

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

3.º DO 40.º ANNO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Comercio e Comunicações e das Colónias, e dos Caminhos de Ferro do Estado  
(Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)  
Premiada nas exposições: - Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Bruxelas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata - Antwerpia, 1894. S. Luiz, 1904; medalhas de bronze

Representante em Espanha: - Henrique de La Torre, Cuesta de Santo Domingo, 13

Correspondente em Paris: Ed. Glück - Rue George Sand 34 - Enghien-lès-Bains

Representante em Angra do Heroísmo: José Maria dos Santos

NUMERO 939

FUNDADOR  
L. de Mendonça e Costa  
DIRETOR  
J. Fernando de Sousa, Engenheiro

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês  
**LISBOA, 1 de Fevereiro de 1927**  
Propriedade da GAZ. CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIO DE REDAÇÃO.  
Manoel de Andrade Gomes  
REDATOR E EDITOR  
Carlos d'Ornellas

## ANEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro do Estado - Direcção M. D. - Aviso ao Púlico - Sobretaxa Adicional de 5 %.  
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses - Tarifa Geral para Transportes de Grande e Pequena Velocidade. Vide notícia na pagina 37.

## SUMÁRIO

O arrendamento das linhas do Estado, por J. Fernando de Sousa . . . . .	pag. 33
A gripe e o seu combate . . . . .	" 36
Revista Insular e de Turismo . . . . .	" 36
Parte Oficial . . . . .	" 37

Anexos . . . . .	pag. 37
Arrematações . . . . .	" 37
Conselheiro Fernando de Sousa . . . . .	" 37
A instrução profissional do pessoal da companhia de Orleans, por Andrade Gomes . . . . .	" 38
Linhas Portuguesas . . . . .	" 41
Falta de Espaço . . . . .	" 41
O descobrimento dos Açores . . . . .	" 42
Um grave desastre numo linha inglesa . . . . .	" 44
Uma otopia . . . . .	" 45
Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide . . . . .	" 45
O que é e o que pode ser o turismo em Portugal . . . . .	" 46
Viagens e Transportes . . . . .	" 47

## O arrendamento das linhas férreas do Estado

por J. FERNANDO DE SOUSA

PUBLICOU a *Gazeta* no seu número anterior os topicos das propostas apresentadas no concurso para o arrendamento dos C. F. E. e as bases do mesmo. Cumpre-lhe hoje registar a resolução tomada.

Resolveu judiciosamente o Sr. Ministro do Comércio ouvir sobre o processo de concurso a Procuradoria Geral da República ácerca da idoneidade jurídica dos proponentes e o Conselho Superior de Caminhos de Ferro sobre o valor das propostas. A primeira julgou todos os concorrentes idóneos. A segunda discutiu o parecer preparado por uma comissão especial composta dos Srs. engenheiro Jayme de Oliveira, delegado do Governo, Dr. Correia Guedes, delegado da Associação Industrial de Lisboa e Ortigão Peres, chefe da Repartição de Contabilidade do Ministério do Comércio. O parecer do Conselho devia ser emitido até 17.

Graças ao trabalho exaustivo da Comissão, e do pessoal da Direcção Geral de Caminhos de Ferro conseguiu-se distribuir o parecer a tempo de ser discutido e votado dentro do prazo fixado.

O Governo pronunciou-se no dia 22, adjudicando a exploração dos dois grupos de linhas á C. P..

Adiante vae reproduzido o texto do relatório do Sr. Ministro do Comércio, conforme foi publicado na ocasião em diversos jornais.

Acha-se pois reunida nas mãos da C. P. toda a rede de via larga com excepção da linha da Beira Alta. Perante o facto consumado é ociosa a discussão do valor relativo da concentração das linhas numa só empreza ou da sua divisão em dois grupos. Aguardemos o resultado da experiência que se vai fazer e esperamos da competência do pessoal dirigente da C. P. uma acção criteriosa que melhore os serviços dos C. F. E. e realisse os melhoramentos de que tanto carecem. Ha neles muito que aproveitar e que será certamente aproveitado.

Árduo problema é o da reorganização, tanto da exploração propriamente dita, como das oficinas.

Pode prevalecer o sistema da centralização e unificação de serviços ou da constituição de grandes unidades distintas e, por assim dizer, federadas sob uma direcção superior e administração comum. Seria talvez a segunda solução a mais conveniente, sobre tudo num período de transição.

A exploração comercial dos C. F. E. oferece particulares dificuldades agora que tudo se reune sob a mesma administração.

O regime de multiplicadores é diverso nêles do da C. P. Os passageiros tem para todas as classes o multiplicador 11, em quanto na C. P. se aplicam 11, 10,5 e 10. A aplicação destes

originaria uma quebra sensível de receitas. Para as mercadorias ha o coeficiente geral 11 com o de 6 para os chamados géneros de primeira necessidade. Mas a lista destas nos C. F. E. é mais restricta que na C. P., pois não contem as farinhas.

Importa ainda ponderar que ha grandes disparidades entre as tarifas da C. P. e dos C. F. E. A maior parte das reclamações formuladas dizem respeito a estas. A sua remodelação depende porém do critério que presidiu à organização da exploração.

Não podia empreende-la a Administração geral desde que se anunciou o arrendamento das linhas. E' à C. P. que incumbe agora essa árdua tarefa que, demanda minucioso estudo prévio.

Outro assunto que demanda minucioso estudo e cooperação eficaz do Estado é a melhoria das testas marítimas dos C. F. E. indispensável para o desenvolvimento do seu tráfego. Os portos do Algarve, de Setubal, de Lisboa, de Viana, Leixões e Douro carecem de importantes obras em relação com as linhas ferreas que neles entram. Não será tempo de faze-las?

Emfim sobremodo árdua é a tarefa cometida à C. P. Fazemos votos para que dentro em pouco a sua accção se exerça por forma fructuosa e palpável para bem de duas vastas regiões do país.

#### O Governo resolveu adjudicar as linhas à C. P.

O governo aprovou o seguinte despacho:

«Considerando que no concurso para a exploração das rôdes do Minho e Douro e Sul e Sueste, dos Caminhos de Ferro do Estado, realizado segundo as bases anexas ao decreto n.º 12:634, de 16 de Novembro de 1926 e segundo o programa aprovado pela portaria de 18 de Novembro de 1926, expedida pelo Ministério do Comércio e Comunicações, foram presentes 10 propostas diferentes, que a Procuradoria Geral da República considerou nas condições legais;

Considerando que da análise do parecer que sob estas propostas foi elaborado pelo Conselho Superior dos Caminhos de Ferro e do relatório que sobre o mesmo assunto foi apresentado pelo ministro do Comércio e Comunicações resultou a convicção de que a proposta da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses foi a que melhores garantias ofereceu em comparação com as restantes;

Considerando que essas garantias são constituidas pela sua comprovada capacidade financeira e pelos organismos técnicos e administrativos que aquela companhia tem já montados e cuja eficiência tem sido manifestada na exploração da importante rôde a seu cargo;

Usando da faculdade que lhe é conferida pela base XVIII, anexa ao decreto n.º 12:634 já citado;

O conselho de ministros decidiu adjudicar a exploração das referidas rôdes à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, uma vez que esta companhia aceite as condições seguintes, em contra-partida.

1.º A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses assumirá inteira e exclusivamente os encargos provenientes dos «déficits» de exploração, que não pro-

venham de caso de força maior, constatado pelo tribunal arbitral.

2.º A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses aceitará as obrigações feitas no relatório do ministro do Comércio, apenso ao respectivo processo e que serão inseridas nos contratos definitivos».

Se não forem aceitas estas condições, resolve o conselho de ministros não fazer a adjudicação e abrir novo concurso.

Lisboa, 22 de Janeiro de 1927. António Oscar de Fragoso Carmona.

As outras condições constam da cobrança dos créditos provenientes das dívidas ao Estado, por parte de várias entidades, da determinação de que o capital remunerado a fixar seja só o destinado à exploração das novas linhas e vários detalhes técnicos referentes à exploração e fiscalização que não estão bem esclarecidos nas bases.

Consta que a C. P. aceita as condições impostas pelo governo.

#### O relatório do sr. ministro do Comércio

O relatório do sr. ministro do Comércio, apenso ao processo da adjudicação é o seguinte:

«Feito o concurso nos termos legais, foram apresentadas 10 propostas, resumidas nos documentos juntos. O acto do concurso decorreu normalmente, sendo apresentadas as reclamações que constam do resumo junto, e que a Procuradoria Geral da República, no seu parecer de 15 do corrente considerou improcedentes. Pode, pois, considerar-se o concurso válido para todos os efeitos, visto que nenhuma irregularidade nele foi cometida.

O processo do concurso foi submetido em 12 do corrente à apreciação do C. S. Caminhos de Ferro, ao qual, em virtude da urgência que havia na resolução do assunto, foi marcado o prazo de cinco dias para se pronunciar.

O parecer deste conselho, datado de 17 e assinado por 27 membros, está resumido no documento junto, e conclui da seguinte forma:

«Do exposto, julga este conselho ter ficado demonstrado que é em favor da proponente Companhia C. F. Portugueses que milita maior numero de razões de preferência, o que conduz logicamente a dar a primazia à sua proposta. Apenas discordou desta conclusão um dos signatários, que apresentou por isso um parecer separado, que vai resumido a seguir no mesmo documento.»

\* \* \*

O parecer do C. S. C. F. bem como o parecer em separado são dignos de consideração pela categoria das pessoas que os subscrevem, mas não se pôde concordar em absoluto com todas as suas conclusões e fundamentos.

Assim, aproveitando algumas das indicações fornecidas por aqueles valiosos documentos, vai fazer-se a classificação das propostas apresentadas para orientar o Conselho de Ministros na sua resolução sobre o assunto.

Postas em presença todas as dez propostas apresentadas e consideradas nas condições legais pela Procuradoria Geral da República, vai fazer-se a sua classificação e apreciação sob os dois pontos de vista seguintes:

1.º Garantias oferecidas que permitam uma primeira escolha de propostas.

2.º Vantagens oferecidas, que permitam estabelecer preferência entre as propostas escolhidas.

## I — Primeira escolha dos concorrentes

Só podem reconhecer-se como idóneos, nos termos da Base XXVIII, para o fim de lhes ser feita qualquer adjudicação de linhas do Estado, os concorrentes que apresentem ou se presuma poderem dar as seguintes garantias:

1.º Garantias de ordem técnica constituídas pela posse de elementos profissionais de valor que assegurem a boa organização e execução dos serviços.

2.º Garantias financeiras constituídas pela posse actual ou possibilidade de aquisição do capital mínimo exigido pela base VI.

3.º Garantias de ordem comercial que não permitem admitir a possibilidade de utilização da rede ferroviária a adjudicar, como elemento de luta na concorrência entre comerciantes ou industriais e que não permitam duvidar da capacidade do proponente para a administração de organismos ferroviários, embora tenha manifestado maior ou menor competência noutra ramo comercial ou industrial que com aquele não tenha qualquer afinidade ou semelhança.

Assim, nenhum concorrente deve ser excluído por falta de garantias de ordem técnica, pois se é certo que dois deles (C. P. e C. C. F. G.) as podem apresentar desde já, nada impede que os restantes as venham a adquirir, recrutando os técnicos necessários nas próprias linhas do Estado ou nas empresas ferroviárias do país.

E' necessário porém que estas garantias sejam comprovadas pelos adjudicatários antes de serem lavrados os respectivos contratos de arrendamento, sem o que não se manterá a adjudicação e perderão o direito ao depósito feito nos termos do n.º 8.º do programa do concurso.

Sob o ponto de vista das garantias financeiras é insuficiente a proposta n.º 8 da C. I. R., que não possui actualmente o capital mínimo exigido nem indica a forma de o constituir. De todas as restantes propostas consta a existência do capital necessário ou a forma de o obter. Será, porém, necessário antes de se lavrarem os contratos do arrendamento que se proceda em relação a estas garantias como ficou indicado a propósito das garantias técnicas.

Sob o ponto de vista que se denominou comercial deverão ser excluídas:

a) As propostas n.ºs 1, 2, 3, 4 e 8 (S. G. C. I. T. Lt., C. U. F. e C. I. R.) por estarem em condições de poderem utilizar a rede ferroviária como elemento de luta na concorrência com outros comerciantes ou industriais do país.

b) As propostas n.ºs 7 e 8 (B. B. e C. I. R.) apresentadas por empresas que se dedicam a ramos de actividade sem qualquer afinidade ou semelhança com a indústria de transporte ferroviários.

## II — Preferências a estabelecer

Ficam apenas para ser consideradas as propostas n.ºs 5, 6, 9 e 10 (C. C. F. G., C. P. e C. G. C.), cuja comparação se vai procurar fazer sob o ponto de vista das preferências que se lhes possam aplicar, derivadas das vantagens de qualquer ordem que ofereçam ao Estado.

Em primeiro lugar é de notar que a formula apresentada pela C. C. F. G. para a determinação da parte dos lucros líquidos que pertence ao Estado, se presta a críticas justificadas, pois daria consequências inadmissíveis, desde que se produzisse um aumento extraordinário de lucros de exploração cu uma inesperada e grande desvalorização da nossa moeda. Considerando porém os resultados da aplicação daquela formula aos

valores possíveis dos lucros líquidos, dentro de razoáveis previsões e na hipótese da moeda se conservar estável, a participação oferecida ao Estado é inferior à oferecida pela proposta n.º 9 da C. G. C.

Promete a C. C. F. G. na sua proposta, n.º 5, a rápida execução de vários melhoramentos que interessam à região em que actualmente exerce a sua acção a que levaram os organismos económicos dessa região a interessarem-se extraordinária e entusiasticamente junto do governo pela aprovação dessa proposta. Contudo, algumas dessas promessas têm que ser realizadas pela C. C. F. G., pois constituem um encargo obrigatório proveniente de concessões que recebeu do Estado. As restantes promessas consistem em facilidades na obtenção de capital para efectuar determinados trabalhos a cargo do Estado, sem indicar, porém, se esse capital lhe será ou não restituído pelo Estado. Demais os referidos melhoramentos e quaisquer outros serão sempre executados logo que o Estado os julgue necessários e oportunos, nos termos legais e regulamentares, seja qual fôr o concessionário da exploração da rede.

A C. C. F. G. já hoje explora uma parcela da rede secundária do Minho, sendo de toda a conveniência para os interesses superiores do país que ela se dedique ao desenvolvimento dessa rede e torne a sua acção económica tão eficiente quanto possível sob esse ponto de vista.

Assim as vantagens oferecidas não são de molde a colocar a proposta n.º 5 (C. C. F. G.) em condições de ser preferida às n.ºs 6, 9 e 10 (C. P. e C. G. C.).

A proposta n.º 6 (C. P.) tem incontestável valor, não só pelas qualidades da proponente, como também pela participação que oferece ao Estado na partilha dos lucros líquidos. A C. P. é já um organismo montado e destinado à exploração de linhas férreas, e os seus actuais órgãos de administração e direcção têm mostrado notável eficiência na sua acção. Oferece ao Estado uma renda reputada razoável, com o máximo de 85 % dos lucros líquidos, como estes são definidos na Base VII, máximo que é legítimo supôr-se que será atingido dentro dum prazo curto. Oferece, além disso, empregar em melhoramentos da rede adjudicada a parte que lhe compete naqueles lucros durante os primeiros cinco anos.

As propostas n.ºs 9 e 10 (C. G. C.) oferecem uma elevada participação do Estado nos lucros líquidos, tão elevada que quasi renuncia à sua parte nesses lucros, e sob este ponto de vista são as mais vantajosas. Contenta-se, pois, a C. G. C. com a remuneração de 9 % para o seu capital social realizado, com o bonus de 5 % sobre o aumento da receita bruta do tráfego e com os lucros provenientes da administração e economias que lhe cabem na construção de novas linhas. Assim poderá talvez concluir-se que a sua administração terá fracos estímulos para procurar melhorar e desenvolver o tráfego, empregando a sua actividade, sobretudo nas obras de novas construções. Para que tal conclusão fosse evitada, apresentam as propostas da C. G. C. uma garantia de ordem administrativa que se não encontra em nenhuma das outras propostas.

A C. G. C. toma a responsabilidade do deficit de exploração, como ele é definido na Base VII, ressalvando apenas a seu favor "os casos e consequências de graves crises ou perturbações de qualquer ordem independentes da acção pessoal e das possibilidades de uma boa e zelosa administração e como tal reconhecidos pelo tribunal arbitral isto é, o Estado nada tem com a participação em deficits provenientes da má administração da proponente.

Ficam, portanto, apenas em confronto para serem

comparadas a proposta n.º 6 (C. P.), por um lado, e as n.ºs 9 e 10 (C. G. C.) por outro.

Encarando estas propostas apenas sob o ponto de vista dos interesses financeiros do Estado, as mais favoraveis são as n.ºs 9 e 10, pelas quais ao Estado é oferecida a quasi totalidade dos lucros líquidos de exploração, definidos pela Base VII, e lhe é dispensada a participação no *deficit* de exploração, prevista na mesma base, quando este *deficit* seja proveniente de má administração do proponente.

Não pode deixar de se notar que este concorrente não apresenta, presentemente, uma capacidade financeira que lhe permita efectivar os encargos que assume nas suas propostas, e por um discreto inquérito a que se procedeu não se conseguiu determinar ou prevê os recursos com que conta para elevar essa capacidade. Não considerando suficientemente acautelados os interesses do Estado pelo compromisso, que consta das propostas n.ºs 9 e 10, de o proponente aceitar, sem reservas, todas as clausulas financeiras estipuladas nas Bases do concurso e dar quaisquer garantias que lhe sejam exigidas pelo Estado, ou terá que se fazer a verificação clara e completa dessas garantias antes de conceder a preferência a este concorrente, ou terão que ser rejeitadas estas propostas, nos termos da Base XXVIII, por serem consideradas insuficientes as garantias financeiras que oferecem para a sua execução. A escolha de uma destas soluções compete ao Conselho de Ministros, em ultima instância.

No caso de serem rejeitadas as propostas n.ºs 9 e 10, ficará ainda subsistindo a proposta n.º 6 (C. P.), que será então a única com direito á preferência, neste concurso, nos termos da Base XXVII.

Não convém, nesse caso, ao Estado perder a possibilidade de se libertar do encargo representado pela participação do *deficit*, prevista na Base VII, quando

esse *deficit* provenha de deficiências administrativas do arrendatário, possibilidade que é lícito admitir pela forma indicada nas propostas n.ºs 9 e 10 deste concurso. Convirá, portanto, que se empreguem todas as diligências para obter deste concorrente a efectivação de tal possibilidade, no caso de lhe ser dada a preferência, e antes de lhe ser feita a adjudicação. Não se introduzindo esta clausula no contrato de arrendamento, poderá supôr-se que alguns prejuizos de ordem financeira resultarão para o Estado da preferência dada, na apreciação desta proposta, ás razões de ordem técnica sobre ás de ordem financeira.

Deve procurar-se incluir nos contratos de arrendamento a efectuar com aquele dos concorrentes, que fôr preferido, as clausulas correspondentes ás observações feitas, em anexo deste relatório, ás bases do concurso.

Será ainda necessário, nos contratos de arrendamento, conforme criteriosamente foi exposto no parecer, em separado, do vogal do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro, preceituar que o «capital social realizado», a remunerar com 9 % nas condições da Base VII, abrange apenas o capital circulante afecto exclusivamente à exploração das rôdes que forem objecto do contrato.

Deixaram os lugares que ocupavam nos Caminhos de Ferro do Estado, respectivamente, de administrador geral e director do Sul e Sueste, os srs. coronel e tenente-coronel de engenharia, José Francisco Correia Leal e Inacio Manuel de Sousa Freire Pimentel, que solicitaram ao sr. ministro do Comércio a exoneração daqueles cargos.

## A. GRIPE E O SEU COMBATE

Uma doença tipica dos mezes frios e humidos é a gripe, um mal que se apresenta, com regularidade, nesta época do ano.

Presentemente toda a Europa gema sob este flagelo e em algumas regiões as epidemias são dum aspecto tão grave, que se torna necessário encerrar as escolas, estando, nas fabricas, mais de metade dos operários, incapazes para o trabalho.

O perigo da gripe consiste, em primeiro lugar, na propria doença. Os incomodos aparecem, quasi sempre repentinamente, o doente sente-se cançado e fraco, com febre, com dôres de cabeça e de garganta, tem, frequentemente, picadas quando respira, e vê-se obrigado a guardar a cama. Um procedimento incauto durante este periodo pôde acarretar complicações com graves consequencias.

Não menos perigosos são os estados consecutivos da gripe. A maior ameaça consiste principalmente nas complicações pulmonares, para as quais os doentes estão especialmente predispostos; toda a pneumonia griposa deve ser sempre considerada como um assunto muito serio. Além disso, a doença tambem contribue para activar os focos tuberculosos, e não deve parecer necessário chamar, em especial, a atenção sobre o terrivel perigo da tuberculose.

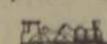
Presentemente, tambem o nosso paiz foi invadido por uma epidemia de gripe, sendo grande o numero dos afectados, e nesta conformidade, temos a satisfação de informar que uma importante fabrica alemã, graças ás suas incançaveis experiencias, com bases

exclusivamente científicas, conseguiu produzir um medicamento novo que se empregou com belo exito na Alemanha, durante as ultimas epidemias.

Trata-se do ARCANOL, da Casa Schering.

O ARCANOL é administrado em tabletas, que se dissolvem em agua. Em aproximadamente 80 % dos ataques de gripe consegue-se remover por completo todos os incomodos, quando tomado logo ao principio. Em casos de doença mais avançada, a sua duração é consideravelmente reduzida e o tratamento torna-se mais simples. Este medicamento tambem se evidenciou como um profilatico para a gripe, fazendo desaparecer mais depressa quaisquer ligeiros sinais de doença.

Congratulamo-nos com o elevado serviço que uma industria tão superiormente desenvolvida prestou ao mundo inteiro, conseguindo preparar um medicamento tão eficaz e desejamos que ele se torne conhecido em todos os meios, contribuindo assim para combater eficazmente esta doença, de tão graves consequencias.



## REVISTA INSULAR E DE TURISMO

Foi já publicado o n.º 4 da *Revista Insular e de Turismo*, dirigida pelo nosso camarada de redacção Carlos d'Ornellas. Deste numero que se apresenta admiravelmente colaborado transcrevemos o interessante artigo da autoria do sr. Marechal Gomes da Costa por acharmos um estudo deveras interessante.

# Parte Oficial

Direcção Geral do Comércio e Indústria

## Repartição do Comércio

Tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede no Pórtico, requerido aprovação dos estatutos que foram discutidos e aprovados em assembleia geral extraordinária da mesma Companhia, de 10 de Dezembro de 1926, para substituir aqueles por que se regia, e pelos quais passa a denominar-se Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede no Pórtico, que se destina à exploração das vias férreas concedidas à Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães e à dos Caminhos de Ferro do Pórtico à Póvoa e Famalicão, encorporada na primeira, e das mais concessões que lhes foram feitas pelos decretos n.ºs 12.568 e 12.988, de 29 de Outubro de 1926 e 6 de Janeiro de 1927.

E havendo introduzido as modificações nos mesmos estatutos conforme lhe foi exigido, e nos termos das autorizações conferidas à gerência;

Verificando-se que êsses estatutos podem ser aceitos: Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, aprovar os referidos estatutos, que ficarão redigidos conforme os trasladados arquivados na Repartição competente, e constam da publicação feita no *Diário do Governo* n.º 13, 3.ª série, de 17 de Janeiro de 1927, com o aditamento que consta do *Diário do Governo* n.º 20, 3.ª série, de 25 do mesmo mês.

Paços do Governo da República, 25 de Janeiro de 1927.  
O Ministro do Comércio e Comunicações, Júlio Cesar de Garvalho Teixeira.

## TARIFAS

Não podendo a Gazeta dos Caminhos de Ferro, como era seu desejo, enviar a todos os seus assignantes a TARIFA GERAL PARA TRANSPORTES em grande e pequena velocidade, unica até agora recebida e distribuída, rogamos a fineza de aquem mesmo interesse, enviar a esta redação a importancia de um escudo para transporte do correio.

Aos assignantes que não pagaram os seus recibos respeitantes aos períodos deste anno, não serão fornecidas as tarifas.

## ARREMATAÇÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. Alta

### Venda de tambores de ferro

Esta Companhia tem para vender na sua estação de Manguelde, dois lotes de tambores de ferro, servidos a creosoto, sendo um de 114 tambores, e outro de 116 tambores, com o peso medio de 100 quilos e a capacidade, também media, de 450 litros, cada tambor.

Na sua estação de Figueira da Foz, também vende um lote de cerca de 36 tambores servidos a óleos, com o peso medio de 22 quilos e com a capacidade de 180 litros cada tambor.

Recebe propostas até ao dia 30 do corrente, dirigidas à Direcção da Exploração, em Figueira da Foz.

As propostas devem indicar o preço oferecido por cada lote, reservando-se a Companhia o direito de adiar a venda se o maior preço oferecido lhe não convier.

Caso seja aceite alguma proposta o proponente depositará 5% do valor da venda, logo que para isso seja avisado. Figueira da Foz, 20 de Janeiro de 1927.

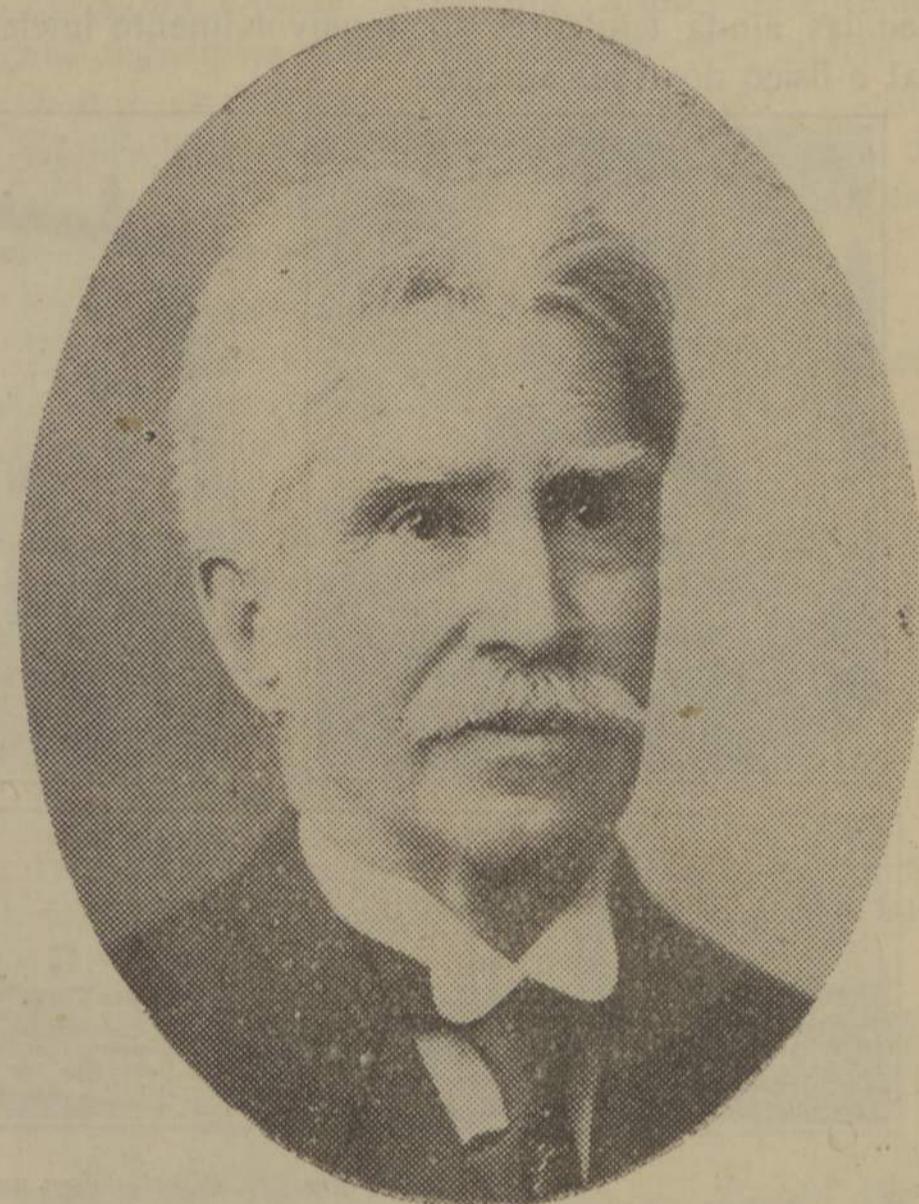
O Engenheiro Director da Exploração  
Joaquim Abrantes,

## CONSELH.º FERNANDO DE SOUZA

Em virtude de incidentes a que a imprensa diária se tem referido e que se resumem em divergências de orientação entre prelados portugueses e o sr. conselheiro Fernando de Souza, ilustre director da «Epoca» findou a sua publicação este jornal, tendo aparecido no dia 29, sob a mesma direcção, o primeiro numero do diário «A Voz». Transcrevemos do artigo de apresentação os seguintes trechos que fixam a orientação do novo diário:

«A orientação de *A Voz* é essencialmente patriótica, manifestada na mais inteira independência. Serão nela estudados todos os problemas da vida do paiz, como o fito no ressurgimento nacional. Jornal de idéias e princípios, procurará dissipar as confusões que originem opiniões apaixonadas e procederá ao estudo metódico e conscientioso dos factos.

«Inimiga intransigente do liberalismo individualista que é a autonomia das verdadeiras liberdades *A Voz* será fiel á sã doutrina social católica e pugnará pelas reformas



que fortaleçam a família, respeitem o legitimo direito de propriedade e faciliitem a organização associativa do trabalho e a sua proteção legal, que assegurem assistência eficaz aos desvalidos.

«Independente de bandeiras e grupos políticos, sem sacrifício das convicções e da acção individual dos que não se congregam, *A Voz* não descurará o problema político, visto de alto e com isenção, sob o criterio do mais sano nacionalismo alheio a exageros pagãos e a paixões partidárias. Trabalhará para fortalecer o princípio de autoridade, liberto de ficções parlamentaristas que se contrapõem ao verdadeiro Governo representativo».

Ao sr. conselheiro Fernando de Souza, director da «Voz» e que igualmente dirige com a maior competência a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, endereçamos as nossas respeitosas saudações, e bem as merece o jornalista ilustre, em cuja longa vida—que Deus alongue muito mais!—ha tantas brilhantes demonstrações de inteligência solida, de criterio justo e de carácter integro.

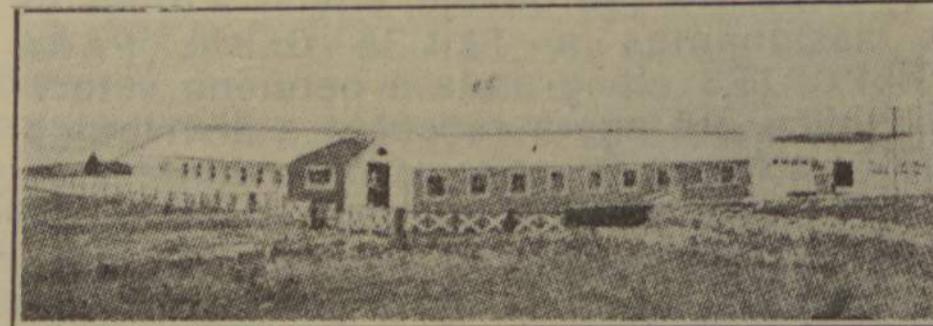
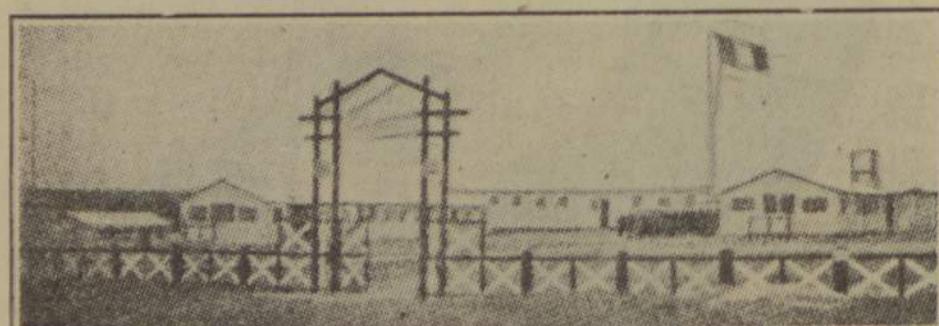
Para o novo jornal *A Voz* vão os nossos votos sinceros de vida e prosperidade.

# A instrução profissional do pessoal da Companhia de Orleans

Por ANDRADE GOMES

No nosso artigo publicado na *Gazeta* de 16 de Novembro último sob a epígrafe «As iniciativas das companhias francesas e inglesas para benefício do seu pessoal» referimo-nos com certos detalhes à colónia de férias que a Companhia de Orleans estabeleceu em Quiberon, que é um verdadeiro modelo no género.

Já ha anos que a Companhia de Orleans preocupada com a instrução do seu pessoal havia estabelecido cursos de aprendizagem nas suas oficinas, conferências para o diferente pessoal da exploração e outras medidas ainda tendentes ao desenvolvimento intelectual e físico dos seus agentes.



Em cima—M. Chourard director com um aprendiz      Ginásio ao ar livre—Sala de jogos.  
Em baixo   Vista geral do campo—Frente (a esquerda)—As trazeiras (à direita).

Veio depois a guerra que, se foi uma grande calamidade para todo o mundo e especialmente para a França, trouxe um grande número de proveitosos ensinamentos, e as observações feitas nesse período e o desejo de melhorar o nível intelectual dos seus agentes e consequentemente de produzirem um melhor rendimento, levaram a companhia a crear organismos de educação e instrução profissional, de que a «colónia» de Quiberon foi a primeira a entrar em funcionamento com notável exito.

Nessa «colónia» onde os ferroviários encontram todos os elementos para a sua bôa educação física e intelectual, respira-se um ambiente de saudável e alegre convivência, onde a verdadeira disciplina, que é a que resulta da autoridade moral, anda perfeitamente aliada a uma democrática camaradagem.

e ainda em vagões de instrução devidamente apetrechados que circulam pela linha em viagens de instrução prática.

São em número de cerca de 660 os alunos que actualmente frequentam os diversos Centros e encontram-se classificados em três categorias: praticantes de escritório, praticantes de estação e agentes para os serviços de investigações e reclamações

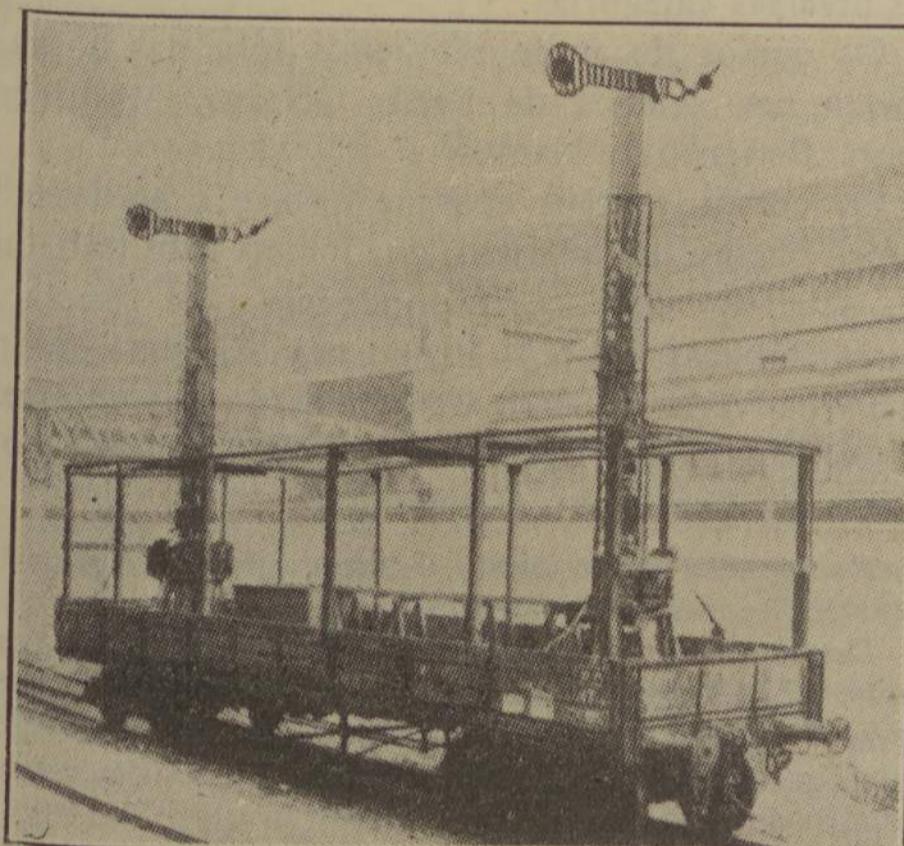
Os programas são os seguintes:

*Praticantes de escritório*: Regime geral da Companhia, via, máquinas, diverso material circulante, organização dos serviços da Exploração, estabelecimento e serviço das estações, segurança, sinalização, encravamentos, serviço de combóios (circulação, composição, frenagem, caractéres, numeração, velocidade), taxas, reclamações, contabilidade, geografia comercial da rede, visita de instalações.

*Praticantes de estação*: Circulação em via dupla e única,

«dispatching» velocidade de combóios, sinalização, semáforos, material e sua utilização, noção e realização do encravamentos, tracção a vapor e eléctrica, reclamações, regime tarifário, prazos de transporte, caderno de encargos, convenções, geografia comercial.

*Agentes de investigações e reclamações:* Legislação orgânica e responsabilidades dos caminhos de ferro, manuais de manutenção, entregas nas estações e em domicílio, remessas pendentes de entrega, taxação, decomposição dos prazos de transporte, reclamações, faltas, avenças e atrasos, litígios especiais.



Vagão de instrução armado em posto semafórico

Aos alunos distintos faculta a Companhia a matrícula na Escola Superior do Comércio suportando todas as despesas.

O ensino do pessoal de Material e Tracção é dividido em cinco partes: 1.<sup>a</sup> aprendizagem; 2.<sup>a</sup> preparação dos quadros futuros; 3.<sup>a</sup> cursos de noite; 4.<sup>a</sup> melhoramentos dos quadros existentes; 5.<sup>a</sup> organizações complementares.

Esta organização tem por fim a preparação do pessoal operário e de máquinas até mestre e maquinista.

Os aprendizes são admitidos por concurso documental, tendo preferência os filhos dos empregados, os de famílias numerosas e os pupilos da Nação de 14 aos 17 anos.

Há actualmente uns 1500 aprendizes espalhados pelos 40 estabelecimentos de ensino em toda a rede.

A aprendizagem obedece ao programa seguinte:  
1.<sup>o</sup> ano — Todas as manhãs exercícios de instrução, e à tarde trabalhos de rendimento para a manutenção do material, pelo que desde o princípio começam a ser remunerados,

2.<sup>o</sup> e 3.<sup>o</sup> anos — Grupos em equipes especiais executam, sem auxílio dos operários, a reparação completa de locomotivas, carruagens e vagões, vendo-se assim obrigados a executar trabalhos difíceis.

O trabalho executado compensa as despezas do sustento e salários dos aprendizes, que orçam por uns 4.000.000 de francos por ano.

Os cursos teóricos são muito elementares, ao nível da intelectualidade da maioria de aprendizes:

Francês, ciências naturais, desenho e tecnologia em seis horas por semana e durante as horas do serviço.

Revisão e complemento dos cursos regulares — em 3 horas por semana, fora as horas do serviço.

Nesta instrução empregam-se 105 instrutores práticos e 70 teóricos.

Os aprendizes ganham 1,85 fr. a princípio, 12,85 no fim de aprendizagem, compreendido o subsídio de residência e um prémio de trabalho a partir do 2.<sup>o</sup> ano. Recebem além disso gratificações semestrais, variáveis, conforme o aproveitamento manifestado. Essas importâncias são-lhes entregues no fim da aprendizagem n'uma caderneta da Caixa Económica.

Para a preparação dos quadros futuros, isto é, a formação de contramestres de oficinas, chefes de máquinistas e sub-chefes de depósito, etc, há os cursos superiores de aprendizagem ou do 2.<sup>o</sup> grau, que devem ser concluídos antes do serviço militar.

Para estes cursos são seleccionados 30 a 35 aprendizes por ano entre os melhores, no fim do primeiro ano, ou 100 em total que recebem instrução especial, por correspondência.

*Formação prática:* Além dos 3 anos de aprendizagem seguem-se dois anos de estágio nas diferentes oficinas e escritórios, o que perfaz ao todo 5 anos.

*Cursos teóricos.* Depois dum ano de curso de aprendiz, os alunos seguem os cursos especiais durante 3 anos, ou sejam 4 anos de curso teórico.

Os programas são os seguintes:

Algebra, geometria descritiva, física, mecânica, electricidade, francês, tecnologia, desenho.

Estas disciplinas exigem 2 horas de trabalho por dia além do trabalho normal.

*Os cursos de noite* completam a instrução geral dos aprendizes que têm boa vontade de se instruir, e facilita-lhes a admissão aos cursos de aperfeiçoamento.

A duração dos estudos é de 2 anos, e o programa é o seguinte:

1.<sup>o</sup>) *Divisão ordinária* — Francês, geometria prática e desenho industrial.

O ensino ao nível dos aprendizes do 1.<sup>o</sup> grau, tem por fim a revisão e aplicação ao ofício dos conhecimentos adquiridos na escola primária.



Oficina dos aprendizes de torneiro, do 1.<sup>o</sup> ano

2.<sup>o</sup>) *Divisão superior.* — Francês (redacção), cálculo, álgebra (1.<sup>o</sup> grau), geometria, desenho (croquis cotado), mecânica e electricidade elementares, tecnologia.

O ensino é a sequência natural do precedente e corresponde ao ensino primário superior.

Para o melhoramento dos quadros existentes os cursos são instituídos para os agentes dos serviços

activos e administrativos para se aperfeiçoarem ou preparam para ascender aos pontos superiores.

Estes cursos são feitos por correspondência e duram 2 anos.

Os agentes fazem o seu serviço habitual, das lições que vão recebendo habilitam-nos a compreender melhor os assuntos de que se ocupam. O programa dos cursos teóricos é o seguinte:

Noções de redacção, físico, mecânica, electricidade, tecnologia (reparações) para os serviços activos, e francês, cálculo, economia política, contabilidade e instruções administrativas, para os serviços administrativos.

As lições são dadas por correspondência sob a forma de fascículos.

Além disso têm os aprendizes da P. O. as organizações completares da sua aprendizagem que constituindo magníficos auxiliares da sua educação, são ao mesmo tempo entretenimentos que lhe dão horas de prazer e de alegria.

Dessa organização ha a destacar o jornal «l'Apprenti P. O.», revista mensal dirigida por um comité constituido por um inspector e aprendizes, e subsidiado pela Companhia.

A revista é colaborada pelos aprendizes e nela se manifestam as suas faculdades; uns com mais tendência para o género humorístico; alguns colaborando com caricaturas muito interessantes, finalmente cada um conforme a sua inclinação, tem ocasião de manifestar publicamente as suas aptidões.

Temos presentes alguns números da «l'Apprenti P. O.» magnificamente colaborados, com lindas gravuras, secção charadística, caricaturas etc.

A «Association Amicale des anciens apprentis» é outro organismo interessante, á qual como o seu título indica, pertencem os antigos aprendizes, e que tem por fim prestar-lhes todo o apoio moral e material de que careçam.

Existem 19 sociedades desportivas e 10 sociedades musicais que somam ao todo uns 2.100 associados.

Trinta bibliotecas com um total de 2.000 livros

circulam em *roulement* pelos diferentes centros de instrução.

Como se vê nada falta aos aprendizes do Material e Tracção da P. O..

Que famosa organização!

Finalmente no serviço de Via e Obras o ensino é ministrado em cursos de noite para os agentes que apenas têm uma instrução elementar, e em cursos especiais que duram dois anos aos agentes graduados das diversas categorias.

Os cursos de noite são feitos fóra das horas de serviço nos centros de Paris, Orleans, Montluçou, Tours, Perigneux e Nantes.

Os cursos especiais para a formação de desenhistas, chefes de distrito, conductores de trabalhos, etc, são feitos por correspondência pela Escola de Obras Públicas, sobre o auxilio monetário da companhia que varia de 6/10 da totalidade das empresas.

Os programas estabelecidos d'acordo entre a companhia e a Escola são os seguintes:

*Empregados de escritório* — Francês, aritmética, geometria, curso de direito administrativo.

*Desenhistas, agentes dos serviços de estudos, de via e construção*, 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> categorias : Francês; aritmética; álgebra; cálculo triponométrico; topografia; medição; prática de trabalhos; descriptivo; mecânica; edifícios; resistência de materiais; curso de caminhos de ferro.

*Serviços eléctricos* — Para os agentes destas especialidades : Matemática resistência de materiais aplicados às máquinas; electricidade industrial; elementos de hidráulica; curso de caminhos de ferro; tecnologia industrial.

Nova biblioteca com cerca de 1000 volumes completam o apetrechamento instrutor desta divisão.

Aí têm os nossos leitores, em resumo, o que é a famosa organização que a Companhia de Orleans em poucos anos conseguiu estabelecer para ter o pessoal á altura de desempenhar as suas funções pela forma brilhante como hoje se pode gabar de fazer.

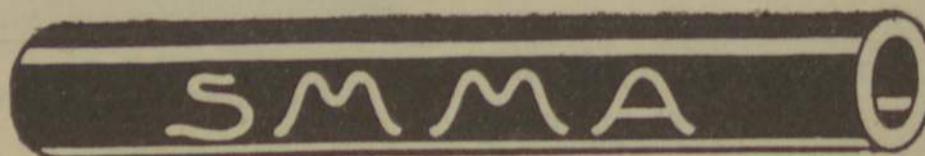
Muito prazer terá a *Gazeta* em com a divulgação dessa bela obra, concorrer para que em Portugal se organize um identico instituto profissional.

## TUBOS DE AÇO

SOLDADOS OU LISOS, PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Tubos para vapor,  
água, gás, etc.  
Tubos  
reaquecedores

Representantes em Portugal e Colônias  
**SPECIA, Ltda.**  
Praça de D. Luiz, n.º 9, 2.<sup>o</sup> — LISBOA



SOCIÉTÉ MÉTALLURGIQUE DE  
**MONTBARD-AULNOYE**  
22, Rue de l'Arcade — PARIS — FRANCE

Peças forjadas,  
Garrafas de aço  
lisas para gás  
comprimido

Telegrams :  
Monbacier — PARIS  
(Código: A. B. C. 5.<sup>a</sup> e 6.<sup>a</sup> edição)

# Linhos Portugueses

**Companhia de Porto à Póvoa e a Famalicão e de Guimarães.** — O *Diário do Governo*, de 6 dêste mês inseria o decreto n.º 12988 que concede à empresa arrematante da fusão destas duas companhias (P. P. F. e Guimarães) o direito de emitir obrigações sem sujeição aos limites fixados no art.º 196 do Código Comercial; a concessão da construção e exploração da linha de Povoa a Esposende, Barcelos e Braga, nos termos constantes do decreto n.º 12568, com a condição de a prolongar de Braga até Guimarães; a garantia de juro aos trôcos entre Trofa e Lousada e Boa Vista e Trindade, com exclusão da estação de Trindade; os auxílios das câmaras para expropriações, a elevação a quarenta anos do prazo de isenção de impostos sobre dividendos de acções e juros de obrigações, e a importação livre de direitos de material fixo e circulante.

Na *Parte Oficial* publicamos o referido decreto.

**Tejo-Oceano-Sado.** — A Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Cezimbra e representantes do comércio, da indústria e da agricultura dêste concelho, representaram ao Governo no sentido da projectada linha férrea de Cacilhas a Azeitão, sigo directamente de Cacilhas a Cezimbra e não a Azeitão, como determina o decreto respectivo.

**Linha de Sines e de Évora a Reguengos.** — Espera-se que possam ser abertas à exploração em meados dêste ano, estas duas linhas que fazem parte da rede do Sul e Sueste.

**Linha da Beira Baixa.** — Por portaria de 14 do mês passado foi declarada de utilidade pública e urgente a expropriação duma parcela de terreno pertencente a João Augusto Gomes de Andrade, junto à passagem de nível ao quilómetro 130,775 da linha da Beira Baixa, medindo 18 metros quadrados, a fim de nela ser implantada a casa de guarda da passagem, conforme o pedido feito pela Companhia Portuguesa.

— Pelo Ministério do Comércio e Comunicações foi, por portaria de 24 de Janeiro último, considerada de utilidade pública é urgente, a expropriação de duas parcelas de terreno nas linhas da Beira Baixa, uma junto à passagem de nível ao quilómetro 158,789 e outra à passagem ao quilómetro 149,198, para nelas serem construídas as casas de guarda.

**Linha do Norte.** — Por portaria de 24 do mês findo foi aprovado pelo Governo o projecto dum novo edifício de passageiros para o apeadeiro de Miramar, e o projecto de duas habitações para o pessoal do mesmo apeadeiro, sito na linha do Norte, entre os apeadeiros de Águeda e Francelos, e autorizada a ex-

propriação dum terreno cedido pela comissão de melhoramentos de Miramar à C. P., com a superfície de 619<sup>m²</sup>,98 para a construção das referidas habitações.

**Linha de Leste.** — Foi autorizada pelo Governo a construção duma estufa para secagem de madeiras na estação do Entroncamento, conforme o projecto que foi apresentado pela Companhia Portuguesa.

**Linha do Oeste.** — Foi declarada sobrante uma parcela de terreno de 574<sup>m²</sup>,90, sita ua linha do Oeste entre os quilómetros 78,953 e 79,002, e autorizada pelo Governo e sua alienação pela C. P.

**Caminho de Ferro do Amboim.** — O *Diário do Governo* de 25 do mês findo, inseriu o decreto n.º 13:068, dimanado pelo Ministério das Colónias, pelo qual é concedido à Companhia do Caminho de Ferro do Amboim a redução a do capital de 11 contos (ouro), a que se refere o decreto n.º 12:760, de 6 de Dezembro de 1926 a 231 contos, na equivalência ao câmbio de Lisboa sobre Londres na data do decreto, e o levantamento na Caixa Geral de Depósitos dum empréstimo de 19:350.000\$00. que lhe será entregue pela Caixa em cinco prestações, sendo uma de 6:000 contos no acto da assinatura do contracto, duas de 5:000 contos no mês corrente, uma de 3:000 contos em cada um dos meses de Março e Abril, e finalmente outra de 2:350 contos em Maio próximo.

Este empréstimo será amortizado em quarenta semestres, a contar de 1 de Julho de 1931 e vencerá o juro de 9 1/2 por cento ao ano.

As prestações semestrais serão da importância de 1:089.342\$12.

A Companhia é concedida a faculdade de pagar adiantadamente qualquer prestação.

Como garantia do empréstimo, a Companhia do Amboim dará como penhor a obrigação geral representativa da totalidade da emissão autorizada pelo decreto n.º 12:760, o direito à concessão do Caminho de Ferro, que lhe foi dado pelo contracto celebrado com o Governo de Angola em Março de 1923, todos os valores que lhe fiquem livres em face desse contrato, e conseguirá a garantia do juro que lhe foi concedido pelo citado decreto n.º 12:760.

Além disso a Companhia deverá emitir títulos correspondentes à obrigação geral acima citada, logo que por falta de cumprimento das cláusulas do contrato a celebrar com a Caixa Geral de Depósitos queira realizar a caução.

Se por qualquer motivo a Companhia suspender a exploração da linha ou deixar de pagar pontualmente os pagamentos a que se obriga pelo contrato, o Governo garantirá à Caixa Geral de Depósitos êsses pagamentos, para o que tomará oportunamente as providências necessárias.



## Falta de espaço

Por absoluta falta de espaço não publicamos os artigos dos nossos ilustres colaboradores Engenheiros Jayme Gallo, Carlos Michaelis de Vasconcelos e Dr. Calado Rodrigues.

## ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires



Os vapores tem magníficas acomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclui-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a erados e outras despesas. Para carga e passageiros trata-se com

AGENTES EM LISBOA: James Rawes & C.º Rua do Corpo Santo, 47, I.º

NO PORTO: Tait & C.º — Rua dos Ingleses, 28, 1.º

1432-1932

# O DESCOBRIMENTO DOS ACORES

É INDISPENSAVEL COMEMORAR DE FORMA GRANDIOSA  
O SEU QUINTO CENTENARIO

**HONRA-SE** hoje a Revista com a publicação do notável artigo de investigação histórica do Sr. Marechal Góes da Costa, com que o ilustre militar envolve a sua iniciativa patriótica de se comemorar, de forma grandiosa, o quinto centenário — que passará em 1932 — do descobrimento dos Açores.

Se é certo que as nações zelosas da sua independência tem que documentar a sua justificação colaborando intensamente, na medida das suas forças, na obra do progresso material do mundo, não menos certo é que, ainda hoje — e sem dúvida assim será sempre — são as razões históricas, a documentação da actividade nacional no passado, elementos dum valioso excepcional para a garantia daquela independência.

E nenhuma documentação pode haver mais frizante dessas razões históricas do que a plena consciência delas e a sua afirmação pública e repetida, pelo recordar das gloriosas nacionais e pela homenagem aos heróis que para a raça as conquistaram.

A Revista Insular e de Turismo, consciente do altíssimo valor patriótico desta iniciativa, vai pugnar pela sua realização, aceitando assim, com agradoamento, a indicação que lhe é feita pelo ilustre autor do artigo, que nele revela uma visão segura das necessidades nacionais.

Quando o Infante D. Pedro regressou a Portugal, da sua famosa viagem às sete partidas do Mundo, iniciada em 1428, trouxe um manuscrito, cópia do Livro das viagens de Marco Polo, oferta que lhe fizera o Doge Francisco Foscari, e um mapa que, no dizer de António Galvão, continha «todo o âmbito da terra», e o estreito de Magalhães e o Cabo da Boa Esperança, com os nomes respectivamente de *Cola de Drago* e *Fronteira d'Africa*.

Acrescenta este mesmo António Galvão ter ouvido a Francisco de Souza Tavares que, achando-se na Ilha da Madeira em 1528 no Cartório do Convento de Alcobaça, lhe mostrara o Infante D. Fernando um mapa, com mais de 100 anos de existência, onde se achava lançada a Índia o Sul d'Africa, etc.

Gaspar Frutuoso, nas *Saudades da terra*, diz-nos ser este mapa de Alcobaça o próprio que o Infante D. Pedro trouxera de Veneza, e de que o Infante D. Henrique se servira para projectar as derrotas dos navios que enviava a descobrir terras, o que, aliado ao seu enorme desejo de engrandecimento de Portugal, lhe dava aquele ar inspirado e aquela convicção que hipnotizavam quantos dele se acercavam e o levavam a teimar com os capitães que regressavam sem conseguir atingir os objectivos que lhes fixava, impelindo-os duas, três e mais vezes na mesma direcção, até que os alcançassem.

Em causa alguma prejudicamos ou enublamos a grande glória do Infante e dos marinheiros portugueses, não repetindo as opiniões antigas que atribuíam as diligências e esforços do Infante à inspiração divina; bem pelo contrário, fazendo história humana e verdadeira, ainda mais faremos sobressair a figura grandiosa do Infante, que procedeu guiado pela inteligência, pelo estudo e reflexão e não por simples hipóteses ou suposta inspiração sobrenatural.

Muito antes do nascimento do Infante apareceram mapas ou cartas com indicações geográficas mais ou menos precisas, mais ou menos conjecturais; mas foram, sobretudo, as falsificações posteriores que vieram estabelecer a confusão. Os principais mapas cujo conhecimento veio até nós são:

A carta de Parma, de 1351, onde, na situação aproximada dos Açores, vem as Ilhas *Cabreia, Brazil, Ventura, Pombos, Corvos marinhos*;

A carta Catalã de 1375, com I. de *Corvimarini, Li Conigi, San Zorzo, Li Columbi, I. di Brazil, I. de la Ventura, Porto Santo, Lequame, Desert, Selvage*. Nesta, a falsificação torna-se evidente pela inscrição de nomes que só muito depois foram dados.

Atlas de Pinelli Valchender, 1384-1434: *Caprara, Luovo, Porto Santo, I. de lequame, deserte, selvage*, e o grupo das *Canarias*. Nesta carta veem lançadas para norte do Estreito de Gibraltar, as I. de *Brazil, I. de la Ventura, San Zorzi, li Cunibi, I. de Corvi marini*

Ibn Rhaldum, em 1377, chamou às Canárias, *Ilhas de Raledad*.

Mario Sacuto, nos seus três mapas, de 1306-1321, não traz as ilhas do Atlântico.

A carta dos irmãos Pizzigani, 1367, trazem, para sul do Estreito, apenas as Ilhas de *Fortuna e Brazil*.

O portulano da biblioteca Laurenciana, 1423, traz as mesmas ilhas que o Atlas de Pinelli.

A carta de Andrea Bianco, 1436, traz as Canárias, Madeira, mas confusamente, e sem nomes; nela não veem os Açores, o que não admira, dadas as dificuldades de comunicações da época, sobretudo na transmissão de conhecimentos geográficos e científicos. E assim se explica que nesta carta persistam os erros anteriores, trazendo até, para sul do Estreito, sete ilhas, — talvez as Canárias, já então conhecidas, mas sem indicação de nome.

Entre este grupo e o paralelo do Estreito traz uma ilha sem nome, e na mesma linha duas ilhas em posição correspondente às de *Antilia* e á *Man Satauaxis* da sua carta marítima.

No Atlas que pertenceu à família Carnaro, de Veneza, hoje no British Museum, secção Egerton, Ms 173, veem as ilhas de *S. Maria, Terceira, S. Jorge e Corvo* coloridas a verde; *S. Miguel* a vermelho, e *Fayal e Flores* a azul.

A correspondência dos nomes antigos com os modernos é a seguinte:

*I. de la Ventura* — Faial, também designada por *S. Diniz*;  
*I. Colombi* — Pico, também designada por *S. Luiz ou Salvis*;

*I. Luovo* — S. Maria;

*I. Caprara* — S. Miguel;

*I. do Brazil* ou *Iesus Christo* ou *Brazyllia* — I. Terceira;

*I. San Zorzi* — S. Jorge;

*I. de li conigli ou S. Thomaz* — Flores;

*I. de Corvimarini ou S. Iria* — Corvo;

*I. de S. Piero* — S. Jorge;

*I. Gracixa* — Graciosa.

Alem destas, ainda ha as ilhas fantasticas ou perdidas, de Monte Christo e Sete Cidades.

A carta de Gabriel Valsequa, 1439, que Americo Vespucio depois comprou por 130 ducados de ouro de marca, não traz a Madeira. Na situação aproximada dos Açores traz:

*I. de Spērta, Guatilla, I. de l'Inferno, I. de Frytols, I. de Osels, I. de Carpe marinos, Conigi.* E por entre elas a legenda:

— *Aquestas illas foram trobadas por Diego de Serril, pelot del rey de Portugall en l'an MCCCCXXXII.*

Ha quem pretenda que este nome Diego Serril seja o nome do piloto que foi com Frei Gonçalo Velho; outros julgam-o uma deturpação do nome daquele Frei, dando ao seu apelido a forma latina *Serril*.

Em todo o caso, o ano de 1432 é, efectivamente, o do inicio do descobrimento dos Açores; mas se esta parte da carta de Valsequa data de 1439, quando nos Açores já tinham sidolançadas ovelhas, ainda eram elas tão mal conhecidas do cartografo, que lhes inventa nomes; e o mesmo se pode dizer, se ela for posterior a 1439.

O mapa de Giovani Leardo, da biblioteca de Trento, 1448, não traz ainda os nossos descobrimentos.

A carta de Benincaza, 1471, traz a Madeira e Porto Santo, mas não traz os Açores, já então completamente descobertos; em seu lugar, porém, apresenta-nos as Ilhas Brazil, Columbi, Ventura, S. Georgio, evidente fantasia como as ilhas das cartas de Pizzigani, Catalã, Pinelli, Bianco, Valsequa, acima citadas.

Antonio de la Saile, contemporaneo dos nossos descobrimentos, pozo ao Sul do Estreito cinco ilhas, e outras cinco em frente das costas da França; e tão errado anda, que coloca as ilhas Britanicas no paralelo da Prussia.

Yakuti, arabe do Seculo XV, menciona seis ilhas nas Canarias, descrevendo-as fantasiosamente, colocando em cada uma sua gigantesca estatua de 100 covados de altura. E isto já em pleno seculo XV

Sayuti, outro arabe da segunda metade do mesmo seculo, mostra analoga ignorancia; e Ben Ayas faz analoga descripção, acrescentando ser impraticavel o Atlântico, e isto quando já este oceano nos era familiar!

M. Makkari, ainda em 1628-9 vem com a historia das estatuas.

O Cardeal Guilherme Filiastre, no começo do seculo XV, refere-se ás Canarias duma maneira vaga e imprecisa.

Assim, nas cartas e informações anteriores á acção do Infante D. Henrique, tudo era vago, impreciso, hipotetico, e o terror que o mar Tenebroso infundia era tal que ninguem se atrevia a explorá-lo.

Evidentemente, em consequencia de aturado estudo e observação, convenceu-se o Infante da existencia de terras para o Ocidente, e decidiu fazê-las encontrar: a sua primeira tentativa data de 1430: o navio largou para Oeste, mas, ao cabo de alguns dias de navegação, retrocedeu. E desse desapontamento teve o Infante a sugestão, pois Gaspar Frutuoso nos diz que, na mesma hora em que o navio retrocedia, dizia o Infante em Sagres:

— Agora arribou o navio que ia a descobrir a ilha!

No seguinte ano, de 1431, lançou o Infante mão do homem destinado a efectuar o descobrimento: — é Frei Gonçalo Velho Cabral, comendador de Almourol, Senhor das Pias, Bezelga e Cardiga; explorador da costa Africana em

1466, e que em Ceuta combatera de 1419 a 1423; filho de Fernão Velho e de D. Maria Alvares Cabral, era um homem de reconhecido valor e bravura.

Largando de Lagos com vento prospero, apoz dias de navegação, Frei Gonçalvo encontra, — «uns penedos que estão sobre o mar, e se veem de I. de S. Maria, e de uns marulhos que fazem outros que estão ali perto, debaixo do mar, chamados agora, todos, — Formigas.

Desiludido, regressa Frei Gonçalo ao Algarve; mas o Infante é que se não deixava tão facilmente convencer e, no seguinte ano de 1432, torna a mandá-lo sair, e em tão boa hora que, no dia 15 d'agosto, dia da Assunção de Nossa Senhora, Frei Gonçalo Velho, com o piloto algarvio João Vicente, punham pé na Ilha de S. Maria, numa pequena praia entre a ponta dos Lobos e a do Cabrestante, onde depois se construiu a primeira povoação.

Colhidos alguns ramos de arvore, rocha, terra e agua, — amostras da Ilha — Frei Gonçalo regressa a Portugal, onde o Infante o recebe «mui contente, com bom gazalhado e cortezia».... «e aos mais que lá em sua companhia mandara, fazendo mercês a todos...»

Entusiasta como o Infante era pela colonização, é de crer que logo no ano seguinte mandasse lançar na Ilha algum gado, e anos depois — ignora se precisamente a data — para lá foram, com Frei Gonçalo Velho, as familias destinadas á colonização da Ilha, oriundas principalmente, da Extremadura e Algarve.

E' de 2 de Julho de 1439 a carta da Regente D. Leonor, autorizando o povoamento da Ilha; de 5 de abril de 1443 a carta d'Elrei D. Afonso V, já então maior, confirmando a primeira.

Gomes Eannes d'Azurara diz que, em 1439, deu Elrei licença ao Infante para povoar as Ilhas dos Açores, «as quaes já naquele tempo eram descobertas e nelas lançado algum gado por mandado do mesmo Infante, por um Gonçalo „Velho....», evidente confusão entre as cartas de 1439 e de 1449.

Na carta de 1439 aparece pela primeira vez o nome *Açores* dado ao arquipelago; diz ela: «que o Infante D. Henrique meu tio nos enviou dizer que ali mandou lançar ovelhas nas sete ilhas dos *Açores*, e que, se nos aprouvesse, as mandaria povoar. E porque a nós dello praz, lhe damos logar e licença que as mande povoar...»

E o mesmo aproximadamente diz a carta de 1449.

A 8 de Maio de 1444 descobre-se a Ilha de S. Miguel, e a seguir a Terceira, e as restantes.

\*

Estamos, pois, a seis anos do quinto centenario deste notável descobrimento, que representa, sobretudo, o inicio do descobrimento do caminho para a America: temos de o comemorar e por uma forma notável, tão grandiosa quanto possível, *convizando a colaborar nela todas as outras Nações*, por isso que este descobrimento não nos interessou apenas a nós Portugueses, mas a todo o mundo. Seis anos não é largo prazo para os preparativos que ha a fazer, e, por isso, ventilando a ideia desta comemoração já aventada aqui, nos Açores, pelo Sr. Gervasio de Lima, eu, Açoriano pelo coração, pelo carinho com que nestas Ilhas tenho sido recebido e tratado, permito-me sugerir a forma dessa comemoração:



Infante D. Henrique

Está naturalmente indicado que seja a Sociedade de Geografia quem tome a iniciativa da realização das festas comemorativas; mas se esta Sociedade se não quiser pôr á frente do movimento, compete ao Governo nomear uma comissão com aquele fim.

A comemoração do grandioso feito, tem de estar de harmonia com ele, e portanto ha que levantar um grandioso monumento ao Infante e aos seus colaboradores nos descobrimentos. Lembro, por isso, a inauguração duma estatua do Infante, rodeado pelos grandes navegadores, por esses rudes marinheiros, que de 1416 a 1500, tanto contribuiram para o bem da Humanidade e para a gloria de Portugal.

Esse monumento, para o qual contribuiriam todas as Nações a quem os descobrimentos Portugueses tanto teem aproveitado, seria levantado sobre o Cabo da Roca, ou na ponta de Sagres. Nele figurariam, rodeando o grande Infante, — *Frei Gonçalo Velho, Gil Eannes, Antão Gonçalves, Afonso Gonçalves Baldaia, Lançarote, Estevam Afonso, Rodrigues Alvares, João Bernardes, Vila Lobos, Gonçalo de Cintra, Nuno Tristão, Diogo Gomes, Diniz Dias, Garcia Homem, Diogo Afonso, Gonçalo Pacheco, Diniz Eannes da Gran, Alvaro Gil, Mafaldo de Setubal, Martim Vicente, João Vasques, Soetra da Costa, Alvaro Fernandes, Rodrigo Annes Travassos, Gomes Pires, Tristão Vaz, Palenço, Alvaro d'Ornelas, Alvaro Fernandes, Diogo Gonçalves, Pero Alemão, Vicente Dias, Alvaro de Freitas, Martins Pereira, André Dias, Alvaro da Costa, João Correia, Duarte d'Olanda, Estevam d'Almeida, Diogo Machado, Ayres Tinoco, Fernão Vilarinho, Lourenço Dias, Lourenço d'Elvas, Soeiro Mendes, Fernão Gomes, Luiz de Cadamosto, João Gorizo, Gomes Vinagre, João Dias, Diogo Gomes, Martim Fernandes, Alvaro Esteves, Antonio de Nola, Diogo d'Azambuja, Diogo Cão, João Afonso d'Aveiro, Ruy de Souza, João Vicente..... etc. etc..*

E assim arrancariam da obscuridade que o andar dos tempos lhes tem feito, muitos nomes de marinheiros e sol-

dados de extrema audacia, hoje ignorados não só dos estrangeiros mas mesmo do povo português, que só se recorda dos nomes de Vasco da Gama, Pedro Alvares Cabral, ou Bartolomeu Dias, figuras que naturalmente e de direito, tambem teem de figurar no grandioso monumento.

Obtida a aquiescencia das diversas Nações interessadas na comemoração, contribuindo para a construção deste monumento de caracter internacional, pois comemora um acontecimento que a todo o Mundo interessou, fixar-se-ha a sua inauguração para 1932.

A essa inauguração viriam todas as esquadras do Mundo, aos Açores primeiro, e seguidamente a Lisboa, passando em revista defronte do monumento, como disse, que deverá ser erigido no alto do Cabo da Roca ou na ponta de Sagres.

Seria, necessariamente, alguma cousa de grande e magnifico, e daria oportunidade a que as grandes potencias mostrassem orgulhosamente as suas forças navaes; e seria uma manifestação de agradecimento de todos os Povos, áqueles que pelo bem da Humanidade se sacrificaram; e seria um nobre exemplo de gratidão que todos dariam ás gerações futuras.

A Sociedade de Geografia pertence naturalmente e de direito a execução desta comemoração: terá ela necessariamente muito trabalho; mas se essa Sociedade se não sente com forças de a executar, que, ao menos, lembre ao Governo, a quem estas cousas nunca ocorrem, a necessidade de, desde já, nomear uma comissão a quem entregue o encargo de efectivar esta comemoração.

E a *Revista Insular e de Turismo*, pela sua natureza, tem o dever de pugnar por esta ideia, pondo-se activamente em acção, não descançando um só momento, enquanto a não vir realizada.

Açores, Novembro, 926.

GENERAL GOMES DA COSTA

## Um grave desastre numa linha ingleza

Na manhã de 19 de novembro último deu-se proximo da estação de Rotherham da « London Milland & Scottish Railway » um grave acidente de que resultou a morte de nove pessoas e grande número de feridos, alguns gravemente.

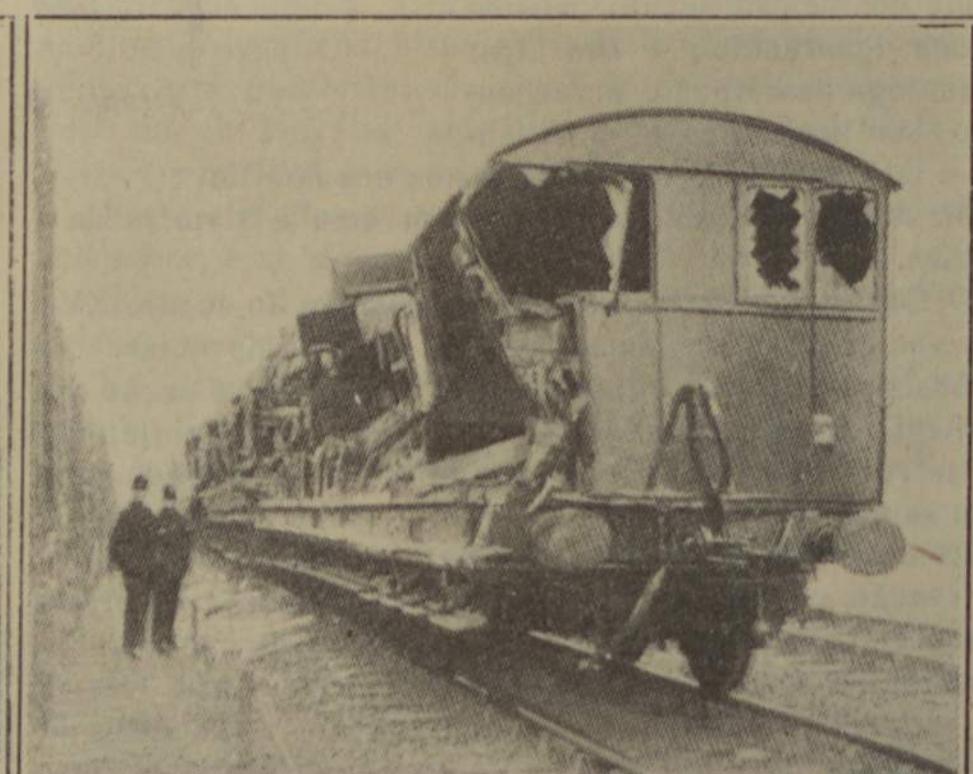
As carroagens do expresso ficaram quasi todas arrombadas de um dos lados, tendo muitos dos passageiros que seguiam desse lado colhidos e alguns dêles horrorosamente mutilados.

Quando chegaram os socorros verificou-se que



O acidente ferroviário de Rotherham

Quando um comboio de mercadorias passava proximo da estação de Parkgate e Ramarsh, descarrilou um vagão devido à quebra de um engate. Ao mesmo tempo o comboio expresso que seguia de York para Bristol com toda a velocidade chocou com o vagão descarrilado dando-se uma horrivel colisão.



nove dos passageiros atingidos estavam mortos, tendo os feridos sido recolhidos no hospital de Rotherham.

As nossas duas gravuras mostram o estado em que ficou o vagão que motivou o desastre e o comboio expresso.

# UMA UTOPIA

## A LINHA FERREA PAN-AMERICANA

DURANTE muitos anos deixou-se passar sem reparo de maior o confronto que repetidas vezes se fazia entre o Velho e o Novo Mundo para se concluir que a actividade do primeiro, em plena decadencia, era caracterizada por uma infecção de espirito utopico, que de forma alguma se podia cooderner com as imperiosas necessidades da vida moderna.

Pobre Europa! O espirito de oportunidade, o senso pratico, as fulgurações do genio, tudo isso parecia ter imigrado definitivamente para além do Oceano, para as terras do Novo Mundo, sobretudo para as terras em que Tio Sam prontifica ao som torrentuoso do tilintar dos seus *dollars*.

Acontece, porém, que tio Sam tambem se vai deixando arrastar pela utopia, talvez aborrecido já de tanta demonstração de espirito pratico...

Por exemplo, o projecto da empreza ferroviaria pam-americana.

Em Maio de 1888 o Congresso norte-americano sancionou uma lei que autorizava o Presidente a convidar todos estados das Americas para uma conferencia que se realizaria em Washimton no ano seguinte. Na ordem dos trabalhos figuravam muitas e variadissimas questões da maxima importancia, como eram, entre outras, a uniformidade do sistema de pesos e medidas, a unificação da moeda e a tal construção duma linha ferrea pam-americana.

Para esta empreza, nomeou-se uma comissão que desde 1888, tem sido frequentemente renovada e que, em todas as conferencias pam-americanas, tem apresentado interessantes trabalhos sobre o assunto.

Da grandeza do empreendimento, pode fazer-se idéa em face da nota que a seguir damos do numero de quilometros da linha em cada um dos Estados.

Estados Unidos-New-York—Laredo . .	3.368 quilt. <sup>ros</sup>
Mexico . . . . Laredo—Atugila . .	2.645 "
Guartemala . . Atugila—Hachadura	273 "
Salvador . . Hchadura—Rio Guscoran	370 "
Houduras . . Rio Guscoran—Rio Negro	114 "
Nicaragua . . Rio Negro—Peña Blanca	336 "
Costa Rica . . Peña Blanca—Rio Golfito	579 "
Panamá-Columbia Rio Golfito—Rio Garchi	738 "
Equador . . Rio Garchi—Rio Cuachus .	1.058 "
Peru . . Rio Cuachus—Desaguadero .	2.872 "
Bolivia . . Desaguadero—La Quiaca . .	928 "
Argentina . . La Quiaca—Buenos Ayres	1.707 "
Total . . . .	14.988 "

Tudo parecia indicar que após 39 anos de estudos, a iniciativa norte-americana triunfaría e que mais uma vés ficaria demonstrado, numa formidável empreza, o tal apregoado espirito pratico.

O pior, porém, foi que, ultimamente, começaram a fazér-se, na Argentina, as criticas mais radicais a esse empreendimento, criticas que giram, sobretudo em torno das seguintes importantes considerações.

O que, principalmente, tem importancia para a America do Sul são as linhas transversais que liguem os centros de produção com os de consumo e com os portos; o trafego ferroviário internacional é reduzido vista que todos os Estados teem uma produção agricula suficiente para o consumo proprio e recebem importação exclusivamente pelo mar.

Pelo que respeita ao movimento de passageiros

## GRUPO INSTRUTIVO FERRO-VIARIO DE CAMPOLIDE

Dêste grupo recebemos a seguinte carta:

Ex.<sup>mo</sup> Senhor Director da Gazeta dos Caminhos de Ferro.

A Direcção do Grupo Instrutivo Ferro-viario de Campolide vem por este meio, dirigir-se a V. Ex.<sup>a</sup> mui respeitosamente pedindo a subida fineza se digne, mandar publicar na Gazeta dos Caminhos de Ferro, a carta que abaixo escreve-nos.

O Grupo Instrutivo Ferro-viario, de Campolide, que foi fundado no principio de Janeiro de 1926, e inaugurado em 21 de Março; tem-se, sem duvida desenvolvido durante o referido ano.

Apesar de termos uma avultada renda mensal, a pagar que é de 300\$00, e mais 45\$00, mensais a um contínuo; não temos deixado de ornamentar a nossa escola, com quadros intrutivos, mapas, livros, e alguma mobilia. Não deixando tambem de haver todos os meses um pequenino saldo.

Ainda não chegamos ao fim das nossas aspirações; porque elas são longas; nós queremos progredir, fazermos uma escola para os nossos filhos, aonde possam ir aprender as primeiras letras; devemos constituir uma biblioteca, em proporção aos nossos 160 socios, onde possamos colher para o nosso espirito, o que ignoramos. Enfim as nossas aspirações são elevadas, nunca cansaremos, devemos levar sempre a nossa querida e pequenina escola, até onde nos seja possivel.

Temos boas esperanças, que para o fim do ano corrente, tenhamos algumas das nossas aspirações satisfeitas, para isso contamos sempre com a grande vontade dos nossos associados, que até á data não se tem notado o contrario, e com o prestimoso auxilio dos nossos superiores, que para nós tem sido duma valia incomparavel.

Séde do Grupo Instrutivo Ferro-viario de Campolide  
20 de Janeiro de 1927 (R. V.)



## COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

### SERVIÇO DE SAÚDE

#### CONCURSO PARA AJUDANTE DE FARMACIA

Perante o Serviço desta Companhia, está aberto, por 30 dias, a contar da data deste anuncio, o concurso documental do logar de ajudante de farmacia com vencimento fixo de Escudos 18\$00 mensais e subvenção temporária de Escudos 456\$00 mensais, e as regalias inherentes á sua categoria como funcionario da Companhia

Os candidatos deverão apresentar documentos autenticos da sua idoneidade profissional e moral e quaequer outros comprovativos das suas habilitações literarias ou científicas e dos logares que tenham desempenhado; certidão de idade que prove ter mais de 21 anos e menos de 40; certificado do registo criminal e documento comprovativo de terem saftieito ás leis do recrutamento militar.

A nomeação será tornada definitiva, findos seis meses de serviço efectivo, com bôas informações.

Todos os outros esclarecimentos que os candidatos desejem opor serão prestados na séde do Serviço de Saude, em Santa Apolónia, todos os dias uteis, das 10 ás 17 horas.

Lisboa, 28 de Janeiro de 1927.

Pelo Director Geral da Companhia  
O Engenheiro Sub-Director  
Lima Henriques

resultaria muito incomoda e demorada a viagem pela via ferrea pan-americana em confronto com a viagem marítima, pois que, por exemplo, de Buenos Ayres a New York seriam necessários 27 dias em vés dos 14 que se gastam agora por mar.

E' assim que a Argentina está reduzindo a uma utopia economica o celebre projecto norte americano.

Pelo menos desta vés está a velha Europa livre de que façam o confronto entre o seu espirito utopico e o espirito pratico dos yankees.

# O QUE É E O QUE PODE SER O TURISMO EM PORTUGAL

## A MISERIA DE HOJE E O EXPLENDOR DE AMANHÃ

A verdadeira salvação da Italia não está nas suas medidas económicas, nas suas formulas de governo, mas sim na sua industria de turismo. A superioridade italiana está precisamente nas suas ruinas, nos seus escombros. Sem o *Coliseum*, sem as catacumbas, sem o Vaticano e tantos outros padrões do passado, a Italia seria um paiz em decadencia, empênhado, vivendo de emprestimos internacionais, vivendo ajoelhado ante as grandes potencias europeias. Graças, porém, à sua industria de turismo, aquele país consegue ser tambem na Europa uma grande potencia.»

Estes periodos são devidos à pena do grande economista norte-americano Willian Hince e dignos, sob todos os pontos de vista, de ser parafraseados com respeito a Portugal.

De facto, o nosso país não é prospero e vive empênhado, ajoujado sob tremendos emprestimos, só porque não tem e não sabe explorar a industria de turismo. Nós não sabemos, como o povo italiano, fazer brotar de velhas pedras, osculadas pelo genio dos séculos, uma fonte de ouro. Nós não sabemos construir sobre ruinas... Nós desconhecemos o sortilegio artístico do passado. Como os aristocratas arruinados, nós ignoramos o segredo do aproveitamento...

E' já em logar comum falarmos do encanto das nossas paisagens, da suave diafaneidade do nosso céu, do dôce e voluptuoso quebranto dos nossos parques, das nossas matas de sinfonicas brisas, como o Busaco e a Pena, e da beleza das nossas praias, onde falta apenas um génio empreendedor para as tornar verdadeiros centros cosmopolitas, beijados pelas ondas azuis do Atlântico.

Nós temos tudo isso e não o aproveitamos. Somos um povo rico que se obstina, com uma pertinacia de quadrupede, em ser pobre...

O turismo, a grande industria deste século, veio enorme de ouro e de civilisação, é por nós desdenhado e quasi desconhecido.

Não temos hoteis, não temos bons transportes, somos orfãos do conforto exigido pelos estrangeiros que viajam e, sobre tudo isso, não sabemos apresentar as nossas belezas naturais, os nossos monumentos artisticos, os explendorosos vestigios do nosso passado.

Hoje tudo necessita dum bom embrulho, dum bom envolucro, dum sugestiva moldura.

Ora o caixilho das paisagens são as estradas, as estradas sem os baixos relevos das covas, as estradas lisas, planas, como as molduras modernas...

Nós nada disso temos—e o pouco que nos resta é mau, francamente mau, incapaz de deixar no espírito o mais saboroso fruto dum viagem, que é uma recordação agradável...

E assim se explica que em Portugal o turismo seja uma industria raquítica, uma industria que nasceu mal—que foi arrancada a ferros...

E a agravar o estudo de tão lamentavel feto, surge a caterva dos falsos salvadores—daqueles que, por ignorancia e falta de escrupulos, julgam que o turismo é somente a arte de explorar o estrangeiro que nos visita.

Se algum turista, cheio de complacencia, transige com a nossa orfandade de bons hoteis, com o mau estado das nossas estradas, com a rotina dos nossos transportes, só para admirar as nossas belezas naturais e o nosso passado artístico, acabará por se arrepender da sua transigencia ante a exploração de que, a cada passo, será vítima. Se houve já um barbeiro que levou 60 escudos por escanhoar um americano e um guia que apresentou a um grupo de turistas o monotono parque Silva Porto, em Benfica, como sendo o autentico parque da Pena, em Cintra!

Perante isto, todas as outras explorações, todos os outros logros, chegam a carecer de importancia—e, por orgulho nosso, seria até melhor que, a não haver uma bem montada e honesta industria de turismo, isso que para aí existe desaparecesse totalmente.

Mas não, não!

E' preciso reagir, é preciso prestigiarmos o nosso bom nome, é preciso que aproveitemos o encanto das nossas paisagens e a beleza dos nossos historicos monumentos. E' necessário aproveitar a riquesa que a civilisação e o cosmopolitismo contemporaneo nos podem trazer. Para isso seria necessário apenas que os homens de boa vontade, os homens de iniciativa, pensassem alguns instantes nas palavras do economista que citamos no principio deste artigo. Vamos a isso?

# BRISTOL - CLUB

O MAIS ALEORE

## DANCING

DE

## LISBOA

# *Viagens e Transportes*

### Sobretaxa adicional para assistência aos ferroviários das linhas do Estado

Segundo o disposto num Aviso ao Públíco dos Caminhos de Ferro do Estado, a partir do dia 1 d'este mês, deixou de ser cobrada a sobretaxa adicional de 5% sobre os transportes taxados pela tarifa geral, continuando, porém, a cobrar-se nas remessas taxadas pelas tarifas especiais.

### Horários de combóios do Minho e Douro

A partir de 9 d'este mês foi restabelecida, aos domingos, a circulação do comboio n.º 34, entre Nine e Pôrto, onde chega às 17-01. Desde o dia 10 foi restabelecida a circulação dos comboios 9 e a linha do Minho, o qual parte do Pôrto às 14-31 e chega a Viana às 16-47, continuando como tramway até Monção, onde chega às 19-23, e do comboio 35, às segundas-feiras, o qual parte do Pôrto às 0-35 para chegar a Braga às 2-12.

O comboio n.º 209, que parte de Nine às 15-41, onde recebe passageiros do comboio 9, continua a fazer-se, chegando a Braga às 16-02.

O comboio n.º 2 passou a ter meio minuto de paragem em Contumil para serviço de passageiros para as estações até Pôrto, sendo as cobranças feitas em trânsito.

Desde o dia 11 foram igualmente restabelecidos os comboios: n.º 4, que parte de Viana do Castelo às 10-14, recebendo passageiros chegados de Monção pelo comboio n.º 40, chegando ao Pôrto às 12-47; e comboio n.º 204, que parte de Braga, ligando em Nine com o comboio n.º 4.

### Horário das linhas do Sul e Sueste

Desde o dia 20 do mês passado, o horário dos comboios das linhas do Sul e Sueste teve algumas alterações importantes, das quais a seguir indicamos as principais:

No serviço de vapores entre Lisboa T. P. e Barreiro passaram a ser diárias as n.ºs 18 e 23, sendo as horas de partida do Barreiro às 19-35 e chegada a Lisboa às 20-15, continuando as de partida de Lisboa às 22-20 e chegada ao Barreiro às 23.

Na linha de Cacilhas foi estabelecida definitivamente a circulação diária dos comboios 19 e 16, partida de Lisboa T. P. às 14-10, chegada a Seixal às 15-25; partida do Seixal às 16-32, chegada a Lisboa às 17-55.

Os comboios 9 e 10 têm 30 minutos de paragem em Azinheira.

Na linha do Sado foi estabelecido o serviço de passageiros de 3.ª classe nos comboios regulares de mercadorias n.ºs 171 e 172, e foram modificadas as marchas dos comboios 161 e 162, partida de Lisboa T. P. às 9-10, chegada a Funcheira às 15-50; partida de Funcheira 13-50, chegada a Lisboa T. P. 20-15.

Os rápidos 151 e 152 têm a paragem de 30 minutos em Albufeira.

Na linha do Sul os comboios 205 e 211 que partem de Lisboa T. P. às 9-10 e 19 horas, têm paragem de 30 minutos em Alhos Vedros e Moita.

Na linha de Lagos o comboio n.º 97 (mercadorias) faz serviço de passageiros das três classes, partindo de Lagos às 17 horas para chegar a Tunes às 19-45.

Este comboio só efectua às terças, quintas e sábados.

### Serviço combinado entre a C. P. e as linhas espanholas e francesas

Segundo o Aviso publicado pela C. P., os comboios na 1.ª quinzena d'este mês para o estabelecimento dos participes hespanhóis e franceses nos bilhetes de passageiros destinados às estações hespanholas e francesas ou delas procedentes são de 3\$35 por cada peseta e de \$85 por cada franco.

### Mercadorias destinadas a Machede e Montoito, na linha de Évora a Reguengos

Segundo um Aviso ao Públíco da Direcção do Sul e Sueste, aceitam-se para as estações de Machede e Montoito da linha em construção de Évora a Reguengos remessa de serviço interno, de vagão completo de adubos, cereais e outros produtos agrícolas, e só para Montoito além daquelas, as de sal.

As operações de carga e descarga das mercadorias são de conta dos donos.

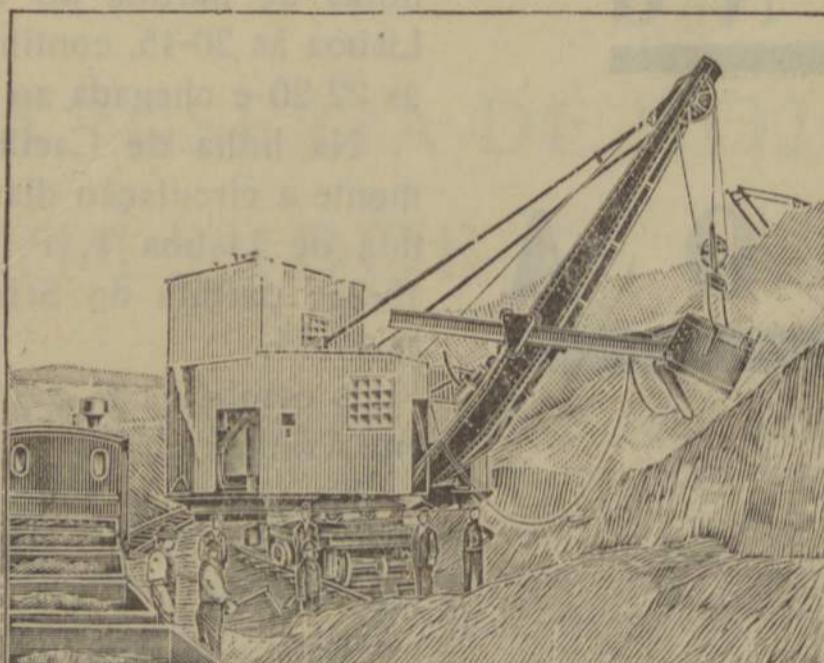
Também as referidas estações podem aceitar remessas das mesmas mercadorias em portes a pagar, sendo as requisições dos vagões feitas na estação de Évora.

As taxas são processadas pelas tarifas em vigor, como de e para Évora e mais 13 e 30 quilómetros, conforme sejam de ou para Machede e Montoito.

# ORENSTEIN & KOPPEL A. G. Berlin

FABRICAS DE LOCOMOTIVAS, WAGONS, CARRUAGENS  
E MATERIAL FERROVIARIO EM GERAL  
MATERIAL DE PORTOS DA LUBECKER MASCHINENBAU GES.

Pás a vapor  
sobre carris  
e caterpillar  
—  
Escavadoras a baldes  
—  
Guindastes  
—  
Locomotivas a motor  
de explosão  
—  
Dragas fluctuantes



Vias fixas e portateis  
—  
Vagonetes  
—  
Placas giratorias  
em deposito no paiz  
—  
Orçamentos  
e informações gratis  
por  
Pessoal tecnico

## REPRESENTANTES

**Roberto Pegado e Fernandes Bragança & Pereira L.<sup>da</sup>**

Rua de S. Julião, 41, 1.<sup>o</sup> — LISBOA

Telefone: 890 C.

Telegrams: KOPPELRAIL

## J. T. PINTO DE VASCONCELLOS L.<sup>TDA</sup>

SECÇÃO DE ENGENHARIA

Canaliações para Água, Gaz e Esgotos

Material fixo e circulante para caminhos de ferro

Instalações industriais, Material para obras publicas

Construções metálicas

Material eléctrico

Apetrechamento de Portos

Praça Duque da Terceira, 24 — LISBOA

# SANGUE-MOCIDADE-AMOR

POR FELIX CORREIA

Preço 6\$00

2.<sup>a</sup> edição

PARA ASSINANTES DA «REVISTA INSULAR» PORTES GRATIS

PEDIDOS A ESTA REDACÇÃO