

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: Autuerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M A R I O :

A nossa gravura de página: Lisboa, Monumento do Marquês de Sá da Bandeira. — Uma companhia... simpática, pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — As linhas do Vale do Vouga, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA. — Vida ferroviária. — Energia eléctrica, em 1932, por A. DE MELLO E NIZA. — Caminho de ferro Congo-Oceano. — As automotoras e a economia da «Exploração». — Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro. — Obras públicas. — Parte oficial. — A linha férrea do Alto Alentejo, vai ser concluída dentro de alguns meses. — Portugal, grande país de turismo, pelo DR. AUGUSTO CUNHA. — As bodas de ouro do Jardim Zoológico. — Instalação de linhas eléctricas aéreas ou subterrâneas. — Electrificação de caminhos de ferro. — Contos Amargos da Guerra. — Função política e económica, pelo Eng.^o PALMA DE VILHENA. — Linhas estrangeiras. — Os caminhos de ferro italianos e a sua electrificação. — Há quarenta anos. — Figuras do passado, pelo DR. ARMELIM JUNIOR. — Ecos e Comentários, por NIKLES. — Os nossos mortos. — Marechal Gomes da Costa. — Linhas estrangeiras. — Cambios, durante Novembro :-:

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. ^{as} . . .	35.00
FRANÇA () fr. ^{os} . . .	100
AFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrasados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

Telefone P B X 20158

DIRECÇÃO 27520

UMA COMPANHIA...

SIMPÁTICA

NOS organismos como nos indivíduos ha uns que são por natureza, mais simpáticos do que outros, que grangeiam pelo seu trato ou apresentação mais opiniões favoráveis do que outros...

Está neste caso a pequena Companhia ferro-viária, do Vale do Vouga, agora posta em destaque pela organização dum congresso regional.

Da oportunidade, fins visíveis ou ocultos dêsse congresso, bem como, da marcha dos trabalhos, recepções e visitas, noutros logares da *Gazeta* se trata largamente.

Aqui, apenas queremos destacar o aspecto exterior dêsse pequeno organismo que explora uma curta quilometragem da rede de comunicações do nosso país: é o aspecto simpático, como dissemos, duma empreza trabalhadora, ansiosa por dilatar a sua esfera de acção, indo de encontro constantemente aos desejos do público para os satisfazer...

O Vale do Vouga na sua pequena quilometragem consegue ter talvez a maior extensão de panoramas assombrosos da nossa terra; isto lhe dá o grande valor turístico da sua linha acidentada, e talvez contribua também para a boa disposição do público pela simpática empreza.

Mas não. Não é só o reflexo das condições naturais da região que motiva a aura de simpatia pela modesta Companhia. O asseio e higiene das carruagens, o trato do pessoal, dos factores aos engenheiros dirigentes, tudo concorre para o fim de bem servir o público.

Passando, como todas mais, a crise do momento, sabe no entanto encarar bem o problema económico e financeiro, e tem tido o *atrevimento* de anunciar e reclamar a sua linha, sendo das raras emprezas que anunciam no jornal, excursões, passeios e viajens na sua pitoresca rede.

O público, o grande público, reconhece os esforços de a bem servir e as belezas turísticas da região servida pela simpática companhia e assim o número de visitantes cresceu de 1931 para 1932 e ainda aumentou em 1933 graças á propaganda feita.

Agora, todos os visitantes e convidados, congressistas ou não, tiveram novamente de reconhecer estas qualidades valiosas de atracção, andando, como hóspedes queridos, a admirar os desenvolvimentos, empreendimentos, obras altruistas e patrióticas directa ou indirectamente ligadas á exploração ferro-viária do Vale do Vouga.

E, de tudo resulta o revigoramento duma ideia: é que muitas vezes os mais pequenos é que são os maiores.

ARMANDO FERREIRA

AS LINHAS

DO

VALE DO VOUGA

O SEU CONGRESSO FERROVIÁRIO

Pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUSA

CIRCUNSTANCIAS diversas, que é ocioso referir, deram logar a longa interrupção da série dos meus artigos na *Gazeta*, e sobre tudo o facto de não poder tornar efectiva a função de director, puramente nominal.

Não me chega o tempo, com efeito, para dirigir e orientar este velho quinzenário, que ha 46 anos procura servir a causa dos caminhos de ferro e pugnar pelos seus legítimos interesses, favorecendo o seu desenvolvimento.

A colaboração assidua de 32 anos na *Gazeta* e o amor a essa causa, que absorve a minha actividade ha 43 — quase meio século! — prenderam-me á *Gazeta* de tal modo, que deixei figurar o meu nome como de director, embora nunca se tornasse efectiva essa função e a minha responsabilidade se limite aos artigos que subscrevo, o que por mais de uma vez tenho acentuado.

Cedendo a cativantes instâncias, irei continuando essa colaboração, em quanto Deus queira.

* * *

Ocorreu ha pouco um acontecimento que merece relato detido em vista da sua importância e significação.

A Administração da Companhia Portuguesa para a construção e exploração dos caminhos de ferro, bem como a Sociedade de exploração das suas linhas, e principalmente o distinto engenheiro Francisco de Lima, seu administrador delegado resolveram celebrar as bodas de prata das do Vale do Vouga, cujo primeiro trôco foi solenemente inaugurado El-Rei D. Manoel II em 23 de novembro de 1908 e aberto á exploração em 21 de dezembro do mesmo ano.

Além da comemoração efectiva em 21 do corrente, deliberou-se efectuar o que se chamou Congresso Ferroviário Regional sob a forma feliz de exposições locaes das industrias existentes ao longo das linhas como testemunho das actividades económicas regio-

naes, na maior parte suscitadas pelas facilidades de transportes que a ela se devem.

Representantes da imprensa diária de todo o paiz, de Norte a Sul, seriam convidados a realizar uma peregrinação que lhes revelasse o que lem feito o labor de uma extensa zona do paiz e as belezas da região servida pelas linhas do Vale de Vouga, que são verdadeiramente de turismo e cuja exploração visa a favorece-lo. Multiplicidade de comboios, esmerada conservação da via, aquecimento e luz eléctrica nas carruagens, refeições fornecidas nos próprios comboios, serviços auxiliares de auto-carros, proporcionam viagens comodas.

Em vez [pois de uma exposição global que exigisse a concentração de pessoas e produtos e a construção de pavilhões privativos, ocorreu ao Sr. Francisco de Lima a idéa feliz de fazer as exposições locaes nos armazens de mercadorias das principaes estações, salvo em Espinho, onde se pôde aproveitar o vasto pavimento terreo do antigo hotel Bragança, e em S. João da Madeira, cujo armazem não comportava a exposição, feita por isso nas salas da Camara Municipal.

A idéa obteve o mais entusiastico acolhimento na região e as suas forças económicas e corporações administrativas deram-lhe a mais gentil e dedicada cooperação. A quadra invêrnosa era desfavorável. Apesar do apertado do prazo, tudo se preparou a tempo e improvisaram-se rapidamente exposições em Espinho, Feira, S. João da Madeira, Oliveira de Azemeis, Albergaria a Velha e Agueda. Vizeu e Aveiro, de tão pujante vida industrial e outras localidades, não poderam organizar as exposições respectivas por circunstâncias que é ocioso referir, mas deram a mais fidalga hospitalidade á numerosa caravana dos visitantes. O mesmo sucedeu com Gouveia, a que se estendia a excursão.

Não era um congresso de ferroviários, nem puramente de imprensa o que se ia realizar. Era sobre tudo uma lição de coisas, uma interessante revelação da vida económica de uma região, que é ao mesmo tempo zona turistica de inexcedíveis encantos.

Esses dois aspectos da região achavam-se em intima conexão com as linhas que a servem e por isso essa excursão jornalística, na qual se encorporaram técnicos, bem podia chamar-se Congresso ferroviário regional, cujos trabalhos se faziam deambulando como o estudo dos peripatéticos da velha Grecia. Por isso a unica sessão do Congresso foi mero acessório para exposição de algumas teses.

Á gentileza da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses se deveram as maiores facilidades para a ida dos jornalistas ao Congresso.

O Governo deu-lhe a consagração da representação dos srs. ministros das Obras Públicas e do Comércio na impossibilidade da sua ida, retidos um por trabalhos inadiáveis e o outro pela doença.

Do que foi o Congresso dará a *Gazeta* em numero subsequente relato minucioso, como é próprio do registo de facto de tal importância.

Por hoje ha apenas que aplaudir tão feliz iniciativa e acentuar o seu completo exito.

Importa ainda reproduzir em breve escorço a historia accidentada das linhas do Vale de Vouga no quarto de seculo decorrido, historia cujos elementos se encontram dispersos por numerosos artigos na *Gazeta*.

* * *

Por alvará de 11 de julho de 1889 foi concedida ao sr. Frederico Palha uma linha de via estreita da estação de Torre de Eita, na linha de Santa Comba a Vizeu, por Vouzela, Sever de Vouga, Oliveira de Azemeis, S. João da Madeira e Feira á estação de Espinho, com um ramal para Aveiro, que partiria de Sever do Vouga. O alvará não seria publicado sem o depósito de garantia de 50 contos.

O projecto foi elaborado sob a direcção do ilustre engenheiro Xaxier Cordeiro, adoptando-se os limites de 90^m para os raios de curvas e 25^{mm} para as rampas, conforme exigia a grande accidentação do terreno.

Não era dada subvenção, nem garantia de juro. Não pôde por isso o concessionario angariar os avultados capitais precisos.

Logo que apareceu a lei de 14 de julho de 1899, foi pedida a sua integral aplicação á linha do Vouga, o que não foi concedido por não ser complementar dos Caminhos de Ferro do Estado.

Um dos obices da construção era a oposição da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses por considerar a linha paralela á do Norte no seu ultimo troço até Espinho.

Elvino de Brito aproveitou o ensejo das negociações acerca da transferencia da linha de Vendas Novas ao Setil para um acordo com aquela Companhia, do qual resultou a portaria de 11 de maio de 1900, cuja ultima clausula lhe impunha a desistencia "de quaequer reclamações concernentes á concessão da linha ferrea do Vale de Vouga e do respectivo ramal de Aveiro."

No ano seguinte, em 8 de janeiro de 1901, o ministro Manoel Francisco de Vargas aplanou outra dificuldade, autorizando a redução do deposito a 8 contos, conforme previa a lei de 1899, e por alvará de 23 de maio de 1901 modificou o de 1899, concedendo todas as vantagens da base 5.^a da lei de 1899, as principaes das quaes eram a cedencia dos impostos de transito e selo durante 30 anos e a isenção de impostos nas acções e obrigações durante o mesmo tempo.

Faltava porem aos capitais garantia segura.

Pretendeu-se em 1903 obte-la pelas forças do fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, ao que não acedeu o Conde de Paço Rieira, então ministro, como recusou a anulação do alvará pedido por outros para deixar o campo livre, visto a construção não ser efectuada.

Como os prazos previstos no alvará tinham por origem a aprovação do projecto, aquele ministro aprovou-o, apesar de diferir um pouco a directriz da

primitiva, pois se fez bifurcar a linha de Vizeu em Sarnada para Espinho.

Em principios de 1905 fui procurado pelo engenheiro Carrasco Bossa, interessado na concessão, a pedir-me que me encarregasse de estudar a hipótese da concessão de garantia do juro de 5 % em troca da cedência dos impostos de trânsito e selo.

Apreciei os elementos de tráfego provável, partindo da base de 500.000 passageiros e 100.000 toneladas de mercadorias. Atribui por quilometro o rendimento de 2 contos á linha ferrea projectada, que teria sido atingido sem as perturbações ocasionadas pela guerra, a qual rebentou meses depois de concluída a construção.

A memoria que redigi foi favoravelmente acolhida pelo ministro das Obras Publicas, Eduardo José Coelho, o qual me encarregou de redigir a portaria de 15 de abril, que deferia o pedido de concessão da garantia de juro e mandava celebrar o respectivo contrato provisório. O deposito foi elevado a 50 contos.

Esse longo documento foi reproduzido na *Gazeta* de 1 de maio de 1905, precedido de um artigo meu.

O ministro que dera a concessão em 1889 ia agora torna-la viável, 16 anos depois!

Fui em seguida encarregado de elaborar o projecto de lei e respectivo relatório para a concessão definitiva. Esse relatório foi publicado na *Gazeta* de 1 de setembro de 1905.

Formara-se uma Companhia francesa, para a qual foi autorizada a transferencia da concessão em 17 de março de 1906.

As vicissitudes políticas do tempo: queda do Governo progressista, advento e queda do Governo regenerador e advento do ministerio João Franco, deram lugar a que só no fim de 1906 e após as energicas instâncias da Companhia foi votada em ambas as câmaras e promulgada a lei de 20 de dezembro de 1906, que aprovava o contrato provisório de 1905.

Nesta altura surgiu uma reclamação da Companhia da Beira Alta contra a concessão, invocando o paralelismo das duas linhas.

O juizo arbitral deu sentença contraria á reclamação, como a portaria de 1900 pôs termo á oposição da C. P.

Em 5 de fevereiro de 1907 foi firmado o contrato definitivo e a seguir aprovaram-se os estatutos da Companhia.

Era a sua alma o grande empreiteiro Francisco Mercier, que dispunha do apoio financeiro do Crédit Mobilier.

Estavam pois removidas todas as dificuldades.

Foi revisto e profundamente alterado o projecto por lanços sucessivos.

Em 23 de novembro de 1908 inaugurava-se solenemente o primeiro troço de Espinho a Oliveira de Azemeis com 33 km. de extensão.

Na adiantada a construção do troço seguinte com 20 km. até Albergaria a Velha.

Surgiram dificuldades, que *Mercier* conseguiu remover, o que deu lugar ao decreto-lei de 9 de maio de 1911, firmado pelo Dr. Brito Camacho, que deu dois anos de prorrogação do prazo mediante determinadas condições.

Em 8 de setembro de 1911 foi aberto o troço de Albergaria-Aveiro com 42,5 km.

Foi rapidamente elaborado o projecto de Sarnada a Vizeu, com obras de arte notaveis que entre nós inauguraram o emprego da alvenaria aparelhada nas pontes e a adopção de grandes vãos, de que são exemplo modelar as do Poço de S. Tiago e do Pego.

Em 5 de maio de 1913 abriam-se os 4 km. de Sarnada a Rio Mau; em 4 de novembro do mesmo ano os 14,8 km. de Rio Mau a Ribeiradio; em 5 de setembro os 11,2 km. de Madeira a Vizeu; em 30 de novembro os 25,6 km. de Ribeiradio a Vouzela e em 5 de fevereiro de 1914 o ultimo troço, de Vouzela á Bodiosa com 23 km.

Em dois anos construiram-se os dífcieis 79 km. de Sarnada a Vizeu com obras de arte numerosas e importantes e avultadas terraplanagens.

Desde 1912 assumi as funções de engenheiro-consultor da Companhia, especialmente encarregado das relações oficiaes, que foram laboriosas por causa das multiplas variantes que iam sendo sucessivamente apresentadas. Basta dizer que a aprovação do projecto da ponte do Poço de S. Tiago levou mais tempo que a sua construção.

* * *

Mal se concluira a construção, rebentou a grande guerra.

Os engenheiros Audigier, representante da Companhia e chefe da construção, Heitz, chefe da exploração e o chefe de tração foram chamados telegraficamente por serem abrangidos pela mobilização.

Segui imediatamente para Espinho e fiquei durante quasi cinco anos á testa de todos os serviços.

Que difícil quadra! Não tardou em faltar o carvão. Foi preciso recorrer ás lenhas, que só sêcas davam resultado em maquinas de pequenas fornalhas. Havia pois que acumular grandes reservas dispostas em pilhas de modo que secassem facilmente. Faltava toda a casta de materiaes, tendo o chefe dos armazens que procurar nas praças de Lisboa e Porto quasi todas as semanas os materiaes necessarios.

O pessoal encontrava as maiores dificuldades para se abastecer.

Criei um armazem de viveres e tinha que mendigar nas regiões oficiaes a cedencia do uilho.

Sobreveiu a pneumonica, tendo por foco principal o nucleo de Sárndada. Foi necessario prodigalizar auxílios, distribuir medicamentos, levando-os de Lisboa. Graças á dedicação do Dr. Corga e de Sousa Leal, Chefe dos Armazens, não faltaram socorros e assistencia medica aos numerosos doentes.

Os serviços tinham organisação incipiente, pois

pois mal se tinha ainda concluido a fase da construção para entrar em exploração normal.

Surgiram questões graves com o Governo, que nomeara indevidamente um comissario, que me recusei a receber.

O litigio foi até ao tribunal arbitral, que deu sentença a favor da Companhia. A nomeação foi anulada.

Foi necessário crear a Caixa de socorros e apresentações.

Para nada faltar rebentou uma greve, perante a qual faltou á Companhia o necessário apoio do Governo, que por condição á sua interferencia exigiu o compromisso de se pagarem os dias de greve. O resultado foi o prolongamento desta, até que o Ministro declarou que tal abono deixaria de ser feito.

A crise economica e a desvalorisação da moeda agravaram as dificuldades.

Ainda assim, obteve a modificação da formula de exploração com a elevação do respectivo coeficiente. Obtive ainda a concessão do prolongamento do ramal de Aveiro da estação até ao contacto do canal do Cojo, melhoramento que se não pôde efectuar por terem destino para serviços municipaes os terrenos em que devia ser edificada a nova estação.

Outras lutas houve que travar por causa da absurda reforma do regulamento de polícia e exploração, que se conseguiu fazer revogar. Houve ainda porfiada luta para obter tarde e a más horas sobretaxas, concedidas em certo momento com atropelo dos direitos das Companhias, até que um decreto de 1926 revogou a lei abusiva e de confisco. Foram na verdade anos de bem ardua luta em todos os campos e sem possibilidade de comunicações prontas e regulares com a Administração de Paris, o que me obrigava a exercer todos os poderes com as correlative responsabilidades.

* * *

Mais tarde o distinto engenheiro Ricardo O'Neill, que tivera larga interferencia nos negócios da Companhia até 1908, empreendeu a nacionalização da Companhia e da sua dívida em obrigações e conseguiu-o em 1923 com a cooperação do Dr. Sousa Rodrigues de saudosa memoria e do Sr. Francisco de Lima.

Reformaram-se os estatutos da Companhia, nomeou-se director da exploração o distinto engenheiro Constantino Cabral, cuja acção exercida até fins de 1926 foi digna do maior elogio. Sob a sua inteligente e zelosa direcção melhoraram-se as linhas e o material, cresceram as receitas liquidas, desenvolveu-se o tráfego.

A receita quilometrica atingiu 30 contos, a receita liquida total era superior a 1.000 contos, a que haveria que juntar mais de 600 contos de impostos.

Em 1923 passei a exercer as funções de inspector tecnico, em intima colaboração com o director da exploração.

Em fins de 1926 aquele engenheiro passou a exer-

cer as funções de director da Companhia junto da Administração e foi substituído na exploração por pouco tempo, pelo engenheiro José Barata, ao qual sucedeu o actual director da exploração Ferreira de Almeida.

* * *

Eis a historia acidentada da Companhia, que nos ultimos tempos viu surgir a concorrença do automóvel.

Não desanimou por isso e tem procurado melhorar os serviços, alargar a sua acção ás regiões vizinhas pelos necessários prolongamentos, fazer a conveniente propaganda para incremento do turismo, promover a construção do porto de comércio e de pesca.

Noutro artigo examinarei a evolução económica da região, em grande parte devida á acção do caminho de ferro.



VIDA FERROVIÁRIA

ADIDOS DOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

A comissão destinada a facilitar a colocação dos funcionários adidos informa a Direcção Geral de Caminhos de Ferro de que existem duas vagas de serventes nos Hospitais Civis de Lisboa, nas quais podem ser colocados adidos dos Caminhos de Ferro do Estado, que á referida Direcção Geral declararem, com urgencia, desejar preenche-las.

FERROVIARIOS APOSENTADOS

Reuniu no Porto a comissão nomeada na assembleia geral de 23 de Novembro para proceder à reforma dos estatutos, elegendo seu presidente o sr. Antonio Pacheco de Almeida, secretário o sr. Ricardo Teixeira da Silva e relactor o sr. José Mendes dos Reis. A assembleia geral extraordinária que hade apreciar o projecto foi já convocada e funcionará se estiverem presentes a quarta parte dos associados. Caso não compareçam realizar-se-ha no dia 21 do corrente, com qualquer número.

GRÉMIO FERROVIÁRIO

Associação Cultural do Pessoal da C. P.

Desde há meses que, entre o numeroso pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, circula a noticia de que uma comissão pretende organizar uma Associação Cultural dos empregados daquela Companhia.

Essa noticia tem hoje a sua confirmação, pois sabemos que, efectivamente, uma comissão de empregados da Companhia está estudando a fundação de uma Associação Cultural sob o titulo sintético de

Gremio Ferroviario, o qual se propõe promover a cultura mental, física, artística e profissional dos seus associados, proporcionando-lhes tambem um centro de salutar convívio e confraternização.

Para esses fins o Gremio Ferroviario organizará conferencias sobre assuntos de cultura geral e especializada; palestras profissionais; exibições de cinema educativo; excursões de visita a locais e monumentos históricos, prelecionadas por pessoas de reconhecida autoridade; instalará uma biblioteca e gabinete de leitura, alem de outros atractivos de instrução e recreio espiritual. A educação artística far-se-á, sobretudo, pela cultura da musica, pois o Grémio propõe-se constituir uma banda-orquestra-orfeão, para o que a comissão organizadora tem recebido a adesão de muitas dezenas de ferroviários.

A iniciativa da fundação desta nova colectividade está conquistando o aplauso da numerosa classe ferroviária, como já conquistou a decidida coadjuvação do Conselho de Administração da Direcção Geral da Companhia, que tem prestado à comissão organizadora do Grémio Ferroviário o seu indispensável estímulo para a constituição desta prestante colectividade, cuja falta tanto se fazia sentir.

O Grémio Ferroviário ficará instalado em edifício próprio, no centro da cidade, em local bastante acessível aos seus componentes, tanto de Lisboa como dos que vivem ao longo da rede geral da Companhia.

A comissão organizadora do Grémio Ferroviário convida todos os simpatizantes com esta iniciativa a reunirem-se domingo, 17, pelas 14 horas, no edifício do ginásio da antiga Escola Académica, Calçada do Duque, 20, para apreciação do assunto e nomeação da comissão instaladora.



ENERGIA ELECTRICA

EM 1932

Por A. DE MELLO E NIZA

PONTUALMENTE, vão sendo publicadas as estatísticas que servem para o estudo da vida económica do país. Parecendo que este simples facto não devia merecer registo, por ser de prática corrente, é, contudo, para nós, uma demonstração de que alguma cousa mudou nos serviços da administração pública, sob a influência do novo ritmo que a Ditadura imprimiu à vida nacional.

Em matéria de estatísticas tínhamos chegado ao mais lamentável desleixo, a ponto de as que se publicavam não terem quase interesse, na rápida mutação dos factores económicos, e serem anacronismos que não satisfaziam as necessidades dos homens de acção. Tinham mero interesse histórico.

Há cinco anos que a Direcção dos Serviços Eléctricos publica a estatística das instalações eléctricas em Portugal, melhorando em cada ano os elementos que apresenta, coligidos com um inteligente critério.

Estamos no século da electricidade e é pelo seu desenvolvimento e utilização que se mede, em grande parte, a actividade e o progresso dos povos.

Dispõe o país de importantes recursos naturais para a produção de energia eléctrica, que não estão ainda utilizados. A grandeza da obra a realizar exige ponderado estudo e põe em jôgo variados interesses. Parece, porém, não haver dúvida que um plano criteriosamente estudado para a utilização do potencial hidro-eléctrico exerceria uma poderosa influência na economia do país.

É elevada a nossa importação de carvão para consumo industrial e até para a produção de energia nas centrais termo-eléctricas.

Mostra a última estatística publicada, com referência ao ano de 1932, que a produção de energia termo-eléctrica consumiu:

COMBUSTÍVEIS NACIONAIS

Carvões minerais	78.394.344 kg.
Carvões vegetais	2.435.259 "
Madeiras e resíduos vegetais	32.613.159 "

COMBUSTÍVEIS ESTRANGEIROS

Carvões minerais	110.499.973 kg.
Óleos combustíveis	8.667.384 "
Gazolina e petróleo	24.265 "

correspondendo aos:

COMBUSTÍVEIS NACIONAIS

Carvões minerais	44.262.900 kW.h	88,82 %
Carvões vegetais	5.568.900 "	11,18 "
Total	49.831.800 "	27,17 "

COMBUSTÍVEIS ESTRANGEIROS

Carvões minerais	113.332.700 kW.h	84,86 %
Líquidos	20.218.300 "	15,14 "
Total	133.551.000 "	72,83 "

Para a energia produzida, utilizaram-se recursos nacionais (quedas de água e combustíveis) na percentagem de:

Em 1932	53,3 %
Em 1931	51 "

Resumimos mais os seguintes elementos:

POTÊNCIA INSTALADA, EXISTENTE EM 1932

CENTRAIS ELÉCTRICAS

Serviço público	165	com	157.980 kW.
Serviço particular	430	com	51.885 "
	595		209.865 "

sendo

HIDRO-ELÉCTRICAS

Serviço público	44	com	46.979 kW.
Serviço particular	44	com	6.602 "
	88		53.581 "

TERMO-ELÉCTRICAS

Serviço público	121	com	111.001 kW.
Serviço particular	386	com	45.283 "
	507		156.284 "

O aumento verificado sobre o ano anterior, em potência instalada foi de 24.986 kW. cerca de 14 %.

As centrais térmicas são:

De vapôr	130.512 kW.
De combustão interna:	
Gaz pobre	7.066 kW.
Óleos pesados	18.706 " 25.772 "
	156.284 "

A produção, no continente, foi de:

	Serviço público	Serviço particular	Total	%. sobre o total
Térmicas	138.098 kWh.	45.284 kWh.	183.382 kWh.	64 %
Hidráulicas	89.954 "	13.369 "	103.323 "	36 "
Em 1932	228.052 "	58.653 "	286.705 "	100 "
Em 1931	219.306 "	48.477 "	267.783 "	
Aumento em 1932	3,99 %	20,99 %	7,07 %	

Apenas 10 empresas do serviço público têm produção anual superior a 1 milhão de kwh. e sómente três, exceptuando as Carris de Lisboa e Pôrto, alcançam factores de carga superiores a 0,40.

O número de consumidores ligados à rede foi de: 222.555, contra 197.060, em 1931, sendo os consumos específicos de 33 e 39,2 kwh. por habitante, conforme se considera o número das rôdes publicas ou o consumo total.

Em 1931, eram respectivamente de 29,3 e 37,1.

O consumo aumentou em Lisboa e Pôrto, passando respectivamente de 80 e 36 milhões de kwh. em 1931 para 81,2 e 38,4, em 1932, e os consumos específicos de 134 e 155 para 138 e 170, mantendo-se a superioridade do Pôrto.

Verificam-se as seguintes diferenças no consumo:

DISTRIBUIÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO

Iluminação pública e particular	3.278.099
Tracção	366.848
Fôrça motriz	5.596.567
Indústrias químicas	5.761.390
Distribuição de serviço particular	12.918.718
	+ 10.176.291

As linhas de alta tensão apresentam o seguinte desenvolvimento, em quilómetros:

1929	1.899
1930	2.399
1931	2.699
1932	2.869

Os elementos mais concludentes contidos na estatística citada são os que se referem às médias de ex-

ploração nas centrais de serviço público, com a mesma aplicação de princípio às de serviço particular que, como acima se vê, representam cerca de 25 % da potência instalada, ao passo que o número de centrais de serviço particular é superior 2,6 vezes ao das de serviço público.

Assim:

	Horas diárias de laboração	Horas anuais de utilização		Enc. do pessoal por kw.
		Da ponta	Da potência	
Centrais hidro-eléctricas				
Até 50 kw. . . .	12,5	1.442	1.250	0,402
De 51 a 100. . . .	17	1.390	1.109	0,249
De 101 a 500	22	2.517	1.695	0,070
De mais de 1.000	24	2.737	2.152	0,027
Centrais termo-eléctricas				
Até 50 kw. . . .	9	1.513	994	0,489
De 51 a 100. . . .	11	2.052	1.186	0,335
De 100 a 500	19	2.215	1.296	0,225
De mais de 1.000	25	3.045	1.505	0,048

São precedidos os números estatísticos publicados de um bem elaborado relatório em que se põe em evidência o acentuado progresso da nossa rede eléctrica e a melhoria das nossas condições económicas, a contrastar com a crise que avassala o mundo, a despeito do que querem fazer acreditar os inimigos internos da Nação — os maus portugueses.

Enquanto a nossa produção de energia eléctrica, embora não estejamos em regime de saturação, aumentou 7 %, em quase todos os países da Europa houve quebras, sendo dos poucos que não desceram a Inglaterra e a Holanda, que tiveram aumentos de 3 %.

Nos Estados Unidos da América, a baixa foi de 20 %, desde 1930, e no Canadá, desde 1931, de mais de 10 %.

Do citado relatório transcrevemos:

“...os números já conhecidos d'este ano permitem prever que novo aumento se registará”. E “A quase totalidade das nossas actividades industriais retoma a marcha normal e até, em alguns casos, marcha acelerada; o tráfego ferroviário regista nos meses já decorridos de 1933 uma subida bem marcada, como a querer refazer-se do abatimento dos últimos três anos.”

CAMINHO DE FERRO CONGO-OCEANO

O túnel de Bamba duma extensão de 1.690 metros e que constituía a principal dificuldade na construção Congo-Oceano; ficou em 7 do mês findo por completo perfurado. Duas galerias, uma delas partindo da costa de Ponta-Negra; outra do litoral de Brazzaville, encontraram-se a 1.225 metros da testa Ponta Negra.

Ficou, assim, vencida a última etapa da construção daquele caminho de ferro, que não tardará a funcionar.

AS AUTOMOTORAS E A ECONOMIA DA "EXPLORAÇÃO"

NUMA revista francesa fazem-se comentários ao facto da Tchecoslováquia ter 416 automotoras em serviço em 13.500 quilómetros de rede, enquanto na França há 184 automotoras para 43.725 quilómetros.

O que se verifica é que para linhas pequenas, de interesse local e regional, linhas secundárias "a automotora" é o elemento precioso para a economia... A Companhia P. L. M. avalia que o custo do "quilómetro-automotora" é três vezes menor do quilómetro-combóio"...

Esta economia é muito de atender no estado financeiro actual das explorações ferroviárias. Na Holanda o passivo da exploração de 1932 atingiu 220 milhões de francos, nos Estados Unidos em seis meses do ano findo, o prejuízo era de 1.275 milhões de francos, na Inglaterra, nos 3 primeiros trimestres foi de 1.100 milhões de francos, na Alemanha nos 8 primeiros meses do ano 450 milhões e no mesmo espaço de tempo a Varsóvia apresentava o modesto *déficit* de 140 milhões....

Perante este lindo quadro da situação dos vários países em matéria ferroviária, pregunta a revista francesa se é para despesas uma economia de dois terços em grande número de linhas duma rede geral — principalmente naquela onde o tráfego é fraco e as receitas pouco elevadas —.

Quem vai dando o exemplo da economia, é a Tchecoslováquia.

Em 1 de Abril dêste ano, possuam os caminhos de ferro tchecoslovacos 254 automotoras, compreendendo 27 veículos de 4 eixos, com a potência de 150 cavalos, os mais antigos, e com 320 a 359 cavalos os mais modernos; 53 veículos de 2 eixos com potência de 120 a 150 HP; 168 automotoras ligeiras para viajantes, com potências de 100 a 120 HP e 6 automotoras para mercadorias. Todas são reversíveis e têm um posto central ou dois postos de condução.

Este ano já entraram em serviço mais 162 automotoras prefazendo assim um total de 416 veículos desta natureza.

Mas os próprios viajantes preconizam e registam o seu entusiasmo por este novo meio de locomoção, que lhes permite grandes deslocações com maior comodidade que o combóio propriamente dito.

E há a possibilidade de desdobramento de horários o que é ainda uma vantagem.

Mas o papel da automotora limita-se com o máximo de 150 viajantes, porque daqui para cima há que recorrer às carruagens atreladas e... estamos caídos no combóio, com os seus defeitos e respectivos gastos.

Já a *Gazeta* tem publicado diversos artigos, esclarecendo o que tem sido a evolução das automotoras e até as experiências realizadas com elas.

Desde 1921, em que se fizeram os primeiros ensaios, até 1933 diversos têm sido os tipos apresentados e várias as modificações realizadas nesses mesmos tipos.

Actualmente o problema está circunscrito a 3 espécies de automotoras, três grupos genéricos e distintos:

1.º — O auto Pneu, do tipo já aqui descrito *Micheline*.

O coeficiente de aderência do pneumático sobre o rail, que é cerca de 3 vezes o do aço sobre o aço, permite acelerações e travagens mais rápidas.

Mas, a superfície do apoio oferecida pelo rail ao pneu, não é senão 4 a 5 centímetros, o que limita a carga máxima por roda a 800 quilos...

2.º — Automotora mixta, isto é como solução criteriosa entre o auto-pneu e a automotora com *bandages* de aço, tipo Dunlop e W. Cleine. Utiliza o pneumático para a suspensão e a roda metálica para a guia do veículo nos *rails*.

3.º — Automotoras de rodas de aço, com tipos de quase todas as casas construtoras da especialidade. Dia a dia a potência aumenta e com a potência a tonelagem. Com as automotoras rápidas atinge-se já velocidades de 150 quilómetros; o record é de Bugatti com 173 quilómetros...

O Estado francês tem 30 automotoras em serviço, o Midi, 9; o P. L. M. explora 24 linhas com automotoras e tem 30 auto-rails em execução; a Companhia do Norte tem 4 automotoras em serviço; e as restantes companhias mais umas 6, todas têm grande número de automotoras em construção.

Como se vê, o problema parece estar interessando todo o mundo e por isso não deixa de ter oportunidade ir chamando a atenção da nossa gente para a evolução eminente dos caminhos de ferro.

ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL
DO CONGRESSO
DE
CAMINHOS DE FERRO
REUNIÃO DA COMISSÃO PERMANENTE

No dia 29 de Julho último reuniu-se, no hotel da Sociedade dos Caminhos de Ferro Belgas, em Bruxelas, a Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro.

Foi aberta a sessão pelo director, Mr. Foulon, que em seguida insistiu em levar a cabo a sua anunciada decisão de abandonar a Presidência da Comissão, posto que, por motivos particulares, havia deixado de ser director geral dos caminhos de ferro belgas, propondo à Assembléia para que sucedesse no cargo que até agora tinha ocupado, Mr. Rulot, que lhe havia sucedido na direcção da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, proposta esta que foi aprovada por unanimidade.

Tomada posse pelo novo Presidente, Monsieur Rulot, a Assembléia passou a ocupar-se da supressão de alguns mandatos de membros da Comissão Permanente e da substituição dos membros demissionários.

Como conseqüência da demissão recente das três únicas administrações de caminhos de ferro do Canadá, que formavam parte da Associação, dispôz-se que ficavam vagos os três mandatos atribuídos a este país.

Nomearam-se membros da Comissão Permanente, Mr. Ranscher, director comercial dos Caminhos de Ferro Federais Austríacos, Mr. Leon Jacobs, director geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Vicinais da Bélgica; Mr. Goufflet, director da Companhia dos Caminhos de Ferro do Midi francês e Mr. Verkoyen, director do Serviço do Material da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, em substituição respectivamente, dos srs. Seefchlner, Caufriez, Paul e Foulon. Para o mandato vago concedido ao Egípto nomeou-se Mohamed Osman Bey, subsecretário do Estado no Ministério das Comunicações.

Aprovou-se o balanço do exercício de 1932, e as contas de 1933 deram a demonstrar que — não obstante as despesas elevadas a que deu lugar a organização recente do Congresso do Cairo — a situação era satisfatória. A taxa de cotização variável, que havia sido de 15 cêntimos-oiro por quilómetro para o exercício de 1933, foi reduzida em 20 por cento, ou seja 12 cêntimos-oiro para o de 1934, sendo de 20 cêntimos-oiro o máximo previsto pelos estatutos.

Den-se conhecimento à Assembléia das propostas

apresentadas e aprovadas na sessão plenária do Congresso do Cairo, relativas à publicação anual de Memórias sobre algumas questões de interesse imediato. Em seguida examinaram-se as medidas a tomar para pôr este projecto em execução, decidindo-se que seriam postas a um exame periódico as questões importantes objecto de Memórias, as quais se publicariam em três edições (francês, inglês e alemão) no Boletim mensal da Associação a princípio dos anos de 1934 e 1935.

A redacção destas questões foi resolvida da forma seguinte :

1.º — *As automotrices desde o ponto de vista construtivo:* Tipos de motores. Géneros de transmissão. Construção da Caixa. Iluminação, aquecimento e ventilação. Características de velocidade e capacidade de transporte, etc..

2.º — *A crise mundial e os caminhos de Ferro:*
Repercussão da crise sobre a exploração. Medidas adoptadas para atenuar os seus efeitos. Competência ou colaboração do caminho de ferro e a estrada. Previsões para o futuro.

Concepções novas em matéria de transporte de passageiros (combóios ligeiros, rápidos entre grandes e pequenas populações, horários e intervalos regulares).

Para a primeira questão foi designado como países relatores a França e os Estados Unidos e para a segunda, Alemanha, Suiça Inglaterra, Bélgica e Itália.

Decidiu se publicar para cada questão uma informação especial que reuni-se todos os pareceres com comentários e conclusões, que se publicariam no Boletim. Seriam depois discutidas numa reunião a efectuar em Bruxelus em 1935 e nela se redigia o programa das questões que se haviam de levar à ordem do dia da sessão de 1938.

Entre os filiados da Associação produziu-se os movimentos seguintes:

Foram dimitidos os governos dos Estados Unidos e República Dominicana.

Admitiu-se como organismo aderido à Comissão de Transportes por via férrea a Câmara do Comércio Internacional.

Apresentaram a sua demissão, invocando como motivos para ela a situação financeira difícil dos caminhos de ferro e a necessidade de fazer economias, as administrações dos caminhos de ferro seguintes:

inistrações dos caminhos de ferro seguintes.		
Ferrocarriles Nacionales de Méjico.	12.005	km.
Kansas City Southern Railway	1.356	»
North Western Railway of Uruguay.	182	»
Richmond Fredericksburg & Potomac Rail- road.	188	»
Ferrocarriles de Thesalia.	233	»
Sociedade de Transportes em comum da região Parisiense	1.010	»
Canadian Pacific Railway	25.350	»
Canadian Nacional Railway	38.251	»

A Associação do Congresso compõe-se na actualidade de 214 administrações, com um desenvolvimento de 534.848 quilómetros. O número de organismos aderidos é sómente de 12.

OBRAS PÚBLICAS

CONCURSOS

Nos dias 22 e 29 de Novembro, realizaram-se na J. A. E. diversos concursos para a construção e reparação de estradas, cujos resultados a seguir indicamos:

E. A. 71-2.^a, trôço entre Bombarral e Cadaval e ramal para a estação do Bombarral

Base de licitação	333.761\$04
Concorrentes:	
Francisco Ivo	263.180\$00
Manuel Gomez	287.000\$00
Adelino Dionísio da Rosa	298.400000
Salvador Alexandre Leal	299.000.00
Sociedade de Pavimentos Aperfeiçoados, L. ^{da}	304.200.00
Irmãos Guimarães, L. ^{da}	319.000.00
Apio Miguel da Silva	326.000.00

E. A. n.º 103-2.^a, lanço de Messejana à Ponte de S. Romão

Base de licitação	434.310\$46
Concorrentes:	
Joaquim Pereira Monteiro	317.000.00
Empreiteiros da Beira, L. ^{da}	338.000.00
António Pinto e Contreiras	338.500.00
Bénard Guedes, L. ^{da}	365.000.00
Empreitadas das Beiras, L. ^{da}	367.400.00
Mário de Azevedo Duarte	384.000.00
Sebastião de Sousa Barra	387.750.00
Alfredo Alves Ribeiro e Manuel Pinto Barriga	394.000.00
Manuel Mendes Tengarrinha e Francisco Brito do Vale	399.000.00
António Guerra	434.200.00

E. A. 9-1.^a, trôço entre o Mucelão e o limite do distrito de Coimbra

Base de licitação	3814.181\$19
Concorrentes:	
Manuel Gomez	3233.000.00
Lopes, Morgado, etc.	3378.000.00
Francisco Ivo	3398.180.00
Soc. de Pavimentos Aperfeiçoados, L. ^{da}	3470.000.00
Reconstructora, L. ^{da}	3470.950.00
Parceria de Construções e Reparações Estradas	3477.000.00
Costa Lima, L. ^{da} e Francisco Guerreiro Pegas	3498.000.00
Mesquita, L. ^{da}	3672.400.00
Irmãos Guimarães, L. ^{da}	3719.000.00
Bénard Guedes, L. ^{da}	3739.000.00

ARGENTINA Foi aprovado pela Direcção Geral de Viação o projecto da rede de estradas que comprehende a província de Buenos Aires em suas quatro direcções, para unir assim as principais cidades e centros industriais com os produtores daquela vasta região.

Estes centros comprehendem uma extensão de 5.000 quilómetros e ficarão terminados dentro de 15 anos, devendo realizar-se os principais durante os primeiros 5 anos.

BRASIL Segundo foi informado, as casas italianas importadoras de café do Brasil, organizaram um consórcio para auxiliar a indústria italiana a concorrer em 31 de Dezembro dêste ano aos trabalhos de construção e administração do metropolitano no Rio de Janeiro.

Esse consórcio propõe-se completar o oferecimento técnico das indústrias italianas, por um projecto financeiro e comercial destinado à liquidação das somas devidas, no caso dessa construção ser adjudicada aos concorrentes italianos.

A proposta consiste no seguinte:

Como o projecto das obras prevê fornecimentos de material no valôr de 300 a 400 milhões de liras, e a Itália importa em média, por ano, 450.000 quintais de café do Brasil para seu consumo interno, no valôr aproximado de 181 milhões de liras, metade da verba dos trabalhos executados seria paga por fornecimento dêste produto e a restante metade em dinheiro.

PERU

Neste país inaugurou-se ultimamente a estrada que vai da cidade do Lima ao pôrto de Ancon, sobre o Oceano Pacífico, sendo aberto ao tráfego o trôço de Piedras Gordas àquela baía, numa extensão de 6.000 metros.

Esse trôço constitui a parte mais difícil da estrada, pois tinha a vencer uma faixa de areia que foi toda pavimentada a metal, oferecendo dêste modo um trânsito fácil e rápido a toda a qualidade de veículos.

O extremo da estrada na baía de Ancon, domina as águas do grande oceano do alto de uma graciosa esplanada, que possuie a cada lado abrigos cobertos com capacidade para 200 veículos.

A explêndida construção foi terminada pela Repartição de Desempregados, que reparou ainda o conjunto da estrada.

O trajecto de Lima áquele pôrto faz-se agora em 50 minutos, sem forçar o andamento.

GIBRALTAR

Começaram os trabalhos preparatórios para a construção do túnel que passará sobre o estreiro de Gibraltar, unindo a Península Ibérica ao norte da África. Calcula-se que as obras levarão oito anos, devendo portanto, ficarem prontas em 1942.


 PARTE OFICIAL

Ministério do Interior

Decreto n.º 23:282

Classifica como estância de turismo a cidade de Portalegre.

Ministério das Colónias

Decreto-lei n.º 23:287

Autoriza a Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência a emprestar ao Fundo cambial de Angola a quantia de 25.000 contos para constituição de um fundo especial de maneio, destinado a acelerar as transferências para pagamento de mercadorias de produção nacional, importadas em angola, e dos seus fretes por navios nacionais.

Decreto n.º 23:288

Fixa as taxas de operações acessórios no serviço de va-
les provinciais e interprovinciais.

Decreto n.º 23:248

Determina que seja publicado no *Boletim Oficial* de Macau o decreto n.º 23.206, que altera a redação do § 1.º do artigo 75.º das instruções preliminares das pautas, referentes à redução de direitos de importação para as mercadorias originárias da mesma colónia.

Decreto n.º 23:249

Concede provisoriamente à Companhia de Diamantes de Angola, com sede em Lisboa, o aproveitamento industrial das águas dos ribeiros Icongula e N'zargi, afluentes do rio Luenbe, da bacia do Cassai, pela transformação em energia eléctrica da energia mecânica gerada por uma queda situada na circunscrição civil do Chitato, distrito da Lunda.

Decreto-lei n.º 23:241

Determina que o decreto n.º 23:203 que regula a forma de punição dos delitos políticos e das infracções disciplinares de carácter político, se aplique, com várias alterações, em todas as colónias.

Ministério da Agricultura

Decreto-lei n.º 23:243

Autoriza o Ministro da Agricultura a mandar proceder à distribuição pelas fábricas de moagem indicadas pela Inspecção Técnica das Indústrias e Comércio Agrícolas de todos os trigos destinados a novo rateio.

Portaria n.º 7:717

Determina que os serviços de higiene e sanidade pecuária de Lisboa dependentes da Direcção Geral dos Serviços Pecuários sejam reunidos numa repartição denominada Delegação de Pecuária de Lisboa.

Ministério das Finanças

Decreto-lei n.º 23:240

Permite às Senhoras D. Augusta Vitoria de Hohenzollern e D. Amélia de França e Bragança repudiar parte da herança que lhe foi deixada por seu marido e filho, o último rei de Portugal, D. Manuel II.

Ministério da Instrução Pública

Portaria n.º 7:716

Esclarece que o contrato e o assalariamento do pessoal das bibliotecas e arquivos do Estado é da competência dos respectivos directores e estabelece as normas como devem proceder.

Ministério do Comércio e Indústria

Decreto n.º 23:242

Regula a exportação de nozes e castanhas destinadas aos mercados externos.

Decreto-lei n.º 23:230

Define as regiões, castas, produção e comércio dos vinhos de pasto de Bucelas, licorosos de Carcavelos e Moscatel de Setúbal.

Decreto-lei n.º 23:231

Cria a Federação dos Viticultores do Centro e Sul de Portugal (F. V. C. S. P.), organização corporativa das entidades patronais e do capital.

Decreto-lei n.º 23:232

Cria, com sede em Lisboa, o Grémio do Comércio de Exportação de Vinhos (G. C. E. V.), constituído obrigatoriamente por todas as entidades singulares ou colectivas que exerçam ou venham a exercer o comércio de exportação de vinhos ou de produtos deles derivados.

Empreitadas a concurso

No dia 20 de Dezembro de 1933, realizam-se na sede da Junta Autónoma de Estradas os concursos das seguintes empreitadas:

E. A. n.º 13-1.ª = troço entre Salvaterra de Magos e o km.º 18 (Benfica do Ribatejo).

Base de licitação 2335.105\$44

E. N. n.º 3-1.º troço entre Viana do Castelo, km.º 0,0:0 e o km.º 18.840,5.

Base de licitação 680.114\$03

E. N. n.º 1-1.ª troço entre Pêso de Melgaço e a Ponte de S. Gregorio.

Base de licitação 442.692\$80

Estes concursos realizam-se, respectivamente, pelas 15 horas, 15 1/2 e 16 horas.

Dia 10 de Janeiro de 1933

E. A. n.º 16 1.ª lanço entre Monte da Barca e o Lavre.

Base de licitação 822.972\$17

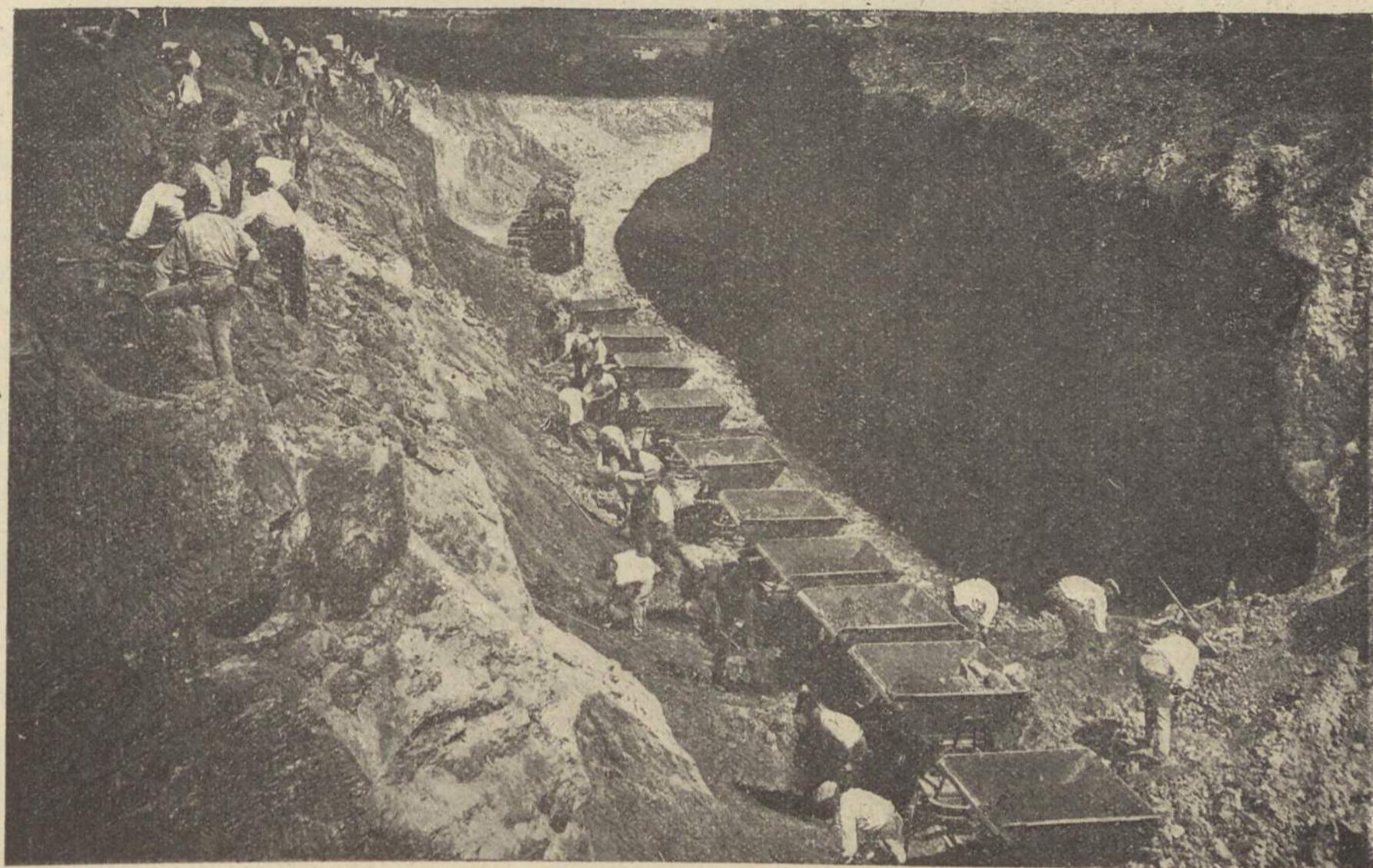
E. N. n.º 40-2.ª lanço entre o Ribeiro do Freixial e o Ribeiro do Tripeiro.

Base de licitação 428.162\$21

Ramal para a Regua por Armamar, da E. N. n.º 29-2.ª lanço entre o ribeiro de Sarzedo e Contim.

Base de licitação 268.300\$00

Realizam-se estes concursos pela 15, 15 1/2 e 16 horas, respectivamente.



Circunvalação do Porto — Execução de terraplanagens

A LINHA FERREA DO ALTO ALENTEJO

VAI SER CONCLUIDA DENTRO DE ALGUNS MÊSES

PROSSEGUINDO nas suas visitas às importantes obras — e já conhecidas publicamente — do trôço do caminho de ferro entre Estremoz e Cabeço de Vide, pertencente à linha que estabelece ligação do Caminho de Ferro do Sul e Sueste com o de Leste, que segue a Badajoz, por Portalegre, o sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações, tem sido por tal motivo felicitado.

Devemos dizer, porém, com toda a sinceridade, que parte das obras foram comparticipadas pelo *Fundo especial* — uma das iniciativas do Estado Novo.

Da viagem de inspecção aos trabalhos realizados na rede ferroviária do Sul e Sueste vamos, pormenorizadamente, visto que o espaço nos escasseia, fazer a devida reportagem:

O sr. ministro embarcou, às 8,40, na esfação do Terreiro do Paço, acompanhado pelo seu chefe de Gabinete, e pelo engenheiro Sousa Rêgo Director Geral dos Caminhos de Ferro.

Ao chegar ao Barreiro, foram os viajantes aguardados pelo pessoal superior da respectiva estação.

Na estação do Barreiro aguardavam o ministro das Obras Públicas e Comunicações, os srs. Bento da Silva Fernandes, presidente da Câmara; Júlio Caetano Veríssimo, vice-presidente; João Inácio Nunes, vogal; António Pedro Marques, engenheiro municipal; Ma-

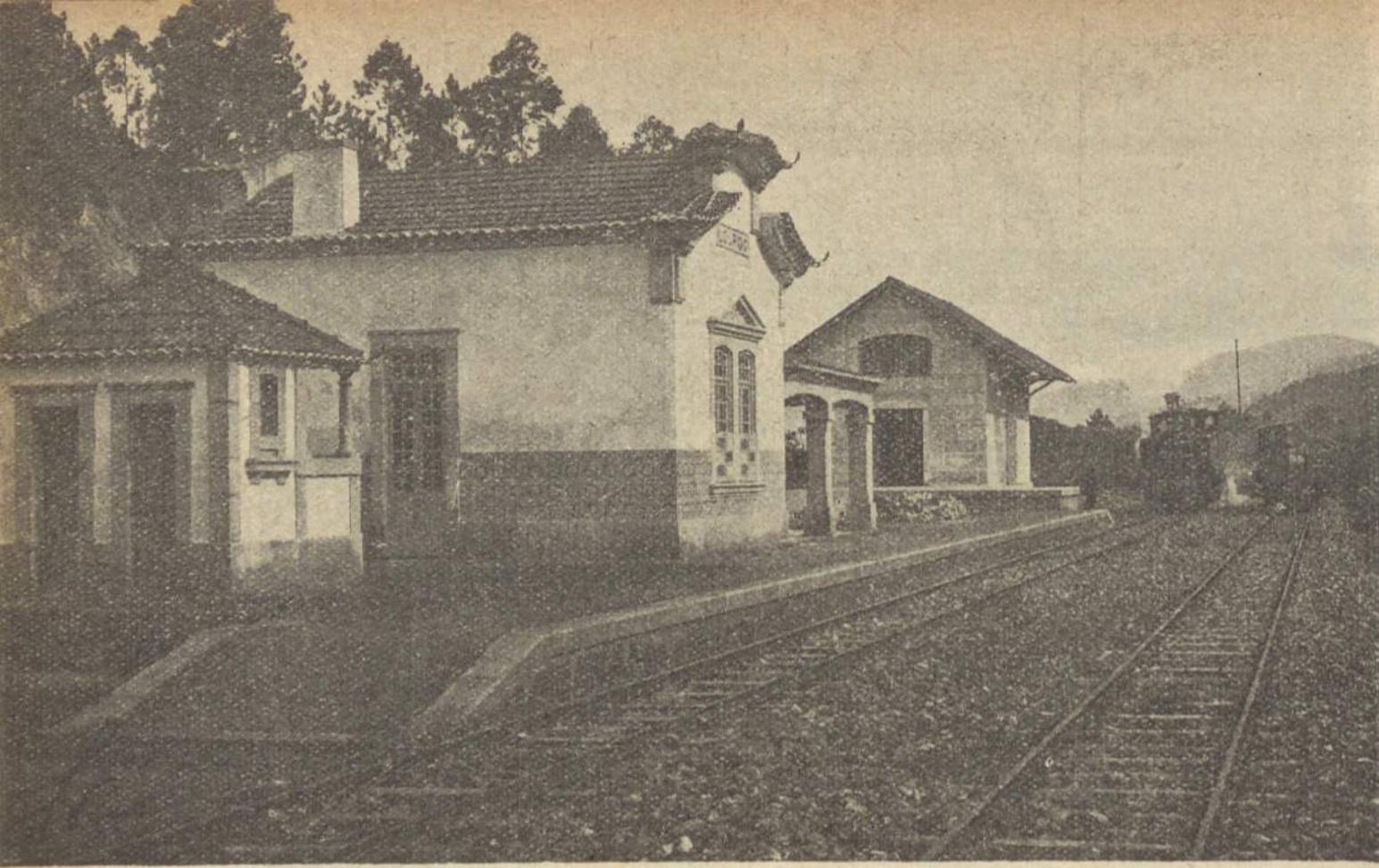
teus Gregório da Cruz, Manuel Preto Chagas, Domingos dos Santos Marujo, D. Francisco de Almeida Mendia, engenheiro-chefe da Circunscrição Sul — de Tracção e Oficinas — da C. C. F. Portugueses; Joaquim da Silva Simplício, chefe da 5.ª Circunscrição de Exploração da mesma Companhia e capitão Salvador de Almeida, inspector da D. G. C. Ferro, nas novas oficinas.

Depois dos protocolares cumprimentos, o sr. ministro embarcou no combóio ordinário n.º 901, que o transportou a Beja, assim como à sua comitiva, segundo depois desta estação à ponte dos "Mouratos", na linha do Algarve, obra monumental de engenharia, que só agora se viu reconstruída.

Na estação do Barreiro-A o combóio abrandou o andamento para aquele membro do Govêrno verificar o estado das obras das novas oficinas, trabalho que está a ser executado pela Sociedade de Construções Metálicas Limitada, embarcando-se em seguida para Pinhal Novo.

Ficou assim, prejudicada, por carência de tempo a visita às obras das novas oficinas do Barreiro, devendo mais tarde o sr. ministro das Obras Públicas efectuar essa visita.

Seguidamente o sr. ministro, num vagão-salão, com as pessoas que o acompanhavam e, dali, com o



combóio em marcha lenta, foi observando as obras das novas oficinas, que já estão bastantes adiantadas na montagem de armação de ferro.

Até ao Pinhal Novo, primeira paragem marcada no programa da visita, há várias obras na linha que o ministro vai seguindo curiosamente, ouvindo atentamente as informações do pessoal técnico que o acompanha.

No Pinhal Novo há uma paragem de alguns minutos. Estão em construção aqui algumas obras: um viaduto em cimento armado a substituir a passagem de nível das estradas Montijo-Palmela-Setúbal; as obras do novo e elegante edifício da estação; as habitações para ferro-viários, que não tivemos ocasião de ver, mas que são muito agradáveis e higiénicas, pelo que vimos em fotografias gentilmente cedidas pelo sr. engenheiro Barros, inspector das várias obras naquelas linhas e que nos acompanhou desde Beja; novos cais e alargamento dos ramais do entroncamento que une as linhas do Vale do Sado, Sul e Montijo; um grande poço para abastecimento de água à estação, com uma bomba elevatória para o depósito; etc.. Seguem-se, ainda mais obras na linha, renovação de carris, substituição de viadutos, etc. até Valdera.

Entre Pegões e Bombel há também em construção um grande viaduto em cimento armado a substituir uma

outra passagem de nível na estrada de Canha a Vendas Novas e, depois, mais obras na linha.

Todas estas obras, com as das pontes da Quinta Nova e de Mourtoses, fazem parte do plano ferroviário de reconstruções e edificações de 172 quilómetros de linha que, com outras, atingem a verba de 100.000 contos já autorizada. São algumas dezenas de quilómetros de linha renovada e reparada que já está em obra, grande parte da

LINHA DO VALE DE TAMEGA Apeadeiro de Louredo

qual já concluída, e empregando algumas centenas de operários.

A caminho de Casa Branca há, ainda, inúmeros pontões substituídos e as contínuas obras de linha. Em Casa Branca, além dum grande número de pequenas obras, há, informam-nos, porque o combóio tem uma paragem de 12 minutos apenas, mais moradias para ferro-viários.

É curioso notar que todo o pessoal operário que se emprega nestes trabalhos extraordinários é das respectivas regiões e tem trabalho assegurado por largo tempo.

DUAS ELEGANTES PONTES DE PEDRA NA ANTIGA CIDADE DE BEJA

Depois dos cumprimentos oficiais, ao sr. ministro das Obras Públicas, na estação de Beja, o combóio ~~poz-se~~ em marcha e chegou à Quinta Nova, onde se trabalha afanosamente na construção duma melhor ponte de ferro, condenada já desde 1913 e em perigo constante.

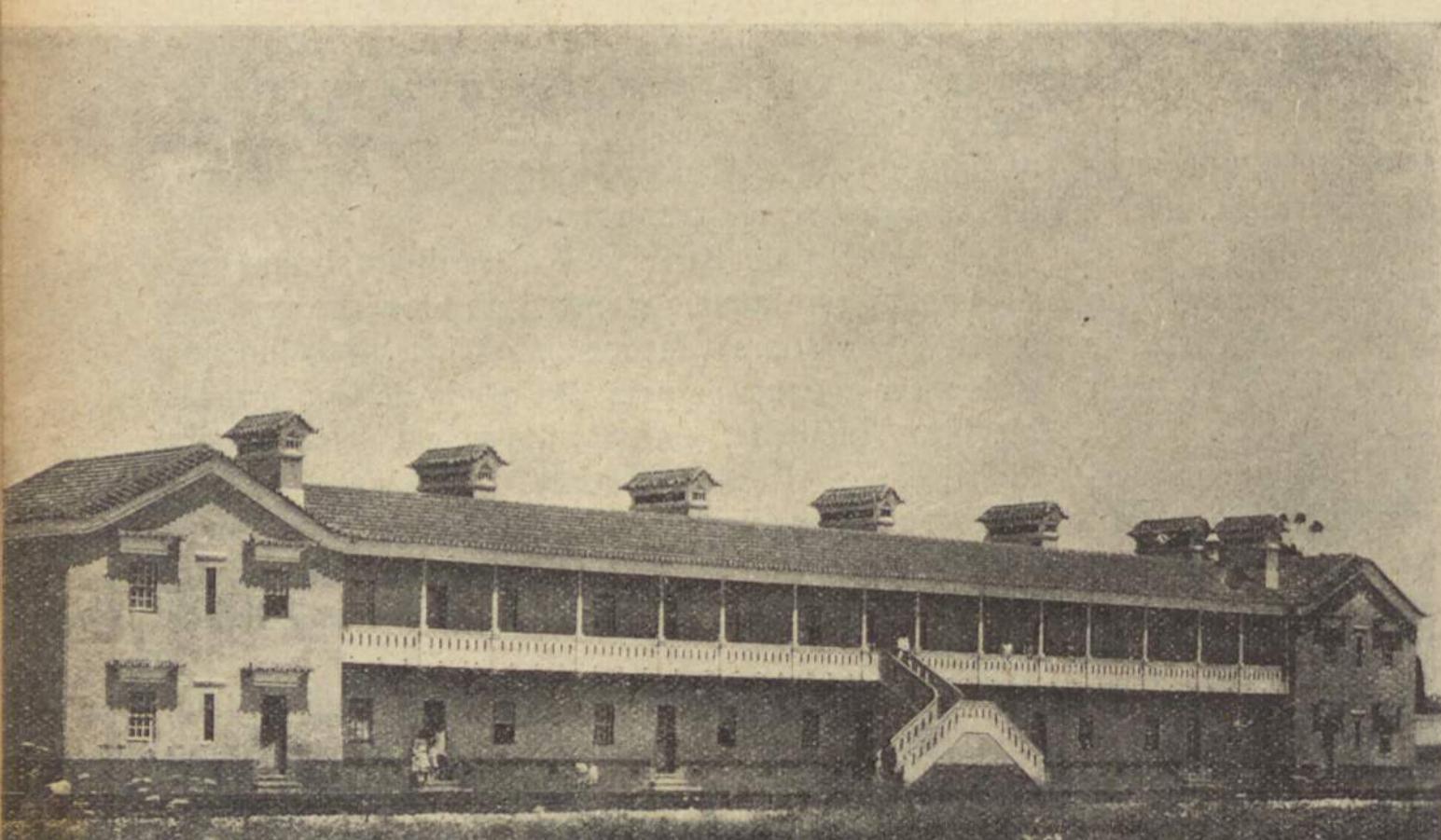
A nova ponte, toda em alvenaria, é uma primorosa obra de construção civil. Mede 174 metros de comprido e tem 31 metros na sua altura máxima; é lançada sobre sete arcos de 12 metros e um de 30. Foi adjudicada por 2.325 contos e começou a ser construída em Março do ano passado. Deveria ficar concluída em Setembro passado, mas, devido a obras imprevistas de fundamentos, só mais tarde terminará.

O sr. ministro e comitiva ~~apea-~~ram-se tendo, por largo tempo, examinado a grandiosa obra, tendo o sr. engenheiro Duarte Pacheco trocado impressões sobre a montagem da ponte.

AS MANIFESTAÇÕES DE SIMPATIA AO SR. MINISTRO EM ESTREMOZ

Segundo dia de trabalhos—O sr. engenheiro Duarte Pacheco e comitiva, tomaram lugar, em duas

*LINHA DO GUADIANA—Estação de Reguengos
Pavilhão para habitação do pessoal*



draisines — pequenas e incómodas automotoras descobertas — que os aguardavam na estação de Estremoz e deviam levar os visitantes a inspecionar as obras. Foi neste rudimentar transporte que o sr. Duarte Pacheco percorreu os vinte e cinco quilómetros de linha construída, até à vila de Fronteira.

Sempre atento, não deixando escapar o menor detalhe da importante obra, o sr. ministro sobre todos os trabalhos se informava, fa-

LINHA DO VALE DE TAMEGA
Edifício da Estação de Celorico de Basto

zendo observações de ordem técnica e, por vezes, discutindo alguns pontos que a consulta dos planos e projetos oferecia perante a evidência da obra realizada.

No decurso da visita numerosas comissões da União Nacional, autoridades locais e povo aguardavam o sr. ministro á sua passagem, para lhe agradecer o importante melhoramento.

A PONTE DA RIBEIRA GRANDE

A todos os títulos a ponte da Ribeira Grande é hoje considerada, pelos técnicos nossos compatriotas e estrangeiros, como uma extraordinária obra de engenharia civil.

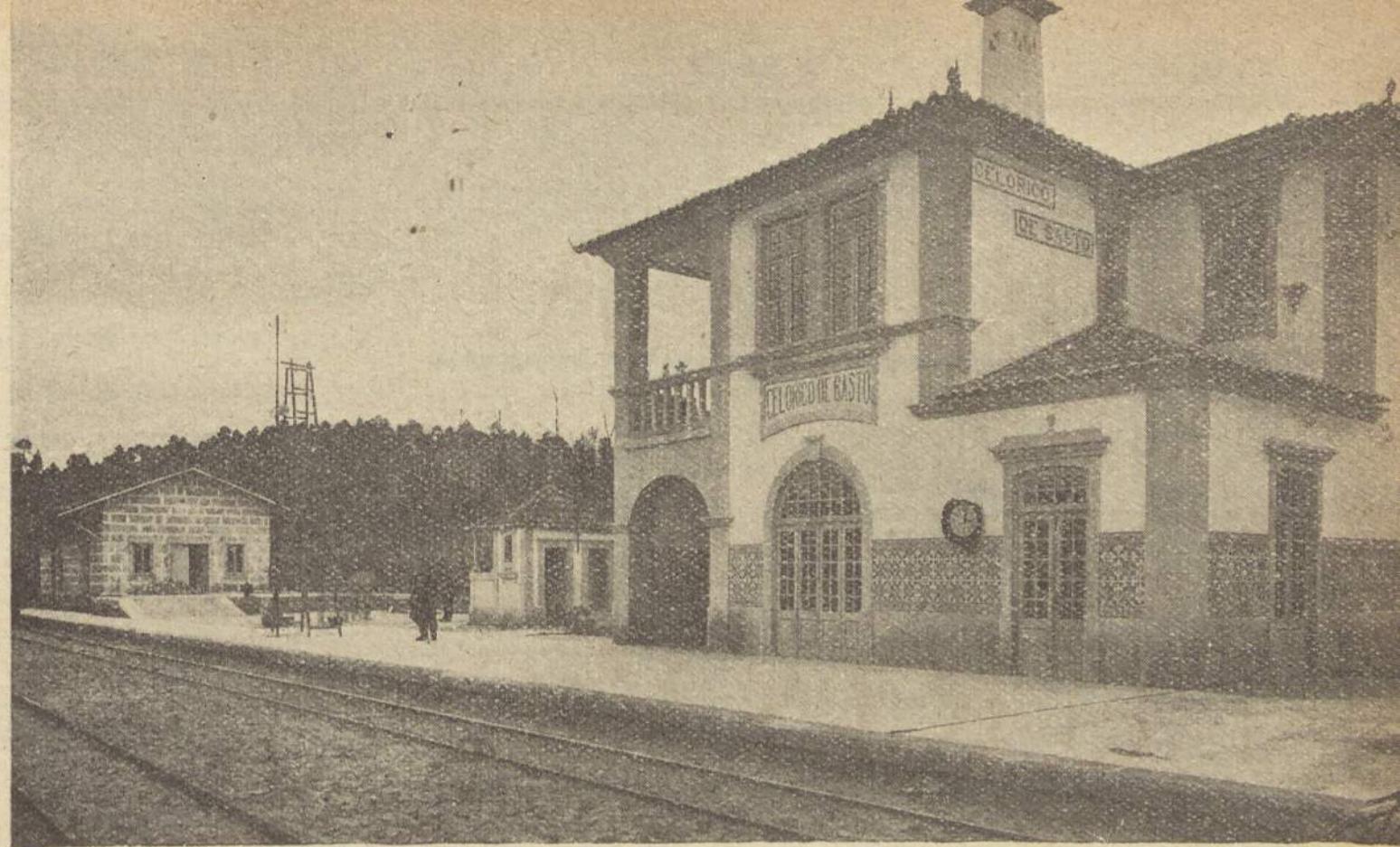
A ponte formosíssima deve-se ao projecto do sr. engenheiro Luiz da Costa, sub-chefe de Divisão de Via e Obras e cuja empreitada foi adjudicada por 1.200 contos.

Esta notável construção, toda em granito da região, mede 103 metros de comprimento e terá 14 metros na sua maior altura. Um arco central de 30 metros de boca e dois outros terminais de 15 metros, dar-lhe-á um desenho de elegância invulgar, como se pôde já avaliar pelo projecto que vimos.

A obra está ainda nas fundações, que ficaram ontem, concluídas, consumiu 580 barricas de cimento; iniciou-se em fins de 1932 e deve terminar no fim do proximo ano. Os trabalhos de fundição, muito difíceis, foram por várias vezes interrompidos devido aos temporais.

O sr. engenheiro Duarte Pacheco examinou os trabalhos e, em seguida, partiu, com a comitiva, para a estação de Cabeço de Vide, cujos edifícios são de características idênticas às dos anteriores e cujos trabalhos vão muito adiantados.

Aqui tambem o sr. ministro recebeu as saudações de uma comis-



são composta pelos srs. Pedro Marciano, José Baptista, da Camara Municipal; dr. Alexandrino Lopes Ruivo, presidente da Comissão da União Nacional de Cabeço de Vide; José Alves de Matos, presidente da Junta de Freguesia e João da Costa Frade Almeida, do Sindicato Agrícola da região.

Pela comissão, o sr. dr. Alexandrino saudou o sr. ministro e significou-lhe o contentamento da freguesia pelo melhoramento alcançado. Disse, depois, só faltar mais o trôço de caminho de ferro para ligação com as Beiras, o que o povo daquela região deseja ardente mente.

O sr. ministro respondeu que também essa obra realizará, mas daqui a mais algum tempo. Depois trocaram-se algumas outras impressões sobre vários assuntos de interesse para a região, entre os quais uma questão existente ácerca do estabelecimento termal e a necessidade urgente da construção de algumas estradas.

Em virtude, talvez, desta conversa, sabemos que o sr. ministro ordenou que lhe fosse apresentado um plano de estradas que permita tornar mais eficiente para a região, o estabelecimento da nova linha férrea.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* sente-se satisfeita em verificar que a valiosa região do Alentejo vai movimentando-se e de tal sorte e arte que assim veremos, num futuro próximo, a ligação de todo o Leste do País.



LINHA DO VALE DO TAMEGA
Apeadeiro do Cadeçoso

PORTUGAL

GRANDE PAÍS

D E

TURISMO

FARO

Pelo Dr. AUGUSTO CUNHA

COMO no artigo anterior sobre Vila Real de St.º António, podem aplicar-se à capital do Algarve as palavras que ali se dedicaram à impressão geral de ressurgimento, de prosperidade e renovação que toda aquela província nos dá hoje.

Vê-se que há ordem nos espíritos, como há ordem nas ruas; que ao cuidadoso asseio que se põe nas fachadas e nos exteriores, corresponde um íntimo desejo de progresso e de melhoramento geral; que aos seus jardins floridos e bem tratados e às suas avenidas e ruas bem iluminadas, corresponde a alegria de viver, a tranquila serenidade geral; que ao metódico e constante progresso, ao afan dos constantes melhoramentos corresponde a confiança no futuro.

As ruas principais de Faro, são já ruas de cidade civilizada, com ótimos estabelecimentos, esplêndidos cafés, belos restaurants onde o serviço é abundante, esmerado e económico.

Os seus teatros são amplos, os cinemas espaçosos e a sua avenida tem junto à parte mais movimentada da cidade, um aspecto agradável, de velho passeio público, com o seu largo empedrado, ladeado de bancos, onde em noite de música no coreto, se juntam as melhores famílias e se arranjam decerto os melhores namoros. Quantos casamentos terão tido ali o seu primeiro capítulo?

Pela esplêndida situação tem sempre aquela avenida a qualquer hora, um grande movimento, talvez pela sua proximidade do mar, e da atracção que ele dá sempre em todas as terras que banha,

que afaga ou que vem mesmo discretamente beijar.

De resto o mar foi sempre a maior tentação dos portugueses, que nele escreveram as suas maiores epopeias, nele e por ele foram capazes das maiores audácia e heroismos.

Foi o mar que nos levou mais longe na distância e na história.

Desde manhã cedo que a ajardinada avenida de Faro, com o seu pano de fundo de velas e de mastros, começa a ter o seu movimento intenso, primeiro o do vai e vem dos que vão ao mercado próximo para as provisões do dia, depois o movimento constante de automóveis e camionetas de passageiros e os que aproveitam todos os intervalos no seu dia a dia, para irem ali beber um pouco de ar idiodado, um pouco de sol tonificante, e por fim mesmo durante a noite os que vão fazer horas para o cinema ou para o café, os que vão passear tranquilamente a digestão do jantar e aos domingos ouvir a música e ver todos os que se reunem naquela flórida sala de visitas da simpática capital algarvia.

Mas não há beleza sem senão e não podia esta cidade, como infelizmente tantas e tantas outras terras portuguesas, escapar à regra.

Apesar de capital duma grande e rica província, Faro, não tem um hotel digno desse nome e digno da sua importância.

É de resto o defeito de todas as terras portuguesas, mesmo da própria capital do país. A falta de hoteis suficientes em número ou em conforto e instalações, que constituem hoje a necessidade primordial de qualquer país, principalmente quando pretende como o nosso fazer turismo.

Faro tem pensões que servem bem, que têm já boas instalações, limpas e cmodas, mas está muito longe do que devia ter.

Entre nós por enquanto só nas estâncias balneares e nem mesmo ai por vezes ainda, esta indústria está à altura da época do século em que estamos, das necessidades presentes.

Nesse ponto Vila Real está em manifesta, em evidente e flagrante superioridade.

Mas nem tudo se pode fazer num dia e já é consolador tudo o que faltava e já se conseguiu, as comunicações, fáceis, as boas estradas e as esplêndidas vias de comunicação interna, o cuidado que se nota em tudo, o anseio progressivo que se pressente e se ausculta facilmente, a certeza que

AS BODAS DE OURO DO JARDIM ZOOLÓGICO

No próximo mês de Maio faz 50 anos que foi aberto ao público o Jardim Zoológico, fundado pela actual Sociedade, de que era presidente de honra o Rei D. Fernando, e de cuja direcção, presidida pelo visconde de S. Januário, faziam parte os professores Sousa Martins, conde de Ficalho, Eduardo Burnay, May Figueira, Matoso dos Santos, Eduardo Coelho, barão de Kessler, secretário do Rei D. Fernando e autor dos projectos dos primeiros edifícios do Jardim; Van-der-Laan, dr. Carvalho Monteiro, engenheiros Miguel Pais e Rebelo de Andrade, Francisco Isidoro Viana e dr. Vicente Rodrigues Monteiro.

Com o fim de comemorar êsse cinquentenário os "Amigos do Jardim Zoológico" são auxiliados por uma comissão de honra de que são presidentes os srs. ministros das Colónias e da Instrução, presidente da Câmara Municipal de Lisboa e dr. Vicente Monteiro, membro da direcção que fundou o Jardim, e vogais os srs. governadores gerais das Indias, Moçambique, Angola, Guiné, Cabo Verde, S. Tomé, Macau e Timor.

Uma "Comissão Executiva", composta pelos srs. dr. Sousa Monteiro, engenheiro Ferreira de Mesquita, dr. Alfredo da Cunha, dr. Fernando Emídio da Silva, João António Ribeiro e Albino Cabral Pessoa, o primeiro presidente e o último secretário, ficou instalada e deu comêço aos seus trabalhos, votando uma saudação à Imprensa de todo o País e apelando para o seu concurso.

Á circular que o "Grupo dos Amigos do Jardim" em tempo enviou a diversas entidades, já algumas responderam enviando donativos, sendo de esperar que todos os que se interessam pela prestimosa instituição, se não demorem a satisfazer a solicitação que lhes foi feita.

tudo isso nos dá, do que vai dentro em breve conseguir-se.

E é principalmente consolador, por exemplo, vêr o entusiasmo, a alegria, a vontade de vencer, que se nota em todos aquelas centenas de rapazes e raparigas que logo de manhã muito cedo com as suas capas e batinas ou com as suas batas no braço, as suas pastas e os seus livros vão enchendo pelo caminho fóra em todas as estações o combóio que de manhã parte de Vila Real e os que vêm de todos os outros pontos e se juntam e se aglomeram depois no campo vasto que os conduz ao Liceu de Faro, cheios de vontade de ser alguém, cheios de confiança em si próprios e nos destinos que lhes estão reservados.

E é na verdade grato ver êsse bando alegre de capas soltas ao vento, espalhando mocidade e boa disposição, tranquila serenidade no futuro, para quem não olha apenas o Portugal de agora, mas o Portugal que há-de vir.

INSTALAÇÃO DE LINHAS ELÉCTRICAS AÉREAS OU SUBTERRÂNEAS

Vai ser publicado um decreto que determina que os proprietários ou locatários de terrenos ou edifícios que sejam ou tenham de ser atravessados por linhas aéreas ou subterrâneas duma instalação eléctrica declarada de utilidade pública, fiquem obrigados, logo que para isso sejam avisados pelos respectivos concessionários, a permitir a entrada nas suas propriedades às pessoas encarregadas de estudos, construção, reparação ou vigilância dessas linhas e a suportarem a ocupação das suas propriedades enquanto durarem os trabalhos que a exigirem, sem prejuízo do que dispõe o artigo 46.º do regulamento para a concessão e estabelecimento de instalações eléctricas de interesse público aprovado por decreto n.º 14.829, de 5 de Janeiro de 1928, quanto à indemnização que lhes é devida.

O mesmo diploma dispõe ainda que, no caso de não ser atendido êste aviso será o proprietário, locatário ou possuidor a qualquer título intimado, na propriedade a ocupar, pelo administrador do concelho respectivo, a consentir na ocupação dessa propriedade, a requisição da Direcção Geral dos Serviços Eléctricos, e quando requerida pelo concessionário interessado. Se no prazo de 10 dias depois da requisição não puder a intimação ser feita nas condições indicadas, por impedimento da pessoa a intimar, será a intimação feita na propriedade a ocupar, na pessoa de qualquer feitor, administrador ou doméstico, e na falta destes ou quando haja dificuldade em o fazer, será afixada no local da respectiva freguesia onde fôr costume afixar os editais das autoridades administrativas, durante o prazo de 10 dias.

Se decorrido êste prazo se verificar quâlquer oposição à ocupação da referida propriedade para os fins designados neste decreto, proceder-se-á de harmonia com o disposto nos §§ únicos do artigo 45.º e do 2.º do artigo 47.º do citado regulamento, devendo as autoridades administrativas prestar aos funcionários da referida direcção todo o auxílio que, para êsse efeito lhes fôr requisitado.

A posse administrativa a que alude o mesmo artigo 47.º não poderá ser suspensa nem prejudicada por qualquer decisão judicial, ficando, porém, salvo ao reclamante o direito de pedir posteriormente, isto é, depois de executadas as obras, uma indemnização nos termos do artigo 46.º

LUBRIFICANTES

MAWAG

ATRAEM! VENCEM! CONVENCEM!!

Distribuidores geraes:
Praça do Comercio, 7. 1.º
LISBOA

ELÉCTRIFICACÃO DE CAMINHOS DE FERRO

SUECIA Neste país a electrificação dos caminhos de ferro tem tomado um grande desenvolvimento. Encontram-se actualmente electrificados 1.672,60 quilómetros.

Têm também em projecto a electrificação das linhas de Stokolmo a Krilbo, Orebro e Angc, com um total de 610 quilómetros, e de Malmo a Gotemburgo com 312 quilómetros.

Para o serviço de tráfego destas linhas é necessário o emprego de 96 locomotoras, cujo custo é calculado, aproximadamente, em 35 milhões de dolares.

NORUEGA Encontram-se neste país, na actualidade, electrificados 395 quilómetros de caminhos de ferro.

As causas de electrificação foram, no C. F. Narvik-Riksgransen, o facilitar a unificação com a linha da Suecia; no C. F. Shamshavn, as grandes rampas e o elevado custo do combustível e outros casos, também, por ser mais vantajoso o emprego da força hidráulica que o uso do carvão.

Os resultados têm sido um aumento de tráfego e uma positiva economia nas despesas de exploração.

INGLATERRA Na Gran-Bretanha existem electrificados 1.981,20 quilómetros de via. A primeira electrificação que se fez foi a da Companhia dos Caminhos de Mersey (Liverpool-Birkenhead) no ano de 1903. Depois em 1904, a do C. F. London e North Easterne (Newcasthe-Tynemonth) A. Companhia do Caminho de Ferro Great Westierne, electrificou um caminho de ferro suburbano em 1906 e outro em 1920. A Companhia Southern electrificou 478 quilómetros de linhas de Londres e subúrbios nos anos de 1909-1930.

E, por último, a Companhia dos Caminhos de Ferro London Middland e Scotisk, realizou as seguintes electrificações:

Anos: 1904-13, Liverpool Souhpor, Crossiens Omskirk; 1905-908, Campbell Bking; 1908, Lancaster Morecambe Heysham; 1924-27, Londres e subúrbios; 1916, Manchester, Bury, Holcombe Brook e 1931, Manchester, South I. n. Atrincham.

As electrificações obedecerão às necessidades do tráfego, facilitar o serviço, etc; em alguns casos, túnel, rampas e gastos excessivos, e em outros, auxiliar o Metropolitano a competência do carro eléctrico.

CONTOS AMARGOS DA GUERRA

O II VOLUME ESTÁ QUÁSI ESGOTADO

Com a saída do II Volume dos *Contos Amargos da Guerra* encontra-se quase esgotada esta edição motivo porque o seu autor e nosso director Carlos d'Ornelas está preparando num só volume esta obra que comporta 500 páginas de prosa simples mas curiosa para quem se interessa por assuntos daquela especialidade.

A propósito da oferta de um exemplar do II volume que o autor ofereceu ao Sanatório de Gelfa, recebeu Carlos d'Ornelas a seguinte carta:

Ex.º Sr. Carlos de Ornelas

Tenho a honra de acusar a recepção do livro, que V. Ex.º teve a genitela de oferecer-me, o qual agradeço reconhecidamente.

«Contos Amargos da Guerra», que eu já li duas vezes, impressionaram-me tão grandemente que, senti ao por instinto horror às guerras, mais e mais sinto agora.

O melhor elogio que posso fazer à obra de V. Ex.º é este: - li «Contos Amargos da Guerra» no dia em que os recebi. Acabava a leitura, dei a idéia da obra aos cinco companheiros de infortúnio, que estão no meu quarto. Todos quiseram ler o livro a seguir e, dentro de 4 dias, tinha dado a volta. Como há aqui vários companheiros de desdita, que não sabem ler, ontem, chamando os ao meu quarto, li-lhes, para que eles também tivessem conhecimento do que foi a Grande Guerra, o seu belo livro. Escrevo hoje, gostosamente, a V. Ex.º, dizendo-lhe que todos nós, desgraçados tuberculosos, achamos «Contos Amargos da Guerra» um magistral e oportunó libro contra as guerras.

Depois da leitura a este 2.º volume, sinto grande desejo de ler o 1.º, apelando novamente para a bondade de V. Ex.º, solicitando-lhe um exemplar, se possívelmente ainda o tem disponível.

Pedindo a V. Ex.º desculpa pela minha ousadia, envio a V. Ex.º os protestos do meu profundo reconhecimento e subscrito-me com a maior consideração e estima,

De V. Ex.º

M.º Att.º e Obg.º

José de Matos Pacheco

Vila da Praia de Ancora.

Algumas referências da imprensa portuguesa:

Gazeta de Coimbra — Mais um livro sobre a guerra; mais um conjunto de páginas descriptivas sobre os horrores dessa barbara luta que deixou tão vincadamente a cicatriz de tanta desgraça, de tanta dor, de tanto tudo — para tão efemera glória!

Apenas a quinze anos da data radiosa e bendita do Armistício, quando ainda surgem descrições desta natureza, evocando páginas de valor e de heroísmo mostrando a crueldade de muitas injustiças, já novos rumores surgem como preságios de futuras lutas e contendas entre os povos.

Carlos de Ornelas, que viveu a Guerra, que sentiu bem a dolorosa tragédia desse calvário de amarguras, oferece-nos no seu livrinho que baptizou com o título *Contos Amargos da Guerra*, apresentando agora o II volume, uma série de contos, narrativas, descrições em que se advinha a sinceridade da sua emoção e da sua rebeldia sobre variadas injustiças largamente citadas e comentadas.

As pessoas a quem esses assuntos interessam, e tanto mais que o livro encerra transcrições e estatísticas merecedoras de atenção e dignas de serem arquivadas, recomendamos os *Contos Amargos da Guerra*.

O formato do livro é elegante, sendo a edição do autor. A capa, que é sugestiva e artística é do consagrado Stuart.

C. S.

FUNÇÃO POLÍTICA

E

FUNÇÃO ECONÓMICA

O ESPÍRITO RURAL

Pelo Eng.^o PALMA DE VILHENA

COLOCADA a acção dirigente das Sociedades, constantemente em presença dum estado de coisas que a impele para a satisfação das necessidades que o seu progresso impõe e solicita, têm essa acção de interrogar permanentemente o mercados dos valôres, as faculdades produtivas e consumidoras de todos os povos, fixando-se na eterna questão de definir o mundo económico, o qual enriquece quem o acompanha e empobrece quem o despreza, procurando o conhecimento das leis naturais e fundamentais, que escapam quásí sempre à visão dos legisladores, mas que prevalecem com o seu poder dominante contra os êrrros e imprevidências do homem.

* * *

De tempos imemoriais, vem a noção, mais ou menos precisa, do conjunto das leis económicas que se julgam presidir a todos os movimentos da riquesa, através do mundo civilizado, as quais determinam o valor da troca, de todas as produções, o valôr da terra, do trabalho e dos capitais.

São essas leis que, queiram ou não os economistas do escola ilusionista, regulam a oferta e a procura a concorrência e o crédito, as quais, sempre acompanhadas com o progressos das ciências, com o valôr das descobertas e toda a ordem de actividades produtivas, conduzem ao estabelecimento do equilíbrio estável em que devem existir a produção e o consumo.

De tempos imemoriais igualmente, vem a confusão entre a política e a economia política, julgando-se antagónicas e separadas as funções que a cada uma delas pertencem.

A função política, conquanto imperante, é, como a economia política, parte integrante e necessária do corpo social. Poder-se-á, como o coração no organismo humano, tratar separadamente dos outros órgãos, mas sem que separadas sejam as suas relações e afinidades de funcionamento.

Qualquer forma política tem de ser, pois, inse-

parável das ciências de produção das riquezas, pertencendo-lhe uma missão de superior domínio, o qual, quando bem orientado e estabelecido, conduzirá à prosperidade e grandeza das sociedades bem organizadas e dirigidas.

Portugal, não deixou de firmar-se, durante muito tempo, nesse aparente antagonismo, pretendendo fazer da sua função política, um órgão independente de toda a acção económica e, tanto mais insistentemente nele se firmou, quando mais elevado se manteve entre nós, o grau de ignorância geral. A superintendência política, não pode, pois, como dizemos, isolar-se do movimento económico. É ela que intelligentemente pode preparar a vida social, levando ao máximo o aproveitamento de todas as faculdades produtoras.

E, num país como o nosso, onde incontestavelmente a agricultura tem de ser o ramo principal de produção em que assente o nosso ambicionado equilíbrio económico, há tanto tempo perdido numa resultante de desordem, de descalabro e miséria, pertence aos governos, na missão política dirigente que lhes compete, animar, auxiliar e desenvolver todas as iniciativas que se dirijam para a exploração da terra. E, como, com sabedor critério, já iniciada foi essa valiosa obra do Estado, boas esperanças devemos ter de que nos campos se desenvolvam os hábitos viris dum trabalho devidamente organizado.

O *espírito rural*, por mais atrasado e conservador que élé seja considerado, modifica-se, com relativa facilidade, perante as instigações dum ensino bem dirigido, levando pelo sistema corporativo, já entre nós estabelecido, ao seu máximo brilho e relêvo a produção agrícola nacional.

É aí que a função política já começou a operar, metódica e sàbiamente, com uma fórmula descentralizadora, nitidamente adoptada nos meios dirigentes oficiais, pois incontestável é, que se pode governar de longe, como, ao mesmo tempo, se pode administrar de perto.

Que a agricultura, pois, no interesse geral e firmada nos ideais, da ordem, do trabalho instruído, da justiça e da moral, pugne e insista em todas as ocasiões oportunas, pela assistência governativa, demais já iniciada entre nós, em actos de indiscutível valôr, e assim poderemos acalentar a esperança de francamente entrarmos numa fase de trabalho util e compensador, que nos eleve à situação duma sociedade civilizada, próspera e feliz.

Lisboa, 7 de Dezembro de 1933.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ARGÉLIA

Tem sido tal a competência do automóvel aos caminhos de ferro argelinos, sobretudo no transporte de passageiros de 3.^a classe, que nos três últimos anos diminuiu em cerca de 50 por cento.

Como estes passageiros são em sua maioria indígenas, tem-se conseguido captar o tráfego que representam, estabelecendo as carruagens de 4.^a classe e fixando uma tarifa superior à das camionetas de passageiros, que é mais barata que a de terceira.

Esta inovação é mais uma regressão, porque a 4.^a classe tem sido desejada nas nações onde existia, mas poude-se levar a cabo por tratar-se de passageiros indígenas.

ESPAÑHA

Num dos Conselhos realizados pela Companhia de M. Z. A., resolveu-se preparar para uma data próxima a fusão do parque de material móvel desta Companhia com a do Norte de Espanha, com o fim de evitar percursos em vazio e obter o máximo aproveitamento de vagões.

Muito em breve estabelecer-se-há a oficina comum às duas grandes Companhias, em local estabelecido num sítio central da capital.

FRANÇA

Em 1 de Outubro de 1930, foi assinado um convénio entre a Companhia dos Caminhos de Ferro do Este e a Administração dos Caminhos de Ferro da Alsácia-Lorêna, com o fim de marcar os limites das rês destas duas Empresas ferroviárias. A lei de 8 de Julho p. p., aprovou este convénio, o qual entrará em vigor a partir de 1 de Janeiro de 1934.

As bases estabelecidas neste convénio, concede à Companhia do Este a título definitivo o seguinte:

A parte da linha de Fronard a Metz e a da nova linha de Lerovise a Metz, compreendidas entre a antiga fronteira e Metz, de uns 16 quilómetros aproximadamente.

A secção de linha de Nancy a Château-Salins, compreendida entre a antiga fronteira e Château-Salins com a ligação de Zic sur Seille, de 12 quilómetros.

À rête da Administração dos Caminhos de Ferro da Alsácia-Lorêna serão incorporados as seguintes secções:

A secção da linha de Mulhouse a Belfort, compreendida entre a antiga fronteira e Belfort, de 13 quilómetros; a secção da linha de Paris a Strassburgo, compreendida entre Ignei-Avricourt e a antiga fronteira, de um quilómetro aproximadamente; a secção da linha de Reims a Metz, compreendida entre Conflans-Farny e a antiga fronteira, de 13 quilómetros; a secção

da linha de Charleville a Thionville, compreendida entre Audun le Roman e a antiga fronteira, de uns 6 quilómetros.

Ao caso que a projectada linha de Dieulouard Remilly seja declarada de utilidade e incorporada na rête da Alsácia-Lorêna, celebrar-se-hia um convénio entre esta Companhia e a do Este, para fixar a parte de receitas correspondentes a esta última em compensação das perdas que poderiam resultar ao pôr esta linha em exploração.

As estações comuns de Metz e Château-Salins continuarão, pertencendo à rête da Alsácia-Lorêna. As de Audun le Roman, Conflans-Farny, Igney-Avricourt e Belfort formarão parte sempre da rête do Este. A comunidade da estação de Belfort, na qual tem parte também a rête da Companhia P. L. M., compreenderá a união projectada, chamada de Daujoutin, destinada a unir directamente as linhas de Dijon a Belfort e Belfort a Mulhouse.

Desde o ponto de vista técnico, a exploração das secções cedidas, far-se-há seguindo as normas da rête concessionária.

A questão de compensações devidas de uma a outra rête por perdas de receitas, regulamenta-se desta forma:

A rête da Alsácia-Lorêna entregará quatro milhões anuais à Companhia do Este, mas receberá da Companhia P. L. M. 1.200.000 francos.

Os empregados com colocação fixa nas secções das linhas cedidas, serão conservados, em princípio, por a rête cedente, mas terão a faculdade de optar por a rête adquerente. Por último, a indemnização de compensação, criada por a lei de 3 de Agosto de 1927 em favor dos empregados dos caminhos de ferro da Alsácia-Lorêna, se dará da mesma forma aos empregados da rête do Este que residam num Município do Alto Rin, do Baixo Rin, e do Massela e empregados de logar duma linha cedida ou concedida à Companhia do Este pela citada lei.

ITÁLIA

O governo d'este país emitiu ultimamente um empréstimo de 600 milhões de liras, em obrigações, que se encontra já totalmente coberto, para electrificação de mais 1.600 quilómetros de via férrea.

RÚSSIA

O governo soviético incluiu no segundo plano quinquenal o projeto de construção de um caminho de ferro directo que atravessa a cordilheira e região do Cáucaso, afim de poder explorar as suas riquezas naturais, como quedas de água, minas de carvão, de ferro, cobre, magnésio e uma comarca onde se calcula que existam 1.200 milhões de toneladas de petróleo.

Há uma linha antiga que contorna as montanhas, de forma que é preciso mais de 1.000 quilómetros de via para unir os dois pontos, que distam em linha recta uns 250 quilómetros, pelo que se espera um positivo rendimento do caminho de ferro directo.

Os caminhos de ferro italianos e a sua electrificação

O caso da Itália é o mais original em electrificação. Trata-se, como é sabido, de um país rico em quedas de água, a par de muito escasso em jazigos carboníferos. As electrificações impunham-se, portanto, não só como uma melhoria dos serviços, como também como medida de sã economia, visto que deste modo se evitava comprar carvão no estrangeiro.

Tem na actualidade electrificados 3.934.60 quilómetros de via, que tendem a elevar-se de tal forma que, ao chegar a feliz termino o programa de electrificações, dentro de um prazo relativamente curto, passará a cifra de 5.000 quilómetros.

No ano de 1901, electrificaram-se 73 quilómetros, linha Milão-Varese (Pôrto Cevesio), e um ano mais tarde, a linha Lecco, Sondrio e Colico Chiavenne), com 107 quilómetros de percurso.

Os resultados excederam os cálculos optimistas que se haviam feito ao projectar, em virtude do qual, em 1910, foi posto em serviço um quarto trôço da linha de Génova, (Pontedecimo a Bausalla). Entretanto, já no túnel de Simplon, que mede 20 quilómetros de extensão e que, como se sabe, cruza territórios suíço e italiano, se adoptara a tracção eléctrica interrompida pela guerra e prosseguida recentemente.

No Norte de Itália existe actualmente a linha eléctrica de maior extensão na Europa, desde Modane, na fronteira francesa, até Livorno, passando por Turim, Génova e Pisa.

A linha electrificada Honco-Busalla-Sampierdarena, é tributária do pôrto de Génova com vários ramais que melhoram o diagrama de funcionamento das centrais alimentadoras.

Em Busoleno, a 50 quilómetros da fronteira francesa, existe um ramal electrificado, de 8 quilómetros, para Susa. Em Turim, os ramais Pinerolo-Torre-Pellice e o de Bicherasio a Barga (60 quilómetros). Cêrca de Génova, outra linha se estende por Savona e Ventimiglia, na fronteira francesa (108 quilómetros), e também de Savona por Ceva e Turim.

Situado a Este dêste grupo de linhas electrificadas, encontra-se a linha Bolonha-Florença, com uma extensão de 132 quilómetros, com ramal para Chiavenna. Mais ao Norte também, de Bolzano a Brenneio, existe outra linha electrificada de 89 quilómetros, com fortes rampas, pois em um trôço passa-se de 266 metros de altitude (Bolzano) a 1.370 metros (fronteira de Brennero).

Na Itália Central e Meridional funcionam electrificadas as linhas Napoles-Vila Literno (37 quilómetros), Roma-Avezzano-Sulomono (171 quilómetros), com um

HA QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Dezembro de 1893

Linhos Portuguezas

Beira-Africa. — Notícias chegadas pelo ultimo vapor, dizem que o caminho de ferro está construindo n'uma extensão de 125 kilometros.

Estão terminados os estudos da linha ferrea que hâde ligar a Beira com Fontesville, estabelecendo assim a testa do caminho de ferro n'aquelle importante localidade, o que é indispensavel, atento o movimento que deve ter esta via de comunicação acelerada. Desd- que a linha ferrea se prolongue para além da fronteira e vá até ao interior da Machona, não será possivel conservar, sem graves transtornos, a testa do caminho de ferro em Fontesville

O projecto da construcção de um caminho de ferro entre a Beira e s na, não é muito favoravelmente apreciado por alguns jornais inglezes, que o consideram como um meio de fazer d- rivar para a Beira o commercio de uma grande parte do Zambeze.

Este desagrado não pôde ser senão mais uma razão em favor da project da obra. Mas, se attendermos à irregular da le da navegação do Zambeze, à inconstância das suas barras, mais dever-mos considerar importante um melhoramento que collocaria o commercio da região da Zambezia, em grande parte, ao abrigo de tæs dificuldades

— Prossegue-se no estudo do caminho de ferro para além de Chimoio, estando o c. pado n'este trabalho o engenheiro Mausergh e mais persoal. Parece que além da milha 85 se não encontra a mosca tsé tsé.

— Está concluido o projecto da ponte sobre o Chiveve. A ponte deverá ter cerca de 114 metros, o que dá accesso aos navios com um fundo de mais de 14 m-tros. D'este modo poderiam os navios de grande tonelagem acostar à ponte, o que seria de um grande alcance comm rcio, principalmente se o caminho de ferro vier a ter por ponto de partida a Beira.

Loanda a Ambaca. — Conta a um collega que vae ser aprovado um novo projecto ou variante da 7.ª secção d'este caminho de ferro, cuja construcção já se approxima do kilometro 300.

Caloriferos nos comboios. — Está-se construindo na estação do Sabugal, uma estufa para o aquecimento dos caloriferos, que vao ser empregados nos comboios da linha da Beira Baixa, já durante o inverno corrente.

Experiencia de carvão. — Fez-se no dia 13 uma experiência, no comboio mixto entre Lisboa e Santarem, do emprego dos briquetes de carvão das minas da Empresa Exploradora do Cabo Mondego, dando os mais satisfactorios resultados.

O consumo foi cerca de 30% inferior ao do carvão de pedra que costuma gastar-se n'esta viagem.

um perfil muito acidentado, e Benevento-Foggia, com 198 quilómetros de percurso.

Os Caminhos de Ferro do Estado dispõem de mais de 500 locomotoras eléctricas de três tipos. Um dêles para o reboque de combóios de mercadorias e passageiros, em fortes rampas, com velocidades de 50 e 25 quilómetros por hora. Outro tipo destina-se ao reboque de carruagens de passageiros em secções de perfil corrente, para velocidades até 100 quilómetros à hora. E o terceiro tipo, intermédio, permite realizar, em secções de subida acentuada, uma velocidade considerável.

No grupo Norte, a linha Milão-Varese-Porto-Cevesio, constitue uma unidade independente de corrente contínua. Esta linha, no trôço Milão-Varese (60 quilómetros), tem carácter puramente urbano.

FIGURAS DO PASSADO

AINDA O Dr. JOÃO TEIXEIRA SOARES DE SOUSA

Pelo Dr. ARMELIM JUNIOR

(Concluido de pag. 586 do n.º 1101)

Em 1869, saiu do prelo à luz da publicidade um livro in 8.º de 478 paginas, epigrafado: — "Cantos populares do Arquipélago açoriano, publicados e anotados por Teófilo Braga — Porto, Tip. da Livraria Nacional, 1869".

"Este livro — escreve o general Henrique das Neves na sua obra, citada no anterior artigo — devia talvez denominar-se mais propriamente, "Cantos populares da Ilha de S. Jorge, recolhidos e colecionados por João Teixeira Soares e anotados por Teófilo Braga"; e o erudito michaelense nada perderia na sua reputação."

Ainda não era, a meu vêr e parecer, exacto e verdadeiro, esse frontispício.

Para o ser, deveria diser: "Cantos populares do Arquipélago açoriano, recolhidos e colecionados pelo Dr. João Teixeira Soares de Sousa e anotados por este e por Tiófilo Braga."

Amigo pessoal e admirador sincero do 1.º Visconde de Almeida Garrett, que lhe pagava na mesma preciosa moeda, o Dr. João Teixeira, recolheu pacientemente, não só na sua Ilha de San Jorge; mas também nas outras ilhas; coleccinou sistemáticamente, e anotou eruditamente. o "Cancioneiro das Ilhas", romanceiros novelescos, marítimos, mouriscos, sácrlos e entretenidos, destinados áquele preclaríssimo homem de letras.

Não chegando a aproveitar a este, por ter falecido, ofereceu-os ao eminente açoriano e eruditíssimo escritor, Dr. Tiófilo Braga.

Era de notar, e censurado foi, pelos que isto sabiam, que Tiófilo não inscrevesse, no frontispício da obra, o nome ilustre do seu principal autor, mas tão sómente o seu.

Tiófilo Braga — que conhecia bem o carácter, o íntimo e o feitio, retraídos e modestíssimos do seu Amigo; e, por outra banda, sabia por dolorosa experiência própria, o que são os ataques de maus e invejosos, que, impotentes e nulos, pouco ou nada fazem, mas tentam apóucar e amesquinhar os que trabalham e produzem, — plenamente se justificou, nos seguintes nobres e expressivos termos:

— "Se o escrever o nome na primeira pagina de um livro fosse em Portugal cousa honrosa e digna, pertencia a maior gloria deste trabalho áquele que se deixou entranhar no labirinto dã imaginação do povo, para entregar-me o fio da tradição poetica das Ilhas dos Açores.

"Um livro português, e sobre o assunto mais nacional, está destinado para poucos leitores; para alguns deles não passa de uma obra estéril, quando a não tomam por um logro. O meu amigo *estuda no seu canto*, (1) não conhece isto; mas sei que é bastante nobre para não sofrer que lhe atribuam tais intenções.

"Grande parte dos romances aqui publicados foram recolhidos para coadjuvar Garrett na sua tentativa de Romanceiro; não quiz a fatalidade que lhe aproveitassem; aceitei-os da mão do meu amigo, como o profeta menor ao receber o manto de Elias. Se a boa fé e um respeito profundo pelos cantos populares supõem a intuição artística, fez bem em entregar-me o deposito sagrado.

"Juntar o seu nome com o meu no frontispício da obra, era expôr um *homem de merecimento incontestável* a facécias de folhetim; mas lá chegará a hora em que a justiça ha-de iluminar a pagina onde está escrito o nome do fervoroso obreiro, que na boa confraternidade da juranda, veiu confiar-me as mais belas e antigas rapsódias da epopeia legendaria portuguêsa."

Eis aí o que, pelo próprio Tiófilo Braga, e na mesma obra, se ficou sabendo, com verdade e justiça, sobre aquele que recolhera e seleccionara, com tanta paciência e tão elevada intuição artística, seleccionara com tanto escrupulo e superior critério, e anotara com tanta erudição e profundeza, as peças dessa notável obra, como se revela tanto no Cancioneiro e Romanceiro, como nos fragmentos das suas anotações, que Tiófilo entercalou nas suas apostilas.

Aí se evidencia a sua investigação perseverante, tenaz e erudita, e a sua tão alta, hodierna e científica compreensão, da utilidade, importância e valor dos cancioneiros e romanceiros populares das antigas e formosissimas rapsódias da legendária epopeia lusitana.

(1) Efectivamente, a residência do ilustre Jorgense era no alto da *Vila das Velas*, no sitio denominado o *Canto*.

ERRATA NECESSÁRIA

No artigo «Bibliografia», a pag. 620. 2.ª col. do n.º 1105
Deve ler-se
Linha 24 — *defecções* e não *delacções*
» 40 — *resa o ditado*; e não *será o ditado*.

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

UMA VERGONHA!...

CONTINUA a cêna de apedrejamento dos combóios, principalmente dos combóios rápidos, e do próprio Sud-Express, aquele que serve a multidão de estrangeiros que visitam o nosso país.

No dia 24 do corrente ao quilômetro 178 da linha Norte, entre as estações de Soure e Pombal, no local conhecido pelo pinhal dos melros, foi ferozmente apedrejado o comboio 54 («sud-express» para Lisboa), ficando estilhaçado um dos grossos cristais das janelas, que feriu gravemente um passageiro.

Tal crime, cometido por mão louca, e bárbara, causou a maior repulsa entre todos os passageiros, na sua maioria estrangeiros, os quais se dirigiam ao nosso país pela primeira vez.

A repetição de cenas desta natureza, que nos colocam numa situação de povo primitivo, e de maus instintos, tem fatalmente que prender a atenção do governo, e da polícia, enquanto estas duas entidades não investigam e prendem os verdadeiros criminosos.

Em face de tais crimes que tanto nos envergonham o ex.^{mo} director da Polícia de Vigilância e Defesa do Estado ordenou ao agente Gonçalves, encarregado da referida brigada, para proceder a imediatas diligências, tendentes à descoberta e prisão dos criminosos.

O citado funcionário a quem já se devem importantes serviços na descoberta e prisão de autores de crimes nas linhas férreas, depois de exaustivas diligências, conseguiu descobrir os apedrejadores, 5 pastores cujas idades variavam entre 10 e 14 anos, sendo 3 do lugar de Meire, concelho de Pombal, e 2 do lugar de Bonitos, concelho de Soure, contra os quais vai ser adoptado o necessário procedimento.

A acção da brigada tem sido muito apreciada nos meios ferroviários, mas torna-se necessário que essa acção seja constante de forma a deixar que tais crimes sejam possíveis.

Os estrangeiros que nos visitam necessitam acreditar que nada de extraordinário lhe poderá suceder, e que as suas vidas não perigam.

DR. BETTENCOURT RODRIGUES

Vitimado por uma crise de *angor pectoris*, faleceu a 4 de Outubro em Monte Estoril, onde ultimamente residia, o médico a tantos títulos notável, que foi o Dr. António Bettencourt Rodrigues.

Iniciara os seus estudos superiores na Universidade de Coimbra, onde cursou com muito brilho a Faculdade de Matemática, seguindo depois para a capital francesa, onde se doutorou em Medicina, em 1886, com a defesa da tese: *Contribution à l'étude des réflexes dans la paralysie général des aliénés*.

Em Paris, dedicou-se ao estudo da Psiquiatria, tendo sido aluno e amigo de Charcot. De regresso ao país, fez concurso para médico dos hospitais, tendo regido de 1887 a 1890, em Rilhafoles, um curso livre de Neuropatologia e Psiquiatria.

Quando se abriu a vaga do lugar de director, Bettencourt Rodrigues apresentou à Sociedade de Ciências Médicas, de Lisboa, uma proposta que foi aprovada, para que o cargo fosse provido por concurso. Assim aconteceu. Atribui-se o facto às idéias republicanas que Bettencourt Rodrigues professava e de que era um fogoso propagandista, assíduo colaborador dos jornais democráticos da época.

Desgostoso foi para o Brasil, indo estabelecer-se em S. Paulo, onde durante 20 anos cultivou activamente a medicina. Depois do seu regresso a Portugal (1913) voltou um

pouco às lides políticas, tendo ocupado o lugar de nosso ministro em Paris, sob os governos Pimenta de Castro e Sidónio Pais, e tendo já na actual situação sobraçado a pasta dos Negócios Estrangeiros.

É muito vasta a sua bibliografia para que possamos, numa ligeira notícia, dar uma relação completa dos seus escritos.

Alguns deles elaborados no Brasil, visam na sua maioria assuntos de medicina nervosa ou mental e problemas em relação com a clínica da febre amarela. Alguns são trabalhos de crítica literária.

Depois do seu regresso ao país, foram publicados a 2.ª edição do *Problema Terapêutico da Tuberculose* (1916) e o volume *Medicina e Médicos* (1922).

Ultimamente dera à estampa os trabalhos: *Vinte e oito meses no Ministério dos Estrangeiros* e *Por estradas e aéreas*.

A sua família, a expressão do nosso sentido pesar.

ODISSEIA TRISTE

CONTA o «Mensageiro», de Leiria, a curiosa odisseia de um soldado da Grande Guerra que, com a devida vénia transcrevemos:

«Em seguida ao armistício foram repatriados os soldados franceses, prisioneiros na Alemanha.

Numa das levas de repatriados vinha um soldado que perdera por completo a memória e sobre quem não havia nenhuma indicação, sendo por isso encerrado no hospital de doidos da cidade de Rodez.

Há tempos, um antigo prisioneiro de guerra, ao visitar aquele hospital, declarou que o infeliz, louco lhe parecia ser o soldado Anselmo Manglin e ser natural de Saint-Maur-sur-Indre.

Para se identificar o pobre louco fez-se a experiência de o levar áquela povoação, conduzindo-o perante os pais, que sendo ainda vivos, não reconheceram no infeliz o filho, embora os vizinhos afirmassem reconhecê-lo, não dando o louco, por sua parte, sinais alguns de reconhecimento ao ser colocado em sua presença.

Tentou-se então outra experiência e foi conduzir o louco até à estação do caminho de ferro e abandoná-lo para examinar os passos que dava. Ao descer do automóvel dirigiu-se com passos seguros para a casa que seus pais habitavam à data do inicio da guerra e em seguida para a casa do seu avô, agora habitada pelo pai e pelo irmão, que o não conheciam nem o pobre louco deu sinal de qualquer impressão, conservando-se sempre a distância. Conduzido à escola, viu-se que reconhecia a casa, indo sentar-se à carteira que lhe pertencia quando frequentava a escola.

Ao passar pela frente da Igreja, que foi reedificada há 4 anos, por ter sido destruída por um raio, voltou-se para os que o acompanhavam e disse: *L'église est changé, a igreja está transformada*.

Estes sinais levam a reconhecer o pobre louco como sendo o soldado indicado pelo outro prisioneiro.»

Esses miseráveis que andam para aí desejosos de uma nova guerra, para enriquecer e encherem as «burras» de ouro à custa dos desgraçados condenados, que ponham os olhos nestes seus que muito bem lhe podem cair em casa.

A FECHAR

Um judeu viajava no comboio correio de Lisboa para o Porto e descia em todas as estações para comprar bilhete até à estação seguinte.

Um companheiro de viagem notando o facto perguntou-lhe qual o motivo por que viajava por aquêle sistema.

— Não vê o meu amigo, como estou muito doente, não sei se chegarei ao Porto e assim em qualquer altura que morra não dou lucro à Companhia.

Os nossos mortos

DR. CAMPOS MONTEIRO

Com 57 anos, faleceu no Porto, o dr. Campos Monteiro que nasceu em Moncorvo, em 7 de março de 1876.

O sr. dr. Abilio Adriano de Campos Monteiro, doutor em medicina pela Escola-Médica Cirúrgica do Porto, antigo administrador do concelho da Maia, deputado da nação pelo círculo do Porto, teve sempre uma vida intensa, interessando-se muito por tudo que se ligava com o progresso da sua terra. As agremiações literárias e artísticas mereciam-lhe o maior carinho.

Foi presidente do extinto Club dos Girondinos do Porto, da Associação dos Pais e Professores do Liceu Rodrigues de Freitas, vice-presidente da Associação Médica Lusitana, presidente da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, presidente da Direcção e socio honorário do Grupo dos Modestos.

Era filho de José Carlos Monteiro, natural de Braga, que faleceu, contador em Moncorvo, e de D. Maria Joaquina Campos, natural desta vila.

Fez os estudos liceais em Braga e Viana do Castelo.

Colaborou nos jornais: *Morcovense*; *Jornal de Viana*; *Comercio do Lima*; *Vida Nova*, que dirigiu durante alguns meses; *Pontos e Virgulas*, Distrito de Viana; *A Patria*, de Braga; *A Voz Publica*; *Jornal de Notícias*, do Porto; *Argus*, revista mensal que fundou e dirigiu; *Monitor*; *Luta de Bouças*; *Leça*; *Lidador*, de que foi director; *Patria*, do Porto; *Debate*; *Epoca*; *Ilustração Moderna*; *Revista de las Españas*, de Madrid; *Colonia Portuguesa*, de S. Paulo, *Primeiro de Janeiro* e *Maria Rita*, usando o pseudônimos de *Albimonte*, *Mercurio*, *Hamilton*, *Marcial Jordão*, *Gil Barbeira*, *Catuto* e *Taridu*.

Escreveu, em verso: *Arco-Iris*, *A paixão de Ferrer*, poema; *Versos fóra de moda*; *Musa irónica*; *Santa Olivia*, poema.

Em prosa: *Neurastenia*; *Os Lusiadas*, anotados; *Os Lusiadas*, anotados e parafraseados; *A oito dias de vista*, crónica; *Saude e Fraternidade*, sátira política; *Moeda corrente*, crónicas e contos; *O médico-peçonha*, crítica; *Contra a maré*, contos e crónicas; *Entre-Douro-e-Minho*, monografia; *O livro*, o melhor dos amigos, conferência; *Ares da minha serra*, novelas.

Os dramas de hontem — I. *Miss Enfinge*, romance. *Camilo Alcoforado*, romance.

A comedia de hoje — *As duas paixões de Sabino Arruda*, romance.

No teatro foram representadas, não tendo sido ainda impressas: *O segredo da Morgada*, opereta em 3 actos; *A Rainha da Lacónia*, opereta em 3 actos; *O ramo de perpétuas*, opereta em 3 actos.

Representadas e impressas — deixou o glorioso escritor mais as seguintes peças: *Os filhos de Minerva*, peça em 4 actos. *A promessa*, peça em 1 acto. *O crime duma mulher honesta*, drama, esgotado; *Auto das três barcas*, peça em 4 quadros; *Flor do Tojo*, opereta em 3 actos; *Maria da Fonte*, opereta em 3 actos.

Além dos seus originais, páginas maravilhosas, traduziu para a nossa língua em traduções modelares os seguintes romances Franceses e Espanhóis:

A sombra do passado, de H. Ardel; *Uma noite de Cleópatra*, de T. Gautier; *Azul e branco*, de H. Ardel; *Annie*, de Maryan; *A hora decisiva*, de H. Ardel; *Um divórcio*, de P. Bourget; *Fogo mal extinto*, de H. Ardel; *Minha mulher não quer filhos*, de C. Vautel; *Uma aventura imprudente*, de H. Ardel; *A alegria do capitão Ribot*, de P. Valdés; *O tio Renato*, de H. Ardel; *Os que não foram á guerra*, de Fernandez Flórez; *A esfinge falou*, de M. Dekobra; *O prazer do perigo*, de A. Insua; *Mulheres histéricas*, de A. Insua; *O amor em dois tempos*, de A. Insua; *A Mulher, o Toureiro e o Touro*.

O funeral do ilustre escritor saiu da igreja paroquial de S. Mamede, de Infesta.

CHABY PINHEIRO

Realisou-se em 8 do corrente o funeral do grande artista português Chaby Pinheiro, falecido em Algueirão, no dia 6.

Chaby nasceu em Lisboa, em 12 de janeiro de 1873 e desde os seus tempos de estudante manifestou notáveis qualidades de dicção.

Em 1896 foi contratado pela companhia Rosas & Brazão, estreando-se em Outubro desse ano na comédia *O tio milhões* levada à cena no teatro D. Maria II.

Esta apresentação foi a primeira dos triunfos em que a sua carreira foi fértil.

Organizou por várias vezes companhias, e fez, sempre, com êxitos algumas *tournées* pela província.

Fez a sua última temporada, antes da doença que em 1931 o retirou da cena e depois o vitimou, na empresa de José Loureiro, no Trindade. Foi na peça *Sua Alteza*, que Chaby, pela última vez, se apresentou em público e ganhou o derradeiro triunfo.

Recolheu em Fevereiro do ano passado á Casa de Saúde das Amoreiras onde esteve internado até Julho desse ano, em que, bastante melhor, passou a viver na sua residência em Algueirão.

Há poucos dias ainda acedeu a tomar parte numa récita particular em benefício dum necessitado. O público prestou-lhe, no momento da sua entrada no palco, uma ovacão tão entusiasta que o grande artista teve uma crise de chôro, ficando impossibilitado de declamar.

A comoção que então sofreu motivou a recaída

que o vitimou. O corpo foi trasladado para a igreja das Mercês e o funeral, realizou-se para o cemitério do Alto de S. João com grande acompanhamento.

JAIME LANÇA

Em Monte Arroio (Belas) faleceu em 7 do corrente com 36 anos de idade Jaime Lança, jornalista, que no *Mundo* deixou escritas as suas crónicas mais vibrantes.

Trabalhou no jornal *A República*, e quando esta suspendeu a sua publicação, em 1924, Jaime Lança terminou, por assim dizer, a sua actividade jornalística.

Jaime Lança era filho da sr.^a D. Maria Julio das Neves Lança e do sr. Francisco Lança Junior e casado com a sr.^a D. Antonia Lança.

O funeral do nosso desdito colega realizou-se ás 11 horas, do dia 8, para o cemitério de Belas, incorporando-se no prémrito os bombeiros voluntários daquela localidade e os sócios da respectiva associação.

As famílias apresenta a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a expressão dos seus pezames.

HENRIQUE LOPES BANHOS

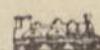
Por morte de seu tio Henrique Augusto Lopes Banhos encontra-se de luto o nosso director Carlos d'Ornellas Lopes Banhos.

O finado faleceu inesperadamente em Cacilhas no dia 9 do corrente.

Foi durante longos anos despachante oficial da Alfandega de Lisboa e mercê do seu carácter, conseguiu grandes simpatias e a estima dos seus numerosos amigos. Deixa por isso, grandes saudades em quantos com ele privavam.

Era casado com D. Florinda Augusto Reis Lopes Banhos; irmão dos falecidos almirante Lopes Banhos e general de brigada Guilherme Carlos Lopes Banhos, e tio da Sr. D. Iva Flores d'Ornellas Lopes Banhos e Carlos d'Ornelas Lopes Banhos.

O funeral realizou-se no dia imediato ás 13 horas da Rua Carvalho Freirinha, 8, em Cacilhas, para o cemitério do Alto de S. João.



MARECHAL GOMES DA COSTA

Passa ámanhã o 3.^º aniversario da morte do saudoso cabo de guerra que foi o marechal Gomes da Costa.

Comemorando o infausto acontecimento, sua familia manda reza, nesse dia, na igreja dos Martires, pelas 11,30 horas, uma missa de sufragio.

Tambem a direcção da Liga Nacional 28 de Maio, como de costume, manda celebrar igual acto piedoso, na mesma igreja, ás 12 horas de segunda-feira.

TEATROS & CINEMAS

A inserção de referências a peças teatrais nesta secção não significa que as recomendemos aos nossos leitores.

A opinião desta *Gazeta*, a cargo de I. de M., publicar-se-ha sob a rúbrica da *Platéa*.

CARTAZ

TEATROS

NACIONAL — A's 21,30 — «Aquela noite ! !...»
TRINDADE — A's 15, 20,30 e 22,45 — «Arraial».
AVENIDA — A's 15 e 21,30 — «O senhor professor».

APOLO — «Fruto proibido».

VARIÉDADES — A's 15, 20,30 e 22,45, a revista «Pernas ao Leu».

MARIA VITORIA — Não ha espectáculo.

COLISEU — A's 21 — Companhia de Circo.

CINEMAS

OLIMPIA — Cinema sonoro.

JARDIM-CINEMA — Cinema sonoro.

GINASIO — Cine e variedades.

S. LUIS — «A Canção de Lisboa».

ODEON — Cinema sonoro.

CONDES — Cinema sonoro.

EUROPA — Cinema sonoro.

ROYAL — Cinema sonoro.

CHIADO TERRASSE — Cinema sonoro.

TIVOLI — Cinema sonoro.

CAPITOLIO — Cinema e variedades.

CENTRAL — Cinema sonoro.

SALÃO IDEAL — (Loreto) — Cinema sonoro,

IMPERIAL — Cinema sonoro.

JARDIM ZOOLOGICO Inumeros são os atrac-
tivos que actualmente nos oferece este magnífico
e aprazível recinto. Além de variadíssimos ex-
emplares de animais raros ha a registar a «Aldeia
dos macacos» e «O Solar dos Leões» onde se
encontram estas feras à solta. O Jardim pode ser
visitado todos os dias desde as 10 horas da manhã
ao pôr do sol.

Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regular-
mente as carreiras
para: Madeira, S. Vi-
cente, Pernambuco,
Rio de Janeiro, San-
tos, Montevideu e
Buenos Aires — Os
vapores teem magni-
ficas acomodações
para passageiros —



Nos preços das pas-
sagens inclue-se vi-
nho de pasto, comi-
da à portuguesa, ca-
nia, 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

VISADO PELA COMISSÃO
DE CENSURA

Linhos portugueses

C. P.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta vai efectuar na estação de Vilar Formoso grandes obras de transformação devendo, as suas instalações ficar de forma a proporcionar maiores comodidades ao público. Entre outros melhoramentos será ali instalada uma estação telegrafo-postal, que, além do serviço de cartas e telegramas, distribuirá por todo o País as encomendas postais vindas do estrangeiro.

A referida Companhia pretende também ampliar a estação de Pampilhosa e depois a da Guarda.

Cacilhas à Costa da Caparica Estava marcado para o dia 25 de Novembro, p. p., na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, o concurso para a construção e exploração de uma linha de caminho de ferro de Cacilhas à Costa da Caparica, servindo Almada, Pragal, São Lourenço, Bânatica, Porto Brandão, Lazareto e Trafaria, com ramal para a Cova do Vapor, concurso este que não se chegou a realizar-se em virtude de não ter aparecido qualquer concorrente.

Linha do Sul O concurso da Direcção Geral de Caminhos de Ferro (Divisão de Via e Obras) referente à empreitada n.º 8, para a construção da variante às Pontes da Pavôrra, Cale de Mú e Sobralinho, entre os quilómetros 240,077 e

241,600 desta linha, que tinha sido adiado por motivo de cumprimento ás novas instruções para a arrematação e adjudicação de Obras públicas, foi novamente posto em praça, para o próximo dia 29 dêste mês, pelas 15 horas no edifício daquela Direcção Geral.

A base de licitação foi alterada para Esc. 1.239.798\$16 visto que a anterior praça era de Esc. 1.329.232\$07

Linha do Val do Lima

Na Direcção Geral de Caminhos de Ferro encontra-se aberto o concurso para a construção da Empreitada n.º 2 desta linha, entre o perfil o do lanço de Lanhezes e o perfil 85 da primeira variante para Ponte do Lima, na extensão de 9.184,17 metros, e estradas de acesso à estação de Ponte do Lima, de Lanhezes ao Rio Lima, etc.

A base de licitação é de Esc. 2.210.299\$87 e o concurso realiza-se no dia 30 dêste mês pelas 15 horas no edifício daquela Direcção, em Lisboa na R. de S. Mamede (ao Caldas) n.º 63.

Linhos de Extremoz a Castelo de Vide

Foi posto à praça pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro (Divisão de Construção) o fornecimento de 23.000 metros cúbicos de pedra britada para balastro de via ferrea, para o 3.º lanço desta linha, compreendido entre Fronteira e Cabeço de Vide.

O respectivo concurso realiza-se no dia 2 de Janeiro próximo, pelas 15 horas na séde daquela Direcção Geral, na Rua de S. Mamede n.º 63 (ao Caldas); sendo a base de licitação Esc. 368.000\$00.

MOVIMENTO CAMBIAL DURANTE O MÊS DE NOVEMBRO

(Cours des Changes pendant le mois de Novembre)

	Dia 3 Le 3		Dia 10 Le 10		Dia 17 Le 17		Dia 24 Le 24		Dia 31 Le 31	
	Compra Achat	Venda Vente								
Libras ouro . . .	160\$60	—	160\$60	—	160\$60	—	162\$80	—	—	—
Londres (cheque)	103\$30	103\$70	105\$50	106\$00	106\$70	107\$20	109\$80	110\$20	—	—
Paris	1\$29,3	1\$30,3	1\$29,3	1\$29,8	1\$29,5	1\$29,8	1\$31,0	1\$31,5	—	—
Suíça	6\$40,1	6\$45,1	6\$39,6	6\$44,5	6\$40,2	6\$42,7	6\$48,5	6\$50,9	—	—
Bélgica.	4\$60,9	4\$64,4	4\$59,9	4\$63,4	4\$60,5	4\$62,5	4\$60,7	4\$64,2	—	—
Itália	1\$73,7	1\$75,1	1\$73,8	1\$75,1	1\$74,1	1\$74,8	1\$73,5	1\$74,9	—	—
Holanda	13\$51,8	13\$42,1	13\$32,4	13\$42,7	13\$32,2	13\$37,3	13\$33,1	13\$43,4	—	—
Madrid	2\$76,0	2\$77,5	2\$73,0	2\$75,0	2\$56,4	2\$78,5	2\$56,5	2\$78,6	—	—
Nova-Iorque . . .	21\$25,0	21\$40,0	20\$85,0	21\$00	22\$34,6	22\$51,9	21\$47,1	21\$67,7	—	—
Noruega	5\$19,5	5\$23,5	5\$28,2	5\$32,5	5\$25,2	5\$29,3	5\$14,6	5\$18,6	—	—
Suécia	5\$33,0	5\$37,1	5\$41,7	5\$45,9	5\$39,2	5\$43,4	5\$28,2	5\$52,5	—	—
Dinamarca	—	4\$65,3	—	4\$73,0	—	4\$7,91	—	4\$92,1	—	—
Praga	\$98,1	\$98,8	\$98,1	\$98,8	\$98,1	\$98,8	\$99,7	1\$00	—	—
Viena	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berlim.	7\$88,5	7\$91,5	7\$87,5	7\$91,0	7\$88,6	7\$91,1	8\$00	8\$02,9	—	—
Brasil	1\$87,7	1\$89,9	1\$74,3	1\$7,65	1\$79,4	1\$81,6	1\$84,5	1\$86,5	—	—

HOTEIS RECOMENDADOS

PORTUGAL

PORTUGAL

PORTUGAL

LISBOA

Grande Hotel de Inglaterra

PRIMEIRA CLASSE

Rua do Jardim do Regedor

BEJA

HOTEL ROCHA

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

Preços módicos. Banho.

Ótimos vinhos e
boa comida.

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	MERCAD.	15
1.ª Cl.	2.ª Cl.			RÁPIDO	OMNIBUS	SUD	RÁPIDO		
				1.ª 2.ª Cl.	1.ª 2.ª 3.ª	1.ª 2.ª Cl.	1.ª 2.ª Cl.	1.ª 2.ª 3.ª	1.ª 2.ª 3.ª
De Lisboa-R.	k.		LISBOA-ROCHIO	P	8 40	9 50	18 05	20 55	22 15
2 55	1 80	1 10	ALCANTARA-TERRA	»	—	14 15	—	—	—
4 25	3 05	2 00	CAMPOLIDE	»	—	10 02	18 15	21 50	22 27
4 25	3 05	2 00	ENTRE-CAMPOS, ap.	»	8 51	10 17	—	—	—
5 45	3 85	2 55	BRAGO DE PRATA	»	—	—	—	—	—
6 55	4 65	2 00	OLIVAIAS	»	—	—	—	—	—
9 60	6 95	5 40	SACAVEM	»	—	—	—	—	—
11 20	7 80	4 10	POVOA	»	—	—	—	—	—
12 60	8 75	5 85	ALVERCA	»	—	—	—	—	—
14 20	10 00	6 50	VILA FRANCA	»	—	10 49	—	—	—
16 50	11 55	7 50	CASTANHEIRA, ap.	»	—	—	—	—	—
20 75	14 50	9 50	CARREGADO	»	—	10 59	—	—	—
23 40	16 55	10 70	VILA NOVA DA RAINHA, ap.	»	—	11 04	—	—	—
24 10	16 90	11 00	AZAMBUJA	»	—	11 14	—	—	—
25 70	17 95	11 70	REGUENGO	»	—	11 24	—	—	—
27 85	19 55	12 80	SETIL	(C)	11 28	—	—	—	—
31 05	21 75	14 10	(Vendas Novas)	(P)	—	—	—	—	—
34 80	24 45	15 85	SANTAREM	(P)	—	—	—	—	—
37 65	27 10	17 60	VALE DE FIGUEIRA	(P)	9 46	12 03	19 12	22 52	23 51
41 65	29 15	19 05	MATO DE MIRANDA	(P)	—	—	—	—	—
43 15	30 55	19 70	TORRES NOVAS	(P)	—	—	—	—	—
46 50	32 55	21 15	ENTRONCAMENTO	(C)	10 10	12 49	15 31	19 37	23 30
48 05	34 25	22 55	(Leste B. Baixa)	(P)	—	—	—	—	23 32
52 30	36 63	23 90	LAMAROSA	(C)	—	13 24	—	—	—
55 70	39 05	25 45	(Tomar)	(P)	—	—	—	—	—
55 70	39 05	25 45	PAJALVO	(P)	—	13 34	—	—	—
59 65	41 95	27 20	CHÃO DE MACAS	(P)	—	13 47	15 50	—	—
64 15	44 95	28 50	CEISSA-OUREM, ap.	(P)	—	13 52	—	—	—
64 15	44 95	28 50	CAXARIAS	(P)	—	14 01	—	—	—
67 55	47 5	30 80	ALBERGARIA	(P)	11 05	14 23	16 14	20 28	1 18
73 2	51 55	33 45	LITEM, ap.	(P)	—	14 52	—	—	—
78 25	54 80	33 65	VERMOIL	(P)	—	14 40	—	—	—
78 25	54 80	33 65	POMBAL	(P)	11 19	14 51	—	—	—
79 40	55 6	36 20	SOURE	(P)	—	15 07	—	—	—
83 20	58 25	37 95	V. NOVA D'ANCOS ap.	(P)	—	15 13	—	—	—
85 60	59 85	38 95	ALFARELOS	(C)	11 41	15 21	—	—	—
86 2	60 45	39 40	Figueira da Foz	(P)	—	—	—	—	—
88 50	61 95	40 40	FORMOSELHA	(P)	—	15 51	—	—	—
91 15	63 95	41 60	COIMBRA-B	(C)	11 58	16 20	17 01	21 29	3 00
92 75	65 00	42 25	Coimbra	(C)	—	—	—	—	3 40
96 10	67 40	45 90	(Louzã)	(P)	—	—	—	—	—
96 10	67 40	45 90	COIMBRA-B	(P)	12 09	16 32	—	—	3 53
96 10	67 40	45 90	SOUZELAS	(P)	—	16 42	—	—	4 04
99 15	63 95	41 60	PAMPILHOSA	(C)	12 14	16 53	17 13	21 45	3 37
99 15	63 95	41 60	(Beira Alta)	(P)	—	—	—	—	4 16
104 10	73 95	47 55	MEALHADA	(P)	—	17 39	16 25	—	3 57
104 10	73 95	47 55	AGUIM, ap.	(P)	—	17 45	—	—	4 34
104 10	73 95	47 55	CURIA, ap.	(P)	12 27	17 46	—	—	—
106 80	74 75	48 75	MOGOFORES	(P)	—	17 51	—	—	—
106 80	74 75	48 75	PARAIMO, ap.	(P)	—	17 57	—	—	—
106 80	74 75	48 75	OLIVEIRA DO BAIRRO	(P)	—	18 03	—	—	—
106 80	74 75	48 75	QIÁ, ap.	(P)	—	18 10	—	—	—
106 80	74 75	48 75	QUINTANS	(P)	—	18 21	—	—	—
106 80	74 75	48 75	AVEIRO	(C)	12 55	18 29	18 00	22 27	5 06
106 80	74 75	48 75	(Vale Vouga)	(P)	—	—	—	—	5 30
112 20	78 55	50 95	CACIA, ap.	(P)	—	18 43	—	—	5 40
114 85	80 45	52 40	ESTARREJA	(P)	—	18 57	—	—	5 49
117 55	82 50	55 60	AVANCA	(P)	—	19 08	—	—	6 03
121 65	83 15	55 55	CURIA	(P)	—	19 18	—	—	6 15
123 60	86 45	61 35	ESMORIZ	(P)	—	19 32	—	—	6 25
124 80	87 55	56 90	ESPINHO (V. Vouga)	(P)	13 32	19 41	—	23 08	6 36
127 85	89 45	58 50	GRANJA	(P)	13 58	19 47	—	7 03	6 47
129 25	90 60	59 00	VALADARES	(P)	—	19 59	—	—	6 53
130 85	91 65	59 65	VILA NOVA DE GAIA	(P)	15 56	20 14	18 59	25 34	7 50
133 20	93 50	60 85	CAMPANHÃ	(C)	14 04	20 22	19 07	23 42	7 58
133 20	93 50	60 85	PORTO (M. e Douro)	(P)	14 20	20 33	19 17	23 55	7 30

HOTEIS RECOMENDADOS

ESPAÑHA

ESPAÑHA

ESPAÑHA

MADRID

HOTEL LONDRES

Calle Galdo 2

Telefones: 12728-16490

Conforto moderno
em todos os quartos

Cosinha excelente

PREÇOS MODERADOS

VAGO

VAGO

Horário dos comboios directos da Linha Norte

Preços Esc.	DIST.	Estações e apeadeiros	18		52		54		56		8	
			OMNIBUS	RAPILO	1.ª 2.ª 3.ª	C	SUD	LUXO	1.ª 2.ª 3.ª	D	OMNIBUS	F
1.º Cl.	2.º Cl.	3.º Cl.	d K	C	E	D	C	D	E	F		
Do Porto	k.	PORTO (M. Douro)	P	8 55	8 13	13 00	18 00	22 00				
2 35	1 85	1 25	6	9 07	8 25	13 09	18 13	22 21				
5 70	3 65	2 35	12	9 19	8 56	13 20	18 26	22 37				
5 90	4 35	2 90	15	9 28								
8 60	6 15	4 15	22	9 45	8 49							
10 00	7 30	4 90	26	9 53	8 55							
11 95	8 60	5 65	31	10 05								
16 10	11 60	7 55	42	10 27	9 11							
18 85	13 40	8 65	49	10 38								
21 15	15 03	9 85	55	10 51								
26 85	18 90	12 50	—	11 05								
26 85	18 90	12 50	70	11 11	9 34	14 02	19 22	0 25				
29 15	20 65	15 50	76	11 34								
34 45	24 40	15 90	10	11 42								
34 45	24 40	15 90	90	11 50								
37 45	26 50	17 35	98	11 56								
37 45	26 50	17 35	98	12 04	↓							
41 00	28 95	18 85	107	12 08	10 02	↓						
41 00	28 95	18 85	107	12 11								
41 00	28 95	18 85	107	12 18								
42 45	30 00	20 55	111	12 24	10 12	14 32	19 58	1 37				
45 10	21 80	20 75	118	12 49								
47 75	33 65	22 05	125	12 58	10 28	15 04	20 17	2 11				
48 65	34 20	22 40	127	—								
50 15	35 20	25 05	—	13 08	10 31	15 05	20 20	2 19				
53 95	37 95	24 80	131	13 17								
55 00	38 70	25 35	141	13 29								
67 65	47 40	9 30	144	13 34	10 46	20 36	24 45					
60 00	42 20	27 55	167	Figueira da Foz	(P)							
60 00	42 20	27 55	157	V. Nova d'Anços, ap.	—	14 15		5 06				
66 15	46 50	30 50	157	SOURÉ	—	14 24		3 16				
69 20	48 70	31 75	175	POMBAL	—	14 46	11 16	21 04	3 39			
73 7	1 80	53 85	181	VERMOIL	—	14 58		3 54				
73 75	51 80	5 85	193	LITEM, ap.	—	15 09						
77 90	54 80	35 70	19	ALBERGARIA	—	15 27	11 43	21 50	4 21			
81 40	57 20	37 35	204	CAXARIAS	—	15 41		4 36				
81 40	57 20	37 35	213	CEISSA-OUREM, ap.	—	15 49						
84 80	59 50	7 90	213	CHÃO DE MACAS	—	15 57		4 51				
87 05	61 5	39 90	22	PAJALVO	—	16 08		5 01				
89 45	63 55	41 50	228	LAMAROSA	—	16 16	↓	5 09				
92 10	64 65	42 20	236	(Tomar)	—							
95 10	66 85	43 50	241	ENTRONCAMENTO	—	16 30	12 21	16 45	22 10	5 24		
98 85	69 45	44 25	249	(Leste B. Baixa)	—							
102 40	71 35	46 50	249	TORRES NOVAS	—	17 03						
105 40	73 90	48 25	268	MATO DE MIRANDA	—	17 14						
107 65	75 55	49 35	276	VALE DE FIGUEIRA	—	17 30	↓					
109 15	76 60	50 00	282	SANTAREM	—	17 44	12 55	22 43	6 11			
109 95	77 20	50 50	286	VALE DE SANTAREM	—	17 57						
116 70	81 95	53 40	286	SANT'ANNA-CARTAXO	—	18 06						
119 05	83 55	54 50	312	SETIL	—	18 12						
120 95	84 90	55 40	317	V. Novas)	—							
122 55	85 95	56 05	321	REGUENGOS	—	18 25						
124 00	87 00	56 80	325	AZAMBUJA	—	18 38						
127 15	89 20	58 15	333	VILA NOVA DA RAINHA, ap.	—	18 45						
128 20	90 05	58 70	336	CARREGADO	—	18 51						
129 00	90 50	9 00	338	CASTANHEIRA, ap.	—	18 54						
130 95	92 70	60 45	346	VILA FRANCA	—	19 03						
132 00	92 70	60 45	346	ALHANDRA	—							
132 00	92 70	60 45	346	ALVERCA	—							
132 00	92 70	60 45	346	POVOA	—							
132 00	92 70	60 45	346	SACAVEM	—							
132 00	92 70	60 45	346	OLIVAIOS	—							
132 00	92 70	60 45	346	BRAÇO DE PRATA	—	19 42						
133 20	93 50	60 85	349	ENTRE-CAMPOS, ap.	—	19 51	13 59					
133 20	93 50	60 85	349	CAMPOLIDE	—	20 04						
133 20	93 50	60 85	349	LISBOA-P	—							
133 20	93 50	60 85	349	LISBOA-ROCIO	—	20 10	14 10	18 17	23 57	8 00		

Tem vagão restaurante