

22.º DO 47.º ANO

Lisboa, 16 de Novembro de 1935

Número 1150

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 / INDUSTRIA / TURISMO
e CAMINHOS DE FERRO

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

V O U Z E L A



VISTA PARCIAL



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

PORTUGAL

Restaurante do Entroncamento

Sob a direcção de

FRANCISCO "MÉRA

Ótimo serviço de mesa.

ALMOÇOS E JANTARES

por encomenda

ENTRONCAMENTO

(ESTAÇÃO)

PORTUGAL

VISITAE

Caldas da Rainha

e o seu melhor hotel:

HOTEL CENTRAL

PORTUGAL

Nova Pensão «Camões»

Praça Luiz de Camões, 22

Telefone 22943

LISBOA

Director — Joaquim Busto Romero

Quartos com o maior conforto.
Casas de banho. Esmerado serviço de mesa. Menús especiais.

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

Este espaço

é

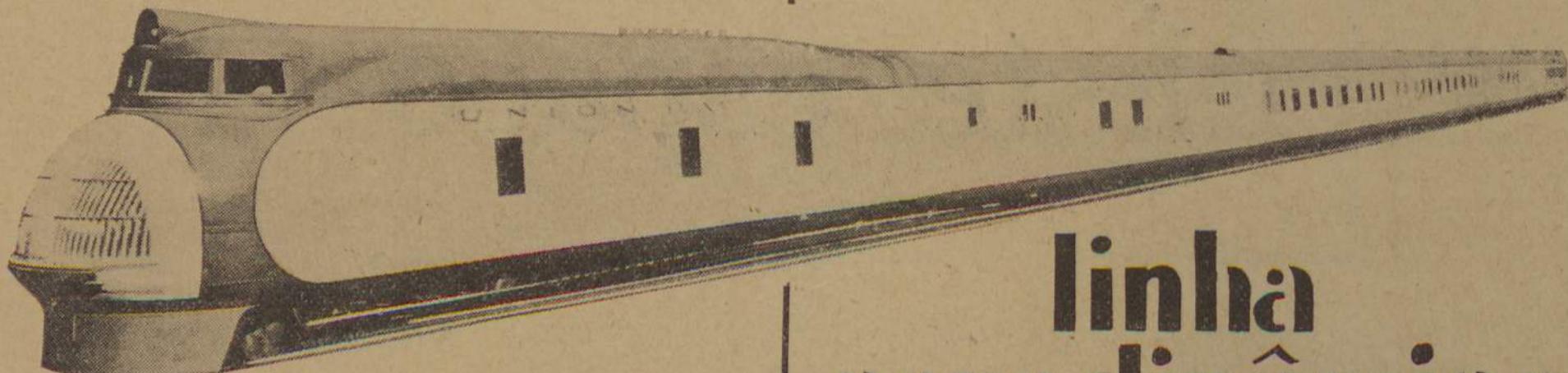
RESERVADO

ao

anúncio

REGULS

1935



linha aerodinâmica

O ALUMINIO permitiu a muitas Companhias de Caminhos de Ferro combater com o maior éxito o incremento dos tráficos aéreo e por estradas, que repercutiam em uma redução dos ingressos nos transportes sobre rails.

Os combóios de linhas aerodinâmicas construídos com ALIAÇÕES de ALUMINIO são o meio mais seguro para superar a competência e subjuguar o peso morto.— As ALIAÇÕES de ALUMINIO são tão fortes como o aço, PESANDO SOMENTE UM TERÇO. É muito importante poder salvar estas duas terceiras partes do peso, quando se considera essencial obter a celeridade a um preço económico.

As vantagens que os combóios aerodinâmicos reportam são:

Diminuição do peso morto	Redução do combustível
Percursos rápidos	Tarifas económicas
Mais passageiros	Aumento de ingressos

Os benefícios obtidos por muitas Companhias de Caminhos de Ferro mediante o dilatado emprêgo do ALUMINIO ultrapassaram tôdas as espectativas. A cooperação do nosso pessoal técnico está ao seu dispor.

**CONCESSIONÁRIO EXCLUSIVO PARA PORTUGAL
NICOLAS ROMERO - PORTO
141, AVENIDA DOS ALIADOS**

ALUMINIUM UNION LIMITED
RUE STAND-GENEBRA-SUISSA
LONDRES, Inglaterra MONTREAL, Canadá

Dr. Augusto d'Esaguy

CLÍNICA MÉDICA

Assistente livre da Cadeira de Sifiligráfia
da Faculdade de Medicina de Lisboa

DOENÇAS DA PELE E SÍFILIS

CONSULTÓRIO :	RESIDENCIA :
Rua Garrett, 17-2.º-D. Consultas ás 17 horas	Av. da Republica, 33-r/c.

TELEFONE: 23553 LISBOA TELEFONE: NORTE 41990
Precos de Policlinica a todos os assinantes desta revista

Tomás da Cruz & Filhos. Ltd.^a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas da Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRICO

CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO - PORTUGAL

Telegrams: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo



Desenho do Tenente-coronel Brack do livro recente de Pedro Freitas

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 MÍNAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège 1905; — Rio de Janeiro, 1908; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; — S. Luiz, Estados Unidos, 1900

Delegado em Espanha: A. MASCARÓ, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

HUMORISMO NA GUERRA, Desenho do Tenente-coronel Black do livro recente de Pedro Freitas. — A propósito de um livro miserável, Murraça ou Mornaça? — Reconstituição financeira da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. — O delírio da velocidade. — Parte Oficial. — As automotoras em França. — Sindicatos Ferroviários do Sul de Portugal. — Ecos & Comentários, por PLÍNIO BANHOS. — Melhoramentos Públicos. — Caminhos de Ferro. — Há quarenta anos. — Linhas estrangeiras. — Orçamento da administração dos portos, caminhos de ferro e transportes da colónia de Moçambique. — Bases orçamentais para assentamento de via férrea, por ANTÓNIO GUEDES.

1 9 3 5

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA

Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

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

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.º JAIME GALO

Coronel de Eng.º ABEL URBANO

Dr. JACINTO CARREIRO

Tenente HUMBERTO CRUZ

Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES

Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ

Pórt — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . .	1.00
ESPAÑA () ps. ^{as}	35.00
FRANÇA () fr. ^{os}	100
ÁFRICA () . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números aírados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.^o

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

A propósito de um livro

miserável

Murraça ou Mornaça?

Acaba de aparecer um livro do sr. Ferro Alves em que faz, a seu modo, as história da revolta, jacobina, nos Açores e Madeira em 1931.

Não tivemos tempo de o lêr, o que vamos fazer para depois comentar.

Da rápida olhadela que demos pelas suas páginas ficou-nos a certeza de que o sr. Ferro Alves — um antigo agente do Democratismo intolerante — mudara de idéias e pensa (e muito bem) *qua só aos visionários é dado acreditar, no absurdo que representa querer ressuscita-lo.*

Estamos, nisto, perfeitamente de acôrdo.

Com o que não concordamos é com as apreciações que faz das admiráveis ilhas açoreanas de onde e *a-pesar-da brisa marítima saír em borbotões de uma indomável sensação de asfixia*, o Senhor Ferro Alves saiu sôa e salvo...

Nós queremos crer que, de facto, o *calor* que o Senhor Alves e os seus companheiros de armas *apanharam na Madeira e nos Açores*, — o calôr forte dum nacionalismo que se impunha — chegou para os afligir embora os não tivesse asfixiado.

Essa é a diferença.

É claro que, ante a enérgica decisão das tropas do Governo e a acção heróica dos oficiais e soldados da *Ditadura Nacional*, e embora o Senhor Alves e os seus Companheiros tivessem desembarcado, nos Açores, *pletóricos de energia, animosos de fortes desejos animais, prenhes de seiva e dinamismo* haviam de acabar na tal *morrinha* que lhes fez vêr que a vida não tem beleza.

Não admira que, depois do *calor* que apanharam, nesses dias incertos de 1931, até as condições atmosféricas sufocassem e os fizesse caír na tal *mornaça* que o Sr. Ferro Alves tão tristemente recorda.

E como aquele senhor já espera contra si as duras flechas envenenadas, cá ficamos na linha dos atiradores para vêr se com uma boa dose de *murraça* o Senhor Alves acorda da *Mornaça* em que caiu...

RECONSTITUIÇÃO FINANCEIRA
DA
Companhia dos Caminhos de Ferro
DO
NORTE DE PORTUGAL

Pelos corpos gerentes da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, suspensos por D. n.º 22.951 de 5 de Agosto de 1933, há 27 meses portanto, foi apresentada ao Sr. Presidente do Ministério uma nota em que expunham a possibilidade da reconstrução financeira da Companhia e solicitavam a faculdade de levarem a cabo as negociações pendentes.

Convém tornar conhecido nos seus pormenores esse memorandum, a cujos tópicos foram já feitas referências em artigos anteriores.

Faz no próximo dia 5 de Agosto dois anos que o «Diário do Governo» publicou o Decreto N.º 22.951, que suspendeu a Administração da Companhia do NORTE, nomeando para a substituir a actual Comissão Administrativa.

Esse mesmo diploma estabelecia, entre outras obrigações, a de a mesma Comissão Administrativa apresentar, no prazo máximo de seis meses, um projecto de acordo com os credores. Decorreram vinte e três meses sem que a mencionada Comissão Administrativa nada conseguisse a tal respeito. Sabe-se, apenas, que foram tentadas negociações com os credores, por meio de cartas-circulares, oferecendo-se-lhes 35% dos seus créditos e mais uma percentagem sobre o produto líquido de uma operação financeira que a Companhia iria realizar, mas que se não diz qual seja, nem em que condições é efectuada.

Ora a Companhia dos Caminhos de Ferro do NORTE de Portugal não carece de sacrificar os credores para resolver definitivamente a crise que temporariamente a afectou.

Ao contrário: pelos seus próprios meios está habilitada a reembolsa-los por inteiro e a concluir ao mesmo tempo todos os trabalhos e construções interrompidas.

Ao Estado também a Companhia não pede qualquer sacrifício, nem mesmo qualquer vantagem nova. Basta que lhe seja permitido levar a efeito a conversão das suas obrigações, emitidas às taxas de 9 e 7,5%, noutras à taxa uniforme de 5%, operação que em nada prejudica os interesses dos portadóres dos títulos e que apenas representa a aplicação, a uma empresa de utilidade pública, dos processos que o Estado adoptou, com tão grande exito e vantagem, na conversão de parte dos seus títulos.

Efectivamente, mal se explica que hoje, quando a taxa de juro baixou de maneira sensível e os juros dos empréstimos do Estado desceram a 4%, se mantenham títulos garantidos com o juro de 9 e 7,5%, que apenas se justificavam na época em que foram emitidos pela Companhia.

Feita a conversão e colocadas as 41.000 acções próprias, que a Companhia tem em carteira, a um preço não inferior ao nominal, fica a Companhia do NORTE habilitada a:

- concluir em poucos meses a linha da Boavista à Trindade;
- pagar integralmente aos seus credores;
- levar a efeito, com o saldo restante, vários melhoramentos nos serviços da Exploração e designadamente adquirir automotoras.

As negociações para a realização de uma operação em bases idênticas estavam quase concluídas, quando da publicação do Decreto n.º 22.961 de 5 de Agosto de 1933.

Nesses termos não podiam prosseguir as negociações entabolidas, ficando, porém, nos arquivos da Companhia toda a correspondência que a tal respeito se trocou.

Deve salientar-se que a Companhia do NORTE tomou sobre si o encargo, não só de unificar a bitola de via das duas linhas, como também o da construção da segunda via entre a Boavista e a Sr.ª da Hora, melhoramentos estes já concluídos em 1932. E é também de ponderar que a Companhia do NORTE é já para o Estado apreciável fonte de receita, pois só de encargos directos contribui anualmente com cerca de 1.400 Contos, sem contar com as inúmeras fontes de receita que individualmente, digo, que indirectamente promove e desenvolve.

Tivera sempre a Companhia saldos positivos até à incidência do período agudo da crise. Com esta as suas receitas foram afectadas, como aliás as de todas as outras empresas congêneres. Todavia, um rigoroso sistema de economias reduziu sensivelmente os seus perniciosos efeitos e, assim, logo no primeiro semestre de 1933 o desequilíbrio das contas quase desapareceu, dando lugar à previsão de que em breve cessem os déficits.

Com efeito a Companhia do NORTE tem já hoje novamente saldo positivo de Exploração, que muito maior será no dia em que deixar de suportar os pesadíssimos déficits da linha do Vale do Tâmega e conseguir abrir à exploração o trôço da Boavista à Trindade, trazendo as suas linhas ao coração da cidade do Porto.

Concluída a operação a que se aludiu, nas bases que a seguir se indicam, fica sendo a Companhia dos Caminhos de Ferro do NORTE de Portugal a empresa ferroviária de mais largo futuro e mais sólida situação económica e financeira, sem que para tal se tenham de sacrificar os interesses de quem quere que seja:

Efectivamente:

- O Estado não efectuará nenhum novo sacrifício e em compensação vê regularizada em excelentes condições a vida de uma empresa de utilidade pública, com valiosíssimos serviços prestados à região.
- Os credores serão reembolsados por inteiro, restabelecendo-se por essa forma todo o crédito que a Companhia merece.
- Os acionistas verão inteiramente respeitados os seus direitos, como é de inteira justiça, pois é justo não esquecer que no Capital da NORTE se acha englobado o das duas Companhias que o precederam e que acrescentaram ao património do Estado de 120 quilómetros de linhas construídas há cinquenta anos, sem auxílio do Tesouro, no valor de 3.000 Contos-Ouro, cerca de 70.000 Contos da nossa moeda, que além de terem assegurado sensível aumento da receita de impostos, são factor valioso do desenvolvimento económico regional.

Bases para a reorganização da Companhia

Base I — A reorganização da Companhia dos Caminhos de Ferro do NORTE de Portugal assentará principalmente na conclusão rápida e imediata da linha da Boavista à Trindade.

de, no pagamento integral aos seus credores e no melhoramento das condições de Exploração.

Base II — Para conseguir o exposto na Base I, a Companhia carece, unicamente, de se aproveitar dos seus próprios recursos, sem gravame novo para o Estado nem alargamento das regalias concedidas pelos Decretos N.ºs 12.568 e 12.989, de 29 de Outubro de 1926 e 6 de Janeiro de 1927 e pelo contrato de 8 de Agosto de 1927 e diplomas complementares de 18 de Março de 1929, 7 de Dezembro do mesmo ano e 1 de Fevereiro de 1930.

Base III — A Companhia do NORTE fará a conversão das suas obrigações emitidas às taxas de 9% e 7,5%, para um tipo único à taxa de 5%.

Essa conversão será facultativa, isto é, oferecer-se-á aos obrigacionistas o reembolso ao par ou novo título por cada um dos anteriores.

N. B. — Convém não esquecer que nenhum dos portadores adquiriu as actuais obrigações por preço superior ao valor nominal. Ao contrário: parte delas foram emitidas abaixo do par e até aquelas com que ficou a Caixa Geral de Depósitos foram tomadas com uma diferença de 12 pontos, para menos.

Base IV — O Estado, para efectivação da operação descrita, não aumentará em caso algum a sua responsabilidade, nem prorrogará o prazo pelo qual foi concedida a Garantia de Juro.

O montante da anuidade teórica de cálculo dessa Garantia, a que se referem os Decretos já aludidos n.ºs 12.568 e 12.988 e o Contrato de 8 de Agosto de 1927 e alterações posteriores, não sofrerá qualquer modificação.

Base V — Serão colocadas as acções em carteira a um preço não inferior ao nominal.

Base VI — Os credores e fornecedores serão pagos integralmente pela importância REAL DOS sens créditos à data de 5 de Agosto de 1933.

Base VII — Serão terminados dentro de alguns meses os trabalhos de construção da linha da Boavista à Trindade, cuja exploração provisória se iniciará imediatamente, sem dependência da construção prévia da estação terminus definitiva.

Base VIII — Para boa execução do referido nas anteriores Bases, apenas se pede que o Estado conceda a prorrogação de todos os prazos contratuais por um lapso de tempo igual àquele em que a actual Comissão Administrativa se encontra em funções, acrescido de mais seis meses e se cumpra em tudo o mais o contrato de 8 de Agosto de 1927.

Base IX — A Companhia dos Caminhos de Ferro do NORTE de Portugal, por seu turno, continuará a cumprir integral e pontualmente, nos seus precisos termos, o contrato assinado com o Estado, tal como sempre fez até 5 de Agosto de 1933.

Base X — A Companhia dos Caminhos de Ferro do NORTE de Portugal prolongará, com os seus próprios recursos, a via dupla da Sr.ª da Hora a Matosinhos-Leça.

Base XI — O produto da conversão das obrigações e venda dos Títulos em Carteira será exclusivamente empregado na conclusão dos trabalhos da linha da Boavista à Trindade e no reembolso integral dos credores.

Constituir-se-há com o saldo restante um fundo destinado a aquisição de automotoras e melhoramento das condições de exploração.

Base XII — Serão accordadas com o Estado modalidades de exploração, pelas quais deixem de estar a cargo da Companhia os déficits das linhas do Vale do Tâmega, ou seja rescindido, de comum acôrdo, o respectivo contrato de transferência.

Os saldos negativos, anteriores à data em que tiver lugar esse acôrdo, serão regularizados na mesma ocasião e pela mesma forma, tendo em atenção o contrato em vigôr.

Base XIII — A economia da operação descrita, em números redondos e aproximados, será a seguinte:

— Produto líquido da conversão das Obrigações, deduzidos todos os encargos bancários e outros	12.000 Contos
— Produto líquido mínimo da venda ao par das Acções em carteira	4.100 "
Total.	16.100 "
— Conclusão das obras da Boavista à Trindade	5.500 Contos
— Reembolso de credores.	10.500 "
Saldo aproximado da operação, destinado ao fundo de aquisição de automotoras e outros serviços relacionados com a melhoria das condições da exploração.	2.100 "
Total.	16.100 Contos

Base XIV — Logo que sejam aceitas em princípio as bases anteriores, será dada ao Governo garantia da sua completa execução.

O DELÍRIO DA VELOCIDADE

Está tomando o feitio de uma verdadeira epidemia.

Bons e pachorrentos burgueses e não menos boas e pachorrentas burguesas, que noutros tempos se não aborreciam se em amena conversa gastavam uma hora para andarem um quilómetro, atigem-se hoje se gastarem mais de duas horas para virem do Porto a Lisboa ou vice-versa.

Dos outros, gentes de tom, que querem ostentar em tudo a supremacia do seu modo de ver, dizesse então nem falar é bom; esses não compreendem mesmo como pessoas da sua categoria possam andar a menos de cem à hora. Os do lar por sua vez não querem ficar-lhes atrás, estripados na forte razão de que a sua pericia se não conforma com a ideia de ser suplantada pela audácia dos amadores. Nem os carroceiros escapam ao contágio. Ainda que o veículo de que dispõem, construído e comprado para suportar grandes pesos, não possa nem deva sacrificar a força à velocidade, nem por isso se resignam de bom ânimo a ver os outros, com características diferentes, passar-lhes à frente.

O resultado é o que está vendo: não se pega num jornal que se não leiam notícias de vários desastres de viação em que os prejuízos materiais de toda a espécie há sempre que juntar o sacrifício da integridade física dos seus tripulantes ou dos transeuntes e não raro a morte.

Ora será isto razoável? Eu creio que não.

A regulamentação do trânsito nas ruas das grandes cidades e até nas pequenas povoações e mesmo nas estradas é indubitablemente uma boa medida, mas é lamentável que seja preciso tomá-la.

Por mais que eu queira identificar-me com as ideias igualitárias não há maneira de me convencer de que um estouvado, para quem a vida alheia é coisa de pouca monta, tenha direitos iguais ao transeunte

pacato a quem a indole ou o estado sanitário obrigam a andar de vagar. Mesmo sem contar os desastres graves que a loucura da velocidade pode ocasionar, há os pequenos incomodos que os veículos automóveis causam aos caminheiros pedestres, como a poeira, a lama, o detestável cheiro a gasolina queimada e o barulho, por vezes ensurdecedor, dos motores, sem contrapartida por parte de transeunte que nem suja nem incomoda de nenhuma outra forma quem vai comodamente instalado no veículo.

Ora porque assim é porque o transeunte não incomoda o tripulante da máquina, parece que deveria haver da parte desse uma tal ou qual complacência com aquele; mas não! há o chasco, por vezes até o insulto e o vitoperio, se a pobre creatura se não apressa a deixar o campo livre à fúria deambulatória do apressado automobilista.

Ora não pode ser.

Compreende-se a pressa para acudir a um fogo ou a uma sedicão, compreende-se que num caso destes todos se arredem para que o socorro chegue a tempo, mas já não se comprehende nem pode admitir-se que, porque um senhor qualquer se atraçou na hora da entrevista, ou deseja simplesmente embacacar o burguês com a sua pericia ou o potencial dos muitos cavalos que, sem contar consigo, o seu carro conta, todo o mundo tenha de fugir diante dele a pôr a vida no seguro.

Não pode ser. E' indispensável pôr côbro a isto. Os velhos e as crianças têm direito a ser protegidos e é raro o dia em que não são sacrificados alguns à fúria deambulatória dos automobilistas.

Sanções, fortes sanções contra quem esmagar ou simplesmente molestar o seu semelhante: prisão, multa, indemnização e previsão do exercício mortecida.

Será pouco? Não é muito, mas é melhor que nada.

PARTES OFICIAL



DIRECÇÃO GERAL DE CAMINHOS DE FERRO

Atendendo ao que foi proposto pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro chefe da Divisão de Material, Tracção e Serviços Eléctricos, Ernesto de Oliveira Rocha, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com a firma Sociedade Luso-Eléctrica, Limitada, para execução do fornecimento dos seguintes materiais destinados às novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro: contadores para corrente alterna trifásica, contadores para corrente contínua, contadores para corrente alterna monofásica, caixas terminais, de derivação e ligadores, canto-neiras de ferro, isoladores-suporte e isoladores de esfera.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 19 de Outubro de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Atendendo ao que foi proposto pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro chefe da Divisão de Material, Tracção e Serviços Eléctricos, Ernesto de Oliveira Rocha, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com a firma Siemens, Companhia de Electricidade, para execução do fornecimento dos seguintes materiais destinados às novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro: interruptores automáticos unipolares, idem para montagem á frente do quadro, cabos armados e um quadro de sub-estação e dois grupos convertidores reversíveis.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 19 de Outubro de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Atendendo ao que foi proposto pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro chefe da Divisão de Material, Tracção e Serviços Eléctricos, Ernesto de Oliveira Rocha, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com a firma Duran, Garcia & C.ª, para execução do fornecimento dos seguintes materiais destinados às novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro: inversores, interruptores automáticos para montagem atrás do quadro, lâmpadas de posição, terminais para condutores e condutores N. G. A.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 19 de Outubro de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Atendendo ao que foi proposto pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que o engenheiro chefe da Divisão de Material, Tracção e Serviços Eléctricos, Ernesto de Oliveira Rocha, outorgue em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com a firma Construções e Reparações Eléctricas, Limitada, para execução do fornecimento e montagem da instalação eléctrica de iluminação das novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste no Barreiro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 19 de

Outubro de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Divisão de Via e Obras

Fundo Especial

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar tecnicamente o projecto de substituição da ponte metálica do Neiva, situada ao quilómetro 66,557.72 da linha do Minho, conforme o projecto elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 30 de Abril, de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Divisão de Exploração

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar a conta da liquidação da garantia de juro da linha férrea do Vale do Vouga, apresentada pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, referente ao 2.º semestre do ano económico de 1934-1935 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1935), e que a mesma Companhia entregou nos cofres do Estado com a importância de 5.357\$60(7), como liquidação provisória desta garantia, devendo ser rectificada depois de feita a medição definitiva da linha.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 3 de Outubro de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Divisão de Estudos e Construção

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, que seja aprovado o projecto da segunda variante de Senim, na linha do Vale do Sabor, para os efeitos do artigo 7.º do citado decreto.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 2 de Novembro de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, que seja aprovado o projecto-tipo de uma ponte a construir entre os perfis 193 e 197 do 2.º lanço da linha do Vale do Lima.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 8 de Novembro de 1935. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Divisão dos Serviços Gerais

Secção do Cadastro do pessoal e Arquivo Geral

Por despacho ministerial de 3 do corrente:

Luiz Costa, engenheiro sub-chefe da Divisão de Via e Obras — autorizado a ausentar-se para Espanha e Gibraltar durante doze dias, nos termos do disposto na portaria n.º 7:513, de 14 de Janeiro de 1935.

Por despacho de 3 de Outubro:

António Eduardo Botelho de Moraes Sarmento, engenheiro inspetor dos serviços eléctricos desta Direcção Geral —

concedidos noventa dias de licença graciosa, acumulada, ao abrigo, do § 4.º do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, devendo indicar previamente a data e localidade onde a pretende gozar.

Henrique de Albuquerque Ramos, inspector comercial — concedidos trinta dias de licença graciosa, ao abrigo do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, devendo indicar previamente a data e localidade onde a pretende gozar.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 4 de Outubro de 1955. — O Director Geral, José Gromwell Camossa Pinto.

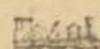
Por despacho de 27 de Agosto :

Dr. Mário Malheiro Reimão Nogueira — nomeado consultor jurídico do quadro privativo, nos termos do artigo 70.º da reorganização anexa ao decreto n.º 13.510, de 12 de Abril de 1927. (Foi visado pelo Tribunal de Contas, nos termos do decreto n.º 22.257. São devidos emolumentos).

Por portaria de 27 de Agosto findo :

Dr. José Homem de Sampaio e Melo Fernandes Vaz — nomeado consultor jurídico do quadro privativo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, nos termos do artigo 70.º da reorganização anexa ao decreto n.º 13.510, de 12 de Abril de 1927. (Foi visada pelo Tribunal de Contas em 6 do corrente. São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22.257)

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 20 de Setembro de 1955. — Pelo Director Geral, Herminio Soares da Costa e Sousa.



AS AUTOMOTORAS EM FRANÇA

Vai-se acentuando em França o desenvolvimento das automotoras, pois vão desaparecendo os tipos em uso para experiência e estão sendo adotadas em grande número os tipos que comprovassem melhores qualidades.

Em fins de 1934 existiam em França 222 automotoras, de vinte tipos diversos.

A maioria, 96, era da marca "Renanet", 41 eram do tipo "Michelina", 25 "Charentaire" (Pauline), 10, "Schueider", 8 "Bugatti", etc.

No fim de 1930 só havia 10 automotoras servindo em 130 quilómetros de linhas ferro-viários, com 366 quilómetros de percurso diário e 149.000 quilómetros de percurso anual.

No fim de 1934, as 322 automotoras em serviço circulavam numa extensão de 11676 quilómetros de linhas férreas com 60.223 quilómetros de percurso diário e 8.568.000 quilómetros de percursos anual.

SINDICATOS

FERROVIÁRIOS DO SUL DE PORTUGAL

Está finalmente marcada para o próximo dia 17 a inauguração do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal (Pessoal do Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais), com sede no Barreiro.

Foram convidados a assistir a esta grande festa nacionalista e corporativa os srs. ministro das Obras Públicas; dr. Eusébio Tamagnini, ministro da Instrução; dr. Pedro Teotónio Pereira, e engenheiros Carlos Vasconcelos Correia e Alvaro de Lima Henriques, presidente do Conselho de Administração e director geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, respectivamente.

A "Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho", desejando colaborar nesta festa corporativa, promoverá a ida ao Barreiro do maior número possível de sindicatos nacionais de Lisboa.

A festa constará da recepção, na estação do Barreiro, aos membros do Governo, comparecendo o elemento oficial do distrito e do concelho e os sindicatos nacionais de Setúbal, Seixal, Almada e Barreiro.

A guarda de honra na estação dos Caminhos de Ferro é feita pelos Bombeiros do Sul e Sueste, Corpo de Salvação Pública e Bombeiros da Companhia União Fabril, acompanhados pela sua banda de música.

Os convidados e os sindicatos seguirão em combóio especial até ao Barreiro, onde as crianças das escolas da vila saudarão os membros do Governo, que seguidamente ingressarão na sede do Sindicato.

Depois proceder-se-á a uma sessão solene no Teatro dos Ferroviários, usando da palavra alguns oradores do meio corporativo e sindical.

Finalizando a festa será oferecido, no Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, um "Porto de Honra" a todos os convidados e aos sindicatos nacionais.

Os sindicatos nacionais ostentarão os seus estandartes.

**Visado pela
Comissão de Censura**

**Quereis dinheiro?
JOGAI NO**

Gama

Rua do Amparo, 51

LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

ECOS & COMENTÁRIOS

Por PLÍNIO BANHOS

COM VISTAS AO MUNICÍPIO DE LISBOA

POR solicitação desta Revista ao Município da capital, este aprovou que a uma das ruas de Lisboa fôsse dado o nome de Mendonça e Costa, o fundador da "Gazeta dos Caminhos de Ferro" e da "Sociedade de Propaganda de Portugal", entidade esta a quem solicitamos a sua interferência para o completo desempenho do nosso projecto.

Não merece a pena historiar mais o caso porque dêle demos desenvolvida notícia em devido tempo e o que nós pretendemos é diferente.

Conseguimos o desejado e em 1932 foi inaugurado o referido largo com uma sessão pública a que assistiram algumas dezenas de pessoas que a curiosidade ali atraiu no momento da inauguração.

Uma lápide mandada executar pela referida Sociedade foi colocada no largo onde tem início a Rua Dr. Oliveira Ramos, e o recinto apresentava um aspecto limpo e vistoso aos olhos de toda a gente.

Agora, meu Deus, que infame se encontra o Largo L. de Mendonça e Costa.

A placa central, que foi determinado ser ajardinada e rodeada de uma grade de ferro, encontra-se cheia de caliça, com bocados de telha, e num estado verdadeiramente deplorável.

Ora que satisfação não seria para nós portugueses que o referido largo fôsse limpo devidamente, ajardinado no local da placa central e em redor fossem colocados uns candieiros de iluminação pública dos modernos que ultimamente o Município tem adoptado.

Temos a certeza que o Município de Lisboa, composto como é de pessoas cultas e que bem pugnam pelo progresso da capital, ao ter conhecimento de tão ruinoso acto, mandará remover todo aquele lixo, que ali se encontra há já alguns meses, e fará pelo embeleza-mento do Largo L. de Mendonça e Costa, em homenagem também a quem tanto pugnou pelos interesses do nosso país.

DR. ANTÓNIO SARDINHA

ESTE falecido, poeta português e um dos maiores valores da sua geração tem sido recentemente atacado por diversos anónimos no jornal *O Povo de Aveiro*, dirigido pelo vigoroso jornalista Homem Christo, pessoa a quem defendemos quando de determinado atentado no antigo parlamento que Deus haja.

Ora não está certo bater num morto — haja em vista o que aconteceu ao Sr. António Sérgio, quando este senhor pretendeu continuar a agredir o referido poeta, passados meses á sua morte.

António Sardinha não se pode defender porque... se pudesse... outro galo cantaria, e êsses figurões anónimos que

aparecem escondidos com o pseudónimo *um assíduo* ou *um constante leitor* que tenham ao menos carácter e tirem o capuz para os conhecermos.

Mas quem responde aos leitores de *O Povo de Aveiro* que assinam aquelas larachas?

O Dr. Sardinha? Não pôde ser porque faleceu.

Uns grandes amigos que ele tinha?

Estes estão no chôco e não se mechem receando partit-se a gamela!...

O SILVO DAS LOCOMOTIVAS

SEGUNDO uma notícia vinda a público recentemente parece que vai celebrar-se êste ano o centenário do apito dos comboios e de todas as outras máquinas a vapor.

O silvo das locomotivas, segundo descreve a mesma local parece ter sido inventado em Inglaterra em 1832, por ocasião dum desastre em que um comboio passou por cima de uma carroça que, carregada de ovos ficou em misero estado. Parece que naquêle tempo os comboios não davam sinal da sua aproximação e dai resultava uma serie indeterminável de desastres.

Mas depois do desastre a que acima aludimos o director da Empreza ferroviária, que teve que pagar os ovos, começou a estudar a maneira de dotar os comboios com um sinal de alarme.

Alguns anos levou o homenzinho a matutar na invenção, até que conseguiu descobrir o apito das locomotivas em 1855, e, devendo agora passar o primeiro centenário da grande invenção, que hoje ninguém liga o mais pequeno grau de importância, vão celebrar-se em Inglaterra grandiosos festejos.

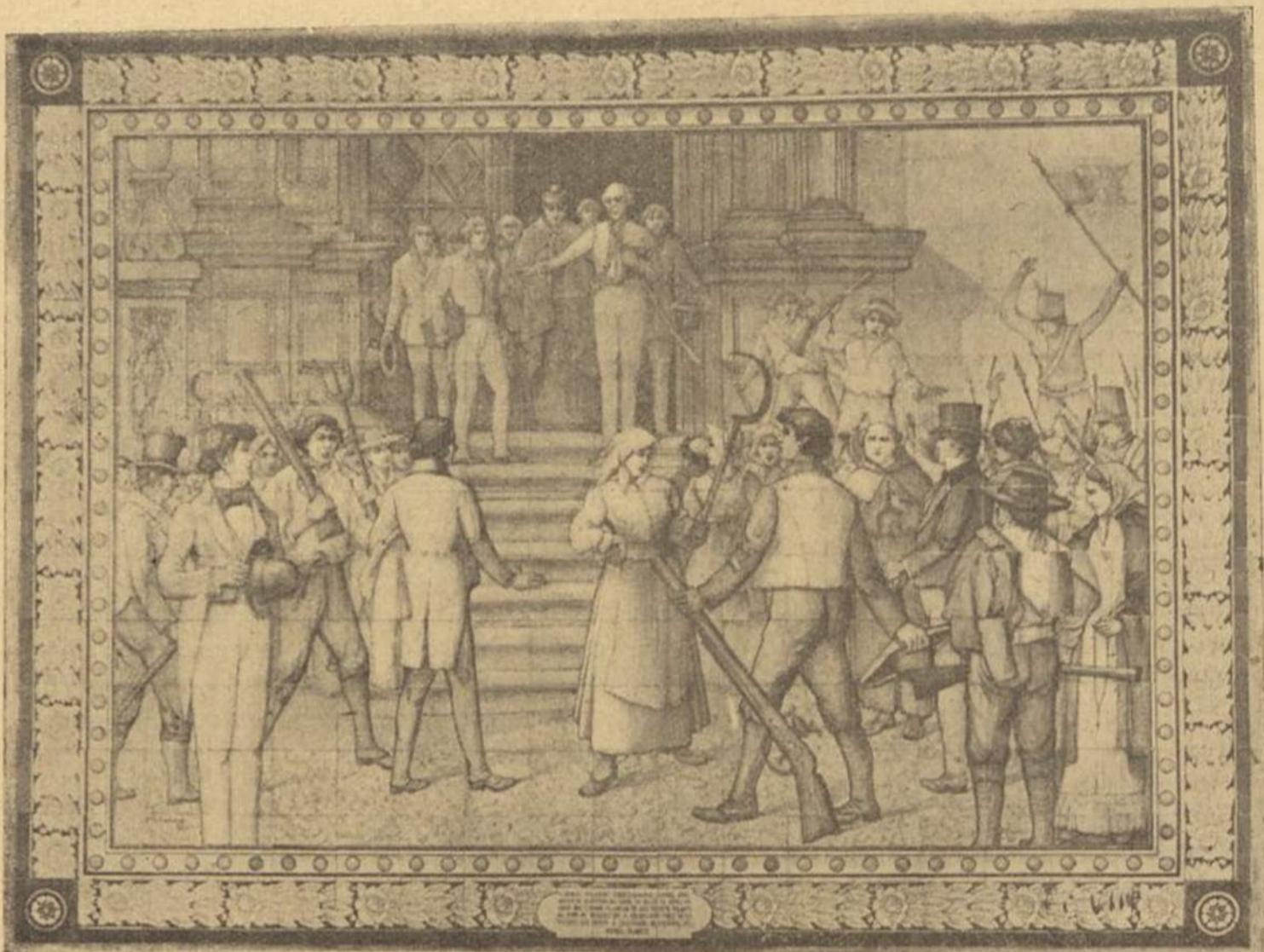
ACIDENTES DE VIAÇÃO

A Direcção Geral dos Serviços de Viação elaborou a estatística referente ao mês de Setembro dos acidentes de automóveis ocorridos no país, que deram o seguinte resultado:

Por distritos — Aveiro, 10; Beja, 1; Braga, 10; Bragança, 1; Castelo Branco, 1; Coimbra, 12; Evora, 7; Faro, 4; Guarda, 5; Leiria, 15; Lisboa, 129; Portalegre, 4; Porto, 50; Santarem, 11; Setúbal, 16; Viana do Castelo, 2; Vila Real, 1, e Viseu, 2, total 278. Causas: excesso de velocidade, 7; deficiência mecânica dos veículos, 2; imprevidência dos sinistrados, 16, e ocasionais, 199. Horas a que se deram: entre as 2 e as 6 horas, 5; as 6 e as 10, 41; as 10 e as 14, 49; as 14 e as 18, 96; as 18 e as 22, 72, e as 22 e as 2 horas, 15.

Veículos causadores: autos ligeiros, 216; autos pesados, 131; motociclos, 6; bicicletas, 15; veículos hipomóveis, 14, e eléctricos, 9; total, 591. Classificação dos veículos causadores: autos particulares, 118, e de aluguer, 98; autos pesados de passageiros, 8, e de carga, 123; e diversos, 44. Serviço em que os veículos eram utilizados: autos ligeiros, com passageiros ou carga, 165, e vazios, 53; autos pesados, com passageiros ou carga, 108, e vazios, 25; e diversos, 44.

Consequências: numero de mortos, 32; de feridos, 210; sem consequências, 0; e veículos avariados, 176. Antiguidade dos condutores: 1913, 2; 1914, 1; 1915, 5; 1916, 1; 1917, 1; 1918, 1; 1919, 2; 1920, 5; 1921, 9; 1922, 6; 1923, 4; 1924, 12; 1925, 4; 1926, 19; 1927, 56; 1928, 24; 1929, 31; 1930, 30; 1931, 16; 1932, 11; 1933, 25; 1934, 36; 1935, 42, e diversos, 52; total, 553. Estes últimos referem-se a individuos indocumentados ou com carta militar ou estrangeira e a outros de que não foi possível obter o respectivo número da carta. Os veículos não automóveis indicados nestes números, são apenas aqueles que com veículos automóveis tiveram acidentes.



BRAGANÇA — *Panneau — Sepúlveda solta nas escadas de S. Vicente o grito de revolta contra os franceses*

MELHORAMENTOS PÚBLICOS

BRAGANÇA

Com grande brilhantismo realizaram-se em Bragança cerimónias várias pela inauguração das novas pontes de Genionde sobre o rio Labor e de Sacoias.

Estes dois melhoramentos em cimento armado são importantes obras de engenharia que bastante contribuem para o melhoramento do tráfego nas duas povoações do concelho de Bragança.

Aos actos inaugurais assistiram, além das autoridades civis e militares da velha cidade, a Divisão Hidráulica do Douro, representada pelo Eng.º Mário Filgueiras; o chefe do distrito, coronel Teófilo de Moraes; inspector Bernardo Guedes; dr. António Rapazote e representantes das juntas de freguesia.

Usaram da palavra, vários oradores que puzeram em devido destaque a obra do Governo.

SANTA COMBA DÃO

Foi também inaugurada uma nova ponte sobre o Foz do Dão a que lhe deram o nome de "Ponte Salazar".

Esta ponte liga os distritos de Coimbra e de Viseu, encurtando extraordinariamente a viagem Coimbra-Santa Comba Dão.

Algumas centenas de pessoas aguardavam a che-

gada do sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações que se fez acompanhar pelo secretário geral do seu ministério engenheiro Raul da Costa Couvreur.

Os convidados chegaram à Curia às 11 horas, e ao chegar à Foz do Dão, à boca da ponte, foi recebido com uma grande manifestação de regosijo, ouvindo-se palmas e "vivas" e estralejando no ar muitos foguetes.

A entrada da ponte estava enfeitada com arcos e bandeiras.

Acompanhavam o sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações os srs general Teófilo da Trindade, engenheiros Tavares de Carvalho, Castro Rodrigues, Rangel de Lima, Taveira de Carvalho, Jorge Moreira, Vilhena, Estevão de Azevedo, Ramalhete, Afonso Zuquete, Moreira Carmona; drs. José Alberto dos Reis, presidente da Assembléa Nacional; Mário Pais de Sousa, José António Marques, Moura Relvas e eng.º Bravo. De Santa Comba Dão estavam o presidente da Câmara, sr. dr. José Melo Cabral; administrador do concelho, sr. dr. Esmeraldo Pais Prata; srs. Marques dos Santos, Henrique de Almeida, dr. Borges da Gama e dr. Aníbal Viegas. De Penacova estava o sr. dr. Sales Guedes.

Estavam também na ponte o srs. governador civil de Coimbra, dr. Ferreira da Silva; presidente da Câmara, dr. Fernando de Almeida; dr. Mário de Aguiar, dr. Viegas Pimentel, dr. Sanches e dr. Acácio Ribeiro

Estavam representadas as Câmaras de Tondela, Penacova e Viseu.

Próximo da ponte, fazia a guarda de honra uma força de bombeiros de Tondela e Penacova junto dos quais se viam a Junta da Freguesia da Foz do Dão, bandas de música dos Bombeiros de Penacova, Tondela, Pinheiro de Azere, etc.

Numa tribuna armada junto à entrada da ponte, tomaram lugar as autoridades que rodearam o ministro assim como as pessoas de maior destaque.

Usaram da palavra os srs. drs. Sales Guedes, José António Marques, Engenheiro Ferreira da Silva, governador civil de Coimbra; dr. Francisco Pereira, governador civil de Vizeu; dr. Barbosa Coimbra.

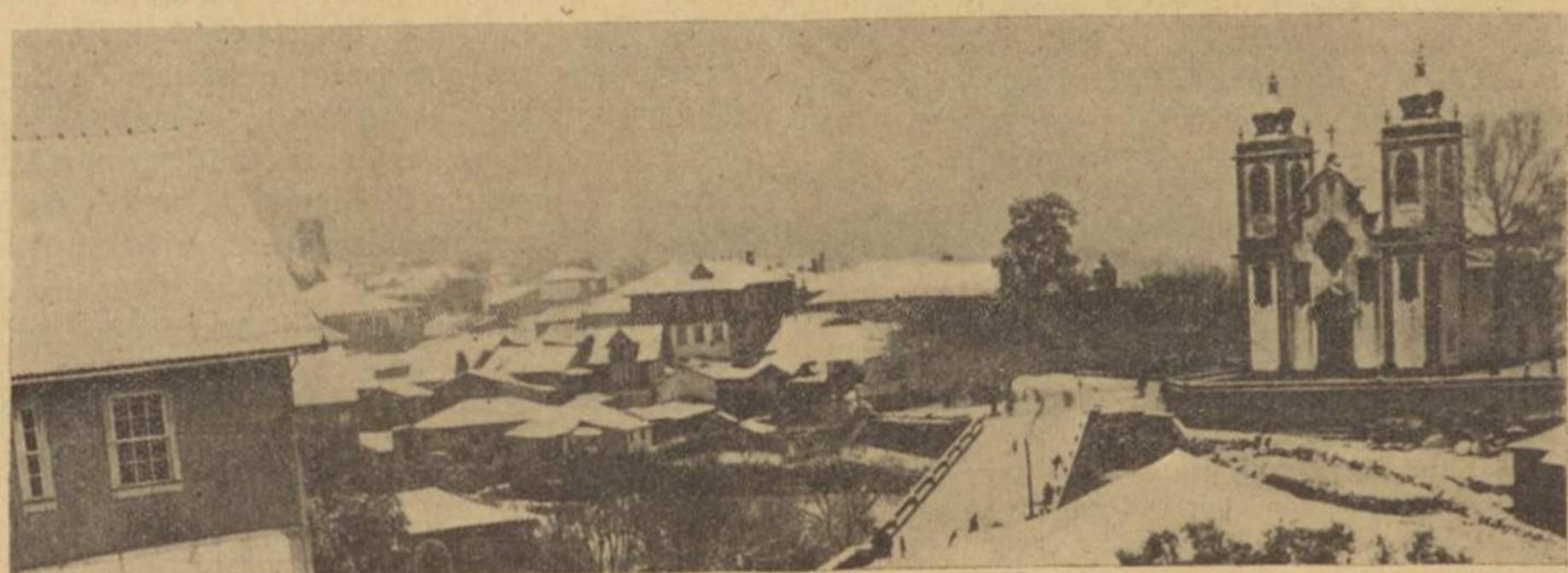
Em seguida, a menina Maria Sofia David da Cruz Pereira entregou ao sr. ministro a tesoura para ele cortar as fitas que vedavam a entrada da ponte.

Então, ladeado por todas as autoridades, o sr. ministro das Obras Públicas cortou as fitas. As bandas executaram o hino Nacional e no ar estralejaram muitos foguetes.



BRAGANÇA — Domus Municipalis

Do lado de lá da ponte, na outra placa com o nome de "Salazar", igualmente coberta com a bandeira nacional, o sr. ministro das Obras Públicas cortou nova fita com as cores nacionais. Queimaram-se foguetes e deram-se palmas entusiásticas. Em seguida o sr. engenheiro José Guilherme Costa Coutinho Vi-



SANTA COMBA DÃO — Um nevão em 1917

Foi, a seguir, descerrada uma placa em granito com o nome de "Salazar", obra do arquitecto Benavente, que se encontrava coberta com a bandeira nacional. Todos entraram na ponte, percorrendo-a dum lado a outro e admirando a bela obra de arte, uma verdadeira honra para a engenharia portuguesa.

lhena leu o auto de inauguração, que foi assinado por todas as entidades oficiais.

Em seguida organizou-se um extenso cortejo de automóveis em direcção a Santa Comba Dão.

Houve depois sessão solene na Câmara de Santa Comba discursando vários oradores, seguindo-se um banquete que ao terminar retiraram os visitantes de automóvel para Lisboa.



Aspecto da reconstrução da ponte em Santa Comba Dão

IMPRENSA

"BOLETIM GERAL DAS COLÔNIAS"

É com a devida vénia que transcrevemos do *Boletim Geral das Colónias* o artigo que publicamos, com o título "Orçamento da Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique".

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Novembro de 1895

A Companhia Carris

Tem dado que falar de si, ultimamente, esta companhia, e não é, infelizmente para a nossa capital, porque ella tenha melhorado o seu serviço ou mesmo a sua situação.

A historia da companhia Carris é longa, não podemos rememorá-la agora, mas parece-nos que o seu melhor capítulo é o que se está passando presentemente.

Ha muito que ella vive de expedientes, dos quais o mais notável foi o celebre contracto com a camara, contracto que a singular direcção da companhia julgou o salvador, e que, afinal, a desgraçou de todo.

Os erros de administração, a falta de tino, a insubstancialidade de opiniões, teem sido a norma do seu viver, atribulado este por uma tenaz competência que só tem servido para a colocar no comodato papel de eterna vítima em que a sua direcção teima em declará-la, contentando-se com lamentações à falta de afiladas e corajosas reformas que a fizessem vencer os seus inimigos.

Ultimamente apareceram na imprensa notícias de que uma empresa estrangeira se propunha tomar o serviço, reformando-o por completo, pela applicação do sistema eléctrico, e introduzindo n'elle todos os melhoramentos próprios de uma rede de tremvias tão importante como esta.

Digamos desde já que o nome do sr. dr. Manuel de Castro Guimarães era citado como um dos fundadores dessa nova empresa, quando é certo que este nosso estimado amigo nada tem com isso, e nada teve ou quer ter. Invenções da reportagem.

A pessoa que efectivamente figura n'esta nova empresa é o sr. conde de Burnay, e esse tem feito todos os esforços para derrubar a actual direcção que, pelo seu lado, se segura quanto pôde, confiada em que a sua sabia administração durará ainda muito.

No meio d'isto apareceu nos jornaes uma convocação para uma assembléa geral, para 15, convocação cujos termos surprehenderam os mais ignorantes da materia.

Segundo dizia o aviso, essa assembléa geral deveria resolver se, não tendo a companhia tirado lucros do material que comprou a outras empresas, deve ou não pagar as letras com que adquiriu esse material.

Era caso novo nos annaes das nossas sociedades anonymas e crêmos que de todo o mundo, mas os casos novos pupulam n'aquella companhia.

No dia 13, porém, aparece um aviso pelo qual a assembléa é adiada a pretexto de umas irregularidades confessadas pelo próprio convocante, e hoje, 15, novo annuncio dos restantes membros da direcção e conselho fiscal mantendo a convocação da assembléa.

Esta sempre se realizou, presidindo o sr. Vasconcellos Abreu, secretariado pelos srs. Simões d'Almeida e Ascensão Machado.

A discussão foi acalorada e larga, prolongando-se até o anôitecer, sendo resolvido afinal: eleger o sr. Alfredo da Silva para a vaga de director efectivo; suplentes os srs. Manuel Alves do Rio, Mauricio d'Oliveira Monteiro e dr. João Catanho de Menezes; vogal efectivo do conselho fiscal, Augusto Gomes d'Araujo; vogais suplentes, José

LINHAS ESTRANGEIRAS

AUSTRIA

A situação económica dos caminhos de ferro austríacos, tem melhorado consideravelmente, apesar da efervescência política que tem havido.

O "deficit" da exploração em 1934 atenuou-se, em relação ao ano anterior em 21,8 %. No exercício do ano de 1934 verificou-se um aumento no tráfico de mercadorias e uma diminuição no tráfico de passageiros.

A-pesar-da melhoria observada no tráfico de mercadorias, os Caminhos de Ferro Federais, atravessam dificuldades que são de considerar.

O aumento do custo de carvão e electricidade, anularam as economias feitas com o pessoal.

ESPAÑA

A Companhia do Norte adquiriu quatro comboios *ultra-rápidos* análogos aos que fazem o trajecto de Berlim a Hamburgo.

Serão utilizados nas linhas Madrid-Irun e Madrid-Corunha. O percurso de Madrid a San Sebastian será feito em 7 horas e o de Madrid a Corunha em 12 horas.

Estes comboios que são dotados da maior comodidade, custa cada um, apróximadamente 5.400 contos.

Luiz de Sousa Coutinho, George Lambert e António Serrão Franco; delegado do conselho fiscal, Firmino Augusto Lopes Brotas Cardoso.

Os srs. Alfredo da Silva e Brotas Cardoso pertencem ao grupo do sr. Burnay.

O sr. Barbosa Colen deu a sua demissão.

Por proposta do sr. Consigliero Pedroso, foi nomeada uma comissão de syndicância aos actos da gerencia, syndicância que o sr. Simões d'Almeida propôz se estendesse a um período de 5 a 6 annos.

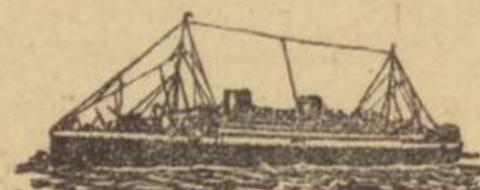
Esta comissão ficou composta dos srs.: dr. Gabriel de Freitas, António Serrão Franco, dr. Catanho de Menezes, dr. Arthur de Carvalho, George Lambert e Simões d'Almeida.

Vae haver nova sessão de assembléa geral para votar a demissão do actual presidente da assembléa geral, por estar incompatível com a mesma, e eleger novo presidente.

O sr. Marçal Pacheco não compareceu,

Se de tudo isto nascer a reconstituição da companhia e a melhoria do serviço, é o que desejamos.

No proximo numero trataremos com mais vagar do assunto.



Mala Real Ingleza
(Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 25252-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Co. Ltda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

ORÇAMENTO DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DA COLÓNIA DE MOÇAMBIQUE

PREVISÃO DUM SALDO DE EXPLORAÇÃO DE 35.631 CONTOS

O orçamento daquela Administração para 1935-36 é precedido do seguinte relatório do director dos respectivos serviços, engenheiro sr. Pinto Teixeira:

As receitas próprias dos Caminhos de Ferro, previstas, sofreram uma modificação para mais em relação às do ano económico de 1934-1935, em virtude do aumento de previsão das receitas relativas à Divisão de Exploração de Lourenço Marques e do saldo do ano corrente, que foi computado em 18.000.000\$.

Desta forma, obtém-se uma previsão global de 105.023.200\$, superior à do ano económico de 1934-35 em 16.956.200\$, não se contando com a dotação da Colónia, por o respectivo orçamento não estar ainda aprovado por S. Ex.^a o Ministro das Colónias.

Para a previsão, atendeu-se, de uma forma geral, às receitas já cobradas nos primeiros quatro meses do corrente ano económico em todas as Divisões e Inspeção de Exploração.

Para o Fundo de Renovação reservou-se cerca de 15,1 por cento das receitas brutas realizadas no penúltimo ano económico (1933-1934), ou seja a quantia de 16.583.500\$. Nota-se um aumento, em relação ao presente ano económico, na dotação para esse fundo, que é motivado pela necessidade urgente da renovação da linha de Ressano Garcia, cujo material de via, em virtude do intenso tráfego verificado nos dois últimos anos acusam um desgaste acima do normal.

Também se teve que aumentar a dotação para a renovação do material de via da Divisão de Quelimane, porque uma parte desta linha, assentando em mau terreno constantemente invadido pelas águas das chuvas, necessita urgente substituição. O mesmo aconteceu na Divisão de Moçambique, onde o trôço Lumbo-Monapo, em virtude do seu muito uso e de ser construído com carris de 22 quilos, necessita renovação imediata.

Do saldo da conta de Exploração reservou-se 5 por cento para o Fundo de Reserva, e a quantia restante foi aplicada no Fundo de Melhoramentos destinados ao estudo e construção de novas linhas nos melhoramentos no material fixo e no equipamento do tráfego nas linhas em exploração.

Divisão de Exploração de Lourenço Marques

Caminhos de ferro

As receitas do tráfego, não compreendendo as taxas terminais de carga e descarga de vagões, que constituem receitas do porto, foram nos três últimos anos económicos, respectivamente:

	Libras
1931-1932	437.308
1932-1933	438.981
1933-1934	589.222

cuja média é de 488.503 libras, isto é mais cerca de 11,5 por cento sobre as receitas do penúltimo ano e menos 17 por cento do que as receitas do último ano e superior à previsão para o ano económico corrente, que é de 405.000 libras.

Apreciamos agora as receitas dos primeiros quatro meses, nos dois anos económicos anteriores, e a já conhecida de igual período do ano económico corrente, que foram:

	Libras
1932-1933	135.414
1933-1934	189.290
1934-1935	227.000

Não há dúvida que no ano económico corrente continua a acentuar-se um grande acréscimo de receita, mas este aumento não é de considerar na previsão para o próximo ano, porque se trata de um aumento de tráfego com tendência a reduzir-se, visto ter-se tido uma percentagem do tráfego para a zona de competência muito superior ao limite acordado. Devemos contar com uma redução desse tráfego para a percentagem de 50 por cento, mas como por outro lado a redução da percentagem não é acompanhada por uma correspondente redução de tonelagem, visto a exportação para o Rand continuar a aumentar, podemos admitir que as receitas do tráfego de trânsito no próximo ano não sofrerão em relação às do último ano findo, em Novembro, uma redução superior a 20 por cento, mas como o tráfego interno mostra tendência a diminuir deve-se atingir sem dificuldade 445.800 libras,

visto que naquele ano com uma percentagem de 60 por cento de tráfego para a zona de competência deu 616:713 libras, em vista do que se adopta aquelle número em vez da média.

Pôrto

As *Receitas de Administração*, constituídas pelas taxas de passageiros, carvoeiras, guindastes, direitos de cais, estadia, rendas e multas, foram nos três últimos anos económicos de:

	Libras
1931-1932	68.225
1932-1933	60.302
1933-1934	102.239

o que dá a média anual de 76.922 libras, que é inferior à receita do último ano.

As *Receitas do Cais* cobradas pelo manuseamento, carga, descarga e armazenagem de mercadorias, a que se juntam as taxas terminais, os serviços extraordinários e outros, incluindo os do Pôsto de Desinfecção, que constituem as receitas de cais, nos termos da portaria n.º 842, de 29 de Dezembro de 1928; e seus regulamentos, foram:

	Libras
1931-1932	104.883
1932-1933	98.090
1933-1934	140.707

o que dá em média 114.560 libras.

As receitas do frigorífico provenientes da estadia de vapores para o carregamento de fruta, descarga de vagões, armazenagem, classificação de frutas e carga para navios, foram, nos três últimos anos económicos:

	Libras
1931-1932	2.097
1932-1933	2.554
1933-1934	1.605

ou seja a média de 2.082 libras.

Rios

Estão entregues à Administração a exploração das portagens no rio Incomati, em Xinavane e em Machaomo. A primeira começou a ser explorada em Dezembro de 1932 e a segunda em Outubro de 1933. A receita destas duas portagens em 1933-1934 foi de 533 e 494 libras, respectivamente. Espera-se que em 1935-1936 seja também explorada a portagem do rio Limpopo, no Guijá, mas como temos ainda dados para se calcular com segurança a sua receita, que deve ser pequena, fixamos esta em 30 libras. Pode, portanto, fazer-se a seguinte previsão para 1935-1936:

	Libras
Portagem de Xanavane . . .	500
Portagem de Machaomo . . .	490
Portagem de Guijá	30

o que dá um total de 1:020 libras. Adopteremos 1:000 libras por arredondamento.

A receita prevista para portos e rios soma, portanto, 261:800 libras.

Camionagem automóvel

Os serviços de camionagem que funcionaram nos anos económicos anteriores foram os de Goba-Stegi, Marracuene-Manhiça e os da sede. Em Março de 1933, foi aberta à exploração a linha Boane-Namaacha e em Outubro do mesmo ano a linha Xinavane-Guijá.

As receitas totais de camionagem, nos últimos três anos, foram de:

	Libras
1931-1932	7.800
1932-1933	8.075
1933-1934	10.641

o que dá uma média de 8:838 libras.

Reembolsos e reposições

Nesta rubrica considera-se apenas a receita cobrada para a compensação de aposentações, visto as outras receitas serem de natureza tam variável que não devem ser orçadas.

A compensação para aposentações, fixada pela portaria ministerial de 23 de Julho de 1932, produziu em 1932-1933 uma receita de 1:850 libras e em 1933-1934, 2:358 libras, já sob a influência da baixa dos vencimentos e aumento da taxa respectiva.

Adota-se, por isso, a previsão de 3:400 libras, tendo em atenção a cobrança da nova percentagem (3 por cento) para reforma.

As receitas da Divisão de Exploração de Lourenço Marques, serão em resumo:

	Libras
Caminhos de ferro	445.800
Portos e rios	261.800
Camionagem automóvel . . .	10.000
Diversas da exploração . . .	13.100
Reembolsos e reposições . . .	3.400
<hr/>	
	734.100

Inspecção de Inhambane e Gaza

As receitas da Inspecção de Exploração de Inhambane e Gaza para 1935-1936 são previstas em:

	Libras
Caminhos de ferro	5.600
Portos e rios	4.140
Camionagem automóvel . . .	6.300
Diversas da exploração . . .	200
Reembolsos e reposições . . .	120
<hr/>	
	16.360

Divisão de Exploração de Quelimane

As receitas da Divisão de Exploração de Quelimane serão, em resumo, para 1935-1936:

	Libras
Caminhos de ferro	11.500
Camionagem automóvel	1.200
Diversas da exploração	200
Reembolsos e reposições	190
	<hr/>
	13.090

Divisão de Exploração de Moçambique

A previsão das receitas para 1935-36 na Divisão de Exploração de Moçambique é de:

	Libras
Caminhos de ferro.	20.000
Portos e rios	1.070
Camionagem automóvel	6.000
Diversas da exploração	200
Reembolsos e reposições. . . .	300
	<hr/>
	27.570

Previsão das despesas

As despesas, segundo o disposto no diploma legislativo n.º 315, de 22 de Agosto de 1931, são classificadas em despesas de administração, despesas com o trabalho de exploração, e em despesas de estabelecimento a cargo dos fundos de renovação do material em serviço, do fundo de melhoramentos e contribuições para o fundo de reserva de exploração.

As despesas de administração e exploração foram agrupadas como o são as despesas de uma administração industrial única, como o determina o já citado diploma, e assim divididas em cinco capítulos:

I — Administração e Direcção dos Serviços, compreendendo as despesas dos Conselhos de Administração, Fiscal e Consultivo, as dos Serviços Centrais da Direcção e da Divisão de Finanças, abrangendo esta a contabilidade e fiscalização das receitas.

II — As despesas propriamente do trabalho de exploração.

III — As despesas com subsídios ao Montepio Ferro-viário, para educação e instrução profissional do pessoal, aposentações e pensões.

IV — As despesas com encargos gerais da administração.

V — As despesas de exercícios findos.

Nesta classificação, como na divisão dos capítulos em divisões, classes, artigos e alíneas, seguiu-se a doutrina do decreto n.º 17.881, adaptando-a à forma industrial desta emprêsa do Estado, nos termos do seu artigo 22.º, aproximando-nos, tanto quanto possível das rúbricas do orçamento do ano corrente e das contas que, como estabelecimento industrial, a Administração dos Caminhos de Ferro tem de ter sempre abertas para a eventual comparação com as contas de outras emprêssas ferro-viárias.

Os mapas que acompanham o orçamento e bem assim o da justificação das alterações para os orçamentos do ano anterior, permitem uma fácil conferência com os orçamentos de cada um dos Caminhos de Ferro, no ano transacto.

Como anteriormente, separamos os orçamentos das indústrias exploradas pela administração que não são propriamente de exploração de transportes mas acessórios destes, e cuja produção podia até ser elaborada por emprêssas particulares, com o fim de lhes manter claramente o espírito de indústrias auxiliares, que têm na sua exploração de se bastar com a venda da sua produção aos vários serviços de exploração ou a particulares, interessando-se assim os respectivos chefes numa exploração económica.

De modo análogo precedemos com os armazéns que adquirem para *stock*, em regra, e não para consumo imediato, elaborando para estes os seus orçamentos.

A prática de debitar às verbas das despesas de trabalho de exploração a importância das aquisições para depósito falseia as contas de exploração e a conta de capital.

Com a classificação de despesas apresentada é possível aproveitar a própria escrita, aberta com as contas da tabela orçamental, para manter durante o ano os registos das despesas segundo o orçamento, de forma a ter a administração sempre em dia com as entradas de receitas e saídas de despesas, de forma a regular estas, sem ter de recorrer ao crédito, a não ser num caso muito excepcional.

As despesas de administração e exploração foram calculadas pela média despendida nos últimos três anos, reduzindo ou aumentando esta para a despesa no ano anterior, sempre que se verificou que essa redução ou aumento de despesa correspondia de facto a um maior ou menor volume do trabalho de exploração, consequência de mais ou menos tonelagem transportada ou manuseada.

A despesa com os serviços centrais de administração é de 2.405 contos, números redondos, enquanto a previsão do ano findo foi, ao mesmo câmbio, de 1.996 contos, números redondos, ou seja mais 17 por cento, resultante, de um aumento originado, na sua quase totalidade, pela dotação para a representação da Administração na Exposição de Joanesburgo, transferência de pessoal de outros serviços para a Direcção e Serviços Comerciais e aumento das verbas para publicação de relatórios e arborização.

Esta despesa é cerca de 23 por cento das despesas totais da Administração, incluindo os fundos.

A despesa prevista com os serviços de contabilidade e fiscalização é de 3.443 contos, em comparação com 3.371 contos previstos no ano anterior, ao mesmo câmbio, ou seja mais 2 por cento, diferença em parte devida a movimento de pessoal.

De uma maneira geral, as despesas previstas com encargos administrativos em todos os Caminhos de

Ferro da Colónia somam 13.230 contos, números redondos, ou sejam mais 1.539 contos do que no ano corrente, ao mesmo câmbio. Esta diferença resultou da necessidade do refôrço da verba de diferença entre o câmbio por que são escrituradas as receitas (preço de venda) e o valor por que são pagas as cambiais pelo Banco Nacional Ultramarino quando entregues ao Conselho de Câmbios.

No capítulo de exploração dos transportes e portos é prevista a despesa de trabalho em 51.402 contos, números redondos, em comparação com 49.683 contos, previstos para o ano corrente, ao mesmo câmbio.

A despesa por cada rête é a seguinte:

	Contos
Divisão de Lourenço Marques	42.210
Inspecção de Inhambane e Gaza	2.799
Divisão de Quelimane	1.973
Divisão de Moçambique	4.420

prevendo-se uma diminuição em relação à previsão do ano corrente de:

105 contos na rête de Quelimane
159 contos nas rês de Inhambane e Gaza

e um aumento de 1.839 contos na rête de Lourenço Marques justificado pelo aumento do tráfego e 143 contos na rête de Moçambique, também justificado pelo aumento da rête.

Comparando as receitas com as despesas de trabalho previstas para cada uma destas rês, prevê-se um saldo de exploração de 35.631 contos na rête de Lourenço Marques e *deficits* de exploração em todas as outras rês, sendo:

1.265 contos na rête de Inhambane e Gaza
842 contos na rête de Quelimane
1.784 contos na rête de Moçambique

num total de 3.891 contos, em comparação com os *deficits* realizados no ano de 1933-1934, calculado ao mesmo câmbio, de:

1.003 contos nas rês de Inhambane e Gaza.
682 contos na rête de Quelimane
1.236 contos na rête de Moçambique

num total de 2.921 contos.

Aquele *deficit* é assim coberto pelas receitas da Administração, quando, anteriormente à unificação desta, era pago pela Fazenda além da contribuição para renovação, hoje também totalmente a cargo das receitas do trabalho da Administração.

O coeficiente de exploração geral previsto é de 71,2 por cento, em comparação com o previsto para o ano corrente de 78,9 por cento.

O coeficiente de exploração geral realizada no ano de 1933-1934 foi de 53,9 por cento, por onde se vê que aquêle coeficiente deve ser realizável.

Fundo de reserva

Do saldo de exploração previsto, isto é, a diferença entre as receitas próprias de trabalho de exploração, menos as despesas constantes dos capítulos 1.º a 4.º, ás quais, deduz a importância orçada para diferenças cambiais, retiram-se 5 por cento para constituir a dotação para este fundo, relativa ao ano económico de 1935-1936, nos termos do artigo 36.º diploma legislativo n.º 315, de 22 de Agosto de 1934.

Assim temos:

Receitas de exploração	87.023.200\$
Despesas de exploração	61.995.888\$
	<hr/> 25.027.312\$

Saldo de exploração:

5 por cento de 25.027.312\$ dá 1.251.365\$60, tendo-se arredondado a previsão para 1.251.370\$.

Fundo de renovação

Como já dissemos anteriormente, previu-se uma despesa a efectuar por este fundo no ano económico de 1935-1936 de 16.583.500\$, o que representa cerca de 15,1 por cento das receitas brutas da Administração em 1933-1934, as quais importavam em 109.471.871\$23, ao abrigo do artigo 37.º do diploma legislativo n.º 315, de 22 de Agosto de 1931, rectificado pelo diploma legislativo n.º 406, de 4 de Julho de 1934.

Fundo de melhoramentos

A importância orçada para o fundo de melhoramentos, incluindo a percentagem mínima fixada nos termos do n.º 2.º, do artigo 39.º do diploma legislativo n.º 315, é distribuída da seguinte forma:

Amortização de empréstimos e suprimentos	4.437.468\$20
Estudos	1.951.557\$00
Linhos em construção	12.738.699\$00
Aumentos nas linhas em exploração	2.854.937\$80

Os estudos dizem respeito ao prolongamento do Caminho de Moçambique, onde se encontra uma brigada, e aos Caminhos de Ferro de Tete a Baué.

Dos caminhos de ferro em construção, é o de Moçambique, o melhor dotado.

As cambiais cobradas por esta Administração, deduzida a partilha com os S. A. R., no ano de 1933-1934, foram de cerca de 700.000 libras, na sua totalidade entregues ao Estado. Até Janeiro do presente ano económico foram entregues 473.749 libras.

A verba inscrita no presente orçamento, artigo 455.º, alínea 1), para pagamento à Direcção dos Serviços de Fazenda, das pensões aos agentes aposentados, desligados do serviço e acidentados, desta Administração, é de 3.333.500\$00, para corresponder à verba inscrita no Orçamento Geral da Colónia, mas, conforme está apurado, o montante das referidas pensões não ultrapassa 3.000 contos.

Observação — As cobranças em ouro foram convertidas em escudos à paridade de 110\$ por libra.

BASES ORÇAMENTAIS

PARA

ASSENTAMENTO DE VIA FÉRREA

Por ANTÓNIO GUEDES

(Continuação)

§ 2.º— Tangente do ângulo da cróxima 0,11.

N.º 115— Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. 1., 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.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,5448	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
738	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
7	travessas rectangulares
126,539	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
18,5	h. de capataz de via
470	h. de assentador
295	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 116— Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. 1., 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.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,5746	T de carris de Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
738	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
7	travessas rectangulares
127,086	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
18,6	h. de capataz de via
471,5	h. de assentador
294	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 117— Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por

m. 1., 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.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,602	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
744	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
8	travessas rectangulares
127,774	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
18,6	h. de capataz de via
473	h. de assentador
295	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 118— Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. 1., 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.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,6295	T de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
744	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
8	travessas rectangulares
128,463	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
18,7	h. de capataz de via
474	h. de assentador
295	h. de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.º 119— Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. 1., 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.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,6569 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
759	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
9	travessas rectangulares
129,151	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
18,7 h.	de capataz de via
475,5 h.	de assentador
297 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.^o 120 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 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.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,6845 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
756	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
10	travessas rectangulares
129,859	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
18,8 h.	de capataz de via
477 h.	de assentador
298 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.^o 121 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 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.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,7118 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
756	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
10	travessas rectangulares
130,527	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
18,8 h.	de capataz de via
478 h.	de assentador
299 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.^o 122 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 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.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,7392 T	de carris Vignole de aço

40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
762	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
11	travessas rectangulares
131,216	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
18,9 h.	de capataz de via
479,5 h.	de assentador
299,5 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.^o 123 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 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.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,7667 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
768	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
12	travessas rectangulares
131,904	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
18,9 h.	de capataz de via
481 h.	de assentador
301 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.^o 124 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 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.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,7941 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
768	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
12	travessas rectangulares
132,591	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
19 h.	de capataz de via
482,5 h.	de assentador
306 h.	de trabalhador
5%	dos jornais para ferramentas

N.^o 125 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 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.

2	agulhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,8216 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira

120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
12	travessas rectangulares
155,345	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
19,1 h.	de capataz de via
484 h.	de assentador
308 h.	de trabalhador
5 %	dos jornais para ferramentas

N.º 126 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 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.

2	aguilhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,849 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
774	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
15	travessas rectangulares
154,036	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
19,5 h.	de capataz de via
485 h.	de assentador
309,5 h.	de trabalhador
5 %	dos jornais para ferramentas

N.º 127 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 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.

2	aguilhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,8764 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
780	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
14	travessas rectangulares
154,727	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
19,4 h.	de capataz de via
486,5 h.	de assentador
311 h.	de trabalhador
5 %	dos jornais para ferramentas

N.º 128 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 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.

2	aguilhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,9058 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
780	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais

14	travessas rectangulares
155,418	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
19,4 h.	de capataz de via
488 h.	de assentador
312 h.	de trabalhador
5 %	dos jornais para ferramentas

N.º 129 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 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.

2	aguilhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,9313 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
786	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
15	travessas rectangulares
156,111	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
19,5 h.	de capataz de via
489,5 h.	de assentador
313 h.	de trabalhador
5 %	dos jornais para ferramentas

N.º 130 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 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.

2	aguilhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,9587 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
792	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogos de travessas especiais
16	travessas rectangulares
156,802	m. c. de brita que passe por anel de 0 ^m ,06 de diâmetro
19,6 h.	de capataz de via
490,5 h.	de assentador
314,5 h.	de trabalhador
5 %	dos jornais para ferramentas

N.º 131 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 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.

2	aguilhas de aço e acessórios
2	cróximas de aço e acessórios
5,9861 T	de carris Vignole de aço
40	barretas de cantoneira
80	parafusos de via com porcas e anilhas
792	«tirefonds» correntes
120	«tirefonds» de junta
2	jogo de travessas especiais
16	travessas rectangulares

137,493 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 19,6 h. de capataz de via
 492 h. de assentador
 315,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 132 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 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.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 6,0136 T de carris Vignole de aço
 40 barreias de cantoneira
 80 parafusos de via com porcas e anilhas
 798 «tirefonds» correntes
 120 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 17 travessas rectangulares
 138,186 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 19,7 h. de capataz de via
 493 h. de assentador
 317 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 133 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 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.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 6,041 T de carris Vignole de aço
 44 barreias de cantoneira
 88 parafusos de via com porcas e anilhas
 804 «tirefonds» correntes
 132 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 18 travessas rectangulares
 138,786 m. c. de brita que passe por anel de 0,06 de diâmetro
 19,7 h. de capataz de via

494 h. de assentador
 317,5 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

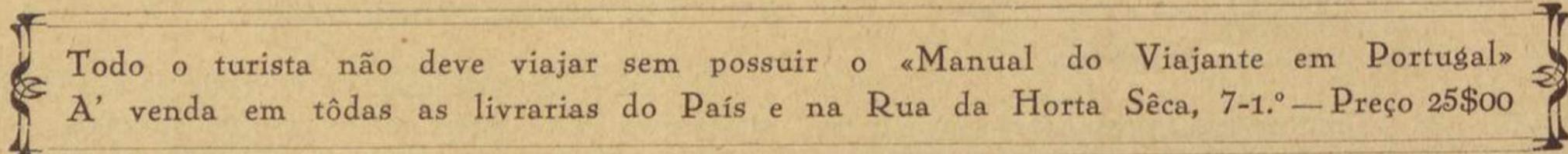
N.º 134 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 2^m,95 e incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 6,0685 T de carris Vignole de aço
 44 barreias de cantoneira
 88 parafusos de via com porcas e anilhas
 810 «tirefonds» correntes
 132 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 19 travessas rectangulares
 139,473 m. c. de brita que passe por anel de 0^m,06 de diâmetro
 19,7 h. de capataz de via
 496 h. de assentador
 318 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

N.º 135 — Um S de ligação para via férrea de 1^m,665 de largura entre carris com o peso de 30 quilos por m. l., sendo 0,11 a tangente do ângulo da cróxima e 250^m, o raio da concordância, para entrevia de 3^m,00 incluindo balastragem.

2 agulhas de aço e acessórios
 2 cróximas de aço e acessórios
 6,0959 T de carris Vignole de aço
 44 barreias de cantoneira
 88 parafusos de via com porca e anilha
 816 «tirefonds» correntes
 132 «tirefonds» de junta
 2 jogos de travessas especiais
 20 travessas rectangulares
 140,161 m. c. de brita que passe por anel 0^m,06 de diâmetro
 19,7 h. de capataz de via
 497 h. de assentador
 319 h. de trabalhador
 5% dos jornais para ferramentas

(Continúa)


 Todo o turista não deve viajar sem possuir o «Manual do Viajante em Portugal»
 À venda em todas as livrarias do País e na Rua da Horta Séca, 7-1.º — Preço 25\$00

PÔRTO-VAMAR

Vinhos AUTÉNTICOS do Pôrto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE ÚNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Estrada de Benfica, 749 — LISBOA-Norte

Enderéço telegráfico: VAMAR — Lisboa

Telefone: Benfica 336

MATOS & PIRES, L.^{DA}

ARMAZEM DE MALHAS E NOVIDADES

Travessa Nova de S. Domingos, n.º 10

TELEF. 21426

LISBOA

O Armazem que mais barato vende
em todo o país

JOSÉ SANTOS, L.^{DA}

COMPRA E VENDA DE PROPRIEDADES
RUSTICAS E URBANAS

ADMINISTRAÇÃO E RECEBIMENTO DE RENDAS

COLOCAÇÃO DE CAPITAL SOBRE HIPOTÉCAS

R. DOS CORREIROS, 101-1.^º

LISBOA — PORTUGAL

TELEFONE 27616

BOLSA - PREDIAL

DE

A. F. RAMALHO

POR INTERMÉDIO DELA ENCONTRAREIS
A GARANTIA DO VOSSO CAPITAL

COMPRA, VENDA E ADMINISTRAÇÃO DE PROPRIEDADES

HIPOTECAS

RUA DOS FANQUEIROS, 65-1.^º
LISBOA — PORTUGAL
TELEFONE 28730

Líneas Aéreas Postales Españolas

Calle Antonio Maura 2 — MADRID

SERVIÇO DIÁRIO (excepto domingos)
entre Madrid-Barcelona e Madrid-Sevilla

PASSAGENS, CORREIO E MERCADORIAS

Madrid-Barcelona ou vice-versa Pesetas 150
Madrid-Sevilla ou vice-versa " 125

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

L U S A B 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.^{DA}

RUA DO ALECRIM, 10 — LISBOA — Telefones 23948 e 28941

Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

P. B. X. — 28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHÓEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

MAYBACH

UNICO AGENTE
CARLOS CUDELL GOETZ,
PR. DA ALEGRIA, 65
L I S B O A
TELEFONE: 23831
TELEGRAMAS: CARDELET 7

Fábrica de Tintas
e Vernizes



Tintas e vernizes de todas as qualidades
e para todas as especialidades

Corporação Industrial do Norte, Lda

Rua de Bento Júnior — PORTO

TELEFONE 4594

“A Nova Loja dos Candieiros”

Vende ao preço da
tabela: Fogões, es-
quentadores, lan-
ternas e todos os
artigos da VACUUM



Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal
técnico que pertenceu àquela Companhia, tomando res-
ponsabilidade em todos os concertos que lhe sejam con-
fiados. Preços da tabela e acabamento garantido.

R. HORTA SÉCA, 9

Tel. 22942

Vacinações dos porcos

As vacinas contra as doenças
dos porcos vendidas pela casa
E. Neuville da Conceição, L.^{da}

NÃO SÃO DE VIRUS VIVOS

São preparadas segundo
a técnica francesa, não
espalhando por isso a peste

■■■■■
Pedidos e esclarecimentos aos nossos escritórios

Rua da Madalena, 46-2. TELEFONE
23572

P A P E I S
FÁBRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA

Obtiveis em todos os armazens de papel e papelarias
Depósito: G. me GRAHAM JR. & C. a.
R. da Alfandega, 156/158 LISBOA

Sociedade Anónima
BROWN, BOVERI & C.º
BADEN (FABRICAS EM BADEN E EM MUNCHENSTEIN) SUISSA

*A firma que instalou o maior número de kilowatos nas Centrais Eléctricas Portuguesas—
A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.*

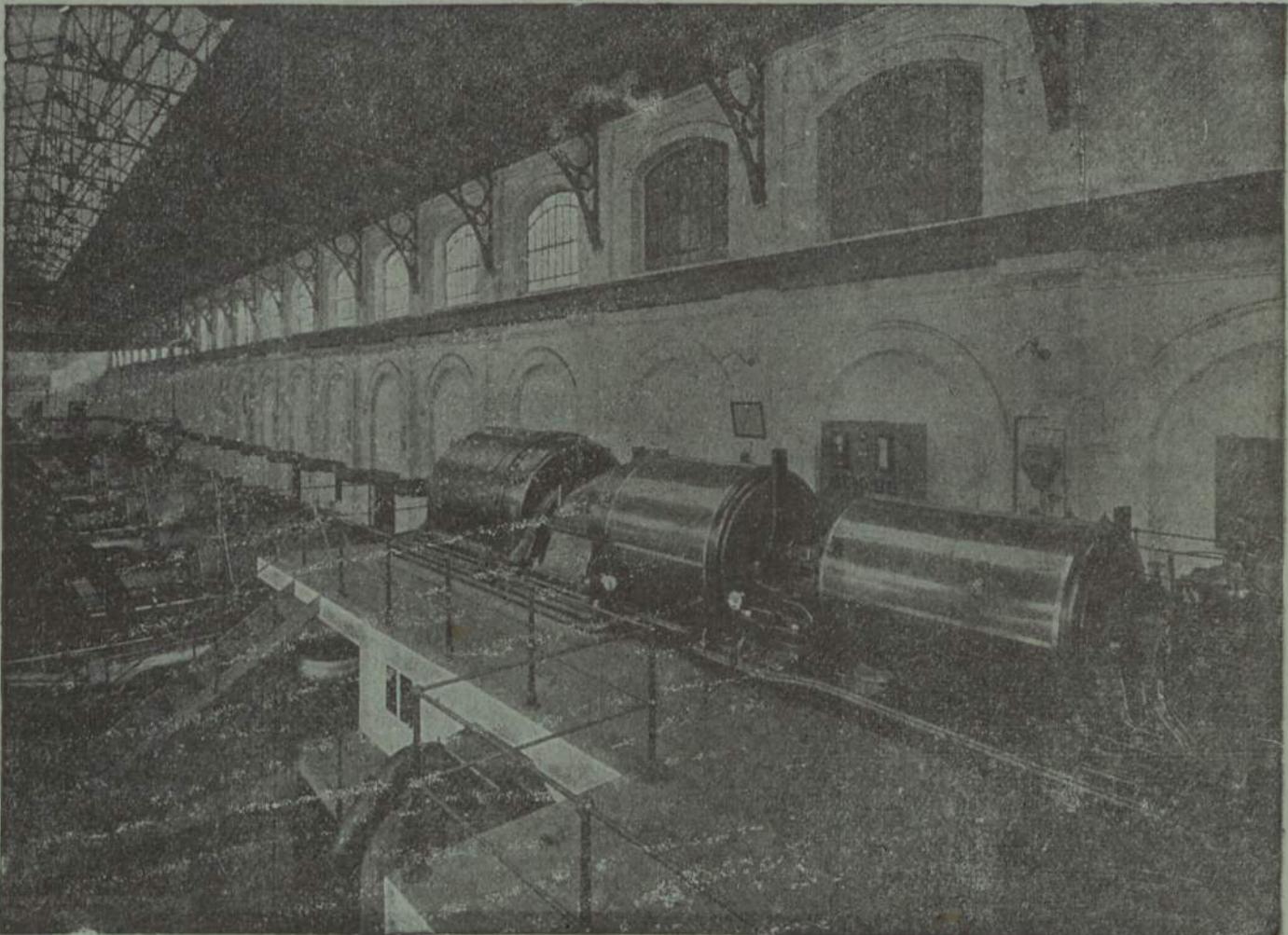
Representante geral:

EDOUARD
DALPHIN

ENGENHEIRO-
DELEGADO

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

porto



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



EUROPEA
COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1922

SEGUROS DE INCÊNDIO.

SEGUROS MARITIMOS

SEGUROS DE CAUÇÕES

SEGUROS DE AUTOMOVEIS

SEGUROS DE ACIDENTES DE TRABALHO

SEGUROS DE ACIDENTES INDIVIDUAIS

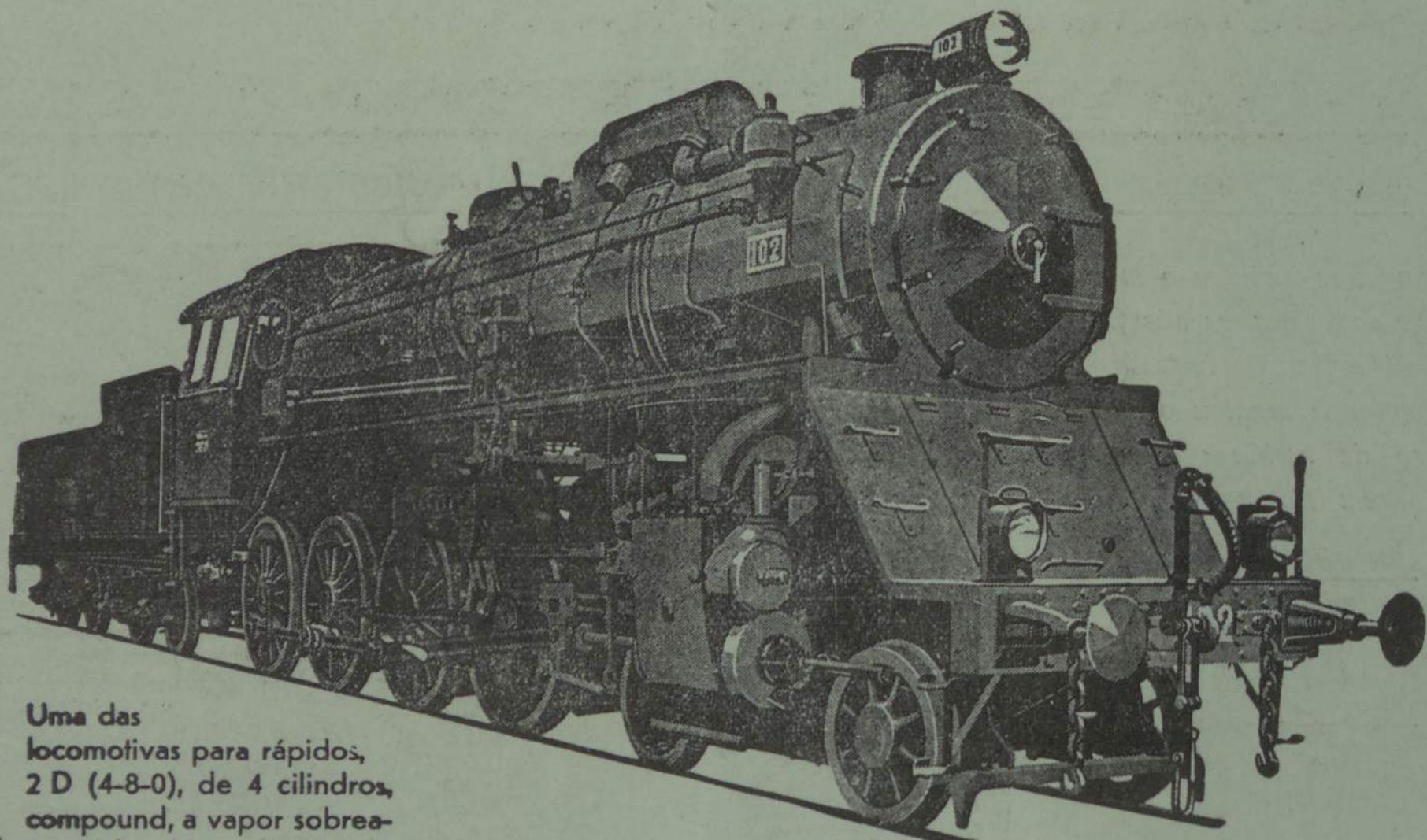
SEGUROS DE ROUBOS E DE TUMULTOS

SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL

SEGUROS DE MERCADORIAS E BAGAGENS EM

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO

SÉDE EM LISBOA -- Rua Nova do Almada, 64, 1.º -- TELEFONE 20911



Uma das
locomotivas para rápidos,
2 D (4-8-0), de 4 cilindros,
compound, a vapor sobre-
aquecido, (para bitola de
1670 m/m) da Companhia
dos Caminhos de Ferro Por-
tuguêses da

BEIRA ALTA,
fornecidas em 1930 por
HENSCHEL & SOHN A.G.

Há já mais de meio século

que as locomotivas "Henschel" são conhecidas e preferidas
em Portugal e suas Colônias, onde as mesmas se tem
qualificado.

Centenas de locomotivas "HENSCHEL"

circulam nas mais importantes linhas portuguêses da Metro-
pole e Ultramar.



REPRESENTANTE GERAL
para Portugal e Colónias:

CARLOS EMPIS

Rua de S. Julião, 23, 1º

LISBOA