

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,  
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908  
MEDALHAS DE BRONZE: Alost, 1894; — S. Luis, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.<sup>a</sup> Rivero, 8-10 — Madrid  
Delegado no Porto: Alberto Mcutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 943

## S U M A R I O :

Página artística: Praça do Comércio, Lisboa. —  
Resultados de Exploração da Companhia Interna-  
cional de Coches-Camas em 1932. — A futura  
Estação Central de Lisboa, pelo Eng.<sup>o</sup> ARMANDO  
FERREIRA. — O que todos devem saber. — Publi-  
cações recebidas. — Caminho de Ferro do Porto  
de Mormugão. — Propaganda Nacional. — Parte  
Oficial. — Ha quarenta anos. — Uma história de  
Herodoto, por ANTONIO FERREIRA MON-  
TEIRO. — A «Gazeta» em Espanha. — Portugal  
grande país de Turismo, pelo Dr. AUGUSTO  
CUNHA. — Linhas estrangeiras. — Ecos & Co-  
mentários, por NICKLES. — Figuras do dia. —  
Figuras do passado, pelo Dr. ARMELIM JUNIOR.  
— Caminhos de Ferro de Lourenço Marques. —  
As novas oficinas dos Caminhos de Ferro no Bar-  
reiro. — Os nossos mortos. — Linhas portuguesas.  
Sanatorios Ferroviários. — Electrificação dos Ca-  
minhos de Ferro Portugueses :— :— :

1933

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA  
OCTAVIO PEREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

Eng.º ARMANDO FERREIRA

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.ª MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.ª JAIME GALO

Coronel de Eng.ª ABEL URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

DR. AUGUSTO CUNHA

DELEGAÇÕES

Espanha — A MASCARÓ

Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS  
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . . 30\$00

ESTRANGEIRO (ano) £ . . . 1.00

ESPAÑA ( ) ps.<sup>as</sup> 35.00

FRANÇA ( ) fr.<sup>os</sup> 100

AFRICA ( ) . . . 72\$00

Empregados ferroviarios (trimestre) . . . . . 10\$00

Numero avulso. . . . . 2\$50

Numeros atraçados. . . . . 5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS  
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.<sup>º</sup>

Telefone P B X 20158

DIRECÇÃO 27529

RESULTADOS DE EXPLORAÇÃO

DA

COMPANHIA INTERNACIONAL

DE

COCHES-CAMAS EM 1932

Os resultados brutos da exploração, que já tinham diminuido em 1931 em 18 por cento com relação à 1930, sofreram uma nova redução de 27 por cento em 1932, com relação a 1931.

Devido a uma enérgica compressão nas despêses realizadas debaixo de todos os aspectos, a cifra total destas que tinha diminuído em 1931 em 11 por cento com relação a 1930, sofreu uma nova redução de 20 por cento em 1932 com relação a 1931.

Demais, diversas Administrações de caminho de ferro, perante a crise existente, tem realizado diferentes modificações nas condições contratuais da exploração.

O numero de carruagens diárias diminuiu de 465.198 para 417.018, ou seja uma diminuição de mais de 10 por cento. De acordo com as Administrações dos caminhos de ferro, os serviços de carruagens-camas de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe, teem sido inaugurados e desenvolvidos com exito. A admissão dos passageiros de 3.<sup>a</sup> classe extendeu-se durante o exercício á Austria, Holanda, Romenia e Jugo-Slavia. Desde 1 de Abril de 1933 teem sido postos em circulação entre Paris e Nice carruagens-camas que levam exclusivamente 3.<sup>a</sup> classe. Todos os grandes expressos internacionais levam sem embargo, assentos de 2.<sup>a</sup> classe. Esta medida se tem aplicado com exito no *Calais-Mediterraneo-Express* e no *Paris-Roma-Express*. Se tem dado uma grande amplitude ás carruagens-restaurants-bar, continuando a Companhia nos seus esforços com o fim de tornar acessíveis a uma nova clientela todas estas categorias de serviço.

Teem extendido a sua esfera de acção á Africa Central. Com motivo de novos convénios estabelecidos com os Caminhos de Ferro de Benguela e do Baixo Congo Katanga, explora serviços de restaurants e camas entre Lobito e Elizabethville, Porto Fraucani e Sakania, numa extensão total de uns 4.000 quilómetros.

O material da Companhia aumentou em 1932 em 54 novas unidades e pelo contrario foram retiradas da circulação 35 carruagens. Em 31 de Dezembro de 1932 tinha 2.278 unidades, que se discriminam da seguinte forma: 1.187 carruagens-camas, 713 carruagens-restaurants, 21 carruagens-salão, 186 carruagens Pullman e 171 fourgons; da totalidade se tem posto em serviço desde 1920, 1.135 veículos não havendo na actualidade nenhum pedido de construção pendente.

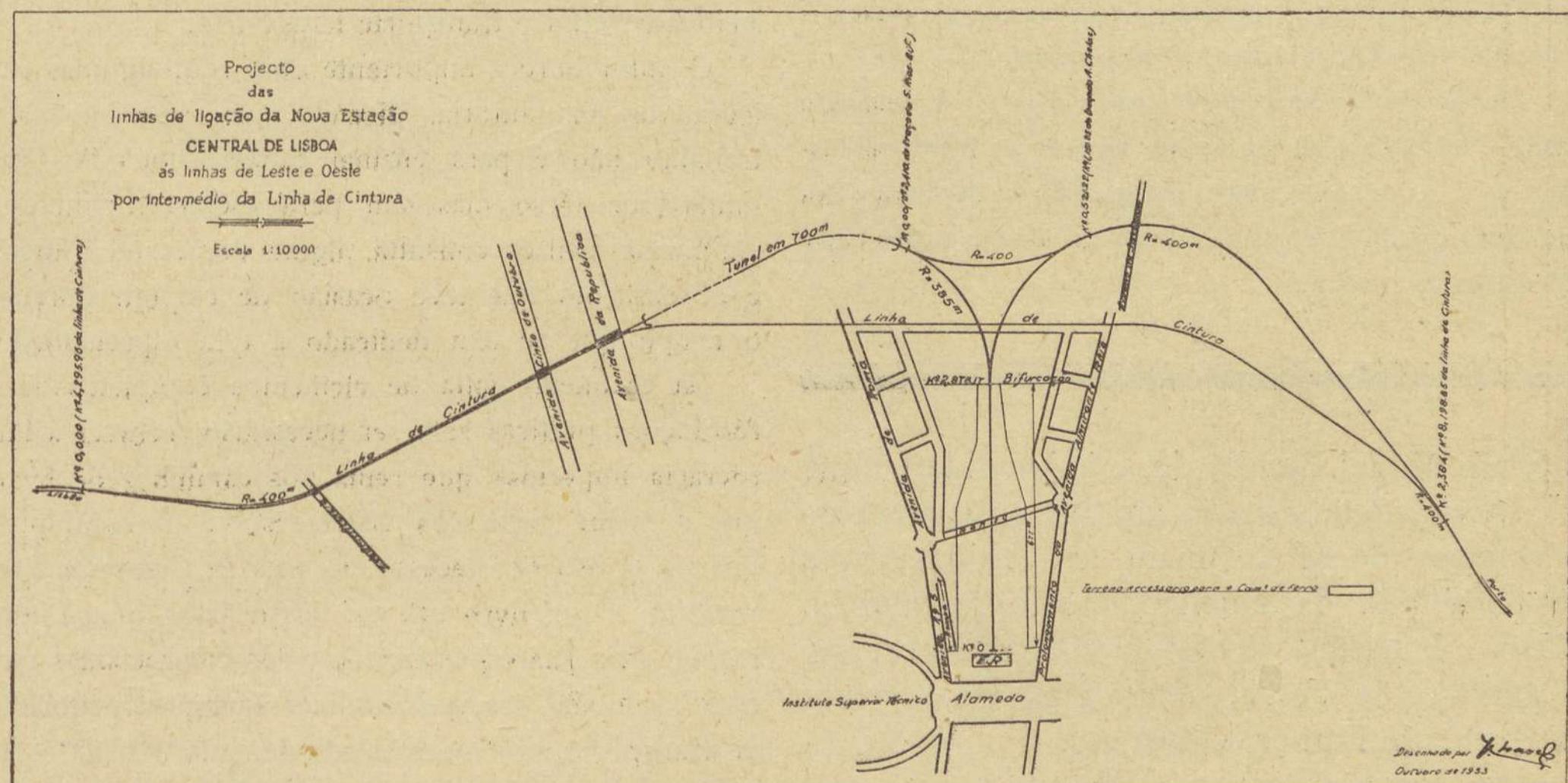
# A FUTURA ESTAÇÃO CENTRAL DE LISBOA

Pelo Eng.<sup>o</sup> ARMANDO FERREIRA

**A**CABAMOS de vêr — graças à amabilidade dum distinto engenheiro da Companhia Portuguesa de Caminhos de Ferro — o projecto da futura estação cen-

de Outubro e desaparecendo finalmente o inestético viaduto actualmente existente. Logo a seguir à Avenida da República, abandonar-se-ia o traçado actual, entrando a linha em túnel de 700 metros e curvo, para entrar normalmente à gare e edifício de passageiros. A ligação com a linha do Pôrto far-se-ia por uma curva siemétrica, que viria tomar a actual linha ao seu quilómetro 8,198,85. Uma concordância entre as duas curvas estabelecerá a ligação directa da linha do Norte para a estação de Campolide, sem entrar na Nova Central.

Ao darmos aos nossos leitores estes elementos temos em vista apenas interessá-los



tral de Lisboa, a que nos referimos já neste local há cerca de 1 ano.

Situada nos terrenos que se encontram vagos ainda, entre o prolongamento da Avenida Almirante Reis, para além da Praça do Chile, e as novas avenidas que circundam os magestosos edifícios do Instituto Superior Técnico. A área necessária para a gare terrestre de Lisboa iria até à actual linha de cintura ficando assim com espaço suficiente para as necessidades mais urgentes de tráfego.

A actual linha de cintura seria rebaixada a partir do seu quilómetro 4,295, vindo a passar sob as avenidas da República e Cinco

num dos melhoramentos mais urgentes da nossa cidade. A supressão dessa viagem no túnel do Rocio, não tanto por se tratar de um túnel — quase todas as capitais são servidas por túneis — mas pelas dificuldades do tráfego que traz, impõe-se a nova cidade de Lisboa, aquela cujos delineamentos tanto entusiasmam os seus artistas e os seus admiradores. O acesso à parte baixa da cidade far-se-ia directamente, através a Avenida Almirante Reis; a Alameda, de largura considerável, em frente à nova estação conduz às avenidas António José de Almeida, prolongamento da

## O QUE TODOS DEVEM SABER

## VINHO NOVO

Já aqui o dissemos e vamos repeti-lo: — Não é permitida a saída das adegas nem a venda de vinhos novos antes do dia 1 de Dezembro, sob pena de pesada multa.

Só na região demarcada dos vinhos verdes é que é permitida a saída de vinho no dia 10 de Novembro.

## NOTAS QUE VÃO RECOLHER

Pela administração do Banco de Portugal foi resolvido retirar da circulação, as notas de 100\$00 esc., efígie Diogo do Couto que até 31 de Dezembro podem ser recebidas em pagamento ou trocadas nas caixas da séde do Banco em Lisboa, na Filial do Porto e nas demais delegações daquele estabelecimento. Depois desta data só a séde as paga.

Deixam de ter curso legal, a partir de 31 de dezembro, e depois dessa data só são aceites na séde do Banco em Lisboa, as notas de 10\$00, efígies Marquez Sá da Bardeira e Eça de Queiroz; 5\$000 efígie D. Alvaro de Almada e 2\$50 efígie Mousinho da Silveira.

actual Miguel Bombarda, e à Avenida Duque de Ávila, dando assim rápida vazão aos passageiros que se destinam às avenidas novas e parte alta da cidade. Não longe também ficava a parte oriental da cidade, Xabregas, Caminho de Ferro, como fácil era o acesso à Penha de França, Graça etc.

O ponto escolhido foi pois inteligentemente estudado. Resta deitar mãos à empresa, aliando-se o desejo de trabalhar da C. P., à boa vontade da Câmara Municipal e, à ousadia do Ministério das Obras Públicas. E resta ir resolvendo o bico de obra de dar saída, livre, moderna, descongestionada à Avenida Almirante Reis, que continua engarrafada pelo mais vergonhoso dos dédalos de ruelas na parte central e mais populosa.

Quem tem coragem e forças para erguer uma cidade nova, higiénica, arejada, pode bem com três quarteirões infectos, sujos e esconsos. E, só assim, do Rossio ou Terreirão do Paço se pode atingir rapidamente a Gare do Norte, lá em cima, no topo da cidade.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

## EL CONSULTOR FERROVIÁRIO

Com este título recebemos um importante volume editado pelo nosso brilhante colega de Madrid *Caminhos de Hierro*, e da autoria do seu director sr. Alfonso Imedio Diaz.

*El Consultor Ferroviário* é um volume de quinhentas páginas onde são inseridas nem mais nem menos que quatrocentas respostas a outras tantas consultas sobre matéria ferroviária, cerca de mil instruções e sentenças do Supremo Tribunal e importantes questões relacionadas com o transporte ferroviário.

O autor abre a importante obra com algumas palavras da sua autoria, dizendo que o seu modesto trabalho não é para ensinar modernismos nos caminhos de ferro mas sim para oferecer, reunidos em forma fácil de consulta, alguns dos casos práticos e observações que teve ocasião de corrigir durante o tempo que se tem dedicado a esta especialidade.

Há realmente falta de elementos completos para resoluções práticas sem ser necessário recorrer á burocracia imperiosa que reina nos caminhos de ferro que a maior parte das vezes resolve os assumptos quando já não são necessários, mas *El Consultor Ferroviário*, é um livro útil aos ferroviários que se interessam pela sua especialidade e aos comerciantes que com facilidade desejam resolver qualquer problema de transporte, sem necessidade de aguardarem 15, 20 dias ou um mez para verem realizados qualquer aspiração.

Isto nos caminhos de ferro em Espanha.

O sr. Alfonso Imédio Diaz, que pertenceu á Exploração dos Caminhos de Ferro do Estado e que actualmente está ao serviço de Compañia de M. Z. A. é digno do nosso cartão de felicitações pelo seu valioso trabalho.



## CAMINHO DE FERRO DO PORTO DE MORMUGÃO

Foi nomeado director fiscal do caminho de ferro do porto de Mormugão o engenheiro sr. Mariano de Sousa Pires.

# PORTUGAL GRANDE PAÍS DE TURISMO O MARÃO

Pelo Dr. AUGUSTO CUNHA

**T**UDO o que um país que deseja viver pelo turismo deve possuir, Portugal possue.

Desde as extensas e pitorescas praias onde a vista se perde nos largos horizontes oceânicos, às mais floridas e verdejantes campinas, bosques e exuberâncias vegetais em que Portugal é um jardim, desde os prados extensos, às grandes altitudes, desde as suas costas batidas de sol, às neves etéreas das suas serras, pode satisfazer os mais variados apetites do turismo internacional.

E até nas suas altitudes, como nas suas praias, Portugal oferece a maior variedade de motivos, possuindo cada uma das suas serras a sua beleza própria, e não tendo assim, também sob esse aspecto, a monotonia dos horizontes sempre iguais de certos países, que quase exclusivamente fizeram a sua fama turística com o espectáculo das suas neves eternas.

Nas serras portuguesas há de tudo e há principalmente a magnífica diversidade dos seus horizontes, porque as serras portuguesas parecem ter sido divinamente espalhadas de norte a sul, como naturais miradouros para que delas melhor se pudesse apreciar a beleza dos seus ajardinados campos, para que melhor se pudesse olhar o seu claro sol, para que de algumas se pudesse ver mesmo até mais longe e prescrutar melhor a vastidão do mar.

E assim desde a serra da Estréla, o maior e mais belo escadório para se dar uma vista de olhos sobre Portugal, desde essa maravilhosa serra que só agora começa a ser devidamente apreciada e aproveitada para os sports de inverno, até às mais distantes elevações que de norte a sul nos dão a mais bela e pitoresca galeria de quadros, o nosso país oferece, como em tudo as maiores riquezas naturais a que em grande parte, apenas falta o necessário reclame e propaganda para constituir os praticamente os valores, que de facto já são, sob o ponto de vista do turismo.

Para fazer turismo entre nós faltam apenas hoteis e propaganda. Os alicerces para esse grande edifício já nós os temos e dos melhores. Porque é justo pôr sempre em foco tudo o que possa concorrer para o desenvolvimento do turismo em Portugal, dizemos que apenas nos faltam mais hoteis, porque o principal, as estradas, as vias de comunicação estão feitas e constituem na verdade — para quem imparcialmente, desapaixonadamente apreciar o que se tem feito — uma obra verdadeiramente formidável, se recordarmos o lamentável panorama, que há poucos anos ainda, nesse ponto, Portugal nos oferecia.

É nessa grande obra que ainda se estão dando os ultimos retoques, trazendo assim cada vez mais ao conhecimento de todos, as belezas que estavam inacessíveis aos nossos olhos, revelando verdadeiramente Portugal aos portugueses.

Assim o Marão em toda a sua beleza e magestade, torna-se para muitos uma verdadeira revelação, uma extraordinária galeria de quadros, que uma longa e perfeita linha de estradas está fazendo surgir aos nossos olhos maravilhados.

Dum perfeito traçado, extensa e larga, perfeitamente macadamizada, de elegantes curvas, em grande parte já bordada de fortes e aparatosos parapeitos de cimento armado essa linda estrada, dá a quem comodamente a percorre de automóvel umas horas de prazer visual incomparável, nas suas curvas caprichosas, nos seus precipícios, na beleza do seu denso pinhal que há poucos anos vem crescendo desde a profundezas dos seus ridentes vales, pelas suas onduladas encostas, dando-nos a impressão de que todos aqueles pinheiros ainda na adolescência, são batalhões de guerreiros destemidos duma nova geração cheia de seiva e de ideal, escalando de todos os lados a montanha, para nos vir saudar ao caminho.

E o espectáculo é sempre novo, a cada curva, a cada nova ascenção, quer se olhe em baixo, lá muito ao fundo uma casa branca e bem cuidada dum guarda florestal, quer se olhem os altos cumes, onde novas sensações nos esperam, quer se olhe para o lado do abismo o caminho percorrido, a fita branca de estrada que na outra encosta há pouco atravessámos e onde um outro carro que passou por nós, já nos parece agora um brinquedo de criança, deslizando sobre uma fita branca que alguém tivesse deixado caír sobre um tapete de verdura.

E sempre e sempre, como num filme, os aspectos, os quadros novos se sucedem, sem que a nossa retina se canse ou se fatigue, não dando tempo por vezes à nossa vista maravilhada de os percorrer, de os fixar, de os apreciar a todos.

Por toda a sua beleza que não se pode dizer, mas que só pode ver-se, para se poder admirar, o Marão é mais um grande valor que surge para o turismo português.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

**ALEMANHA** A Companhia Geral dos Caminhos de Ferro vai pôr em serviço potentes camions-plataforma, em que serão carregados os vagons de caminhos de ferro, afim de serem transportados às fábricas ou armazens, para que sejam carregados ou descarregados com mercadorias.

Com êste novíssimo sistema será evitado o transbordo das mercadorias.

**ARGENTINA** Na Argentina existe grandes extensões de terreno onde é difícil de encontrar água de boa qualidade para o consumo das locomotivas, motivo por qual, a casa alemã Henschel tem estudado um tipo de um escassíssimo consumo em comparação com o das locomotivas correntes.

Esta locomotiva especial percorreu 900 quilómetros em dois dias e cinco horas sem ter necessidade de tomar água, apesar de rebocar um combóio de 945 toneladas de carga.

**DINAMARCA** Os caminhos de ferro do Estado, têm um déficit devido à escassez de tráfego de 14 linhas ou ramais secundários.

Um comité especial tem estudado a situação económica destas linhas e decidiu cessar a exploração em 5 delas, que somam 141 quilómetros, e nas restantes reduzir as despesas, para que sejam menos onerosas ao Estado.

Como se trata de linhas de interesse local, o seu tráfego tem sido arrebatado pelas carreiras de camionetes.

**EST. UNIDOS** Uma companhia férrea, em vista da concorrência que lhe fazem os automóveis, vai pôr em serviço neste ano um combóio ligeiro para o transporte de passageiros.

O combóio será composto de 3 carruagens construídas de aço e alumínio e pesarão juntas umas 80 toneladas. Serão movidas por motores de petróleo com velocidades máximas de 176 quilómetros por hora e no trajecto onde terão de circular, descontadas as paragens, farão uma velocidade média horária de 145 quilómetros.

O custo total dêste combóio será de 7.000 contos.

**FRANÇA** A diminuição de tráfego, originado pela crise económica mundial, tem-se repercutido sensivelmente nos caminhos de ferro de França, como o demonstra a estatística que em relação com o ano de 1929, anterior à crise, as receitas brutas da exploração nas cinco grandes companhias diminuiu no ano último 23 por cento.

Isto se reflectiu em um déficit de 364 milhões de francos, situação que não acontecia desde o ano de 1920.

O coeficiente médio das grandes rôdes é de 99 por cento, sendo provável que o ano corrente seja superior à unidade, como já o é o dos caminhos de ferro do Estado.

**INGLATERRA** Vão já quatro anos, quando se regulamentaram os transportes de automóveis em Inglaterra, que houve a necessidade de fazer excepção para a capital por as características especiais do seu tráfego.

Os transportes de Londres são controlados por uma comissão de sete membros que estuda a nacionalização daqueles.

O transporte de passageiros nesta grande cidade é realizado por 89 companhias com um capital de 2.800.000 contos. Estas empresas são: 5 de caminhos de ferro, 14 de carros eléctricos, 62 de taxis e 4 de autobus e 2 de diversos. Entre todas dispõem de 11.430 carros, 226 de estações, 75 garages, 56 depósitos e transportaram o ano passado 3.463 milhões de passageiros, sem contar os dos arredores.

O pessoal empregado neste serviço é de 71.900 agentes.

**ITÁLIA** Os caminhos de ferro do Estado Italiano têm actualmente electrificados mais de 2.000 quilómetros de linhas férreas, que cobrem um terço do tráfego total. O consumo de energia é de cerca de 390 milhões de kw., produzida por 24 centrais de uma potência instalada de 357.200 kw. Estas centrais pertencem ao Estado na proporção de um terço e as restantes a Sociedades privadas.

Além de estes 2.000 quilómetros também estão electrificados 730 quilómetros de caminho de ferro de via normal e 975 quilómetros de via estreita, que pertencem a Sociedades privadas.

Em 1932 estabeleceu-se um novo programa de electrificação completa das grandes linhas de Milão a Regio-Calabria, uma por Bolonha-Florença e outra por Genova-Pisa, e da linha de Turin-Milão-Trieste. Compreende também o prolongamento até Bolonha da secção electrificada da linha de Brenner e a electrificação de numerosas linhas de ramificação na Alta Itália e Itália Central. Em total devem electrificar-se 4.400 quilómetros de novas linhas, de forma que em poucos anos estejam electrificados 6.600 quilómetros, de linhas férreas; isto é, cerca de 40% do conjunto da rede do Estado italiano.

Os resultados obtidos com a corrente contínua na linha de Nápoles a Foggia decidiram o adoptar-se êste sistema para a maior parte das novas electrificações, e em particular nas linhas Bolonha-Roma e Livornio-Roma-Venesa assim como em diferentes linhas derivadas que não liguem com outras linhas já electrificadas em trifásica e baixa tensão.

## ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

### ABAIXO A GUERRA

**N**O próximo dia 11 completam 15 anos que nesse histórico wagon foi assinado o armistício que pôs termo indispensável a essa pavorosa guerra que tudo levou e tudo destruiu.

O, então, general Hindemburgh encarregara Mathias Erzberger, mais tarde assassinado, de ir ao «front» negociar o armistício e às 10 horas de 6 de Novembro de 1918 recebeu em Berlim a confirmação da sua escolha e a credencial assinada pelo chanceler do Império de Kaiser.

Iniciaram-se as demarches, sucederam-se trinta e uma cenas diversas, coroaram-se de êxito as visitas e conferências com os generaes do E. M.

Em 10 à noite, às 8 horas, chegava a resposta de Hindemburgh às conclusões do armistício e este solicitava atenuações. Seguiu-se uma última entrevista na presença do Marechal Foch e terminou a discussão às 5 horas e doze minutos de segunda-feira 11 às 5/20 foram assinados os dois exemplares. Foch foi o primeiro a assinar êsses documentos, seguindo-se o almirante Wymers.

Estava assinado o armistício.

Desfraldada essa bandeira branca da Paz, os clarins aguçavam umas notas suaves e tristes enquanto os defensores da França faziam transparecer no rosto uma certa comôção motivada pelo toque de cessar fogo.

Um general alemão, comandante de algumas divisões que pouco mais tinham de trescentos homens, afirmava ainda a sua boa disposição para combate e a das suas tropas que esfomeadas e tristes, havia seis semanas se batiam sem descanso.

Passados êstes 15 anos estão os homens esquecidos dos tormentos porque passaram e fizeram passar os outros?

Esses políticos que pertendem alvorazar o mundo querem de novo lançar-nos na nova guerra?

Não será bom reflectir antes que as rajadas de metralha sejam substituidas por rajadas de gargalhadas?

### INACREDITAVEL!...

POR várias vezes temos comentado o abuso de certas publicações oficiaes na inserção de publicidade nas suas páginas.

O Boletim Comercial da Direcção Geral dos Negócios Comerciais do Ministerio dos Negócios Estrangeiros, portanto boletim oficial, insere oito páginas de annúncios. Agora aparece outro Boletim de Administração Militar, cuja redacção é na Escola Pratica de Administração Militar no Lumiar, portanto uma publicação oficial que insere também algumas páginas de publicidade.

Não é justo nem lógico que, quem da publicidade vive, encontre obstáculos nas casas que, quasi são obrigadas a dar publicidade ás publicações oficiais.

### BATOTA E MAIS BATOTA

ASSISTI há dias na feira das Mercês à exploração indecente que os baraqueiros fazem aos papalvos que ali caem nos «comes e bebes».

Mas o pior é que entre essas numerosas barracas aparecem algumas de rifas e outras onde se joga a batota descara-

damente não falando aqueles formidáveis gatunos que nos combóios, pelo processo da «Vermelhinha», mostrando tres cortes de fato, comem quanto dinheirinho tenham aqueles salios que andam com os olhos fechadinhos de todo.

Não se comprehende como são permitidas essas barracas onde se joga autenticamente a batota, assim como se não comprehende como êsses intrujões aparecem aos sábados no combóio de Oeste, extorquindo o dinheiro, por vários processos, entre êstes e de combinação com outros para jogar, sem que o revisor ou qualquer agente apareça e proceda conforme manda a lei.

### PENA DE MORTE

NOTICIAVA certo jornal que havia sido posto em liberdade na América um desgraçado que estava preso ha dezasseis anos — e condenado à morte sob a acusação de ter lançado sobre um cortejo em São Francisco da Califórnia.

Ao afim dos quinze anos não foi provada a acusação e por esse motivo foi posto em liberdade, depois de uma revisão ao processo respectivo.

Da maneira que um orgão da Província do Norte, transcreve esta notícia dá-nos a impressão que existe pela sua redação escrevinhadores desarranjados do capacete.

Se não vejamos o que diz a propósito do caso:

«Tomaz Nooney — acusado de bombista — fazia transparcer da sua figura austera um homem de merecimento, incapaz de um crime desta natureza».

Mais abaixo:

«Se não se provasse a sua inocência ele não teria sido restituído à liberdade, mas se a justiça o conservou tantos anos no degredo é porque alguma coisa de anormal havia em Tomaz!...»

Esta não lembra ao diabo do homensinho:

Ha gatos com sete foles  
Ha um redactor bazaruco  
Digam lá pelos modos  
Se o homem não é maluco.

### O BANDITISMO

EM Morbiliano foi um homem agredido e mordido por um dos assistentes de tal maneira que parece lhe foi amputada uma perna, morrendo mais tarde no meio das mais horrosoas torturas, por motivo de um envenenamento geral. Mais tarde soube-se que o pobre homem fôra mordido por um indivíduo que julga ser enxertado em cão.

Em Karbin Mandchuria foi raptado por um grupo de bandidos um rapaz de 18 anos francês. Um mês ou mais os pais levaram para conseguir saber o paradeiro do desgraçado. O pai recebeu uma carta do próprio filho em que este lhe pede que pague a quantia de 25.000 libras para ser restituído à família sem o que será morto.

Antes de mandarem esta carta, os bandidos, que não se sabem se eram enxertados em cães danados, tinham metido dentro do envelope metade de uma das orelhas do seu prisioneiro.

O bandido que assina a carta declara que, se o dinheiro exigido não aparecer, dentro de curto prazo o pobre rapaz terá que sofrer a barbaridade de lhe serem cortados os dedos dos pés e das mãos, após o que o matarão impreterivelmente.

### ADEGAS DO VATICANO

NO próximo mez faz seis anos que se despejaram as adegas do Vaticano.

Grandes porções de garrafas de vinhos raros que ali se encontravam cobertas de poeira, foram enviadas para os hospitais e asilos de velhos e enfermos.

Os vinhos eram usados para fins medicinais, e o Papa Pio XI decretou que todo o vinho que daí em diante fôsse oferecido ao Vaticano, tivesse igual fim. Assim está destinada a desaparecer uma das mais importantes adegas do mundo.

O pontífice, sendo milanez, auxiliava a sua digestão com um copo de vinho às refeições, mas satisfaz-se com vinho de vindima ordinária. As bebidas de melhor qualidade, e em pequena porção, são servidas nas raras ocasiões em que há banquetes no Vaticano em honra de hóspedes distintos, ou quando os parentes do Papa o visitam.

Os seus antecessores, Benedicto XV e Pio X, eram igualmente temperados. Leão XIII, apesar de ser sobrio, foi o último Papa que tentou cultivar vinha nas encostas das quintas do Vaticano. O resultado foi um vinho ácido que os seus cortezãos por delicadeza declararam ser delicioso, mas que ninguém conseguiu provar sem fazer uma careta.

### HISTÓRIA DO ANEL

**D**EIXAMOS passar propósitamente algum tempo para não alarmar mas não fomos capazes de descobrir êste caso curioso que contava o «Diário de Notícias» na sua secção de publicidade.

#### ANEL

À Senhora que o levou do toilette do Casino do Estoril, na quinta-feira 20, pede-se entrega-lo na Rua do Alecrim n.º 10 res-do-chão. Preveniu-se a Polícia.

A nossa arte policial não conseguiu ainda descobrir quem são os personagens desta cena do Casino.

E faz-nos falta para a coleção dos «dossiers».

### BICHOS DE JORNAIS

**O** Diário da Manhã, anunciava na sua primeira página o seguinte :

#### BRITO MACHADO

Segundo nos informam anda pela Amadora, intitulam-lo-se redactor dêste jornal, um intrujo chamado Brito Machado.

Tal sujeito não exerce cá na casa, sequer, o lugar de moço de limpeza, pois nem para isso possue categoria moral.

Sabemos de quem se trata e avisamos os leitores que êste Brito Machado, homem fraco de patilhas modernas, lábios escorridos e bigode à salmonete, é um dos muitos pardaes conhecidos que se metem pelos jornais a trabalhar em publicidade e quando nos apanham descuidados estamos burlados dos pés à cabeça.

Temos por cá nomes que aparelhamos muito bem com êste cavalheiro de indústria, que aqui deixou rasto.

### A FECHAR

**N**UMA diligência das que no Arizona fazem carreira, o cocheiro, notando que os cavalos a muito custo subiam a íngreme ladeira, apeou-se e caminhava ao lado dos animais.

Em dado momento, quando a ladeira se tornou mais difícil de subir, o homenzinho começou, com freqüência, a abrir a portinhola da carruagem para imediatamente a fechar com estrondo razoável.

Os passageiros, positivamente incomodados com a violência do fechar da portinhola deliberaram interrogar o autor de tão estranha como maçadora invenção...

— É para iludir as bestas, meus senhores... Toidas as vezes que ouvem o barulho da portinhola supõem que é um passageiro a menos e que a carruagem vai mais leve...

## FIGURAS DO DIA

### AUGUSTO D'ESAGUY

**F**OI condecorado com o Oficialato da Ordem Militar de S. Tiago da Espada, sob proposta do Sr. Ministro da Instrução Pública, o Sr. Dr. Augusto d'Esaguy, médico e publicista ilustre, cuja obra científica e literária o nosso país conhece e admira. Desde muito novo, Augusto d'Esaguy tem dedicado a sua actividade aos Estudos de História da Medicina Portuguesa, estudos que tornaram o seu nome íntimo dos investigadores portugueses e estrangeiros. Desde muito novo, também, o nosso prezado colaborador,

tem dedicado a sua atenção à critica e à literatura, sendo notáveis alguns dos seus ensaios literários, ensaios que nos denunciam uma acertada visão, um vasto poder de análise e uma nítida compreensão do momento literário que atravessamos, isto é, do clima e do panorama da literatura contemporânea.

É difícil apresentar o Sr. Dr. Augusto d'Esaguy aos leitores da nossa *Revista*, em um estudo breve, limitado a uma coluna, espaço que neste instante dispomos. A complexa sensibilidade dêste raro trabalhador das ciências e das letras, tem merecido dos mais notáveis trabalhadores estrangeiros as mais elogiosas referências, os elogios mais rasgados, palavras de inteira justiça, algumas das quais nós temos reproduzido nesta *Gazeta*. Augusto d'Esaguy é alguém dentro da sua geração, e da sua obra metódica e científica, o país, muito tem a esperar. Felicitando o nosso prezado colaborador, felicitamos o governo, que tão justamente premiou o trabalho e o valor dêste sábio trabalhador da História da Medicina Portuguesa.



# PROPAGANDA NACIONAL

O Estado-Novo (nestas palavras se consubstancia a transformação do regime político português) não é na vida nacional um daquêles acontecimentos que nos habituamos a presenciar, em que se mudavam os homens e se mantinham os processos, sempre com o pretexto de que havia razões para substituir o que estava pelo que continuaria a ser tão mau ou pior, na marcha do progresso indefinido... para o caos social.

Não foi a revolução dos esfaimados ou dos iluminados que querem o progresso social através do nivelamento das desigualdades da condição humana, nem foi a revolução dos que queriam conservar as suas posições adquiridas, perante a iminência de serem desapossados delas.

O Estado-Novo foi o produto das virtudes ancestrais da raça, reagindo contra o que na vida nacional se havia introduzido de elementos exóticos, de fermentos de dissolução contidos nas doutrinas importadas do estrangeiro, como se pudessem viver em diferentes climas, em diferentes latitudes, as mesmas plantas e os mesmos costumes.

Foi muito mais longe do que uma simples reacção contra os desmandos da ordem política e da ordem administrativa, porque foi a reacção contra as consequências dos desmandos da ordem moral, que queriam destruir os fundamentos da vida social.

Fez-se êsse milagre, como outrora o de Ourique, o de Aljubarrota e o da Independência, porque apesar da acção corrosiva do veneno que se instilara nas almas, havia ainda as energias e a fé que move montanhas.

Este bom povo português, que não se revolta por ser frugal e por não ter exigências, é o obreiro desconhecido da grandeza da Pátria.

Após um longo período de decadência, ele começa a sentir que alguma cousa de novo se passa, que o seu Portugal vilipendiado e menosprezado por culpa de maus portugueses volta a ter a consciência dos seus destinos, a marcar a posição gloriosa que já teve.

O que se passou? É que contra a pulverização da vontade nacional resultante de um Estado de direito, voltou-se ao conceito puramente humano de serem os homens governados pelo Estado e não o Estado governado pelas multidões.

"Nós temos uma doutrina e somos uma força" disse o Dr. Oliveira Salazar.

A doutrina é a do Estado-Novo; a força é esse poder que vem do consenso do povo.

Andam, porém, lobos no povoado. É preciso exterminá-los.

Não se advogam os meios violentos que outros países se põem em prática.

Aqui, preferiu-se criar-se-lhes o vácuo.

É essa uma das funções do Secretariado da Propaganda Nacional, que o governo do Dr. Salazar criou, para que não continuasse a ficar despercebida a obra grandiosa dos últimos anos, realizada contra toda a série de obstáculos, contra todas as oposições desleais de portugueses que não querem o bem da sua Pátria e que levam a sua indignidade ao ponto de fazerem no estrangeiro a mais ignobil campanha contra a sua terra.

Propaganda nacional, é a que mostra aos portugueses o que há feito e se vai fazer no campo administrativo e económico, no campo político e social.

Propaganda nacional, é a que no estrangeiro desfaz as apreciações injustas, as críticas tendenciosas, os juízos errados.

Tudo isto justifica sobejamente a criação deste organismo do Estado que é "um instrumento de governo e não de governo", como bem definiu o Dr. Oliveira Salazar.

Que assim é, mostra-o o acontecimento nacional que foi o acto da inauguração oficial da sede do Secretariado da Propaganda Nacional, e que o prestigioso Chefe do Governo assistiu e em que proferiu uma das suas lições magistrais.

Foi escolhido para dirigir êste organismo o distinto jornalista, António Ferro, que marcou há muito tempo a sua posição na imprensa portuguesa.

Fez-se rodear de colaboradores que são uma garantia do exito do empreendimento.

São êles os jornalistas António Eça de Queiroz, que não tem só a tradição do nome glorioso que usa, porque é também um brilhante e vigoroso escritor, e Artur Maciel que em muitos trabalhos jornalísticos conquistou uma situação de destaque, salientando-se a sua acção como crítico de teatro.

Os dois chefes de serviços do Secretariado da Propaganda Nacional são, além disso, dois esforçados paladinos da obra da Ditadura e obreiros do Estado-Novo, nacionalistas de sempre, a que não falta uma elevada formação mental e cultural.

Isto é uma certeza de que a acção do governo do Estado-Novo redobrará de efeitos, porque, a par das realizações, encontrará no povo um estado de espírito que compreenda o sentido das reformas e terá, portanto, um campo ubérrimo para a sua aplicação.

Felicitamos efusivamente os nossos camaradas António Ferro, Eça de Queiroz e Artur Maciel e auguramos-lhes o grande exito da sua espinhosa e delicada missão.

P A R T E      OFICIAL



Ministério da Justiça

Portaria n.º 7:695

Estabelece o modelo para usar desde 1 de Julho de 1933, em que devem ser organizadas as relações de emolumentos judiciais a que se refere o artigo 168.º do decreto-lei n.º 22:780.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Decreto-lei n.º 23:135

Assegura a substituição, nos seus impedimentos dos presidentes das comissões executivas das juntas autónomas dos portos.

Decreto-lei n.º 23:136

Extingue o Conselho da Administração Geral dos Correios e Telegrafos.

Decreto-lei n.º 23:137

Determina que, até ser publicada a reorganização dos serviços dos correios e telegrafos, sejam criados dois lugares de administradores adjuntos de livre nomeação do Governo e regula as suas atribuições. — Extingue o lugar de secretário do administrador geral, criado pelo decreto n.º 18:543.

Decreto-lei n.º 23:138

Modifica algumas disposições da organização dos serviços da Administração Geral dos Correios e Telegrafos.

Ministério das Finanças

Decreto-lei n.º 23:067

Demincue o imposto do sêlo nas letras aceites, a prazo não superior a cento e vinte dias, por estabelecimentos bancários associados ou representados nas respectivas camaras de compensação.

Presidencia do Conselho

Decreto-lei n.º 23:084

Rescinde o contrato celebrado entre o Governo e a Companhia Portuguesa de Aviação e a Sociedade Portuguesa de Estudos e Linhas Aéreas, Limitada, para a concessão da exploração de linhas aéreas nacionais e internacionais.

Ministério dos Negócios Estrangeiros

Decreto-lei n.º 23:091

Autoriza a companhia The Central Africa Railway, com sede em Londres, a emitir obrigações, do juro de 5 por cento, até à importância de £ 1.700:000, destinada à construção de uma ponte sobre o rio Zambeze.

Ministério do Interior

Decreto-lei n.º 23:163

Autoriza o ministro do Interior a destacar dos serviços de emigração para a secção internacional da polícia de vigilância e defesa do Estado o pessoal que julgar dispensável naqueles e indispensável nesta.

# HA QUARENTA ANOS

*Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Novembro de 1893*

## Illuminação electrica da estação Central de Lisboa

Está aberto concurso para o fornecimento e instalação das máquinas e aparelhos de iluminação eléctrica para esta estação.

As principaes condições d'este concurso, são em resumo, as seguintes :

O arrematante fica obrigado a fornecer e instalar todo o material necessário para a instalação da luz eléctrica, sendo:

Instalação na estação, 1 máquina a vapor de força de 50 cavalos, sistema Wolf Compound;

1 Dynamo de 200 amperes por 110 volts, sendo este de corrente contínua;

1 Quadro com os seguintes aparelhos ; 1 rheostato regulador para o dynamo, 12 rheostatos com corta-circuitos para as lámpadas d'arco, 12 indicadores de marcha para as mesmas, 12 commutadores com corta-circuitos idem, 1 commutador para 200 amperes, 1 Amperímetro idem, 1 voltímetro de 120 volts, 2 corta-circuitos para 35 amperes e 2 commutadores para idem.

10 Lampadas d'arco de 12 amperes por 50 volts ligados em série de dois.

14 Lampadas d'arco de 8 amperes idem, idem.

60 Lampadas d'incandescência de 0,53 d'amperes por 100 volts ou 16 velas.

Instalação no tunnel, 1 máquina de 4 cavalos, 1 dynamo de 30 amperes por 110 volts, sendo este de corrente contínua, 1 commutador para 30 amperes, 1 rheostato para o dinamo, 2 corta-circuitos de 30 amperes, 4 corta-circuitos de 6 a 8 amperes com commutadores.

30 Lampadas d'incandescência de 16 velas. Quatro destas lampadas devem ser alimentadas de dia pelo dynamo do tunnel e de noite pelo da estação. As 26 restantes devem ser alimentadas de noite pelo dynamo da estação e de dia pelo do tunnel.

Nos preços estão compreendidas todas as despesas de transporte, carga ou descarga até ao local do emprego, de todo o material, máquinas ferramentas, utensílios, etc., bem como os gastos de operações de despacho e o pagamento dos direitos e quaisquer outras despesas d'Alfândega. Os tipos e qualidades dos aparelhos eléctricos serão dos mais aperfeiçoados e a sua disposição e fornecimento os mais perfeitos e completos.

A companhia, por sua parte, obriga-se para com o arrematante ao seguinte :

1.º A construir, por sua conta, os massicos de fundação das máquinas motrizes e eléctricas conforme as plantas que, pelo arrematante, lhe forem fornecidas.

2.º A facilitar ao arrematante todos os aparelhos e utensílios de que poder dispor para a instalação da luz.

Os pagamentos serão feitos em Lisboa, na na caixa da Companhia.

1.º — 50 % da importância total, logo que seja feita a experiência e se reconheça estar a instalação em boas condições, com a dedução de 10 % de garantia.

2.º — 50 % depois da recepção provisória, a qual será feita tres meses depois da luz funcionar, sem interrupção e regularmente, durante tres meses, com a dedução de 10 % de garantia.

Os trabalhos deverão estar concluidos no prazo de 5 meses a contar da data da assignatura do contracto.

# UMA HISTÓRIA DE HERODOTO

Por ANTONIO FERREIRA MONTEIRO

**S**OLON partiu de Atenas um dia, resolvido a viajar durante dez anos, curioso de observar as usanças e costumes das diferentes nações, e também «para não ser obrigado a derogar alguma das leis que havia estabelecido; porque os atenienses não tinham poder para isso, comprometendo-se a respeitar durante dez anos a legislação que lhes dera.»

Depois de ter visitado o Egito, foi a Sardes, á corte de Creso, rei da Lídia, «que o recebeu com toda a distinção e o alojou no seu palácio.» Três dias depois da sua chegada, quis o rei mostrar a Solon os tesouros fabulosos que possuia e, depois de lhos ter feito examinar, perguntou-lhe: Desejava saber qual o homem mais feliz que até hoje encontraste?»

Creso fez esta pregunta, porque se julgava, pelas suas imensas riquezas, o mais feliz de todos os homens. Mas Solon, sem o lisongear nem lhe ocultar a verdade, respondeu que o homem mais feliz que tinha conhecido fôra Telo, de Atenas. Creso, espantado da resposta, quis saber a razão.

— Porque, além de viver numa cidade florescente, teve filhos belos e virtuosos, e cada um deles lhe deu netos, que todos lhe sobreviveram; e depois de ter gozado duma fortuna considerável, relativamente ao nosso país, terminou os seus dias pela morte mais brilhante, num combate dos atenienses contra os vizinhos habitantes de Elmois. Os atenienses perpetuaram a sua memória, erigindo-lhe, á custa do tesouro público, um monumento no próprio lugar onde tinha caído morto, e tributaram-lhe grandes honras.

Estas palavras excitaram em Creso o desejo de saber qual era, depois de Telo, o homem que Creso considerava mais feliz, «pois não duvidava que o segundo lugar lhe pertencesse.»

— Chobis e Biton, respondeu Solon, que viveram em Argos, numa abastança honesta, foram corajosos, e ambos alcançaram prémios pelos seus triunfos nos jogos públicos...

— Ateniense, replicou Creso, encolorisado, fa-

zes assim tão pouco caso da minha felicidade que me julgas indigno de ser comparado aos simples particulares?

— Ó Creso, contestou Solon, tu possues certamente riquezas consideráveis, e reinas sobre um povo numeroso; mas eu não posso responder á tua pregunta antes de saber o fim dos teus dias. Nada mais comum do que a desgraça na opulência e o contentamento na mediania. O homem não é senão vicissitude. Um rico poderoso, mas infeliz, não tem mais que duas vantagens sobre o pobre que é feliz. O rico está mais em estado de contentar os seus desejos e de suportar grandes perdas; mas ao outro, a sua felicidade põe-no a coberto duns e doutros, pelo que se avantaja ao rico. Não ha homem que se baste a si mesmo. Se possue algumas condições de felicidade, outras lhe faltam. Aquele que reune o maior numero, e as conserva até ao fim dos seus dias, esse, Creso, merece na minha opinião, ser chamado feliz.

«Assim falou Solon. A sua linguagem não foi nada agradavel a Creso, que se despediu dele sem lhe testemunhar a menor estima. Tinha como insensato um homem que, sem atender aos bens presentes, queria que em tudo se considerasse o fim.»

Ainda que exprimido em seguida por diversos desgostos, só muito mais tarde, quando os persas conquistaram Sardes e fizeram Creso prisioneiro, e quando Ciro, rei da Persia, o mandou subir, carregado de algemas, a uma alta pira, a fim de ser queimado e oferecido em holocausto aos deuses, só então Creso, recordando as palavras de Solon, reconheceu que «não havia sido sem permissão dos deuses que o sábio as tinha proferido.» A este pensamento, voltando a si mesmo, saiu por um suspiro profundo do longo silencio que tinha guardado, e pronunciou três vezes o nome de Solon. Ciro admirado deste nome, mandou-lhe perguntar quem era esse que invocava. Obrigado a responder, Creso disse:

— É um homem cujos conselhos eu mais desejaria aos reis do que grandes riquezas.

Desta maneira, embora mais longamente e com maior cópia de pormenores, me contou Herodoto, venerando e delicioso narrador de grandes acontecimentos passados, que ele «quis preservar do esquecimento,» esta saborosa história, que prendeu a minha atenção e me teve distraido uns bons momentos.

Se fui até á Grecia antiga procurar a companhia do amavel narrador, foi porque o tempo e a soledade me pesavam, e para evitar de ir ao encontro algum compatriota exaltado e tão zeloso do bem publico que, por certo não me pouparia aos seus graves e biliosos comentários ácerca da marcha da governação, da vida privada do vizinho, ou da sua junta de freguesia.

# IMPRENSA A «GAZETA»

## “BOLETIM DE ADMINISTRAÇÃO MILITAR”

Colaborado pelos srs. Major Costa Júnior, Alferes Varela Soares, Major Eduardo Menezes, Alferes Prazeres e Tenente Albino Soure, acaba de sair o primeiro número do “Boletim de Administração Militar”.

É uma publicação que sairá uma vez por mês, em papel regular, e de interesse para os Serviços de Administração Militar.

Como noutro lugar nos referimos achamos extraordinário a publicidade numa Revista Oficial.

## “JORNAL DO COMÉRCIO E DAS COLÔNIAS”

Completo no dia 17 do mês findo 80 anos de existência o nosso preso colega “O Jornal do Comércio e das Colónias” — o mais antigo dos diários que se publicam em Lisboa, e que durante longos anos foi dirigido por Alberto Bessa.

Ao “Jornal do Comércio e das Colónias” apresentamos o nosso cartão de felicitações.

## “DIARIO DE COIMBRA”

Superiormente autorizado, reapareceu o nosso prezado colega *Diario de Coimbra*, que se encontrava suspenso há um mez.

É com satisfação que damos esta notícia felicitando os nossos colegas do importante diario de Coimbra.

Segui, neste caso, a avisada opinião de Sartrustra: «antes vos aconselho a fuga do proximo e o amor ao remoto.» Sim, judicioso preceíto. Fugir ao proximo, quantas vezes é virtude! Mórmamente quando nos sentimos inclinados á malidecência, uma das formas mais notaveis do amor de muita gente pelo proximo, e que significa, talvez, falta de imaginação, pequenez de espírito... em sumo, incapacidade para se interessar pelo remoto.

Podia realizar o meu proposito, viajando no espaço ou no tempo. O espaço foi a minha primeira tentação. Mas, como era dispendioso e um tanto incomodo, resignei-me a viajar no tempo, sem utilizar no entanto a célebre maquina encalhada do Sr. Wills.

Para o passado? Para o futuro?

Para o futuro, seria demasiado incerto, nublado e vago... Que fosse então para o passado! Ha sempre muitas coisas em que ele e o futuro se parecem...

Ora que melhor guia e mais amavel companheiro para o remoto passado, do que o velho Herodoto eternamente jovem?

# EM ESPANHA «GAZETA»

## A MUDANÇA DAS INSTALAÇÕES FERROVIÁRIAS NAS GRANDES CIDADES

**S**EGUNDO uma informação dos jornaes de Madrid, publicámos o projecto de lei que o Ministro das Obras Públicas apresentou no Parlamento sobre o tema que serve, de título a estas linhas, o qual foi aprovado com algumas modificações.

Art.º 1.º — O Ministro das Obras Públicas poderá dispôr a mudança das instalações ferroviárias de qualquer classe dentro das grandes cidades, se o lugar que as mesmas ocupam prejudicarem as possibilidades de desenvolvimento urbanístico, dos serviços de Portos ou outros de carácter público.

«Para levar a efecto a mudança de local de uma instalação, se instruirá em primeiro lugar um relatório em que se acredite a razão ou razões em que se fundamenta a mudança projectada e os benefícios que da dita mudança provenham; se acompanhe o projecto e o orçamento da nova instalação e se oiça a Companhia Ferroviária de que se trata, as corporações ou entidades públicas interessadas e o Conselho Superior de Caminhos de Ferro ou organismos que façam as suas vezes.»

Art.º 3.º — Os terrenos vagos como consequência das mudanças assim dispostas nas instalações ferroviárias não poderão ser objecto de “reversão a favor dos proprietários a quem foram expropriados ou dos seus herdeiros, conforme o disposto no art.º 43.º da lei de Expropriações forçosas de 10 de Janeiro de 1879 modificado por data de 24 de Julho de 1918, mantendo-se a declaração de utilidade pública para o novo destino desses terrenos como determina o art.º 2.º desta lei.

Art.º 4.º — O Estado não pagará os terrenos vagos por quantias superiores ás já pagas pelas Companhias quando tomaram posse dêles.

A importância assim ajustada se reduzirá a parte arbitrada pelo Estado para ampliação e melhoria das linhas férreas, quando se trate de Empresas em consórcio com o Estado, e igualmente fará idêntica dedução, com respeito ao importe das instalações que sejam destruidas ou anuladas. Se a modificação das instalações afectar a Companhia fóra do regimen de consórcio, o Ministro das Obras Públicas estipulará com elas os oportunos convénios a base do disposto em este artigo.

# FIGURAS DO PASSADO

VII

DR. JOÃO TEIXEIRA SOARES DE SOUSA

Pelo Dr. ARMELIM JUNIOR

Reiteradas vêses tenho pela palavra, oral ou escrita, aventado e propugnado o conceito de que os Açores, essas nove formosíssimas pérolas do Arquipélago,—atentas a sua ária e a sua população, e relativamente,—têm dado e gerado, para a fama e para a glória, maior número de homens e mulheres ilustres e de renome, que todo o Continente de Portugal; e, todavia, é geral e profundamente ignorado entre nós,—até mesmo por intelectuais, até mesmo por açorianos cultos—que são *ilheus*, açorianos, tantos nomes laureados nas sciências, nas artes e nas industrias; nos três nobilíssimos sacerdócios do Padre, do Advogado e do Médico; no Exercito e na Armada, na Judicatura, na Magistratura Administrativa e do Ministério Público; no Magistério primário, secundário e superior; no Parlamento e na Imprensa; Estadistas, Ministros, Alto Clero; Funcionalismo público, etc.

Como já escrevi algures, é "incontrastavelmente útil e necessária" esta propaganda em todas as fontes de publicidade.

"Util, por esclarecedora e instructiva, e, sobretudo", como incentivo e estímulo nobre para os novos.

"Necessária para restabelecer a verdade, ilustrar a opinião, e deferir aos Açores a justa glória que lhe compete".

Depois ha que ratificar dados, rectificar dátas, formular justas e preciosas reivindicações; evidenciar que certas personalidades são, especialmente, glórias dos Açores, sem contudo deixárem de sér, geralmente, lídimas glórias de toda a Pátria portuguêsa;—profligar êrros e mentiras, insídias e calúnias, injustiças e iniquidades; e restaurar a verdade e a virtude, a justiça e o bem.

\* \* \*

Tratarei hoje aqui de um dos mais ilustres filhos da minha terra, uma das mais puras glórias dos Açores, um verdadeiro Homem de ciência e consciência; um sábio e um santo.

O homem ilustre, o jorgense precloro,—pela sua nobre estirpe, como pela sua alta inteligencia, vasto sabêr e nobíssimo carácter—o Dr. João Teixeira Soares de Sousa, a cuja memória venho prestar este culto, era um verdadeiro *benedictino*, não sómente pela sua admirável paciência, as suas vastas e profundas escavações históricas, que fizéram diser a outro açorianista ilustre, poeta inspirado e prosador exímio, o meu sempre saudoso e querido Ernesto Rebelo, faialense eminentíssimo, que o Dr. João Teixeira era "um dos homens que mais profiadamente estudou

tudo que dizia respeito á sua patria"; referindo-se aos "importantes documentos relativos ao Arquipélago açoriano", deixados por "este ilustre homem de letras (*Notas Açorianas*, insertas no *Arquivo dos Açores*, vol. 7, pag. 183); senão também pela afincada concentração do seu alto espirito, pelo seu voluntário isolamento, no meio do bulício do mundo, pela extrema soledade do seu lar, que era um verdadeiro ermitório, que a bem poucos foi dado penetrar.

Daí o manter-se sempre fóra, e muito superior a soalheiros, a intrigas e enrédos, a maledicências e detracções, a menoscábos e invejas, a mordacidades e dictérios; absorvido todo por completo nos seus estudos históricos, científicos e literários.

Daí a sua aparente friesa e imperturbável serenidade, as suas poucas, mas sempre conceituosas palavras, os seus gestos tão sóbrios e medidos, e a sua notável circumspecção. Parecia que o seu íntimo lema era o *multum in paucis* dos romanos.

\* \* \*

O Dr. João Teixeira Soares de Sousa nasceu no palacete dos Terreiros, freguesia das Maçadas, Ilha de S. Jorge, onde veraneavam seus pais, os srs. Miguel Teixeira Soares de Sousa e D. Maria Angélica Soares de Albergaria, no dia 12 de Setembro de 1827, e não a 2 de Setembro, como afirma o sr. Ernesto do Canto, a pag. 9 do vol. 4º do citado *Arquivo dos Açores*.

Após os seus primeiros estudos na Vila das Vélas, capital da Ilha de S. Jorge, e em Angra do Heroísmo, capital da Ilha Terceira, e uma visita de recreio e estudo à Ilha de S. Miguel, foi a matricular-se, em Outubro de 1849 nas Faculdades de Matemática e de Filosofia, na Universidade de Coimbra, tomando o grau de bacharel, em ambas, em 1853 e formando-se, na segunda em 1854.

Frequentou ainda, durante o quarto ano, 1852-1853, o primeiro ano de Medicina, que abandonou, por lhe repugnar, invencivelmente, a vista de cadáveres.

Após a sua formatura, entregou-se inteiramente aos seus predilectos estudos eruditos, de investigação histórica e literária, como seu ilustre tio, João Soares d'Albergaria de Sousa, de quem, oportunamente, falarei.

Ambos viveram para a glória das letras.

A ambos, pois, se adequa e aplica o alto e judicioso conceito do primeiro, a propósito dos Corrêas de Mello, da Ilha de S. Jorge:

— "Os individuos e as famílias, que vivem para a glória, não perecem, são imorredouros."

Ernesto Rebelo, nas supra citadas interessantes e eruditas *"Notas Açorianas"*, consigna este exacto e justo conceito:— "São Jorge foi sempre uma ilha que tem contado pessoas muito dadas ao estudo, e algumas até bastante notáveis. O Dr. João Teixeira Soares, por exemplo, que é homem muito instruído".

O distinto e espirituoso prosador, já falecido, general Henrique das Neves, nos seus apreciáveis

"Esbocêtos Individuais", 2.<sup>a</sup> série das *Individualidades*, 1.<sup>o</sup> vol. 1911, escreve a pag. 75: — "Quer pela observação e estudo, quer pela isenção e honradês de carácter, e até pelas originalidades, que tanto singularizavam a sua individualidade moral, foi em tudo um homem característico, util, destacando-se distintamente com um simpatico relêvo da banalidade estéril e inutil".

O eminent açorianista, escritor distinto e erudíssimo, Dr. Ernesto do Canto, no seu citado *Arquivo dos Açores*, no notavel artigo, de pag. 7 a 10 do vol. 4, que consagra "A' memoria do Dr. João Teixeira Soares de Sousa, erudito jorgense, benemérito açorianio, que, por suas virtudes, sciencia e carácter, honrou o nome português", escreve a pag. 7: — "A individualidade do ilustre jorgense foi um complexo de qualidades de subido valor e de aptidões variadas.

"Dotado de um talento pouco vulgar, memória felicíssima, de muita agudêsa de compreensão, os seus recursos eram excepcionais quando se propunha resolver qualquer problema histórico. De indole investigadora, jámais perdia a ocasião de saciar a sua inacta curiosidade, tendo, além disso, a rara faculdade de nunca mais esquecer aquilo, que uma vés ouvira ou lêra; por mais insignificante que parecesse.

"A memória por si só prejudica as outras faculdades humanas; mas, por detrás delas, comunica-lhe importancia real e brilho extraordinario. E' como um espelho, que antepôsto aos objectos os oculta, mas que por detrás deles os reflecte e ilumina.

"Assim, na organisação do Dr. João Teixeira Soares, servia esta para realçar as outras faculdades mentais."

A seguir, de pag. 10 a 31 insére, o Dr. Ernesto do Canto, "Extráctos da correspondencia do Dr. João Teixeira Soares de Sousa," trocada com ele desde 5 de Setembro de 1874 até 15 de Janeiro de 1882, datas da primeira e ultima das 37 cartas aí extractadas, "a fim de que nas paginas do *Arquivo* fiquem perpétuadas algumas phrases e pensamentos do erudito jorgense, e o publico melhor conheça a naturesa dos seus estudos, a actividade do seu engenho e generosos planos de ser util."

## CAMINHOS DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

A Direcção dos Portos e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques acaba de editar um folheto, de 32 páginas, em papel cuché. Insere bastantes gravuras e uma desenvolvida descrição do que vale Lourenço Marques e o seu districto; e sobre caminhos de ferro diz:

"Os Caminhos de Ferro são também uma das coisas mais importantes que existem em toda a África, tendo só o magestoso edifício da sua estação custado 50.000 libras. Possuem 4 linhas: a de Ressano Garcia, para Johannesburg, com 88 quilómetros; a de Goba, para a Swazilândia, com 69 quilómetros; a de Xinavane, pelo Incomati, com 142 quilómetros, e ainda a de Marracuene, estando presentemente a trabalhar-se no prolongamento da linha de Xinavane até Inhambane, pelo Chai-Chai. A linha de Ressano Garcia liga com toda a rede ferroviária da África do Sul, havendo para esse efeito accordos entre os C. F. L. M. e a South African Railways.

O número de locomotivas em serviço é de 52, sendo 22 de grande potência e das melhores que existem; 21 de potência média e mais 9 de pequena potência. Além destas locomotivas vão ser adquiridas mais 10 de grande potência, sendo 6 "Micado" e 4 "Atlantics". A Direcção vai também construir um novo edifício para as oficinas, e um grande bairro para os seus operários, cujas obras importarão, respectivamente, em 150.000 e 200.000 libras.

Pelos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques transitaram em 1927, 494.479 toneladas de mercadorias, que renderam 297.427 libras e mais 771.916 toneladas de carvão, cujo rendimento foi de 74.722 libras, àlém de 13.164 passageiros de 1.<sup>a</sup> classe, 72.036 de 2.<sup>a</sup>, e 250.749 de 3.<sup>a</sup>, que renderam um total de 60.314 libras."

## AS NOVAS OFICINAS DOS CAMINHOS DE FERRO NO BARREIRO

Uma comissão do Barreiro composta pelos srs. Bento da Silva Fernandes, presidente, Julio Caetano Verissimo e Antonio da Assunção Palhas, vogais da Camara Municipal; dr. Luiz Antonio dos Santos, Manuel Preto Chagas, Domingos dos Santos Marujo, e Joaquim José Fernandes, da Associação Comercial, acompanhada pelo sr. dr. Mario Esteves, governador civil de Setubal, foi ha dias ao Palacio de Belem, convidar o sr. Presidente da Republica para visitar aquela vila no proximo dia 5 do corrente, a fim de inaugurar varios melhoramentos e assistir ao lançamento da primeira pedra das novas oficinas dos Caminhos de Ferro do Sul.

O sr. general Carmona aceceu gentilmente ao convite.

Segundo informações, acompanhando o Chefe do Estado vão os srs. presidente do Ministério e outros ministros.

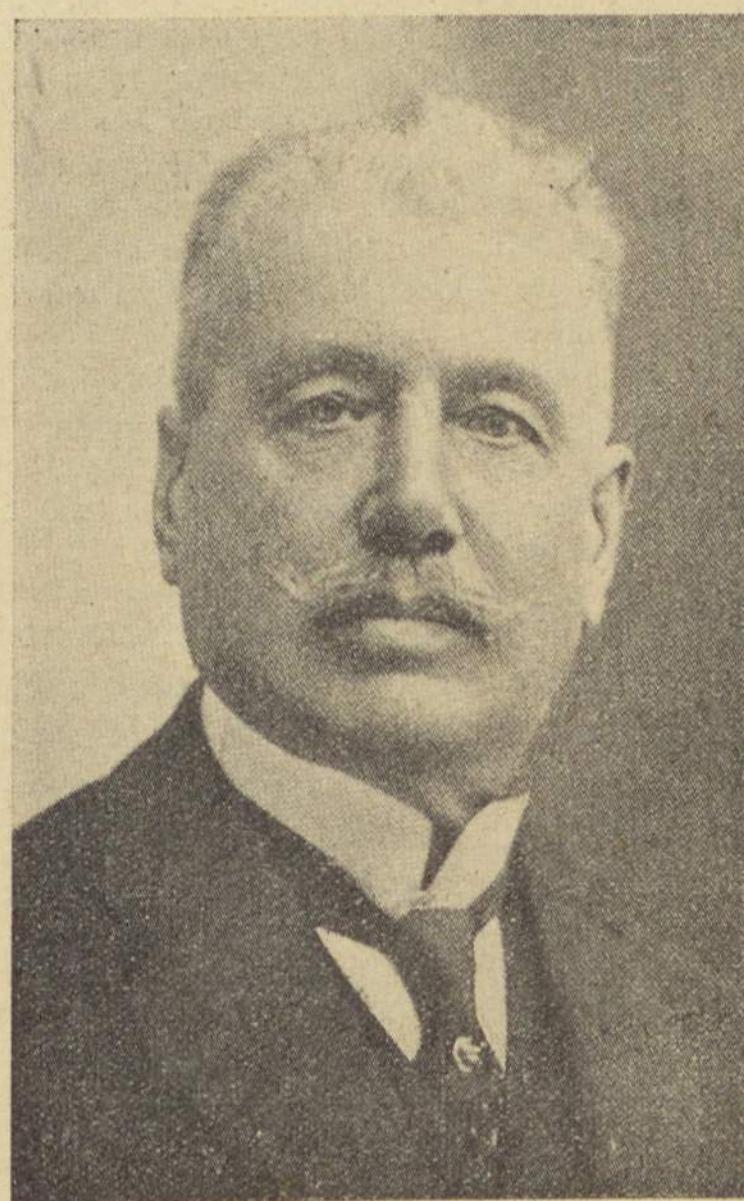
A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses condecora nesse dia alguns dos seus inspectores, contra-mestres e operarios, sendo essas comendas impostas pelo sr. general Carmona.

# Os nossos mortos

MR. HIPPOLYTE MOUNIER

Pelo ultimo boletim da *Associação Espanhola da Imprensa Técnica e Profissional* sabemos ter falecido em Paris, Mr. Hippolyte Mounier, presidente de honra do Sindicato da Imprensa Técnica de França e presidente fundador da Federação Internacional.

Trabalhador infatigável Mr. Mounier nasceu em 16 de Janeiro de 1864, ficando orfão aos 10 anos dedicando-se aos trabalhos de Imprensa, salientando-se como editor e publicista tendo em 1886 ingressado



como director gerente da casa Rousset, editora dos anuarios industriais e internacionais, firma que dirigiu até 1913.

Fundou em 1914 *L'Industrie Chimique*, revista que venceu durante alguns anos até que ajudado depois por seu filho conseguiu que ele fosse o baluarte das *Revistas* francêses.

Foi um dedicado pela fundação do Sindicato da Imprensa Técnica Francesa, sendo em 1924 nomeado pelos seus companheiros presidente de honra e perpetuo.

Em 1925 organizou o 1.º Congresso Internacional que obteve um exito triunfal, agrupando neste Congresso 4.000 publicações de todo o mundo.

Mr. Hippolyte Mounier era cavaleiro da Legião de Honra, Oficial da Ordem de Polonia Restituta, Comendador do Mérito Civil de Espanha e Grande Oficial do Mérito Civil de Hungria.

Esta *Revista*, filiada na Associação da Imprensa Técnica Portuguesa, sente verdadeiramente a perda de tão ilustre e conhecida figura, apresentando á Associação os sentidos pezames que são extensivos ás entidades superiores da Imprensa Técnica.

## D. TOMÁS DE MELO BREYNER

No dia 24 do mez findo finou-se um dos velhos fidalgos portugueses o sr. D. Tomás de melo Breyner — nascido em Lisboa em 2 de Setembro de 1866, na casa que ultimamente pertenceu a seu primo, D. Tomás de Vilhena, Conde de Vila Flor. Contava, pois, apenas 67 anos.

Foram seus pais D. Francisco de Mello Breyner, da ilustre família Ficalho e Dona Emilia Pecquet da Silva, senhora de esmerada cultura, que foi admiravel educadora dos seus filhos.

Seu avô, Conde de ficalho, morrera em Salamanca das consequências de um ferimento recebido na batalha de Arapiles em 1812.

Seu pai emigrou em 1828, fez parte do exército liberal, foi ferido no cerco do Porto e condecorado com a Torre e Espada.

Reformou-se no posto de general de brigada e foi nomeado ajudandte de campo de El-rei D. Luís e feito 2.º Conde de Mafra, título em que lhe sucedeu o seu terceiro filho D. Francisco e mais tarde o quinto filho, D. Tomás.

Concluiu os preparatórios em 1885 e em Julho de 1892 defendeu tese e concluiu o curso médico na escola Médica de Lisboa.

Começou a carreira clínica ao serviço da Misericórdia de Lisboa e pouco depois foi completar em Paris a sua formação profissional. Em 1893 foi nomeado médico da Real Câmara.

Casou em 1894 com a Ex.<sup>ma</sup> Sr.<sup>a</sup> D. Sofia de Burnay, Filha do Conde e Condessa de Burnay. Tinha 4 filhos e 5 filhas, todos vivos, excepto a sr.<sup>a</sup> D. Maria da Luz, Condessa de Castelo Melhor, que morreu em princípios de 1932 deixando orfãos 10 filhos, vitimada pela doença contraída a tratar dois deles.

\* \* \*

O Conde de Mafra foi interno dos hospitais, medico da Misericordia, estagiario em diversas clinicas de professores notáveis de Paris, medico da Real Câmara, medico e director de enfermaria do hospital do Desterro, vogal do Conselho Superior de Higiene e professor de Sifiligráfia na Faculdade de Medicina de Lisboa após concurso em 1921.

Desempenhou em Portugal e no estrangeiro numerosas comissões oficiais e foi delegado da Sociedade de Ciências Médicas e da Cruz Vermelha e da Faculdade de Medicina a diversos Congressos Médicos.

Era sócio correspondente da Academia das Ciências e do Instituto de Coimbra, sócio da Sociedade das Ciências Médicas de Lisboa, da *Société Française de Prophilaxie Morale et Sociale*, de Paris, da Inter-

*nationale Vereinigung gegen die Tuberkulose*, de Berlim, da *Société de Dermatologie et de Syphiligraphie*, de Paris, da *Société Internationale de la Tuberculose*, de Paris, da *Sociedad Española de Dermatología y Sifiligráfia*, de Madrid, da *Sociedade de Dermatologia e Sifiligráfia*, de Nápoles, da *Association Internationale de Dermatologie et Syphiligraphie*, de Bruxelas e da *Royal Dermatological Society*, de Londres.

Possuia as seguintes condecorações:

Oficial de S. Tiago, Oficial da Legião de Honra, Cavaleiro de Danillo, do Montenegro, Comendador da Coroa de Itália, Cavaleiro de *Albertus Animosus* da Saxónia, Comendador de Carlos III e da Ordem de Afonso XII de mérito científico e literário, de Espanha, Comendador da *Royal Victóriam Order* de Inglaterra e Comendador de Isabel a Católica, de Espanha. Tinha também a Cruz Vermelha Portuguesa e alemã de benemerencia e a medalha de ouro de comportamento exemplar após 35 anos de serviço sem nota nos hospitais.

A falta de espaço impede-nos de dar mais circunstancialmente o funeral da figura brilhante de um homem que conquistou as maiores simpatias dos portugueses.

À família enlutada e em especial a seu filho o nosso amigo D. Francisco de Melo Breyner, o nosso cartão de sentimentos.

### MESTRE JOSÉ MALHÔA

Na sua vivenda de Figueiró dos Vinhos faleceu no dia 26 do mês findo o grande mestre de pintura contemporânea e o mais pintor dos pintores portugueses.

José Vital Branco Malhôa, assim se chamava o grande artista, às 9 horas da noite desse dia exalou o seu último suspiro junto dos médicos que viram a impossibilidade de o salvar.

Malhôa deixa-nos, entre outras obras de valia *O Fado*, que pertenceu à Câmara Municipal de Lisboa, e ainda os retratos de D. Carlos e D. Amélia; *Cócegas* (Salon-Paris, 1903); *O sonho do Infante* (o infante D. Henrique no promontório de Sagres); A pintura (painede-decorativo); *A Ti'Ana*; Cavaleiro de S. Tiago (Salon-Paris, 1904); *Chegada do Zé Pereira à Romaria*; 7.º não furtar... as uvas ao seu cura; O vinho verde; O soalheiro; Cuidados de amor; As saraínhas; O viajante na aldeia (exposição de Lisboa, 1905); A compra do voto (idem); O azeite novo (idem); *Tempo de chuva, lar sem pão* (idem); Pensando no caso (idem); A'manhã as arranjarei; *Flor de pecegueiro*; Uma desgraça; Aldeia da Castanheira ao pôr do sol; Apanha das castanhas; A passagem do comboio (Paris-Salon, 1905); *Torre de Belém*; Notícias financeiras; *Viuvo!* (exposição de Lisboa, 1905); Estudando à borda do pinhal; Pai e filha; Provocando; Trigo ceifado; No paul dos patudos; Velhas habitações de aldeia; Rua Serpa Pinto em Figueiró dos Vinhos; Efeitos da ribalta; Montanhas (estudo para o quadro *Baptismo de Cristo*, para a igreja de Figueiró dos Vinhos); A minha macieira; Ultimos raios de sol num sotão de castanheiros; Amores na aldeia; Esperando o freixo; A Rosita das Courelas (estudo para o quadro *O Barbeiro na aldeia*); De volta da Senhora da Agonia; A ida para o trabalho; Nascer da lua; Estudante; Os ouriços; Efeitos

de sol num musgo dum pinhal; O passal do sr. cura; Ultimos raios de sol; Fonte Eirivá; Costumes do Minho; Carvalhos do padre Diogo; Salão de Musgo; Ribeira do Lagar; O lagar; No Altar do Madrão; Vale de Zebro; Nuvens; Proclamando a restauração de Portugal de Portugal (estudo para o quadro do mesmo título); Outono na lavandaria; Ribeira na lavandeira; Outono na vida e na natureza; Entrada de missa; Cristo, estudo; As pupillas do sr. reitor; Vasco da Gama; Esperando a vez; A caminho da horta; Pinhal, ao fundo a igreja de Figueiró dos Vinhos; Vendo subir o foguete (estudo para o quadro «A procissão»; estudo para o quadro «O Barbeiro na aldeia»; Deitando foguetes (estudo para o mesmo quadro); As maçãs; Ao cair da tarde; No altar da serra; Fonte fria; O Bebedo (estudo para o quadro «A Vata da Mouraria», premiado no Salon-Exposição); A Aldeia dos Chãos; Ao pôr do sol; As cebolas; O portão do dr. Manuel; Tremor de castanheira na Insua; Uma na rua aldeia; Cair da tarde; Depois da chuva; Casal das Giestas; Castanheiros doentes (estudo para o quadro «Uma desgraça»); O pinhal dos corvos; Castanheiros; Mendigo (estudo para o quadro «Volta da romaria», premiado no Salon de Paris em 1901); A estender roupa ao sol; Ermida de Nossa Senhora dos Remédios; A minha musa; A cerca do convento; Céu de trovoadas, estudo; A eira; Decoração no teto do gabinete real do novo edifício da Escola Médica de Lisboa, intitulado: A Escola Médica de Lisboa recebendo da realeza o decreto autorizando a constituição do novo edifício.

O primeiro trabalho de vulto de Malhôa foi «Seara Invadida» e o último *Nossa Senhora da Consolação*, oferecido à igreja paroquial de Chão de Concha. A primeira grande exposição foi a da Sociedade de Belas Artes, em 1880, e a última a Exposição Anual de Belas Artes, em 1932.

José Malhôa morreu com 79 anos. Era natural das Caldas da Rainha e deixa um único descendente: uma irmã D. Maria José Malhôa, que no *Casulo* de Figueiró dos Vinhos, como uma desvelada companheira acompanhou os últimos momentos do Mestre.

Em Lisboa, o seu atelier, era na travessa do Rossário, onde nos últimos tempos do pintor se juntavam numerosos amigos e admiradores.



### Linhos portuguesas

**Cacilhas a Caparica** Está aberto concurso no Ministério das Obras Públicas e Comunicações, para a adjudicação da construção de uma linha férrea por tração mecânica e respectiva exploração, para transporte de passageiros e mercadorias, que, partindo da povoação de Cacilhas, se dirija à Costa de Caparica, servindo Almada, Pragal, S. Lourenço, Banátila, Pôrto Brandão, Lazareto e Trafaria, na extensão total aproximada de 16.665 metros, e ramal para a Cova do Vapor.

**Linhos do Estado** Foi aprovado o projecto de variante entre os quilómetros 240,077.90 e 241,000.00 na linha do Sul, bem como a construção de três pontões de 6,0×6,0, Vale do Mu e Sobralinho, na linha do Sul.

# HOTEIS RECOMENDADOS

PORTUGAL

LISBOA

Grande Hotel de Inglaterra

PRIMEIRA CLASSE

Rua do Jardim do Regedor

PORTUGAL

BEJA

**HOTEL ROCHA**

O melhor hotel e o mais próximo da estação. Conforto e higiene.

Preços módicos. Banho.

Ótimos vinhos e  
boa comida.

PORTUGAL

ENTRONCAMENTO

RESTAURANTE DO ENTRONCAMENTO

Sob a direcção de FRANCISCO MÉRA

Ótimo serviço de mesa, Almoços e jantares  
por encomenda

Entroncamento :::: Estação

Horário dos comboios directos da Linha Norte

Preços Esc.	DIST.	Estações e apeadeiros	51	3	53	55	15
			RÁPIDO 1.ª 2.ª Cl. A C	OMNIBUS 1.ª 2.ª 3.ª A D	SUD LUXO A	RÁPIDO 1.ª 2.ª Cl. A I	OMNIBUS 1.ª 2.ª 3.ª L
De Lisboa-R.	k.	LISBOA-ROÇO	P 8 40	9 50	12 55	18 05	20 55
2 35	1 80	1 10	6 ALCANTARA-TERRA	»	—	—	22 15
4 25	3 05	2 00	11 CAMPOLIDE	»	—	—	—
4 25	3 05	0 00	11 ENTRE-CAMPOS, ap.	8 51	10 02	18 15	—
5 45	3 85	2 55	11 BRAÇO DE PRATA	»	10 17	21 30	22 27
6 55	4 65	2 00	14 OLIVAIAS	»	—	—	—
9 60	6 75	3 40	17 SACAVEM	»	—	—	—
11 20	7 80	4 10	25 PVOA	»	—	—	—
12 60	8 95	3 85	29 ALVERCA	»	—	—	—
14 20	10 00	6 50	33 ALHANDRA	»	—	—	—
		37 VILA FRANCA	»	—	—	—	—
		CASTANHEIRA, ap.	»	—	—	—	—
16 50	11 55	7 50	43 CARREGADO	»	—	—	—
		VILA NOVA DA RAINHA, ap.	»	—	—	—	—
20 75	14 50	9 50	54 AZAMBUJA	»	—	—	—
23 40	16 35	10 70	61 REGUENGO	»	—	—	—
24 10	16 90	11 00	65 SETIL (Vendas Novas)	(P 9 46	11 28	22 20	23 30
25 70	17 95	11 70	67 S. ANNA-CARTAXO	»	—	—	23 32
27 8	19 55	12 80	73 VALE DE SANTAREM	»	—	—	—
31 05	21 75	14 10	81 SANTAREM	»	—	—	—
34 80	24 45	15 85	91 VALE DE FIGUEIRA	»	—	—	—
37 65	27 10	17 60	101 MATO DE MIRANDA	»	—	—	—
41 65	29 15	19 05	109 TORRES NOVAS	»	—	—	—
43 15	30 35	19 70	113 ENTRONCAMENTO (Leste B. Baixa)	(C 10 13	12 49	14 12	19 37
46 50	32 35	21 15	121 LAMAROSA (Tomar)	(C —	13 24	—	23 31
48 05	34 25	22 55	128 PAIALVO	»	15 54	—	0 01
52 30	36 65	23 90	137 CHÃO DE MACAS	10 35	15 47	15 50	0 48
55 70	39 05	23 45	146 CEISSA-OUREM, ap.	»	15 52	—	0 11
55 70	39 05	23 45	146 CAXARIAS	»	14 01	—	0 55
59 65	41 95	27 20	146 ALBERGARIA	»	14 25	16 14	1 35
64 15	44 95	28 50	156 LITEM, ap.	»	14 32	20 28	1 18
64 15	44 95	28 30	168 VERMOIL	»	14 40	—	1 58
67 55	47 25	30 80	177 POMBAL	»	14 51	20 45	1 32
73 25	51 35	33 45	192 SOURE	»	15 07	—	2 12
78 25	54 80	35 65	205 V. NOVA D'ANCOS ap.	»	15 15	—	2 26
78 25	54 80	35 65	205 ALFARELLOS	(C 11 42	15 21	21 10	2 05
87 03	60 90	39 75	228 Figueira da Foz	(P —	—	21 13	2 42
79 40	55 6	36 20	208 FORMOSELHA	»	15 51	—	2 10
83 20	58 25	37 95	218 TAVEIRO	»	16 07	—	2 49
85 60	59 85	38 95	224 COIMBRA-B	(C 11 58	16 20	15 59	2 58
86 2	60 45	39 40	Coimbra (Louzã)	(P —	—	21 31	3 13
			COIMBRA-B	»	—	—	3 13
88 50	61 95	40 40	232 SOUZELAS	»	16 42	—	3 53
91 15	63 95	41 60	239 PAMPILHOSA (Beira Alta)	(C 12 14	16 53	16 16	3 53
92 75	65 00	42 25	243 MEALHADA	»	17 39	21 49	3 55
96 10	67 40	45 90	252 AGUIM, ap.	»	17 45	—	4 04
96 10	67 40	45 90	252 CURIA, ap.	»	17 46	—	4 16
96 10	67 40	45 90	252 MOGOFORES	12 27	17 51	—	4 31
98 80	69 20	45 10	259 PARAIMO, ap.	»	17 57	—	4 41
98 80	69 20	45 10	259 OLIVEIRA DO BAIRRO	»	18 03	—	4 45
104 10	73 95	47 55	273 OIÁ, ap.	»	18 10	—	4 58
104 10	73 95	47 55	275 QUINTANS	»	18 21	—	5 22
106 80	74 75	48 75	280 AVEIRO (Vale Vouga)	(C 12 55	18 29	16 51	5 06
106 80	74 75	48 75	CACIA, ap.	(P —	—	—	5 30
112 20	78 55	50 95	294 ESTARREJA	»	18 43	—	5 40
114 85	80 45	52 40	301 AVANCA	»	18 57	—	5 49
117 55	82 50	53 60	308 OVAR	»	19 08	—	6 03
121 65	85 15	55 55	19 ESMORIZ	»	19 18	22 53	5 41
123 60	86 45	51 55	324 ESPINHO (V. Vouga)	13 32	19 41	23 08	5 55
124 80	87 55	56 90	327 GRANJA	»	15 38	23 14	6 47
127 85	89 45	58 50	335 VALADARES	»	19 59	—	6 53
129 25	90 60	59 00	335 VILA NOVA DE GAIA	»	15 56	23 34	6 55
130 85	91 65	59 65	343 CAMPANHÃ	(C 14 04	20 14	17 52	7 22
133 20	93 50	60 85	349 PORTO (M. e Douro)	»	14 20	20 33	7 30
				»	18 12	23 55	7 50

SETUBAL

RESTAURANT

«NOVO DIA»

DE FRANCISCO MARTINS

Sala de Jantar no primeiro andar

OPTIMA PENSÃO

Com bons quartos

RUA SERPA PINTO, 1

Telefone N.º 219

## PENSÕES RECOMENDADAS

PORTUGAL

LISBOA

Nova Pensão «Camões»

Praça Luiz de Camões, 22

Director Gerente:

Joaquim Bustos Romero

Quartos com o maior conforto. Sala de baile Casas de banho. Serviço de mesa esmerado. Encarrega-se de fornecer e organizar banquetes, almoços e chás. Menus especiais. Vinhos velhos nacionais e estrangeiros.

TELEFONE 2 2948

# HOTEIS RECOMENDADOS

ESPAÑHA

MADRID

## HOTEL LONDRES

Calle Galdo 2

Telefones: 12728-16490

Conforto moderno  
em todos os quartos

Cosinha excelente

PREÇOS MODERADOS

VAGO

ESPAÑHA

## SAVOY HOTEL

MADRID

100 quartos com banho  
Restaurant — Grill room  
Bar Americano  
A melhor cosinha de Espanha

Paseo del Prado, 22 — MADRID  
Telefone 11166 Telegramas SAVOTEL

ESPAÑHA

VAGO

### Horário dos comboios directos da Linha Norte

Preços Esc.	1.ª Cl.	2.ª Cl.	3.ª Cl.	DIST.	Estações e apeadeiros	18 OMNIBUS			52 RÁPIDO			54 SUD LUXO			56 RÁPIDO			8 OMNIBUS		
						1.ª	2.ª	3.ª	B	A	K	1.ª	2.ª	C.	A	A	1.ª	2.ª	C.	A
Do Porto	k.				PORTO (M. Douro)	P	8 55		8 13		11 45		18 00		22 00					
2 35	1 85	1 25		6	CAMPANHÃ	»	9 07		8 25		11 54		18 13		22 21					
5 70	3 65	2 55		12	VILA NOVA DE GAIA	»	9 19		8 36		12 05		18 26		22 37					
5 90	4 35	2 90		15	VALADARES	»	9 28								22 46					
8 60	6 15	4 15		22	GRANJA	»	9 45		8 49					18 40	22 55					
10 00	7 30	4 90		26	ESPINHÓ (V. Vouga)	P	9 53		8 55					18 46	23 10					
11 95	8 60	5 65		31	ESMORIZ	»	10 05								23 18					
16 10	11 60	7 55		42	OVAR	»	10 27		9 11						23 36					
18 85	13 40	8 65		49	AVANCA	»	10 48								23 52					
21 15	15 0	9 85		55	ESTARREJA	»	10 51								0 06					
26 85	18 90	12 50		—	CACIA, ap.	»	11 05								0 17					
26 85	18 90	12 50		70	AVEIRO (V. Vouga)	(C)	11 11		9 34		12 47		19 22		0 25					
29 15	20 65	13 50		76	QUINTANS	»	11 34								0 51					
34 45	24 40	15 90		90	OIA, ap.	»	11 42								1 07					
34 45	24 40	15 90		90	OLIVEIRA DO BAIRRO	»	11 50													
37 45	26 50	17 35		98	PARAIMO, ap.	»	11 56													
37 45	26 50	17 35		98	MOGOFORES	»	12 04								1 18					
41 00	28 95	18 85		107	CURIA, ap.	»	12 08		10 02					19 47	1 22					
41 00	28 95	18 85		107	AGUIM, ap.	»	12 11													
41 00	28 95	18 85		107	MEALHADA	»	12 18								1 31					
42 45	30 00	20 55		111	PAMPILHOSA (Beira Alta)	(C)	12 24		10 12		13 17		19 58		1 37					
45 10	21 80	20 75		118	SOUZELAS	»	12 49								2 02					
47 75	33 65	22 05		125	COIMBRA-B	(C)	12 58		10 28		13 43		20 17		2 11					
48 65	34 20	22 40		127	Coimbra (Louzã)	(C)	—													
50 15	35 20	23 05		131	COIMBRA-B	(P)	13 08		10 31		13 44		20 20		2 19					
53 95	37 95	24 80		141	TAVEIRO	»	13 17								2 28					
55 00	38 70	25 35		144	FORMOSELA	»	13 29								2 40					
67 65	47 40	29 30		167	ALFARELOS	(C)	13 34		10 46					20 36	2 45					
69 00	42 20	27 55		157	Figueira da Foz	(P)	—													
69 00	42 20	27 55		157	V. NOVA D'ANGOS, ap.	»	14 15								3 06					
66 15	46 50	30 30		175	SOURE	»	14 24								3 16					
69 20	48 70	31 75		181	POMBAL	»	14 46		11 16					21 04	3 39					
73 75	51 80	33 85		193	VERMOIL	»	14 58								3 54					
73 75	51 80	33 85		193	LITEM, ap.	»	15 09													
77 90	54 80	35 70		204	ALBERGARIA	»	15 27		11 43					21 30	4 21					
81 40	57 20	37 35		213	CAXARIAS	»	15 41								4 36					
81 40	57 20	37 35		213	CEISSA-OUREM, ap.	»	15 49									4 51				
84 80	59 50	38 90		22	CHÃO DE MACÃS	»	15 57								5 01					
87 05	61 5	39 90		228	PAIALVO	»	16 08									5 09				
89 45	63 55	41 30		236	LAMAROSA (Tomar)	(P)	16 16									5 24				
92 10	64 65	42 20		241	ENTRONCAMENTO (Leste B. Baixa)	(C)	16 30		12 21		15 25		22 10		5 24					
95 10	66 85	43 50		249	TORRES NOVAS	»	17 05													
98 85	69 45	44 25		259	MATO DE MIRANDA	»	17 14													
102 40	71 35	46 50		268	VALE DE FIGUEIRA	»	17 30									6 11				
105 40	73 90	48 25		276	SANTAREM	»	17 57													
107 65	75 55	49 35		282	SANT'ANNA-CARTAXO	»	18 06													
109 15	76 60	50 00		286	SETIL	(C)	18 12									6 30				
109 95	77 20	50 50		288	V. Novas	(P)														

## SANATORIOS FERROVIARIOS

ESTÁ AUTORISADA A VERBA DE 200 CONTOS  
PARA O DE PAREDES DE COURA

Pela pasta das Obras Públicas e comunicações vai ser publicado o seguinte decreto:

"Artigo 1.º— É autorizada a Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro a pagar por conta do capítulo 11.º, artigo 106 do orçamento do corrente ano económico, até à importância de Esc. 200.000\$00 com a aquisição do material necessário para apetrechamento do Sanatório de Paredes de Coura.

§ único — Este material será adquirido precedendo concurso público ou limitado a realizar pela Comissão Administrativa do Fundo de Assistência e dos Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado, salvo casos excepcionais devidamente comprovados e autorizados mediante despacho do Ministro das Obras Públicas.

Art. 2.º— O Fundo Especial de Caminhos de Ferro será reembolsado das importâncias dispendidas, logo que as disponibilidades do fundo de Assistência o permitam."

## ELECTRIFICAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

No Ministério das Obras Públicas e Comunicações, de colaboração com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, está a organizar-se uma comissão que irá ao estrangeiro percorrendo a França, Suissa, Itália, Alemanha e Estados Unidos, em missão oficial, para estudar a electrificação dos Caminhos de Ferro em Portugal afim de desenvolver o grande movimento ferroviário no nosso país.

Essa visita terá por fim o estudo mais completo do momento problema da aplicação das automotrices às linhas ferreas e o seu possível emprêgo em Portugal.

Fundição Tipográfica Portuguesa, Limitada

Rua Duque de Loulé, 92-a - PORTO

Tipos comuns e fantazias das mais modernas. Grande variedade de tarjas e vinhetas para todos os trabalhos. Espaços, quadradinhos, entrelinhas e língots sempre em depósito. Os nossos preços são os mais baratos do mercado. Peçam orçamentos e catálogos.

# WILD

## NOVOS TIPOS DE CONSTRUÇÃO

### PEQUENO NIVEL DE ÓCULO

*com ou sem limbo horizontal*

#### MODELO N.º I

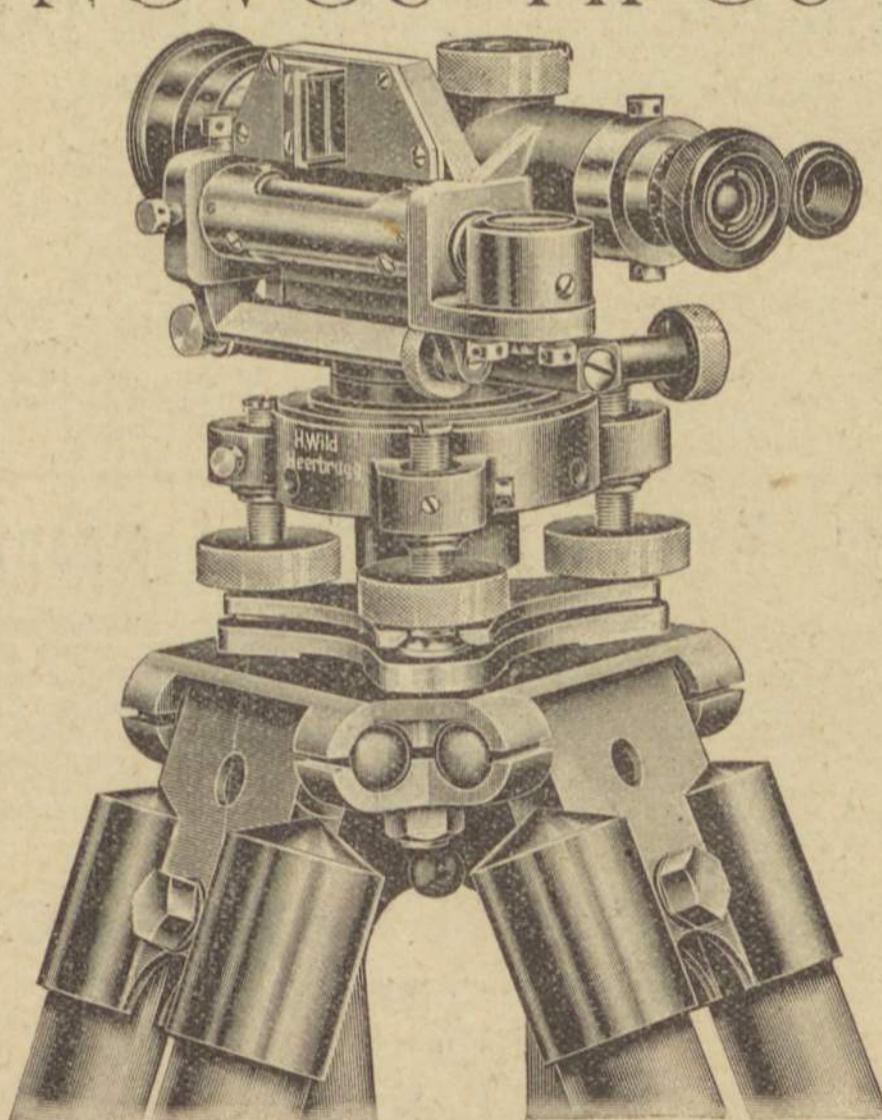
Calagem do nível de bolha de ar pelo sistema WILD de coïncidência

*Precisão para um nivelamento de 1 km.  
com medição simples:  $\pm 2,5$  mm.*

Leitura do limbo num microscópio situado ao lado da ocular do óculo.

#### PREÇO REDUZIDO

*PEDIR DESCRIÇÃO DETALHADA  
NAS BOAS CASAS DA ESPECIALIDADE*



Escala 1/2 - Peso 1 1/2 kg.

# Policlínica da Rua do Ouro

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

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

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

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

*Dr. Correia de Figueiredo* — Pele e sifilis  
ÁS 6 HORAS

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

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

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

*Dr. Filipe Manso* — Doenças das crianças  
ÁS 12 HORAS

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

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

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

*Dr. Aleu Saldanha* — Raio X  
ÁS 4 HORAS

## ANÁLISES CLÍNICAS

## FONTE DA ARCADA

LEITARIA E BAR

Serve chá, café, cacau, chocolates, refrigerantes,  
Limonadas e Cervejas

Lanches quentes e frios

Os nossos refrescos são feitos com água filtrada,  
sistema MONARCH, ou água de SELTZ

R. do Comercio, 75 — Telef. 23761



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

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4  
Armazéns de madeiras e Fabricas Macanicas de Serração  
PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA  
DOCA DE ALCANTARA  
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondencia:  
PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL  
Telegrams: TOCRUZILHOS Praia do Ribatejo

## TINTURARIA Cambournac

11, L. da Annunciada, 12-175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

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

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

## Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires — Os vapores teem magnificas acomodações para passageiros —



Nos preços das pas  
sagens inclue-se vi  
nho de pasto, comi  
da à portuguesa, ca  
ma, roupa, propinas a  
creados e outras des  
pezas — Para carga e  
passagens 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, I.º

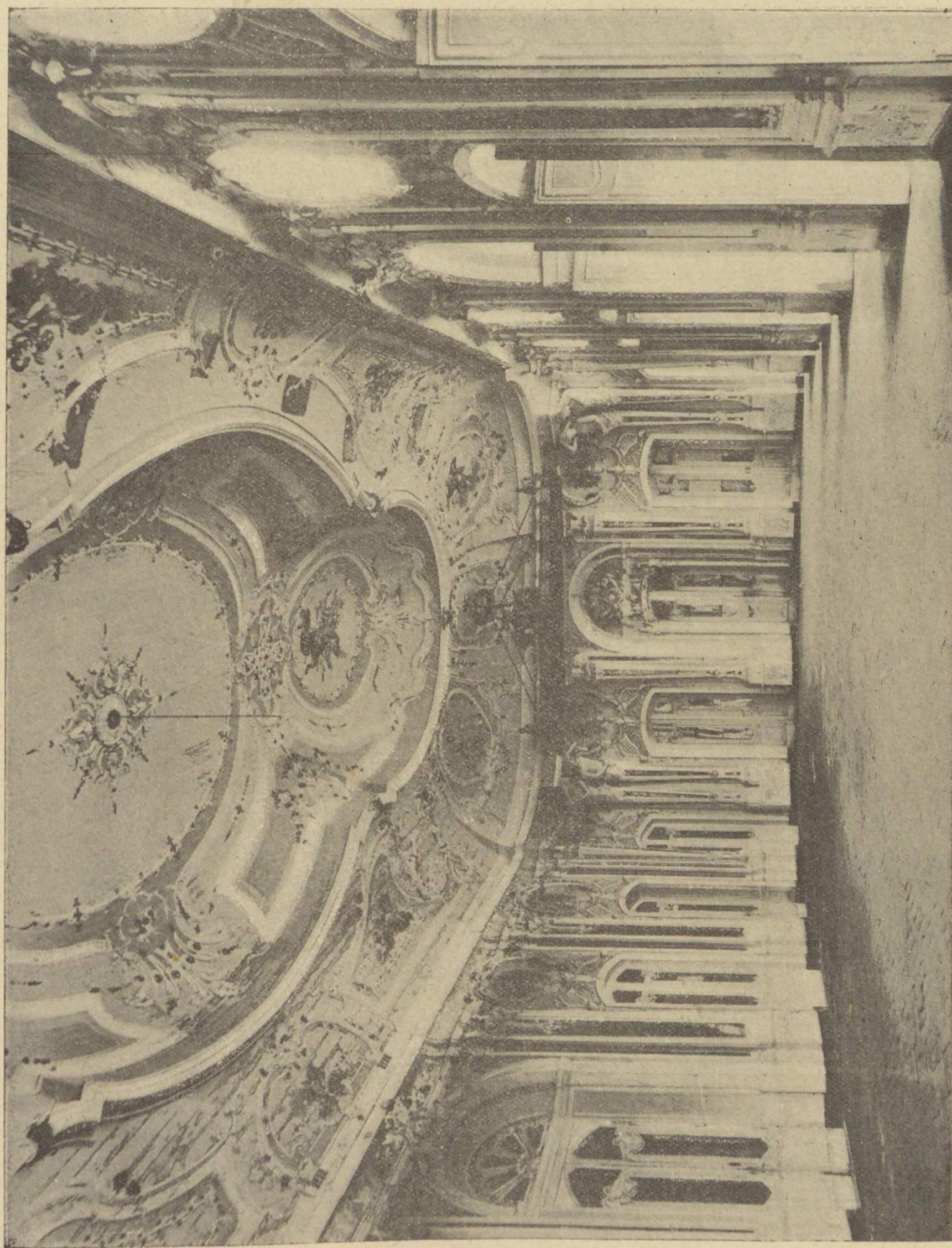
## O MELHOR CAFÉ É O

## D'A BRAZILEIRA

ROCIO—CHIADO

VENDAS PARA TODA A PARTE

L I S B O A



PALACIO DE QUELUZ—SALA DE RECEPÇÕES