Finanças, sr. dr. Oliveira Salazar, e igual-

mente devida à ousada iniciativa do Comércio, da Indústria, da Lavoura e até da própria administração das Câmaras Municipais do País.

Como não era prudente sobrecarregar as funções da antiga ponte decidiu-se construir dois novos arcos dum lado e outro dos antigos que sustentavam os taboleiros. Estes dois arcos de 35 metros de largura receberam o apoio de vigas de ferro por sua vez sustentadas por placas de betão. Os paramentos externos dos novos arcos foram ornados identicamente aos antigos por razões estéticas e para conservar o aspecto de velha ponte de Iena. Conservaram-se as antigas estatuas ladeando as estradas bem como as balaustradas dos passeios.

Semana das Colónias de 1937

De 18 a 25 do corrente realiza-se em Lisboa, promovida pela Sociedade de Geografia a "Semana das Colónias", cujo fim é intensificar na Metrópole o espirito colonial.

A Sociedade de Geografia projecta realizar naquela Semana uma pequena exposição de Arte Popular na Índia Portuguesa na sua Sala Algarve promovendo também, como costume, a realização de conferências de propaganda Colonial não só na sua séde, como nas Escolas Públicas e Colégios particulares, nas unidades e estabelecimentos militares; nas Associações Económicas; nos Sindicatos de trabalho; etc..

Durante aquela semana também serão expostos ao público, nas montras dos estabelecimentos, com intuito de propaganda, produtos coloniais de consumo na Metrópole.

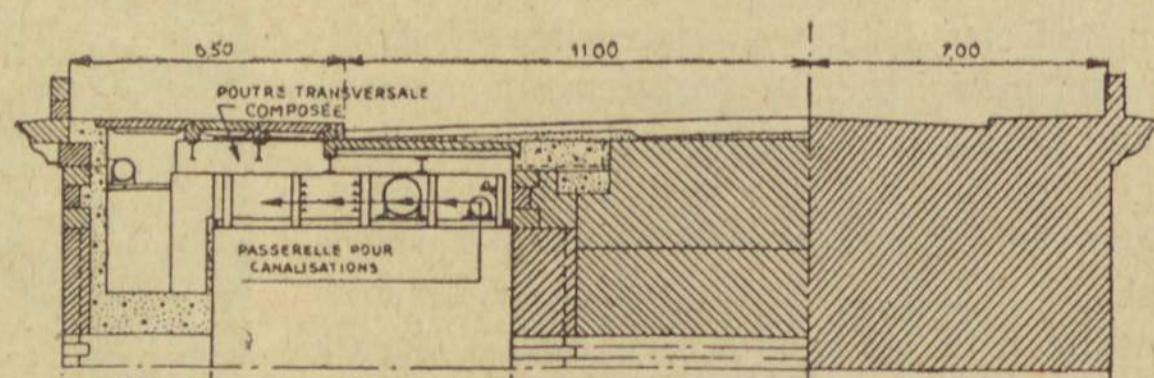
mente devida à ousada iniciativa do Comércio, da Indústria, da Lavoura e até da própria administração das Câmaras Municipais do País.

Não devemos, nesta conjectura desaninar. O caminho é para a frente. É o trabalho quem no-lo indica. Sejamos disciplinados.

O esforço herculeo da engrenagem comercial e industrial das cidades, das vilas e das aldeias tornam a vida heroica.

Sejamos, sim, disciplinados mas também fortes. Só desta arte se conseguirá um Portugal Maior — tão grande como as outras nações, já de si tão progressivas hão-de olhar-nos com inveja e ao mesmo tempo com admiração. Fenómeno que já está a dar-se, graças à maquinaria do Estado Novo.

A vitória é nossa. É nosso o triunfo. Todavia para se alcançar um grau tão elevado de perfeição necessário se torna a máxima propaganda da nossa terra, cofre de tantas riquêsas.



Meio corte do taboleiro antigo (à direita) e novo (à esquerda)

Por baixo do taboleiro corre uma galeria destinada às canalizações de água e energia. O alargamento efectuou-se sem interrupção do movimento.

SERVIÇOS HOSPITALARES DE SALAMANCA

Uma sensacional entrevista

com o dr. Francisco Diez Rodriguez
capitão-médico e chefe dos
"EQUIPOS QUIRÚRGICOS"

FAZ-SE A HISTÓRIA DÊSTES SERVIÇOS MODELARES

Como é notório no meio científico internacional Espanha tem modelares estabelecimentos clínicos. Todavia em consequência da guerra civil que está infelizmente desencadeada naquele país, nosso irmão, o material sanitário tem faltado.

Os feridos contam-se aos milhares, pelo que não é para estranhar tal deficiência.

O nosso presado colega *A Voz*, que abriu nas suas colunas uma importante subscrição a favor dos nacionalistas espanhóis tem, em grande parte, auxiliado os hospitais, enviando-lhes agasalhos e outro indispensável material, para acudir aos desgraçados que caem, heroicamente, na frente da batalha, sob as rígidas ordens do generalíssimo Franco.

O nosso director sr. Carlos d'Ornellas, em missão jornalística, como representante da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, partiu, há dias, para Salamanca, onde se avistou com o Sr. Dr. Francisco Diez Rodriguez, ilustre professor da Faculdade de Medicina, capitão médico e chefe dos *Equipos Quirúrgicos*.

Trocados os primeiros cumprimentos de saudações, e são elas cordealíssimas, tivemos o supremo prazer de visitar aquele Hospital. Aceio, pessoal habilitadíssimo, que trata com desinteressado carinho todos os doentes, eis o que num relance observámos.

É o nosso sólcito interlocutor quem nos informa do seguinte:

-- Funcionam em Salamanca e na respectiva província 20 hospitais de guerra, todos êles dirigidos e controlados por mim, e os que dependem, no todo, da *Jefatura*.

E num sorriso franco em que transparece a sua grande satisfação, mixta de tristeza:

— Porém, como as circunstâncias do momento exigem maiores serviços, vai ser, com a maior urgência instalado novo hospital de guerra na capital de Salamanca, que comportará 500 camas.

E acentuou:

Posso assegurar-vos que não tardará o dia que outro hospital se edificará.

— Mas o pessoal facultativo? — obtemperámos.

— Pessoal facultativo e material é enviado pelos *Equipos Quirúrgicos* para outros centros hospitalares, bem como para as colunas de soldados que marcham para a frente. Desta maneira os nossos serviços adquirem distintas e interessantes facetas.

Quais são elas? — perguntamos sobremaneira interessados.

— É que o nosso trabalho afigura-se complexo, porquanto êle assim seja, o pessoal que forma os *Equipos Quirúrgicos* ao Serviço da Espanha e do seu Exército glorioso, leva até às trincheiras todo o seu entusiasmo e a sua maior boa vontade.

E num crescendo de voz:

— É com os olhos postos em Deus e na Pátria e com o esforço dedicado para salvar a Espanha e com ela a Europa da ruína em que a queriam sumir os maus patriotas e os inimigos da Humanidade.

— Uma gloriosa tarefa...

— ...a que com tanto entusiasmo contribui os nossos irmãos portugueses. Todas as frases encomiásticas que lhe dedicamos resultam pálidas, ante o merecimento de que êles se hão feito crêdores.

Agradecemos a penhorante gentilesa e em côro patriótico erguemos um clamoroso Viva a Espanha! Viva Portugal!

E assim terminou a sensacional e oportuna entrevista.

A HISTÓRIA DOS "EQUIPOS QUIRÚRGICOS" DE SALAMANCA

O sr. general Don Manoel Garcia Alvarez, quando se declarou em Salamanca o estado de guerra, assumiu, como médico e como pessoa de ordem, além de cirurgião e professor de Patologia Quirúrgica, a incumbência, por ofício de 20 de Julho do corrente, de organizar os *Equipos Quirúrgicos* e o sistema hospitalário da província, tendo-se militarizado como grande capitão. Seguidamente organizou um sanatório voluntário ao serviço da Espanha e do seu Exército.

Quando se encarregou dêste honroso serviço existia o hospital Provincial e Clínico e outros estabelecimentos sanitários de Salamanca para acudir, durante um ano, a todos os enfermos que dêles necessitassem.

Nesse cargo de situação em o Hospital Provincial e Clínico (Central de todos os estabelecimentos similares) instalou-se a *Jefatura*, secundado pelo sr. Administrador e pessoal ás suas ordens, relacionando-se, para mutua ajuda, com os Snrs. Drs. Crêspo, de Zamora, Ledesma, de Caceres, e com o comandante da Sanidade de Avila, para que os feridos e enfermos tivessem, desde o primeiro momento, a assistência devida. Igualmente foi dotado de material sanitário os regimentos e milícias que se organizaram na cidade de Salamanca.

A afluência de feridos nos primeiros momentos foi numerosa e o sr. Comandante médico de Avila solicitou urgentemente material e pessoal.

No pequeno espaço de doze horas um *Equipo Quirúrgico* se destacou a Avila numa clínica rápida que hoje em dia constitui um verdadeiro hospital o qual funciona naquela cidade desde os primeiros momentos do movimento glorioso, salvador de Espanha, e que se encontra perfeitamente dotada pelos *Equipos Quirúrgicos* de toda a classe de material.

A Faculdade de Medicina e todos os médicos da província, com raras exceções, se colocaram à disposição dos *Equipos*.

Formaram-se, então, seis com pessoal competente em todos os ramos de Medicina e a sua actuação pouco demorou.

Posta em marcha a organização hospital militarizou-se a parte civil do hospital da Santíssima Trindade e a totalidade da Casa de Ahorros, modelo de instituições, que em união com a instalação da Cruz Roja (que aos *Equipos* tem dado auxílio) prestou ótimos serviços na sua missão altruísta e pelo bem estar da Pátria.

Mas, o número de feridos e de enfermos, que passavam momentos de verdadeira angústia, chegou a ser tão grande que não puderam ser devidamente atendidos e instalados por falta de locais.

E assim com o benaplácito da auctoridade Militar e utilizando-se do oferecimento que recebia da província, organizaram-se hospitais de evacuação em Peñaranda de Bracamonte, Alba de Tormes, Santiago de la Puebla, Bejar, Ciudad Rodrigo, Fuentes de San Estalan, Villavieja de Yeltes, Baños de Retortilho, Ledessas, Vitigudino e Lumbreras. Todos estes hospitais bem montados com a encomenda de evacuação, convalescença, enfermidades, pequenas lesões e pequenas curas, funcionam sem qualquer encargo para o Novo Estado Espanhol, pois são sustentados por pessoas particulares e por subscritores locais. O auxílio referente a medicação é feito pelos *Equipos Quirúrgicos*.

Ao chegar a tal estado de organização houve que designar e propôr uma pessoa encarregada da inspecção geral. Coube êste interessante serviço a D. Serafim Pierna Catalá, Catedrático da Faculdade de Medicina e Chefe de Clínicas, no Hospital Provincial.

As intervenções quirúrgicas têm-se realizado e são realizadas em Salamanca, com o pessoal às suas ordens.

As fôrças do Exército, a Juventude tinha que sair à frente; necessitavam médicos e a aludida Organização dotou de facultativos competentes que se encontravam isentos por lei militar.

O sr. General Comandante aceitou voluntariamente, a bem da Nação.

Dotaram também os *Equipos Quirúrgicos* a coluna do comandante Doval de material e pessoal sanitário, mas como aquela fôsse deficiente ajuntou-se-lhe a coluna do General Monasterio.

Os regimentos de Celatrava e da Victoria, algumas milícias nacionais, foram igualmente dotadas de médicos, de praticantes e de material sanitário, sendo do mesmo modo o Campo de Aviação, o Parque de Au-

tomóveis, Engenheiros, etc. posto que só norteava aos dirigentes das *Equipos*, na sua actuação, um interesse sagrado: o de ser útil à Pátria.

Por recente disposição foram chamados às fileiras os mancebos de 1932, 33, 34 e 35 e por ela abrangido o pessoal dos *Equipos*, e uma grande parte de facultativos.

Fez-se, portanto, uma nova reorganização, que se desenrola com o mesmo perfeito funcionamento.

Nos *Equipos* encontram-se agora, encorporados novos e valiosos elementos, ausentes de Madrid, e que trabalham com manifesta intensidade. Nestes casos está o eminente cirurgião, primeira figura da ciência sr. dr. D. José Gozanes Cap de Vila, que vem actuando desde há dois meses na Direcção Técnica do Hospital Central dos Serviços (Hospital Provincial e Clínica).

Não obstante, quem firma esta exposição, o sr. dr. Manuel Santos Gutierrez, tenente médico ajudante da *Jefatura*, como todo o pessoal às suas ordens e que colabora nos *Equipos*, continua disposto a integrar-se na obra magnífica de curar os feridos, ainda que lamentando vêr-se presentemente substituído por outro pessoal, com prejuízo dos serviços quirúrgicos e dos feridos.

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

A. Moraes Nascimento, L.^{da}

(SECÇÃO TÉCNICA)

Calçada de S. Francisco, 15-1.^o — LISBOA

Telefone 24700

M Á Q U I N A
O T O R E
O I N H O
E T A I

S

Moínhos de Martelos, Moínhos tipo «Perplex»

Moínhos «Agribop»

(Especiaes para a moagem de Rações, Palhas, Fenos, Carôlo de Milho, Matos, etc.)

Grupos Moto-Bomba «Extra»

(Tiram 100 Litros de Água com o dispendio de um centavo)

Os mais práticos e económicos

DOIS ANOS DE GARANTIA

Pecam Orçamentos

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

GUERRA E SÓ GUERRA

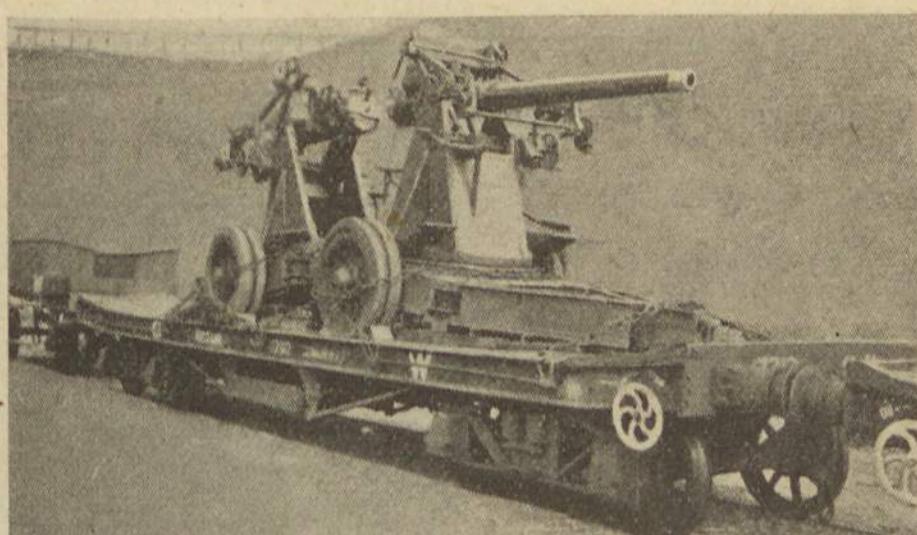
SÃO os grandes periódicos estrangeiros que nos afirmam que a actividade nos estaleiros é intensa. Fabricam-se canhões de modelos novos, aperfeiçoados em extremo; as metralhadoras em séries de dez mil sofrem os últimos retoques; as munições são dotadas de novos produtos químicos mais vantajosos para apressar a morte, pois as balas Dun-dun ou explosivas que arrancam bocados de carne, já não são o desejado para a nova guerra; os estaleiros estão construindo cruzadores, torpedeiros, submarinos de grande alcance, caça-minas, contra-torpedeiros; aviões já não se constroem às centenas, passaram agora à categoria dos milhares,

Ora aqui está um exemplo admirável do enorme valor mundial da Grande Sociedade das Nações.

O exército alemão, segundo a lei de 20 de Junho de 1935, é composto por homens e mulheres que obrigatoriamente cumprem o serviço militar entre 10 a 20 anos.

A lei de 16 de Março de 1935 organiza o serviço do exército activo que é de 50 divisões de infantaria ou de cavalaria reunidas em 12 corpos de exército. Em 1 de Agosto de 1936 existiam 10 corpos de exército, 24 divisões de infantaria e 1 brigada independente de cavalaria e 3 divisões blindadas de artilharia. As capitais dos 10 corpos de exército localizam-se pela ordem dos seus números em Koenigsberg, Stetin, Berlim, Dresde, Stuttgart, Munster, Munich, Breslau, Cassel e Hamburgo. Estes dez corpos de exército agrupam-se em três altos comandos. A sede é em Berlim, Cassel e Dresde. A remilitarização da margem esquerda do Reno permite encarar um mais amplo desenvolvimento a esta organização. O efectivo presente nas fileiras que, no corrente ano, será superior a um milhão de homens, dos quais 300.000 alistados voluntariamente servindo a longo prazo, excederão os limites previstos pela lei de Março de 1935. A Alemanha disporá desde então do mais poderoso exército permanente que tem tido até agora.

Possui além destas e outras forças militares, numerosas agrupa-



Peça de tiro antiaéreo de 10m,40 de comprimento, transportada em vagão especial.

das em formação e submetidas a um treino rigorosamente militar, e que são, por assim dizer, um anexo de exército activo.

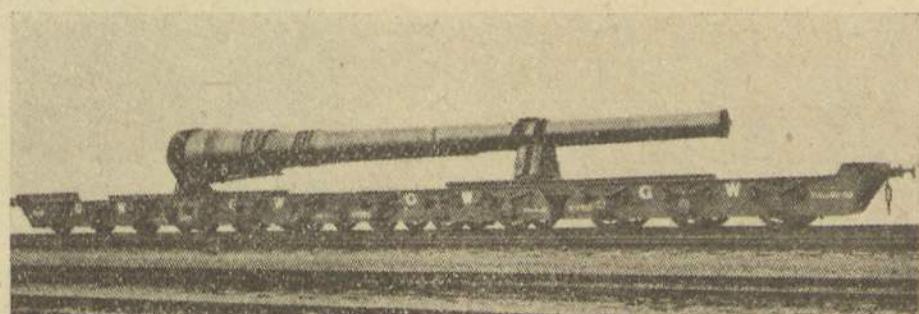
Destes fazem parte secções de assalto e escalões de protecção repartidos por 21 grupos; polícia especial do regime, divididos em 3 grupos; corpo automóvel para exploração e serviços técnicos.

As forças de polícia alemã suportaram importante reorganização. Uma polícia militar, cerca de 35.000 homens, estaciona na região renana, disseminada em três inspecções: Dusseldorf, Francfort e Pforzheim. O resto da antiga polícia foi, na maior parte, 80.000 homens, transformada num corpo de gendarmeria, subdividido em companhias e dividido por todo o território.

A Inglaterra resolveu também armar-se, para garantia de paz e... mando construir dois navios de linha, dois cruzadores do tipo «Southampton», de nove super-contra-torpedeiros, de um submarino e de três caça-minas. Além disso, estão em estudo propostas de alguns estaleiros, para a construção de dois porta-aviões, de cinco cruzadores, de oito contra-torpedeiros, de um navio explorador, da classe «J», de sete submarinos e de vários navios auxiliares. O total, contando os navios da classe «J», lançados o ano passado à água, os que estão em construção e os que vão ser construídos é de perto de 100 unidades.

O ministério da Aeronáutica tomou as disposições necessárias para a construção imediata de seis fábricas do Estado, destinadas a produzir motores para aviões militares.

Na França não merece a pena falar porque foi das primeiras na-



Vagão especial com 24 rodas, destinado ao transporte de cargas de grande tonelagem. A gravura mostra-nos um desses vagões, carregado com uma peça naval com 18m,90, pesando 108 tonel.

ções a cobrar o pacto da guerra de 914, fabricando canhões, munições de toda a espécie com que fez abarrotar os seus depósitos, construindo abrigos subterrâneos de cimento armado, em grande escala e de grandes dimensões, etc., etc..

Isto não contando com o material que os grandes empreiteiros têm conseguido comprar no estrangeiro e disperso hoje por toda a França para a revolução comunista em preparação.

A Polónia criou recentemente o serviço militar auxiliar em tempo de paz, ao qual estão sujeitos os indivíduos até aos 30 anos, que não tenham prestado serviço nas fileiras.

Terão de prestar trinta dias de trabalho gratuito, distribuídos por cinco anos. Estes trabalhos consistirão, principalmente, na construção de estradas, de campos de desporto e outras obras de utilidade pública.

E continua...

UMA NO CRAVO...

“**O VOLANTE**”, revista de automobilismo e turismo costuma ser gentil para com a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fazendo referências agradáveis aos seus artigos.

Mas... aqui é que está o *mas*, de mistura com elogios há sempre um comentário irônico, quando por nós são tratados assuntos que se referem à C. P.

Assim aquela revista, no pretérito número de 25 de Março insere um éco mordaz a propósito de um artigo do nosso pre-sado amigo e engenheiro sr. Avelar Ruas, que foi publicado na *Gazeta*. Insinua que o nosso ilustre colaborador não cura ou não encara o grave problema das passagens de nível confiadas à guarda da C. P.

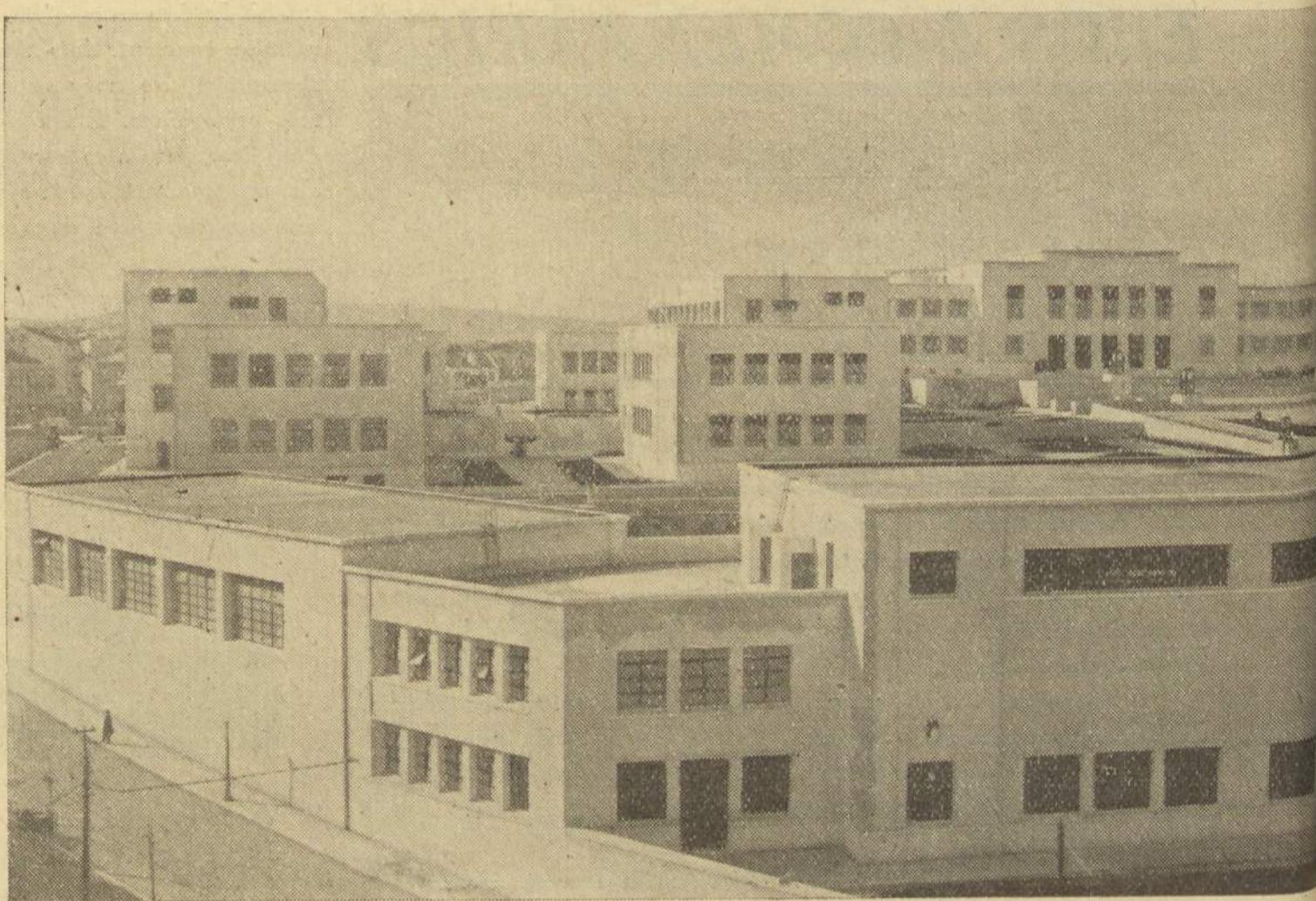
Não tem Razão *O Volante*.

O sr. engenheiro Avelar Ruas tem feito excelentes artigos sobre esse momento assunto e os quais têm merecido palavras encomiásticas da imprensa.

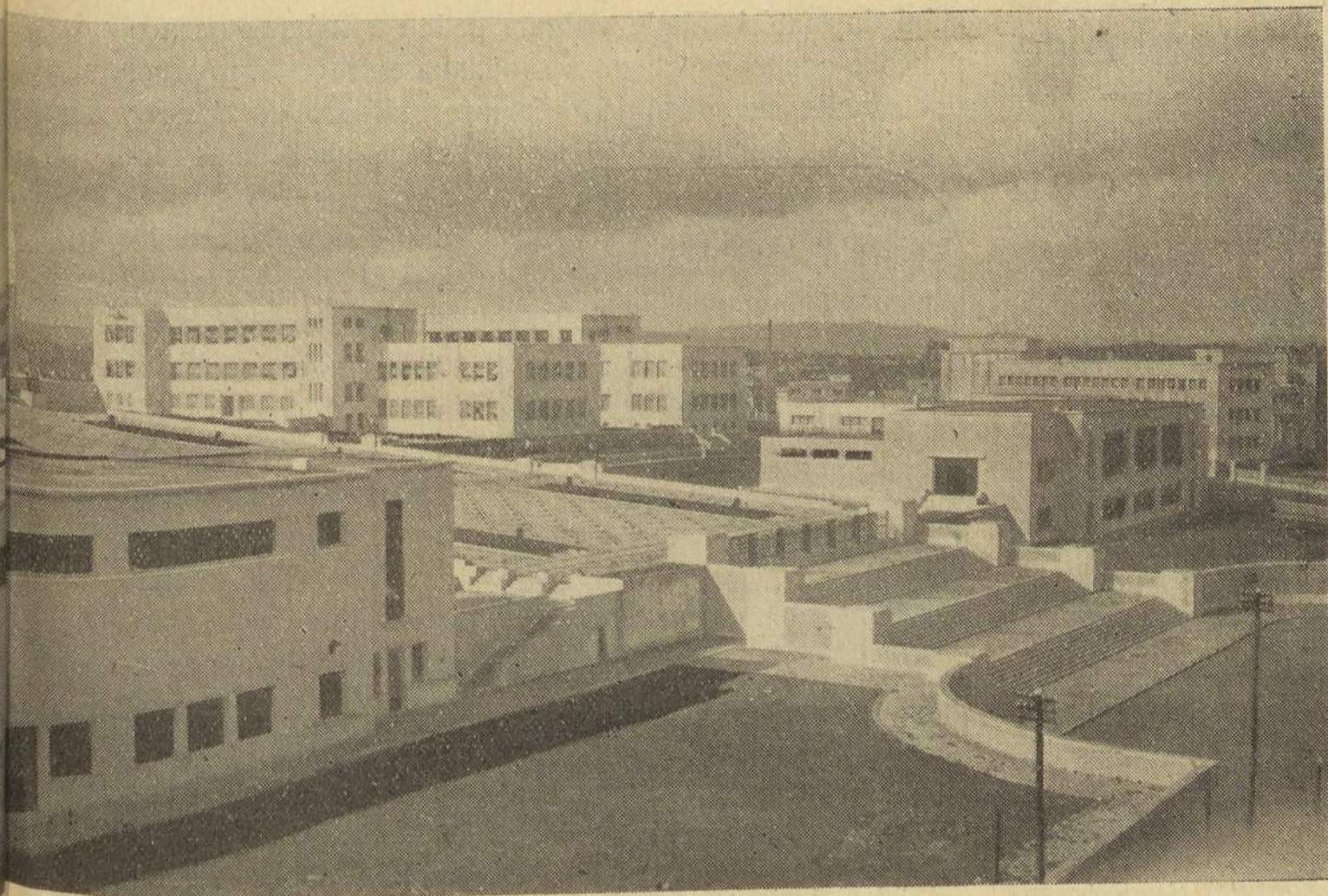
Eis uma passagem do último artigo do nosso colaborador, artigo que é uma perfeita estatística :

«Tendo-se modificado completamente a situação tanto no que se refere ao trânsito das estradas como há circulação dos comboios, o regimen actual das passagens de nível, igual ao de há anos, não pode, de modo algum satisfazer, apesar da despesa, não pequena, que as companhias fazem com a sua guarda e conservação.»

Quem tem razão? *O Volante* ou o sr. engenheiro Avelar Ruas?



Grupo de edifícios do Instituto Superior Técnico. À direita, ao fundo, o Paço do Instituto Nacional de Estatística



Gravura cedida pelo jornal «Humanidade»

PORTUGAL TURÍSTICO

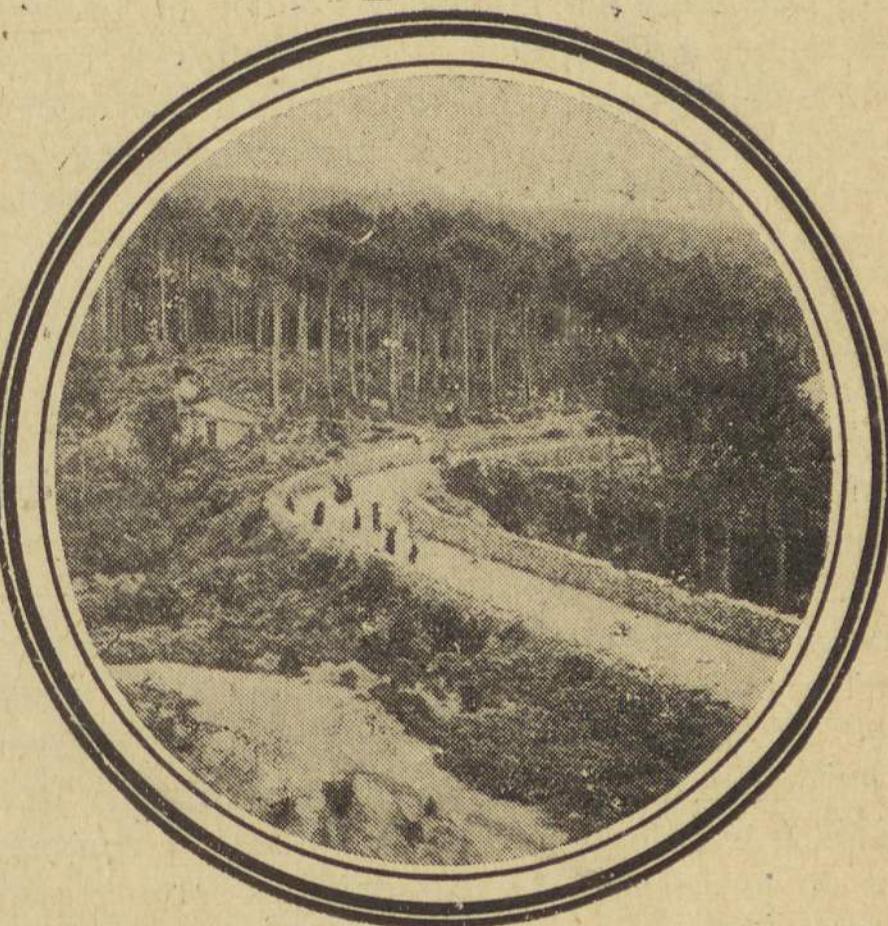


S. MIGUEL

Toldas de milho



AÇORES



S. MIGUEL (Sete cidades)—Moinhos de água

Uma rua da Horta

O nosso director, engenheiro Fernando de Sousa, concedeu uma sensacional entrevista ao "Jornal de Notícias" sobre os serviços da rede ferroviária do NORTE DE PORTUGAL

COMO SE CRITICA A OBRA DE UMA COMISSÃO ADMINISTRATIVA E SE FALA DA BRILHANTE ACTUAÇÃO DE EDUARDO PLÁCIDO COMO DIRECTOR

OS serviços ferroviários no Norte do País representam na economia nacional um valor a considerar. Servindo uma população densa, trabalhadora e sacrificada, quanto melhor fôr a sua organização maiores podem ser, portanto, os benefícios que tenha de distribuir. Foi até há quarenta e três meses a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, o fulcro da melhor actividade económica desses serviços e a obra realizada, que a história arquiva nas suas páginas com moldura cintilante, é de alto relêvo.

Circunstâncias especialíssimas, que a critica flagilará, estenderam um cordão impeditivo à acção dessa Companhia, e surgiu uma comissão administrativa, que no automatismo da sua existência marca já quarenta e três meses, não permitindo que aquela Companhia regressasse ao seu útil labôr.

Em torno do facto juntaram-se os mais diversos comentários sobresaindo, pela sua invergadura intelectual e poder de observação, os que eram firmados pelo sr. engenheiro Fernando de Sousa, ornamento brilhante da engenharia portuguesa, primeira autoridade da tecnologia ferroviária e Mestre a muitos títulos do jornalismo. As suas opiniões sobre a matéria foram sempre respeitadíssimas e, no caso sujeito, assumiram vulto especial.

A dificuldade da aquisição de uma entrevista com o ilustre engenheiro, resultava da circunstância do sr. Conselheiro Fernando de Sousa no jornal de que é director, *A Voz*, nosso prezado colega da capital, estar a abordar o assunto e talvez ser difícil canalizá-lo para as colunas do "Jornal de Notícias".

O sr. Conselheiro Fernando de Sousa, espírito para

além da materialidade vulgar, cedeu a tribuna para o pleito e concedeu ao nosso jornal a entrevista, notável documento de prodígio talento extraído do *dossier* sobre problemas ferroviários — o formidável *dossier* do ilustre jornalista.

Não foi uma entrevista fugaz, colhida numa conversa perfunctoria, mas um trabalho demorado de algumas horas, em que foi mister consultar legislação e vários diplomas a empregar uma observação cuidada, para se encontrar a magistral síntese do grande estudo sobre ferroviário português, lêr-se.

EDUARDO PLÁCIDO
Ex-Presidente do Conselho de Administração da C. C. F. N. P.

que é a entrevista que vai

As primeiras linhas ferroviárias no Norte

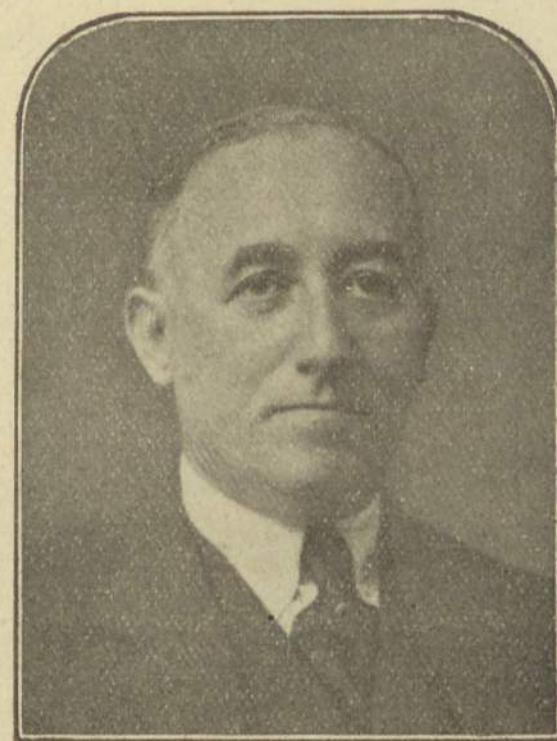
No modesto gabinete de trabalho do director de *A Voz* e sob um ambiente cristão o sr. conselheiro Fernando de Sousa, em requinte de amabilidade, começa a sua interessante narrativa nêstes termos:

— Da melhor vontade prestarei os esclarecimentos desejados sobre um assunto que é familiar — que tantas vezes tenho versado desde 1900. Farei uma rápida resenha dos factos ocorridos, apresentando-os sumariamente.

E a entrevista, por assim dizer, começa do seguinte modo:

— Em 1898, Elvino de Brito encarregou duas comissões técnicas de proporem as rôdes complementares de Caminhos de Ferro do Estado, um ao norte do Mondego e outra ao sul do Tejo, aproveitando os estudos que Emílio Navarro mandou fazer em 1885. Pelo decreto de 15 de Fevereiro de 1900 foi classificada a primeira que abrangia várias linhas de via estreita no Minho e em Traz-os-Montes. Existiam as linhas do Pôrto à Povoa e Famalicão e a da Trofa a Guimarães, que depois do prolongamento a Fafe somavam, respectivamente, 64 e 56 quilómetros e pertenciam a duas Companhias diversas, que as construíram sem auxílio do Estado e as exploravam, economicamente, auferindo dividendo para o capital.

— A linha de Guimarães — prossegue o nosso entrevistado — aproveitára por economia a ponte do Ave da linha do Minho em cujos carris se assentavam no leito comum, entre Louzada e Trofa (4 quilómetros), os de via estreita, o que era embaraçoso para a livre circulação. A via de Guimarães tinha a bitola de um metro e a da Povoa 90 centímetros e não havia entre



elas ponto comum. Eram, pois, apenas curtos afluentes da linha do Minho.

O nosso entrevistado, com um poder admirável de memória, vai desbobinando a sua brilhante exposição:

— Em 1904, o Conde de Paço Vieira pôs a concurso e contratou o grupo das linhas chamadas do Alto Minho, Braga e Guimarães, Braga e Monção, e Viana e Ponte da Barca, cuja extensão somava 150 quilómetros. Houve várias transferências da concessão até que em 1907 foi tomada por Canha & Formigal, que exerceram o esforço sério para a construção, que uma lei de 1912 procurou facilitar. A esse tempo estava em preparação a fusão de três empresas: Povoa, Guimarães e Alto Minho e a construção de um terço de ligação de Louzada e proximidades da Senhora da Hora. A Grande Guerra, que se aproximava, fez retrair os mercados financeiros e malograr esse plano. Fez-se mais tarde, em 1924 uma concessão mal estudada da Linha da Povoa por Espozende e Barcelos, Braga, Guimarães, que foi, afinal, anulada.

Como foi criada a C. N. de Portugal

— Quando se efectuou, então, a fusão projectada?

— Foi em 1926 que Eduardo Plácido tomou a larga iniciativa da criação da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal em que as outras se fundiam e que se comprometeu a crear a rede secundária do Minho entestando em Leixões com uma estação terminal de grande velocidade no centro do Pôrto, pelo prolongamento da Boa Vista à Trindade. A linha da Povoa seria alargada para 1 metro e prolongada a Fão; construir-se-iam o troço de Louzada à Trofa para tomar a linha de Guimarães, independentemente da do Minho, e o da Trofa à Senhora da Hora, para a ligação directa da de Guimarães com o Pôrto e o da Boa Vista à Trindade com uma grande estação terminal para passageiros e recovagens e ligação com o mercado do Bolhão.

— Como foi legalmente criada essa obra?

— Após um parecer circunstanciado do "Conselho Superior dos Caminhos de Ferro" de que fui relator, foram publicados os decretos-leis n.º 12.508 de 26 de Outubro e n.º 12.988 de 25 de Dezembro de 1926, pelos quais se fariam as concessões indicadas com garantia de juro de nove por cento e se prescrevia a fusão das empresas. Dêstes diplomas resultou a criação da Companhia do Norte, a que Eduardo Plácido imprimiu grande actividade. Os estatutos da nova companhia foram aprovados em 25 de Janeiro de 1927. O hábil engenheiro António Amorim Pôrto foi posto à testa da exploração. Sob a sua direcção alargou-se a linha da Povoa, interrompeu-se a exploração, melhoraram-se as vias, renovou-se o velho material e adquiriram-se máquinas possantes, magnificas carruagens e vagões.

Os projectos das novas linhas

A exposição, animada por vigor de mocidade, continua:

— Sob a direcção competente do sr. Visconde de Ermida elaboraram-se os projectos das novas linhas. Por contrato de 8 de Agosto de 1927 foi ajustada a construção das linhas da Trofa à Senhora da Hora e a transferencia para leito próprio, do troço da Louzada à Trofa, o alargamento da via da Povoa, o troço da Boa Vista à Trindade e a linha da Povoa por Espozende, Barcelos, Braga, Guimarães.

— Mais tarde — esclarece o sr. Fernando de Sousa — foi proposto que o troço Espozende-Barcelos-Braga fosse substituído pela linha de Braga aos Arcos a ligar na Ponte da Barca com a do Lima, que o Estado ia construir. Ao mesmo tempo a Companhia do Norte tomava a empreitada da construção do troço da linha do Tamega da Chapa a Celorico e tomava de arrendamento essa linha. Nos contratos adicionais de 14 de Março e 5 de Dezembro de 1929 e 28 de Janeiro de 1930 foi reduzida a taxa de juro garantido de nove a sete e meio por cento e fixou-se o custo da construção da linha da Trofa à Senhora da Hora em 17.500 contos e do troço da Boa Vista à Trindade em 12 mil contos e os coeficientes de exploração, por cálculo de garantia, ficaram em 80 e 40 %. Foram estas reduções consentidas para não sacrificar o plano formado, pois os caminhos de ferro estavam, ainda, então, em período de optimismo que a crise geral subsequente na concorrência das camionetas transformaria em sérios pessimismos.

A revisão geral do plano da rede ferroviária

— Em 1927 — continua o nosso ilustre entrevistado — uma comissão técnica foi encarregada da revisão geral do plano da rede ferroviária, de que resultou o plano aprovado por decreto n.º 18.190 de 28 de Março de 1930, que ampliou a rede secundária do Norte do Douro, acrescentando à linha de Espozende a Viana a do Ave saída de Caniços até ao Arco de Baulhe, onde se ligaria com o Tamega que veio prolongada até à do Corgo. Classificou-se também, a transversal de Trás-os-Montes, da linha do Corgo por Valpaços a Mirandela, tudo o que assegura a ligação das três linhas: Tamega, Corgo e Tua entre si e com a rede da via estreita do Minho com enormes vantagens para a sua exploração e pondo-a em comunicação directa com o Pôrto e Leixões.

— Não seria excessiva essa larga previsão de linhas pela maior parte deficitárias, que não poderiam ocorrer aos encargos do avultadíssimo capitais preciso, para a sua construção?

— Há em relação a caminhos de ferro um prejuízo lamentável. Entende-se que só se justificam se o rendimento ocorre aos encargos.

O ilustre engenheiro Fernando de Sousa explica a sem razão de ser dêste conceito:

— Ora, esse critério não se aplica às estradas, aos portos, aos edifícios públicos, aos hospitais, às escolas, aos museus, a todas as outras obras, enfim, destinadas a favorecer a economia nacional e satisfazer necessi-

dades públicas. Já não é pouco que satisfazam as despesas de exploração com as respectivas receitas. Há as compensações indirectas, pela acção de fomento das linhas as vantagens de ordem económica, administrativa e militar que são largamente compensadoras do sacrifício feito.

Como foi planeado o assalto à Companhia do Norte

A entrevista é agora um comentário acre às cabalas movidas à personalidade, aliás, invulnerável, do nosso saudoso amigo sr. Eduardo Plácido.

— Foi ainda a sombra dos factos ocorridos até ao assalto dado em 1933 à Companhia do Norte que tanto abalou Eduardo Plácido e concorreu para o agravamento da doença a que sucumbiu. A cabala formada no ano anterior pelos que lhe deviam a sua situação na Companhia de Seguros "A Mundial", por elle fundada e levada a alto grau de prosperidade, obrigou-o a abandoná-la. Foi, então, alvo de uma campanha violenta que lhe não poupou acusações infamantes, grosseiras difamações em certos jornais, prisões, arresto de bens e pronunciadas indevidas.

Em quanto durava essa guerra — o comentário do nosso ilustre entrevistado, prossegue em tom enérgico — entendeu Plácido que se devia licenciar na Administração do Norte. Entretanto, iam surgindo nestas dificuldades financeiras provenientes da redução de capital garantido nas construções, obras, causas de ordem geral que influiam nos caminhos de ferro e do contrato iníquo de arrendamento do Tamega que nunca devia impor onus de "déficit" à empresa exploradora. Reduzida esta a menos de metade as despesas de exploração e trazia à linha do Douro o tributo do troço afluente. Deviam ser-lhes garantidas as despesas de exploração sem participação dos "déficits" que ascendiam a alguns centos de contos por ano e que o Estado devia assumir.

A Companhia perante o Governo

Foi nesse momento que surgiram as maiores dificuldades — inquirimos.

— Eu lhe explico: aproximava-se o pagamento do cupão de Julho de 1933, concluia-se a linha da Trofa à Senhora da Hora e a segunda via até à Boa Vista, mas faltava concluir a que ia à Trindade, para obter, mesmo sem o edifício da estação, uma exploração provisória, como foi tantos anos a do Cais do Sodré, para a linha de Cascais. A Companhia expôz ao governo as dificuldades com que lutava e, apenas, pediu o pagamento de garantia de juro, em 1 de Julho, sem se esperar algumas semanas pelas formalidades de liquidação ou ao menos uma declaração oficial de garantia de reembolso em curto prazo, depois daquela data com a qual obteria um suprimento bancário a curto prazo. Ao mesmo tempo negociava em França uma operação financeira que ia bem encaminhada e se baseava na cedencia de quarenta e uma mil acções em cartões tomadas um pouco acima do par e na

conversão de obrigações de 9 e $7\frac{1}{2}\%$ para 5 %, o que assegurava disponibilidades para pagar integralmente os débitos aos credores, concluir as construções em andamento e melhorar a exploração pela aquisição de material.

— Que se passou depois?

— Sucederam-se os expedientes dilatórios, até que veio a recusa de crédito e sem os adiantamentos a custo obtidos do Banco Ultramarino e de um administrador não se poderia ter pago o cupão que, afinal, se pagou em data devida.

— Entretanto o Ministro pública uma extensa nota em que acusava a companhia de êrros e faltas graves, como preparação do decreto-lei n.º 22.951 de Agosto.

Um convénio...

E depois de uma pausa:

— Em plena campanha "A Mundial" sem se terem em conta as leis vigentes sobre falências de companhias de caminhos de ferro — e não cairá em falência a do Norte — suspenderam-se os seus corpos gerentes que foram substituídos por uma comissão simultaneamente de administração e inquérito.

— Quais as funções que deveriam pertencer a essa comissão?

— Cumpria-lhe: negociar no prazo máximo de seis meses fixado no decreto, um convénio com os credores que seria sujeito à aprovação do governo.

Num comentário, o nosso brilhante colega do jornalismo elucida:

— Não houve até hoje convénio e só há poucos meses se propôz aos credores o pagamento de 50 % em dinheiro ou 60 % em obrigações de 5 %, o que implica uma emissão que não está autorizada. Devia propor ao governo, à Assembleia Geral um plano de organização da companhia com a modificação das suas conversões e a correspondente alteração dos estatutos.

— E o que se fêz?

— Nunca se convocou a Assembleia, nem consta que ao governo se propôs a reorganização. Mais ainda: Nem um só relatório veio à lume. Faltam, pois, os de 1933, 1934 e 1935, sem falar no de 1936. Incumbia à Comissão um rigoroso inquérito aos actos dos corpos gerentes os quais eram obrigados a muitos esclarecimentos. Só uma vez foram ouvidos sobre pontos insignificantes e só há perto de um ano se mandou para juizo uma queixa sem alcance e que até hoje nenhum efeito surtiu. E como as funções da comissão terminam quando esteja regularizada a situação financeira da companhia, essa regularização não se fez em três anos e meio. O que se fez foi impedir a reunião de uma Assembleia Geral convocada antes do decreto para ser nela apreciada a proposta de operação financeira que desafogava a situação da companhia.

O que não se conseguiu em 43 meses

— Tem sido benéfica a acção da referida Comissão Administrativa?

IMPRENSA PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

“A VOZ”

Está em festa, no próximo dia 7, o nosso presado colega, *A Voz*. E' que se comemora mais um aniversário da publicação do primeiro número, sob a direcção do nosso ilustre director, sr. engenheiro Fernando de Sousa, do jornal *A Epoca*, que hoje está substituído, com o título actual, tendo saído em 25 de Março de 1919.

Ao recordar o facto, apresentamos a todos quantos trabalham em *A Voz* as nossas mais efusivas saudações.

“DIÁRIO DE LISBOA”

Também no dia 7 festeja o seu 17.º ano da sua publicação o nosso colega *Diário de Lisboa*, ao qual apresentamos, desde já, os nossos cumprimentos.

“DIÁRIO DA MANHÃ”

É com vivo prazer que registamos o VI aniversário do nosso presado colega *Diário da Manhã*, a cujo corpo redactorial, administrativo e tipográfico endereçamos as nossas saudações.

“O VOLANTE”

Com a regularidade costumada recebemos o n.º 398 da bem redigida revista desportiva *O Volante*. Insere valiosa colaboração literária e artística.

“CONGRÈS DES CHEMINS DE FER”

Recebemos e agradecemos o último *Boletim* da Associação Internacional do *Congresso dos Caminhos de Ferro*, revista mensal que se apresenta com um excelente aspecto gráfico e valiosa colaboração técnica, firmada pelos mais abalizados engenheiros mundiais.

“RÁDIO — MOÇAMBIQUE”

São do ilustre engenheiro sr. Freitas e Costa, director do Caminho de Ferro de Lourenço Marques, as seguintes palavras a respeito do Grémio dos Radiófilos:

“É elle uma instituição simpática e benemérita que nos confins da Colónia leva o conforto de notícias da Metrópole e aos países vizinhos o encanto das canções da nossa Terra.

Bem haja pela sua patriótica cruzada em favor de Moçambique.”

É com grande prazer que registamos estas desassombradas afirmações.

— Vejamos agora o que a comissão não tem feito. Não diligenciou concluir o troço da Boa Vista à Trindade que determinaria receita considerável. Não publicou relatórios, nem contas, como lhe cumpria, pois substituiu os corpos gerentes aos quais incumbia essa publicidade. Não fez alterar o contrato de arrendamento da linha do Tamega, de modo que se removesse o enorme prejuízo que origina para a companhia, nem o denunciou, abandonando a exploração, como tinha o direito de fazer. Não consta que, ao menos, submetesse a juizo arbitral a participação do Estado nos déficits, o que foi efectuado em relação à Companhia Nacional e que o contrato prevê. Não consta que tenha feito a minima diligencia para evitar que se renovasse o vigamento da ponte do Ave sem tornar a linha de Guimarães independente da do Minho, como é de lei perceptível e para o que é concedida garantia de juro à companhia, à qual se impôs a obrigação de assegurar essa independencia das duas linhas. Não fez assinar o contrato que devia derivar de um decreto publicado, relativo ao troço da Povoa a Fão, cujo projecto foi aprovado fixando-se a base de garantia. Também não fez celebrar o contrato adicional relativo ao troço de Louzada à Trofa.

O nosso interlocutor estabelece, depois um contraste interessante:

— A todas as críticas formuladas tem sido oposto o mais inalterável silencio que as deixa inteiramente subsistentes. Deve-se frizar o contraste entre a Companhia do Norte e a Companhia Nacional de Navegação, onde houve graves conflitos, que nesta não houve, e para a qual se nomearam, meses depois do decreto da Norte, duas comissões: uma de inquérito, outra administrativa com prazos marcados. Concluíram ambas os seus trabalhos e a administrativa da companhia já voltou há muito à normalidade. Na Companhia do Norte houve a irregularidade de confiar à mesma comissão as duas funções, que mal se conciliam, e ao cabo de quarenta e três meses está tudo pior que antes e os acionistas nada sabem do que lhes interessa e nada se fez para que as linhas correspondam cabalmente à sua função.

O que aí fica, de autoria de uma das primeiras autoridades em problemas ferroviários, é suficiente como demonstração do que se tem feito em 43 meses e o que deveria realizar-se a bem do Direito e da Justiça.

* * *

Também o nosso presado colega *A Voz* reproduziu a parte essencial desse estudo histórico-crítico das linhas de que é concessionária a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

PREÇOS PARA ELABORAÇÃO DE ESTIMATIVAS

Por ANTÓNIO GUEDES

(Continuação)

BASE N.º	DESIGNAÇÃO	PRÉÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	
	§ 2.º — TANGENTE DO ANGULO DA CRÓXIMA 0,11					
305	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,00 e incluindo balastragem	39.747\$11,2	1.602\$53,1	80\$12,6	24\$03,8	41.453\$80,7
306	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,05 e incluindo balastragem	39.798\$81,4	1.607\$83,5	80\$39,2	24\$11,7	41.511\$15,8
307	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,10 e incluindo balastragem	39.876\$90,6	1.613\$27,0	80\$66,3	24\$19,9	41.595\$03,8
308	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,15 e incluindo balastragem	39.928\$48,0	1.618\$44,9	80\$92,2	24\$27,7	41.652\$12,8
309	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,20 e incluindo balastragem	40.006\$71,1	1.623\$68,7	81\$18,4	24\$35,5	41.735\$93,7
310	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,25 e incluindo balastragem	40.084\$72,0	1.630\$34,9	81\$51,7	24\$45,5	41.821\$04,1
311	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,30 e incluindo balastragem	40.136\$29,7	1.635\$52,8	81\$77,6	24\$53,3	41.878\$13,4
312	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,35 e incluindo balastragem	40.214\$38,6	1.640\$77,3	82\$03,9	24\$61,1	41.961\$80,9

BASE N. ^o	DESIGNAÇÃO	PRÉÇO DE APLICAÇÃO				
		Dos materiais	Dos jornais	Da percentagem para ferramentas (5 %)	Da percentagem para acidentes (1,5 %)	TOTAL
313	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,40 e incluindo balastragem	40.292\$52,8	1.646\$07,7	82\$30,4	24\$69,1	42.045\$60,0
314	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,45 e incluindo balastragem	40.344\$09,7	1.651\$57,1	82\$57,8	24\$77,3	42.103\$01,9
315	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,50 e incluindo balastragem	40.395\$75,5	1.656\$87,5	82\$84,4	24\$85,3	42.160\$32,7
316	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,55, e incluindo balastragem	40.473\$89,7	1.663\$34,8	83\$16,7	24\$95,0	42.245\$36,2
317	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,60 e incluindo balastragem	40.551\$90,6	1.669\$09,2	83\$45,5	25\$03,6	42.329\$48,9
318	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,65 e incluindo balastragem	40.603\$56,3	1.674\$02,1	83\$70,1	25\$11,0	42.386\$39,5
319	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,70 e incluindo balastragem	40.681\$57,2	1.678\$88,5	83\$94,4	25\$18,5	42.469\$58,6
320	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância para entrevia de 2 ^m ,75 e incluindo balastragem	40.759\$71,4	1.684\$57,0	84\$22,8	25\$26,8	42.553\$78,0
321	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,80 e incluindo balastragem	40.811\$37,2	1.689\$87,4	84\$49,4	25\$34,8	42.611\$08,9
322	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância para entrevia de 2 ^m ,85 e incluindo balastragem	40.889\$38,1	1.694\$56,5	84\$72,8	25\$41,8	42.694\$09,2
323	Um S de ligação para via férrea de 1 ^m ,665 de largura entre carris com o peso de 44,9 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250 ^m , o raio da concordância, para entrevia de 2 ^m ,90 e incluindo balastragem	41.045\$45,9	1.703\$85,2	85\$19,3	25\$55,8	42.860\$06,2

9 DE ABRIL

OS BOMBEIROS DE TODO O PAÍS PRESTAM HOMENAGEM AO SOLDADO DESCONHECIDO

A iniciativa dos Bombeiros Voluntários Portuenses de promoverem, no dia 9 de Abril, uma homenagem das corporações de todo o País ao Soldado desconhecido, na Batalha, deve resultar uma grandiosa manifestação patriótica.

Foi já elaborada parte do programa e ficou resolvido que as viaturas das corporações do Norte se concentrem, naquele dia, às 21 horas, no Jardim da Cordoaria. À mesma hora, acender-se-á o facho do lampadário colocado junto do monumento aos Mortos da Grande Guerra, perante o qual desfilarão todas as viaturas com bombeiros empunhando archotes acesos, e as guarnições se postarão em continência diante do "Soldado" da praça Carlos Alberto.

Cerimónias idênticas efectuar-se-ão, ao mesmo tempo; em Espinho, Aveiro, Coimbra e Leiria. É nesta cidade que se juntarão os cortejos constituídos pelos bombeiros do Norte e do Sul. Dali seguirá a grandiosa manifestação para o Mosteiro, onde será deposto, no túmulo da Sala do Capítulo, o artístico facho em bronze, executado pelo escultor Henrique Moreira.

Eleva-se a muitas dezenas o número das corporações que já enviaram a sua inscrição para a imponente romagem, e muitíssimas são as que aderiram à idéia.

Curiosa, é também, a lembrança de encerrar, num cofre que ficará no Museu das Oferendas, todas as listas com os nomes dos bombeiros que contribuíram com um escudo para a compra do facho.

Da organização do cortejo, no sul, encarregou-se espontâneamente o comando de Sapadores Bombeiros de Lisboa.

Todas as corporações serão acompanhadas dos seus estandartes aos quais se juntarão as numerosas bandeiras dos grupos de combatentes da Grande Guerra. Centenas de viaturas dos bombeiros e veículos de grupos excursionistas se encontrarão na Batalha às 11 horas do dia 9.

As comissões distritais, já nomeadas para a organização da grandiosa romagem, estão a trabalhar activamente e de colaboração com as pessoas que puseram em prática a patriótica iniciativa dos Bombeiros Voluntários Portuenses, que são comandados por um antigo combatente feito prisioneiro na batalha de La Lys.

* * *

Os Bombeiros Voluntários Madeirenses far-se-ão representar nesta significativa homenagem, pelo sr.

João Maria Belo de Moraes, digno Comandante Honorário daquela Corporação e seu representante no Continente.

EM LISBOA

O aniversário da batalha de La Lys será comemorado com desusado brilhantismo e grande solenidade.

No dia 9 haverá parada de combatentes, que se concentrarão no cemitério oriental, desfilando depois pela Avenida da Liberdade até o Terreiro do Paço. Às 16 e 30, na sede da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, na Calçada dos Caetanos, realiza-se, com a presença das entidades oficiais e dos dirigentes daquela patriótica instituição a inauguração solene do busto da falecida escritora e presidente da Cruzada das Mulheres Portuguesas, sr.^a D. Ana de Castro Osório, das novas instalações da Liga e da 1.^a Exposição dos Artistas Combatentes.

Efectuar-se-ão também outras comemorações próprias do dia, cujo programa está a ser cuidadosamente elaborado.

A "VENDA DO CAPACETE"

A favor dos Combatentes da Grande Guerra necessitados efectuar-se-á em todo o País a *Venda do Capacete*. Muitas senhoras têm oferecido o seu concurso a tão simpática iniciativa, contando-se já cerca de 500 adesões.



Instituto Nacional de Estatística

O Instituto Nacional de Estatística acaba de completar os apuramentos que respeitam ao movimento fisiológico da população de Portugal no ano de 1936.

Por elas se verificam que nasceram durante o ano 205.615 indivíduos, sendo 105.577 do sexo masculino e 100.038 do sexo feminino. Em confronto com os números de 1935, o número de nascimentos aumentou de 1.672, correspondendo o aumento de 806 ao sexo masculino e 866 ao sexo feminino.

Segundo a legitimidade os 205.615 nascimentos classificam-se: 173.722 legítimos e 31.893 ilegítimos. Relativamente a 1935, o número de nascimentos legítimos aumentou de 873 e o de ilegítimos 799.

O número de nato-mortos atingiu a cifra de 9.405 superior de 231 à relativa a 1935. O número de nato-mortos legítimos foi de 7.426, correspondendo os restantes 1.979 a nascimentos ilegítimos.

Em 1936 morreram 119.003 indivíduos, 60.744 do sexo masculino e 58.259 do sexo feminino. Em referência a 1935 o número de óbitos baixou de 4.048. Para o sexo masculino a baixa foi de 2.451 e para o sexo feminino de 1.507.

Finalmente em 1936, o número de casamentos realizados foi de 46.534 inferior de 2.365 ao número relativo a 1935.

AVIACÃO

MATERIAL DE AVIAÇÃO

Pelo Capitão HUMBERTO DA CRUZ

SOB este título apenas me quero referir ao material volante, sem qualquer alusão às inúmeras viaturas que devem fazer parte do trem dum qualquer agrupamento aeronáutico como transportadores de material, de combustível e de homens, carros oficinas, dispositivos móveis de iluminação de pistas etc.

Para outra ocasião deixarei o relato dos engenhos de fogo, bombas, metralhadoras e super-metralhadoras, canhões, lança fumos e gazes e outros mais.

O avião é o elemento material que agora merece o interesse das minhas palavras. Para êles dirijo as minhas considerações procurando mostra-los quanto possível, aos leigos que porventura dediquem um poucochinho de atenção aos aspectos vários da defesa da Nação que a todos proteje nas suas actividades, anciósos sempre da confiança que lhe permita vida equilibrada. Para muita gente o avião é sempre uma mesma coisa, máquina que vôa, diferenciado apenas pela envergadura ou número de motores. Ora tal não é por razões de ordem militar que obrigam a tipos diversos de construção.

Nas escolas de pilotagem e para manutenção do treino ou avivamento de qualidades profissionais são empregues aviões económicos, de baixa potência, por lógica necessidade de boa aplicação de método e imperiosa obrigatoriedade de alívio dos orçamentos.

A aprendizagem da arte de voar e mesmo a continuidade do treino, implicam, como em todos os mistérios, a adopção do mais fácil e elementar, para uma criteriosa formação de escala ascendente.

Os aparelhos de grande classe, pela delicada atenção a que obrigam e pelo seu mais pesado custo só são manobráveis por "pilotos feitos".

Há países onde os primeiros vôos são executados em planadôres com motor auxiliar, reduzindo assim ao mínimo o dispêndio de combustível e custo de material com notáveis vantagens para um melhor desenvolvimento do "sentido do ar".

De qualquer forma são sempre os pequenos monomotores que iniciam os homens no domínio do ar.

De variados tipos — muito semelhantes — por apresentação de diversos construtores, devem êles ser de farta representação nos aeródromos do país para que o número de pilotos possa crescer com a precisa cidadela, aquela que os interesses da Nação exigem.

Eles são os eternos companheiros dos pilotos que, por não lhes ser possível voar continuamente nos aparelhos de guerra, têm de manter, económica e a sua "fórmula".

Na escala ascendente de instrução aparecem os aparelhos de transformação, uma espécie de plagiadores do comportamento aéreo dos aviões de guerra. Dispensáveis, segundo opinião de alguns técnicos, êles prestam serviços que não merecem alheamento, antes impõem à maioria a sua aceitação, por permitirem uma metódica aprendizagem, sem saltos bruscos que confundem e aumentam as probalidades dos estragos materiais nos grandes aparelhos, além de que têm sempre aproveitamento nas missões militares de limitada envergadura. Atravez deles chega-se ás aeronaves de guerra.

De progresso em progresso, marcando dia a dia uma nova melhoria, um acentuado aperfeiçoamento, na ânsia de perfeição, por rápida caminhada, atingiu-se uma época de natural confusão, aquela mesmo em que vivemos,

A máquina progrediu, tanto na purêsa das linhas aerodinâmicas da sua célula, como no arranjo geral dos seus motores, mercê dos aturados esforços dos engenheiros, continuamente desvendando novas modalidades de construção, enquanto os organizadores passam perante a continuidade louca dos melhoramentos conseguidos numa evolução surpreendente.

A política aérea, formada por razões várias, é quem traça a orgânica material, definindo os tipos e quantidades dos aviões que devem compor as fôrças do ar. Os governos que são o cérebro da guerra e consequentemente os responsáveis de toda a preparação que ela exige farão falar, quando o julguem, os Estados-Maiores das fôrças armadas e as comissões técnicas e êles se pronunciarão.

A escolha e arranjo devem obediência ás condições impostas por situações geográficas, natureza dos terrenos, espécies de fronteiras e prováveis inimigos. Não se podem dispensar certos tipos de aviões ou colecionar outros por simples manifestação dum critério pessoal. Há sempre que atender ás necessidades do conjunto e aos possíveis e prováveis aspectos duma intervenção.

Os tipos de aviões de guerra podem especificar-se com o seguinte quadro :

AVIAÇÃO	MARINHA DE GUERRA
Aviões de reconhecimento	Cruzadores ligeiros
» Observação	Esclarecedores de esquadra
» Linha	Navios de linha
» Caça	Contra-torpadeiros
» Estafetas	Aviões auxiliares
» Transporte	Cruzadores auxiliares
» Sanitários	Navios hospitalais

Respiguei esta analogia dum comparativo que me pareceu de boa aceitação.

Na maioria destes tipos, senão em todos, a veloci-

A MAIOR EMISSORA DE TELEVISÃO DO MUNDO

O governo francês, por intermédio da Administração des P. T. T., acaba de encomendar à fábrica "Le Matériel Téléphonique" de Paris a construção da mais importante Emissora de Televisão comercial até agora realizada. O transmissor será montado na base da Torre Eiffel, devendo entrar em serviço quando da inauguração da Exposição de Paris. A potência da onda de emissão deste transmissor alcançará 30 kilowatts, podendo ser totalmente modulada. Será ligada a uma antena colocada no vértice da Torre Eiffel por meio dum condutor coaxial cujo peso será de 12 to-

neladas. Poderá radiodifundir-se a 405 linhas com uma profundidade de banda de 2.500.000 períodos. Os estúdios serão instalados no Palácio da Rádio da Exposição de Paris e no edifício dos P. T. T., sendo ligados ao transmissor através de cabos coaxiais especiais e equipamentos terminais. O sistema adoptado permitirá dar controle positivo ou negativo das vistas que se transmitem em todas as etapas da emissão, desde o Estúdio até à antena. A Torre Eiffel, que foi a admiração da Exposição de 1889 e que foi utilizada pela primeira vez para receber radiotelefonia da América em 1916, terá um papel importantíssimo na Exposição de 1937 com a moderníssima Arte da Televisão. A fábrica "Le Matériel Téléphonique" pertence ao grande sistema da International Standard Electric Corporation, mundialmente conhecido e que em Portugal tem feito já diversas instalações de T. S. F., entre elas a Emissora Nacional.

dade é indispensável e essa velocidade já hoje aborda os 500 quilómetros por hora.

Podem ser monomotores ou multimotores conforme o seu emprêgo.

Ácerca dos multimotores cabe-me aqui prestar um esclarecimento.

Os círculos de construção aeronáutica são já alguns, apesar da pouca idade da aviação, todos êles de vincadas características.

A imposição dos serviços que continuamente e por ordem crescente foram sendo pedidos à aviação, destacadamente o levantamento de carga por limite de potência dos motores, fez com que aparecessem e se aperfeiçoassem os multimotores.

Porque as condições aerodinâmicas não permitem perfeita segurança em vôo com bimotores quando um deles se avariasse, resolveu-se o problema com o trimotor. Hoje com o progresso da técnica são os bimotores ou os tetramotores que marcam, isto é, os aparelhos de tração lateral. Mesmo no bimotor, quando um dos motores pára o avião segue a sua marcha apenas com redução de velocidade, mas sem mais contratempos que o obriguem a aterrizar.

O trimotor tem os seus dias contados por não assegurar a defesa para a frente em boas condições, defesa que é feita com metralhadoras ou canhões amovíveis na proa da fuselagem, ou seja no lugar em que impertinentemente se aplicava o motor central.

Em 1933, numa entrevista com M. Cocquyt, chefe piloto belga do Sabena, declarou Lindbergh que em sua opinião o trimotor comercial não tardaria a ser abandonado.

Preconisava o avião monotor para o correio rápido e os bi e tetramotores para passageiros, segundo a capacidade requerida.

Parece, na verdade, por agora, estar assente ser o bimotor a máquina ideal para emprêgo de dia ou de noite e até para missões várias que cumulativamente podem desempenhar, isto é, a um tempo avião de reconhecimentos, de bombardeamentos e de combate.

Há quem pense, por exemplo, que para o bombardeamento nocturno se podem utilizar aviões lentos, mas tal é o êrro. "A obscuridade serve a defesa e não o ataque."

Quando em 1918 se organizou a caça de noite mais de 50 aparelhos de grande bombardeamento foram abatidos por uma só esquadrilha de caça sem que esta tivesse uma só perda. O que sucederia agora se se teimasse em cultivar o êrro de desprezar as grandes velocidades de noite, com o aperfeiçoamento que têm tido os aviões de combate?

Mesmo para escapar aos projectores, de grande mobilidade, penetração e poder iluminante, é muito aconselhável o emprêgo de aviões velozes.

O bimotor é o aparelho da actualidade? As nações de fraco potencial militar, tem nele o mais recomendável elemento de composição das suas esquadrilhas de linha e de combate de dia ou de noite.

Nos países ricos de indústria há já hoje ao lado duma hiper-aviação de grandes velocidades a alturas normais, a super-aviação para voos na estratosfera lá para cima de 10.000 metros.

Como as Nações não podem ter em tempo de paz, nas suas fileiras, um grande número de aviões do tipo mais moderno, porque isso implicaria custosas substituições, torna-se evidente a necessidade duma composição perfeita para as primeiras acções e alguns dos tipos mais modernos para conhecimento e treino do pessoal, ficando sempre apto a equipar os que, numa conflagração, obriga a adquirir em apressada compra.

EDEN-TEATRO

A sua inauguração revestiu-se de grande solenidade, tendo assistido o Chefe do Estado

Mercê da rasgada iniciativa do nosso presado amigo sr. Conde de Sucena, inaugurou-se, com grande solenidade, o novo edifício do Eden-Teatro — obra admirável de arquitetura e engenharia.

Assistência selecta. Traje de rigôr. No camarote presidencial o sr. general Oscar Carmona e os ministros do Interior, Marinha, Colónias e Educação Nacional.

Joias, decotes, grandes *toilettes*.

Quando no palco o sr. Conde de Sucena deu, com o bastão de castão de prata as três classicas pancadas de Moliere houve sensação. Em cena aberta autores, jornalistas e actores.

O sr. dr. José António Marques em frases vibrantes, depois de saúdar o Chefe do Estado, referiu-se à obra notável do sr. Conde de Sucena, declarando assim solenemente inaugurado o novo teatro, um dos melhores da Europa.

Discurso vibrante, pleno de sinceridade, que a assistência sublinhou com uma quente e prolongada salva de palmas.

O Eden é um teatro modelar no género, com todas as exigências espectaculares e com grande conforto em todos os lugares. Profusão de luzes.

Ha ainda um facto de singular relêvo a destacar: a inauguração fez-se com uma peça portuguesa, interpretada por artistas portugueses.

Os recursos excepcionais do novo teatro permitiu a plataforma ascensional para a orquestra.

No final do espectáculo, que excedeu toda a expectativa, em cena aberta, o sr. dr. José António Marques, em nome do sr. Presidente da República, condecorou com o grande oficialato de Cristo o sr. conde de Sucena e com o oficialato de Santiago o sr. Lopo Lauer, empresário do teatro inaugurado.

Bocage é a vitória musical de Rui Coelho e é a interessantíssima sequência de quadros pitorescos, em que luz o talento do famoso sonetista. A montagem com os seus cenários, a sua figuração, os seus efeitos de cena é sumptuosa. Reiterâmos, pois, as nossas mais vivas e sinceras felicitações ao sr. Conde de Sucena, alma empreendedora e bem digna de patriota, a Lopo Lauer, Stélio Gil e Frederico de Brito.

EDUARDO PLÁCIDO

MISSA DO 30.º DIA, NO PORTO

Do nosso presado colega "Jornal de Notícias", do Pôrto, transcrevemos comovidamente a notícia da missa de sufrágio por alma do nosso saudoso amigo Eduardo Plácido, mandada celebrar na capital do Norte em 30 de Março último:

De Lisboa, representando a família enlutada, veio assistir à missa o ilustre cirurgião dos Hospitais dr. António Torres Pereira, genro do falecido, a quem acompanhou o dr. João Bastos, parente da família Plácido.

Os amigos de Eduardo Plácido, no Pôrto, são muitos e o seu nome mais recordado será quando na história do Pôrto entrarem as iniciativas tão úteis e grandes que ele nos deixou. E que obra ele não realizaria se a cada passo não surgisse a inveja a deter a sua energia.

Em Portugal paga-se caro o triunfo, porque o génio dos demolidores é tremendo.

Ainda outro dia aqui foi publicada uma grande entrevista do sr. Conselheiro Fernando de Souza sobre a acção de Eduardo Plácido como Director da Companhia dos C. de Ferro do Norte, seu criador, pela junção das Companhias da Povoa e Guimarães e, sobretudo, seu propulsionador, dado o grande desenvolvimento que a esses Caminhos de Ferro iria dar com o prolongamento da linha à Trindade — coração do Pôrto — e até Fão, na esteira das linhas secundárias do Alto Minho.

Imagine-se quanto ganharia o Pôrto com a sua estação central da cidade e quanto não lucrariam as terras como Matozinhos, Vila do Conde, Povoa, Fão, Santo Tirso, Vizela, Guimarães e Fafe.

Tudo isto é do conhecimento do público.

Mas o Pôrto deve-lhe ainda carinhos especiais, maiores do que estes benefícios.

Eduardo Plácido foi quem primeiro encarou, praticamente, o problema das «Ilhas». Quiz atacá-lo de vez, resolvê-lo por solução perfeita, que engrandecesse e enriquecesse a cidade. E assim apresentou à nossa Câmara um projecto para a construção de uma Cidade Jardim, no eixo da ligação Pôrto-Leixões.

Foi esse projecto carinhosamente apoiado pela Liga Portuguesa de Profilaxia Social que especialmente convidou a fazer uma conferência o «expert» P. Stephankevitch, engenheiro que Eduardo Plácido mandou vir para «in loco» estudar esse momento prob'ema. E em um dos magistrais livros das conferências da Liga de Profilaxia podemos ler a conferência pronunciada então no Club dos Fenianos. Outros e outros problemas portugueses preocupavam e ocupavam a rara actividade do génio realizador de Eduardo Plácido. O dos lixos, o da organização da pequena Banca, etc., etc.

Sofremos perda dura, talvez a calcular mais tarde, quando se extinguirem campanhas odiantas e melhor se julgarem as acções dos homens.

Nós prestámos-lhe sempre a justiça de nêle, ver um Amigo da Cidade, visto que a escolheu para centro dos seus planos económicos e financeiros.

Não vivendo no cenário das lutas, das intrigas e das invejas estamos onde estivemos: — no mirante mais alto da cidade, a palmeiar quem para ela trabalhou tanto.

A missa do 30.º dia lá fomos cumprir um dever de saudade e gratidão, porque nos é grato reconhecer o trabalho quando ele é claro e útil à comunidade e ao País.

Seguem a notícia os nomes de numerosas pessoas que assistiram ao piedoso acto, figurando dentre elas muitos funcionários da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Assim o nosso colega "Jornal de Notícias" prestou justa homenagem à memória do saudoso finado.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

CAMINHOS DE FERRO

Vai ser constituído o Conselho Superior

Vai ser publicado um decreto que determina que o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que funciona junto da respectiva Direcção Geral, tenha a seguinte constituição: presidente, ministro das Obras Públicas; vice-presidente, director geral dos Caminhos de Ferro; vogais, um delegado do Conselho Superior de Obras Públicas, um delegado da Direcção Geral dos Serviços de Viação, três delegados das empresas ferroviárias, dois engenheiros de livre escolha do Governo; três delegados das associações económicas de Lisboa e Pôrto, um das associações industriais de Lisboa e Pôrto e um pela Associação Central da Agricultura Portuguesa e pela Liga Agraria do Norte e o engenheiro-chefe da Repartição da Exploração e Estatística da Direcção Geral de Caminhos de Ferro; e, secretário, o engenheiro-chefe da Repartição dos Serviços Gerais da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Compete ao referido Conselho, quando o Governo ou o sr. ministro das Obras Públicas julguem conveniente consultá-lo, dar parecer fundamentado sobre: a exploração comercial de caminhos de ferro, abrangendo as contravenções de leis e regulamentos; propostas de tarifas gerais e especiais, internas e combinadas, de quaisquer administrações; o exame, sob o ponto de vista de interesse público, do estabelecimento de novas estações e apeadeiros; e os demais assuntos relativos à exploração comercial de caminhos de ferro que, pelo director geral, em nome do ministro, forem submetidos ao seu axame.

Alteração de Tarifas

Vai ser publicado um decreto, a determinar que as alterações tarifárias que envolvem aumento dos preços dos transportes consignados na Tarifa Geral de Caminhos de Ferro, sejam aprovadas por lei ou decreto com força de lei.

Segundo êsse diploma, é da competência do ministro das Obras Públicas e Comunicações a aprovação de alterações à classificação geral de mercadorias, das condições e preços da tarifa geral, das condições da Tarifa Especial Interna, de pequena velocidade; da Tarifa Especial A, de grande e pequena velocidades, e da Tarifa de Despesas Acessórias, todas as alterações tarifárias que originem aumento de preços de transporte e, ainda, a elevação de apeadeiros a estações.

É da competência do director geral de Caminhos de Ferro a aprovação de tarifas especiais e seus aditamentos, abertura à exploração de paragens e apeadeiros, tabelas e preços, avisos ao público sobre serviços que prestam as estações e apeadeiros e serviços combinados e especiais, beneficiações, contratos e acordos. O Conselho Superior de Caminhos de Ferro será ouvido sobre qualquer dos assuntos acima referidos, sempre que o Governo ou o ministro das Obras Públicas o julguem conveniente.

O prazo de afixação dos respectivos avisos ao público fica reduzido a três dias.

Novo horário na Linha de Cascais

No horário dos combóios da linha de Cascais acabam de ser introduzidas as seguintes alterações:

a) — Estabelecimento, nos dias uteis, de um novo combóio de tipo "alternado", partindo de Cascais às 11 horas e 5, Monte Estoril às 11 horas e 7, Estoril às 11 horas e 9, S. João do Estoril, às 11 horas e 12, S. Pedro do Estoril, às 11 horas e 14, Carcavelos, às 11 horas e 19, Santo Amaro, às 11 horas e 22, Caxias, às 11 horas e 28, Dafundo, às 11 horas e 32, para chegar a Cais do Sodré às 11 horas e 42.

b) — A circulação dos combóios 401 e 501 é transferida para 10 minutos mais tarde do que actualmente, partindo, portanto, do Cais do Sodré, respectivamente, às 0 horas e 35 e às 0 horas e 40, de forma a satisfazer a solicitação baseada na hora a que acabam os espectáculos públicos.

Novo regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado

É brevemente promulgado, porque para isso se trabalha afanosamente no Instituto Nacional do Trabalho, o Novo Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.

Como muito bem diz a *Vida Ferroviária* aguardem os impacientes, porque continuamos a pugnar pela justiça que a todos há-de ser feita.

O contrário, não é servir o Estado Corporativo.

Uma pretensão dos habitantes de Aldeia Nova

A comissão executiva da União Nacional interferiu junto do Governo, no sentido de se atender o pedido dos habitantes de Aldeia Nova que pretendem se realizem obras no apeadeiro do caminho de ferro da localidade, de forma que o cais e respectiva bascula sejam cobertos, para resguardo das mercadorias ali em despacho, as quais deverão ser pesadas por ocasião da carga e descarga.

Nova tarifa de bilhetes

Entrou já em vigor uma nova tarifa de bilhetes de assinatura mensal ou semanal, para uma viagem diária de ida e volta, entre as estações de Gaia e Aveiro para o Pôrto, ou vice-versa.

CRÓNICA

INTERNACIONAL

Por PLÍNIO BANHOS

AS TROPAS DE FRANCO CONTINUAM VITORIOSAS SOBRE OS DESLEAIS MARXISTAS

ESPAÑA — A guerra contra o comunismo em Espanha tende a eternizar-se. Não obstante as esquadrias de aviões nacionalistas operarem com eficácia, bombardeando as fortificações governamentais ou sejam as republicanas, os marxistas, mercê da colaboração dos voluntários russos, franceses, belgas, alemães, mexicanos, romenos e italianos, continuam a dar de si... Mas, as derrotas são bem assinaladas pelos observadores internacionais.

O generalíssimo Franco sabe bem conduzir os seus soldados — homens para quem a Espanha é uma catedral de Dôr.

De resto os nacionalistas, segundo a confissão do general Miajas, avançaram vinte e um quilómetros em direcção a Madrid.

A entrada triunfal na capital de Espanha está pois assegurada para breves dias.

Regista-se também que voluntários norte-americanos encontram-se ao serviço dos comunistas espanhóis.

Desenrolaram-se desordens perto de Taracena, provocadas pela distribuição de víveres, entre forças internacionais e centenas de milicianos. Houve dezenas de mortos e grande número de feridos.

Igualmente se verifica que as razões da crise da "Generalidade" catalã foi ocasionada pela falta de pão em Barcelona.

Por sua vez, em absoluto contraste, o generalíssimo Franco para celebrar a cidade de Valladolid com o título de *Capital da sublevação nacional*, mandou iniciar a construção duma quantidade de edifícios importantes, incluindo diversos Museus nacionais, uma Universidade e um Palácio de Justiça, onde ficará instalado o Supremo Tribunal, que foi restabelecido naquela cidade.

Em cumprimento de instruções relativas ao repovoamento florestal da Espanha, os falangistas plantaram durante este mês mais de cem mil árvores na província de Valladolid. Nas províncias de Burgos e Alava procede-se actualmente ao mesmo repovoamento.

FRANÇA — Há tempo o Estado de Iran ordenou ao seu ministro em Paris que abandonasse a Legação para protestar contra a linguagem de alguns jornais franceses para com a nação Iranica. O governo francês tentou liquidar amigavelmente o incidente, mas,

não o conseguindo, viu-se constrangido a retirar o seu representante em Teheran. Agora, foi o Iran que ordenou ao seu Consul Geral em Paris que abandonasse o seu lugar e a todos os estudantes persas que freqüentam Institutos em França de se retirarem para a Pérsia ou seguissem para outros países.

Dentro em pouco as consequências, segundo *Rádio Roma*, serão a rotura de todas as relações diplomático-culturais entre a França e o Iran.

Mais uma complicação internacional!...

ITALIA — A Venesa chegou o navio francês *Mexique*, a bordo do qual seguia o Cruzeiro Médico gaulês composto de 150 médicos acompanhados de suas famílias num total de 400 pessoas. Houve, é claro, muitas festas, sessões solenes e sobretudo banquetes...

Em Itália encontram-se a senhora de Getúlio Vargas, presidente da República Brasileira, e suas filhas.

ALEMANHA — O general Goering deu uma recepção em honra dos deputados, economistas e chefes agrários suecos. Entre Goering e o Ministro da Suecia em Berlim houve troca de cordeais saudações pelos dois países amigos.

PALESTINA — Segundo notícias de Jerusalém as autoridades responsáveis muçulmanas decidiram não permitir a entrada na Mesquita de Omar aos visitantes franceses se não fôr restabelecida a escala dos navios franceses em Jaffa que fôra transferida para Haifia.

GRÉCIA — Foram ultimamente criadas grandes medidas de Previdência Social, especialmente a organização dos cuidados a dar aos doentes pobres.

JAPÃO — O governo de Toquio estabeleceu um plano quinquenal para o desenvolvimento económico da Mandchúria. Para os trabalhos a realizar nos cinco anos foi destinada a soma de 150 milhões de libras.

BRASIL — Reuniu-se em Porto Alegre o Directório do Partido Libertador para tratar da sucessão presidencial. O assunto desperta o maior interesse.

CHINA — Em Xangai produziu-se uma explosão na sexta-feira última em Lanchow, capital de Kansu, num depósito de munições. Um grande número de casas foram destruídas e cento e vinte famílias estão sem abrigo. Até agora retiraram-se dos destroços os cadáveres de seis vítimas. O número de pessoas gravemente feridas eleva-se a vinte e três.

INGLATERRA — Segundo um comunicado publicado pelo governo de Bombaim, o chefe dos mussulmanos da província de Bombaim declinou também a oferta de constituir governo. O número de províncias onde o partido congressista obteve a maioria absoluta, mas recusa formar governo, eleva-se agora a seis.

O "DIA DA RAÇA"

Este ano o "Dia da Raça" será festejado com brilho em Portugal, nele comparticipando o Governo e os representantes diplomáticos brasileiros.

Também o aniversário da morte de Camões será solenemente comemorado pela colónia portuguesa do Brasil.

A abnegação profissional dum jornalista

Foi assassinado em alturas, Califórnia, o jornalista Claudio Mackrakeu. O criminoso, filho de outro jornalista, com quem mantinha uma polémica, entrou-lhe em casa e disparou cinco tiros à queima-roupa. Mackrakeu, a esvair-se em sangue, realizou o seu último serviço profissional: redigiu a notícia do crime que o vitimou para a Associated Press, de quem era correspondente.

TELEFONE 2 7303

ISIDRO

Vende por conta dos proprietários e com sua Autorização: Prédios Modernos, Prédios Antigos, Moradias; Bonitas Quintas e grandes herdades; trespassa 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 Registado no Tribunal do Comércio



Rua Eugénio dos Santos, 39-3.º—LISBOA

INSTRUMENTOS
para Banda,
Tuna, Orque-
stra, Jazz

Acordéono—Con-
certinas
Pianos — Órgãos
Acessórios para
todos
os instrumentos
Reparações
e niquelagens

PEÇAM
CATALOGOS

Santos Beirão, L.^{da}

R. 1.^º DE DEZEMBRO, 2-C A 8
(Rossio-frente à R. do Carmo)

TELEFONE 2 2180

L I S B O A



provem os
CAFES
da CAFÉ DE OURO



ROCIO, 114—LISBOA
TELEFONE -26244

MOTORES DEUTZ

PARA

LOCOMOTIVAS
AUTOMOTORAS

Draisinas Freund
Grupos para Luz e Água

Hermann Katzenstein, L.^{da}

LISBOA

L. Conde Barão. 24/26 TELEFONE 2 7707

ARCADA DE LONDRES
ALFAIATARIA

Completo sortido e Esmerado acabamento

Vendas a Prestações com sorteio semanal nas segu-
tes modalidades: 11\$50, 15\$00 e 20\$00 por semana

RUA DOS CORREIROS, N.^º 120-1.^º

Fica entre a R. da Vitória e R. da Assunção

LISBOA

Telefone 2 9460

M. BASTO, L.^{da}
CASA DAS CARNES

Casa Fundada em 1870

Carnes preparadas de todas as regiões do paiz
AZEITES, CONSERVAS, "CHARCUTERIE"

R. dos Fanqueiros, 86-88—LISBOA—Tel. 2 5868

ORMUZ

A lâmpada que se troca por outra quando se funde, dentro dum ano!

À venda em todo o paiz

REPRESENTANTE: **MÁRIO ESTEVES**

Largo de S. Julião, 12-2.º — LISBOA — Telefone 24469

Joalheria, Ourivesaria e Relojoaria
de Mário da Cruz Pimenta, LdaFUNDADA EM 9 DE NOVEMBRO DE 1936
NÃO TEM SUCURSAISCompra e troca nas melhores condições, ouro, prata e brilhantes.
Não comprem noutra casa sem primeiro certificarem a realidade.
OFICINA DE OURIVES E RELOJOEIRO — 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

Electro - Auto - Renovadora

MATERIAL ELÉCTRICO

Instalações de Luz e Fôrça Motriz, etc. — Reclames luminosos
e Neon. — Encarrega-se de orçamentos para todo o País

Telefone 22359 — Secção de material eléctrico

Rua dos Correeiros, 224

LISBOA



Sempre pontual só com
o bom **RELOGIO**
TITUS
ANTIMAGNETICO
NOVOS E IMPORTANTES APERFEIÇOAMENTOS TECNICOS - QUALIDADE IMPRECÁVEL AO MÍNIMO CUSTO

PHILCO
TRANSITONE**Rádio-receptôr para automóveis e barcos a motor**A marca mais popu'ar de todo o mundo. ♦ O receptôr preferido pelas polícias Americana e Inglesa para equipamento das suas viaturas.
O rádio intelligentemente escolhido pela grande maioria de fabricantes de automóveis americanos, para equipamento standard dos seus productos**AUTO-RADIOFONICA, L. D.A.** — Rua Braancamp, 62-64

Tel. 40630

Sociedade Anónima**BROWN, BOVERI & C. I.A.****BADEN-SUISSA**

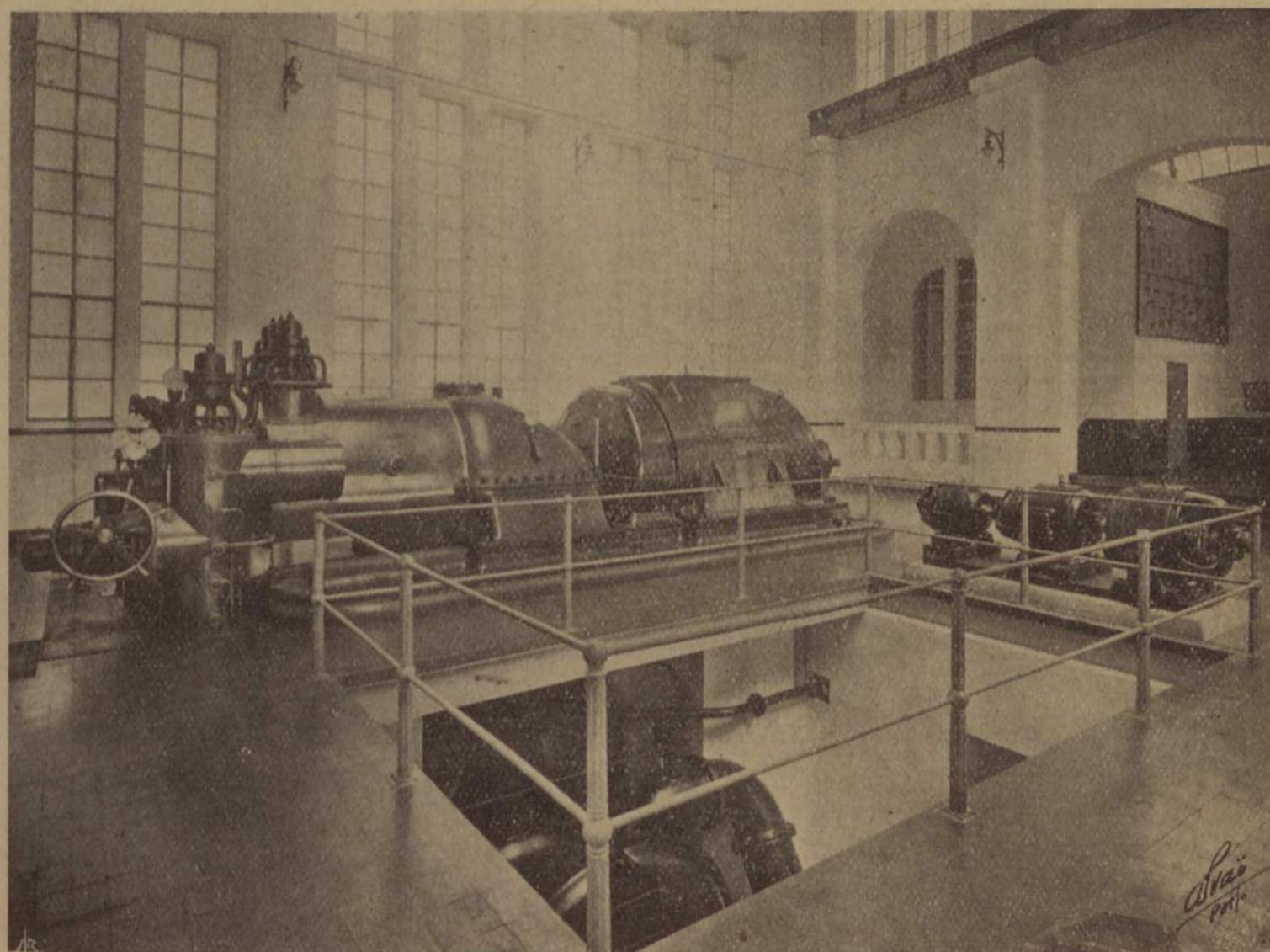
A firma que instalou o
maior número de kilowatts
nas Centrais Eléctricas
Portuguesas. — A firma
que montou o maior nú-
mero de turbinas a vapor
— em Portugal. —

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD
DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel 191-2.º

PORTOCentral do Freixo da Sociedade
Anónima União Eléctrica Portuguesa. — Um dos dois turbo-grupos
de 7500 kilowatts



R. G. DUN & C.º

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

L U S A L I T E

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

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.º^{DA}

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

Enderêço telegráfico: LUSALITE

A Pelicula das Boas Fotografias



GARCEZ, L.^{DA}
RUA GARRETT, 88
LISBOA

PROTECTUS

⁶
É a primeira marca portuguesa de máscaras antigáz e de outros aparelhos de protecção para fins militares industriais e hospitalares.

É a aparelhagem de 1^a 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