

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; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908;
MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894; — S. Luis, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 8-10 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Monteiro, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 945

S U M A R I O :

Página artística: Madeira, Funchal, Uma queda de água. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — A Coordenação dos Meios de Transporte, pelo Engº J. FERNANDO DE SOUSA. — Novo regime europeu de transportes. — As origens vulcânicas dos arquipélagos da Madeira e dos Açores, pelo Coronel CARLOS ROMA MACHADO. — A «Gazeta» em Espanha. — Caminho de Ferro de Ermidas a Sines. — Linhas estrangeiras. — A aviação portuguesa e o seu império colonial, pelo Tenente Aviador HUMBERTO CRUZ. — A indústria da electricidade na Alemanha. — Figuras do passado, por ARMELIM JUNIOR. — Conferência internacional eléctrica sobre sistemas de alta tensão. — Imprensa. — Paris! Paris!... por AUGUSTO D'ESAGUY. — A standardização e o desenho das locomotivas. — O almôço de confraternização dos antigos combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro decorreu animado, por C. M. C. — Linhas portuguesas. — Almirante Ernesto de Vasconcelos. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. A. — As conferências do tráfego Franco-Hispano-Português e Franco-Espanhol. Há quarenta anos. — Direcção Geral de Caminhos de Ferro. — «Revista Portuguesa de Seguros». — Parte oficial. — A corrida da Imprensa em Badajoz. — As obrigações da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela : : : : :

1933

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
JOSE DA NATIVIDADE GASPAR

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVESCoronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.º MARIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.º JAIME GALO
Engenheiro ABEL AUGUSTO DIAS URBANO
Dr. ARMELIM JUNIOR
Dr. ALFREDO BROCHADO

DELEGAÇÕES

Espanha — A MASCARÓ
Porto -- ALBERTO MOUTINHOPREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

<i>PORTUGAL</i> (semestre) . . .	30\$00
<i>ESTRANGEIRO</i> (ano) £ . . .	1.00
<i>ESPAÑA</i> () ps. ^{as} . . .	35.00
<i>FRANÇA</i> () fr. ^{os} . . .	100
<i>AFRICA</i> () . . .	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

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

BENTO MANTUA

No dia vinte e um do corrente mês, realiza-se no Teatro Nacional Almeida Garrett, promovida por um grupo de amigos e admiradores, uma grandiosa festa de homenagem à memoria do grande escritor e amigo Bento Mantua, um dos maiores espíritos da sua geração que a morte roubou ao convívio dos seus amigos e d'aqueles que o admiravam como um invulgar cultívador das letras portuguesas, um bom chefe de familia e uma alma bondosa e sá.

A família do grande escritor português encontra-se na miseria e o motivo da festa é conseguir reunir uns escudos para amparar aqueles filhos que a morte tão traiçoeira lhes roubou o chefe, que já destinara a sua educação.

Na festa á memoria de Bento Mantua serão representadas, apenas obras da sua autoria que serão interpretadas pelos melhores artistas portugueses.

Todas as pessoas que desejarem associar-se a esta justa homenagem podem marcar os seus logares no Teatro Nacional ou dirigir-se à Avenida Visconde de Valmor, 73, 2.^º, ou pelo telefone N 596.

TOIROS DE MORTE

FOI enviada para o «Diário do Governo» a seguinte portaria:

«Nos termos do artigo 1.^º do decreto-lei n.º 22.482, de 29 de Abril de 1933: Manha o Governo da República, pelo ministro do Interior, nomear a comissão a que se refere o artigo 1.^º do decreto-lei n.º 22.482, de 1933, composta de: Tenente-coronel João Luís de Moura, governador civil de Lisboa, como representante do Ministério do Interior; drs. Emilio Infante da Camara e António Carlos Borges, como representantes do Ministério do Comércio, Indústria e Agricultura; major Oscar Neto de Freitas, Inspector Geral dos Espectáculos; D. Manuel Ferrão de Castelo Branco, conde da Ponte, como representante do Club Tauromáquico; tenente António Veiga, como representante do Club Tauromáquico Sector 1; dr. Alfredo Vidigal Neves e Castro, como representante da Sociedade Protectora dos Animais, do Porto; Rodrigo Guerra Alvares Cabral, como representante da Liga de Defesa dos Animais; dr. Julio Eduardo dos Santos, como representante da Sociedade Protectora dos Animais; D. Bernardo da Costa e Jaime Torres, na qualidade de criicos tauromáquicos; engenheiro-agronomo Cândido Pedro da Silva Duarte, na qualidade de representante do Ministério da Instrução; e Agostinho Coelho, como representante da Associação de Classe dos Toureiros Portugueses, a qual no prazo de seis meses apresentará o respectivo relatório».

Como achamos pouca gente para fazer parte da Comissão alvitramos que façam parte ainda mais representantes de vários organismos que é para depois ninguém se entender.

A FECHAR

UM emprezário deixou-se há tempos dormir a ouvir ler uma esperançosa revista a um autor ainda mais esperançado.

— Como pode o senhor ter uma opinião, se esteve a dormir? — preguntou no fim, abespinhado, o autor.

— Meu amigo, — respondeu o emprezário — o dormir já é uma opinião!

A COORDENAÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTE

APRECIACÃO DE UM PARECER

(Continuação)

Pelo Engº J. FERNANDO DE SOUSA

Conforme observei em artigo de 1 do corrente, o projecto do parecer da Associação dos Engenheiros Civis àcerca do problema de *coordenação de meios de transporte*, elaborado pela respectiva Classe de Viação, propõe, com justificação sumária e deficiente, a suspensão do D. 18.190, que aprovou o plano da rede ferroviária, bem como de concessões e construções de vias férreas em curso, e a revisão de aquele plano e das estradas.

Essa revisão será confiada a um novo *Conselho Superior de Transportes Terrestres*, cuja composição consta do parecer que a *Gazeta* reproduziu em 16 de abril.

Figuram entre os seus 21 membros (sem contar o Ministro das Obras Públicas) 5 engenheiros especializados além de 2 livremente escolhidos pelo Governo, que serão um o presidente e o outro o secretário do Conselho. Dos 14 membros restantes apenas um é delegado das empresas de caminhos de ferro e outro do respectivo pessoal, em igualdade de representação com as empresas de camionagem.

Os 5 engenheiros especializados são um Conselho dentro do grande Conselho, como que uma Secção técnica. Compete-lhes examinar todos os projectos, que deixam de ser apreciados pelo Conselho Superior de Obras Públicas em contrário da tradição e da prática geral, que faz dêste um supremo tribunal técnico encarregado da análise dos projectos.

Assim se declara explicitamente na proposta, segundo a qual o novo Conselho substitui os de Caminhos de Ferro de Viação e o de Obras Públicas no que respeita a estradas e caminhos de ferro.

O Sr. Dr. Antunes Guimarães, no propósito de assegurar a unidade de critério e harmonia de resoluções em matéria de viação, havia gizado a criação de um Conselho Superior de Viação, que ficava coexistindo com os outros e apenas intervinha em determinados casos para assegurar a coordenação dos transportes e traçar as grandes linhas da política de comunicações. Assim tinha o Ministro ao seu lado uma agremiação consultiva, que exercia uma ação de

coordenação e harmonia dos planos de viação nas suas diversas especialidades.

Em vez disso, que se propõe?

A Direcção Geral pe Caminhos de Ferro é substituída pela Direcção Geral de Transportes Terrestres, de triste memória, ficando-lhe confiados os serviços de camionagem; não porém os das estradas, pois a Direcção Geral das Estradas subsistiria em ligação porém com o Conselho.

Nada se encontra no parecer relativamente à Junta Autónoma das Estradas, se bem que o projecto implica a sua supressão, pois propõe a existência de Comissões administrativas junto das Direcções de transportes terrestres e de estradas para gerir a primeira o fundo especial de Caminhos de Ferro, presupondo o *paralelismo* da segunda a existência de um fundo especial das estradas.

É bom recordar que em 1918 se creou, sob a pressão de circunstâncias extraordinárias e transitórias características do estado de guerra, Ministério dos Transportes e Subsistências, no qual havia duas Direcções Gerais, uma das quais era de Transportes Terrestres. Foram tais os resultados dessa instituição, celebrizada pelo famoso regulamento de polícia e exploração de caminhos de ferro, a que se chamou o regulamento dos *criadores*, proibidos nas estações por picaresca tradução dos *crieurs* do regulamento francês, que Sidónio Paes viu-se obrigado a suprimir a nova Direcção Geral dos Transportes Terrestres. Foi então criada em 5 de Novembro de 1918 a Divisão Geral de Caminhos de Ferro. Junto desta funcionava uma Junta Consultiva de Caminhos de Ferro composta de elementos técnicos e de representantes de forças económicas e de diversos serviços publicos.

A essa Direcção Geral foram confiados, além dos serviços de carácter fiscal, os estudos financeiros e administrativos dos diversos elementos de rede ferroviária, de modo que àcerca de cada linha e de cada empresa houvesse competições e ordenados, todos os elementos de estudo para base da revisão e coordenação das concessões.

Havia para isso na Direcção Geral uma Repartição especial, que foi suprimida em 1924 por não ter correspondido à missão que se lhe atribuira, que era a de "elaborar monografias metódicas das diversas linhas e construções, de estudar as modificações de que porventura carecem os contratos, de preparar planos de acção económica e financeira para o desenvolvimento da nossa rede, base insubstituível de uma criteriosa ação governativa", como se lê nas considerações preambulares do D. n.º 11.988 de 12 de julho de 1926, que sofreu alguns retoques no D. n.º 13.510 de 12 de abril de 1927, que o substituiu.

Em 1925 havia-se substituído por D. n.º 11.283 a Direcção Geral por uma Inspecção Geral, "orgão mais de fiscalização que de estudo" e a Junta Consultiva por um Conselho Superior.

Aparecia-lá uma Secção Técnica de três engenheiros

ros com remuneração especial, que na apreciação dos projectos substituia o Conselho Superior de Obras Públicas.

Os mesmos elementos que gisaram a reforma de 1925 prepararam agora o parecer de Classe de Viação, fazendo taboa rasa da legislação da Ditadura que substituiu o diploma criador dessa reforma.

A reforma de 1926, deriva da de um plano harmonico foi precedida do decreto que substituiu a caotica multiplicidade de impostos sobre os caminhos de ferro por um só, o imposto ferroviário, de simples e fácil aplicação.

O Conselho Superior de Caminhos de Ferro ficou tendo 26 membros e a êle presidia o Director Geral. As empresas atribuiam-se três vogaes, alem da representação das forças económicas.

Os chefes de Divisão, com o Director Geral, constituiam uma Secção Técnica de Conselho, a que se juntavam os relatores de processos importantes, sem prejuizo porem de acção, no exame de projectos técnicos, do Conselho Superior de Obras Publicas, o qual tinha um delegado no Conselho. Tinham-no igualmente os serviços militares de Caminhos de ferro, aos quaes não dá o parecer de Classe de Viação a representação minima no novo Conselho.

Mais ainda: figura nele o Director de Aviação comercial, não porém o da Aviação militar.

Sob um Governo Militar creará-se pois um Conselho Superior de Transportes em que os Serviços militares respectivos não tinham representação.

Quanto às empresas de caminhos de ferro apenas se lhe dava um delegado sem se atender à variedade de pontos de vista administrativos resultantes das diferenças de largura de via.

É igualmente suprimida a representação das forças económicas, substituída pelo parecer pedido às Associações de Comercio, Industria e Agricultura, "sempre que se discutam assuntos que lhes possam interessar" que são todos ou quasi todos os afectos ao exame de Conselho.

Alem disso êste pode requisitar a assistência de Directores de Serviços de Estado cuja presença seja julgada útil.

É de notar que por considerações varias, nem sempre justificáveis, tem sido aumentado o numero de vogaes do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que dos 26 fixados no Decreto de 1926 passou a 30 no de 1927 e é hoje de 32 ou 33. Esse numero podia ser um pouco reduzido mas apesar de elevado, não impede a rapidez e unidade da accão do Conselho.

Alem da Secção Técnica, escolhe o Presidente, para cada assunto um relator, cujo parecer é prévia mente distribuido aos vogaes do Conselho, habilitados assim a estudar e discutir o assunto. Pela organisaçao proposta convocam-se varios directores de serviços e ouvem-se as Associações económicas, cujos numerosos pareceres tem que ser aguardados e analisados

antes que se elabore o parecer que ao Conselho vae ser submetido.

Pode-se fazer idéa da complicação burocrática de tão complicado organismo, relacionado com as duas Direcções Geraes de Transportes Terrestres e de Estradas, o que exige uma pomposa *Secretaria Geral*.

É o Conselho quem pede os pareceres das Associações económicas, ou é a sua *Secretaria Geral*, ou ainda a sua Secção Técnica na fase preparatoria dos processos?

Quem analisa e coordena êsses pareceres e elabora o que o Conselho deve discutir? Quanto tempo se consome nessa consulta a domicílio que substitue a intervenção de representantes das fôrças económicas, vogaes do Conselho?

* * *

As atribuições do novo Conselho enumeradas no parecer são multiplas e importantes como o são hoje as do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, enumeradas no art. 7.º e 8.º do D. n.º 13.510, que importa recordar:

Art. 7.º — Compete ao Conselho Superior de Caminhos de Ferro dar parecer fundamentado sobre:

1.º A classificação, estudos, concessões, fusões e resgates de linhas férreas e respectivos contratos;

2.º Planos gerais e ordem de preferência de construção das linhas do Estado;

3.º Os novos tipos de material fixo e circulante;

4.º A exploração comercial de caminhos de ferro, abrangendo as contravenções de leis e regulamentos;

5.º Todas as propostas de tarifas gerais e especiais, internas e combinadas, de quaisquer administrações;

6.º O exame, sob o ponto de vista do interesse público, do estabelecimento de novas estações e apeadeiros;

7.º Os contratos de qualquer natureza entre as empresas, ou destas com particulares, que por lei estejam sujeitas à sanção do Governo;

8.º A unificação técnica e comercial dos elementos essenciais de construção e exploração de caminhos de ferro;

9.º O exame de litígios entre o Governo e as empresas, emergentes da execução dos contratos de concessão;

10.º A liquidação das garantias de juro, quando acerca delas se levante qualquer questão litigiosa que convenha ser previamente esclarecida;

11.º Em geral, todos os assuntos relativos a caminhos de ferro que pelo director geral, em nome do Ministro, forem submetidos ao seu exame.

Art. 8.º O Conselho Superior de Caminhos de Ferro poderá propôr ao Governo as medidas que julgar úteis e oportunas para o estudo e resoluções de todos os problemas que possam interessar ao desenvolvimento da rede-ferroviária e ao aperfeiçoamento dos serviços em todos os seus aspectos técnicos, económicos e sociais.

Importa ainda citar o art. 9.º que define as atribuições da Comissão Técnica:

Art. 9.º — À comissão técnica compete especialmente:

1.º Preparar para a sessão plenária do Conselho os processos cuja importância assim o exija, mediante determinação do director geral;

2.º Examinar os projectos de carácter técnico, sendo enviados pelo director geral ao Conselho Superior de Obras

Púlicas os que pela sua importância careçam do exame dessa corporação;

3º Realizar estudos preparatórios relativos aos novos tipos de material fixo e circulante e à unificação técnica dos elementos essenciais da exploração e construção de caminhos de ferro.

Convém finalmente recordar atribuições da Divisão Central e de Estudos, que mostram a preocupação, a que já obedeceu a organização de 1918, de fazer elaborar os estudos preparatórios da reforma financeira e administrativa dos Caminhos de ferro:

Art. 13º. A Divisão Central e de Estudos da Direcção Geral, é dirigida por um engenheiro e comprehende:

a) A Secção de Estudos Técnicos e Económicos, especialmente encarregada de estudos, classificação e concessão de novas linhas e da situação económica e financeira das existentes, resgates, unificação de elementos técnicos da exploração, reformas dos contratos de concessão o congressos de caminhos de ferro, a qual será superiormente orientada pelo respectivo chefe de divisão e ficará a cargo de um engenheiro civil, sub-chefe de divisão;

b) A Secção do Cadastro do Pessoal e Arquivo Geral;

c) A Secção de Estatística Geral;

d) A Secção de Expediente, que é também, secretaria do Conselho Superior e da sua secção técnica;

e) A Secção de Contabilidade;

f) A Secção do Contencioso, elaboração de contratos, instruções e assistência de autos em juízo, codificação da legislação ferroviária;

g) A Secção de Serviços Económicos e Comerciais, incumbida de elaborar inquéritos económicos sobre a produção agrícola, comercial e industrial das regiões a servir por linhas férreas, a cargo de inspectores comerciais.

Como se vê, a organização vigente prevê e prescreve o estudo metódico dos assuntos que interessam à boa política ferroviária, como preparação e base das reformas necessárias. Ao Conselho são conferidas multiplas atribuições e largas iniciativas.

Tem sido cumprida à risca a lei? A luxuriante vegetação do expediente burocrático absorvente do tempo e actividade de funcionários zelosos impede-os de realizar cabalmente o programa que a lei orgânica traçou?

Se assim tem sucedido porventura até agora, ha mais a esperar do novo Conselho e dos seus órgãos auxiliares?

Que tem ocorrido na prática? O Conselho Superior de Caminhos de Ferro não tem sido ouvido sobre matérias da sua competência. Modificaram-se contratos uma e mais vezes, sem que ao Conselho se pedisse o parecer que era de lei e seria útil.

Umas vezes, tudo se passa entre a Direcção Geral e o Ministro. Outras, nem aquela intervém e é o Gabinete, sem atribuições nem responsabilidades legaes, que estuda e prepara as resoluções ministeriaes e lhes dá a forma de diplomas legaes com a completa subversão das boas normas administrativas.

O mesmo sucederia ao novo Conselho se se constituisse, Heteroclitico na sua composição e com mais largas atribuições, tudo cairia nas mãos do Comité du

Salut publici representado pelos 5 engenheiros especializados ou continuaria a ser matéria de estado e preparação no Gabinete.

É o caso de recordar a conhecida sentença:
quid vanae leges sine moribus?

Seria admissível a audiência, sobre os grandes problemas de coordenação de transportes, de um Conselho Superior em que os Conselhos especiaes tivessem os seus delegados, deixando-se a êstes a expedição dos assuntos de cada ramo.

Concentrar tudo num organismo composto, heterogenio, em que interesses tão captaes, como são os da rede ferroviária do paiz, seu principal factor de vida económica em matéria de transportes, teriam apenas *um delegado*; em que as graves questões de ordem militar não teriam quem delas se ocupasse no seio do Conselho, é um acervo de erros inadmissíveis, que a Associação dos Engenheiros Civis não pode cobrir com a sua autoridade.

* * *

O parecer que me propuz analisar observa que as reformas a efectuar para obviar à crise dos caminhos de ferro são:

IV — *Modificação dos métodos de exploração ferroviária com o fim de os tornar mais económicos e eficientes;*

V — *Organização dos métodos de exploração dos transportes por estrada.*

Desenvolvendo essas bases, propõe-se o estudo de uma série de providências bem conhecidas, que as empresas procuram realizar na medida das suas possibilidades e varias das quais encontram o óbice de falta de captaes para a sua realização, como é a aquisição de automotoras.

Algumas estão em contradição com as opiniões assentes e professadas nos meios mais autorizados.

Pois é séria a supressão de distinção entre a grande e pequena velocidade, igualando-as para os géneros alimenticios que vem aos mercados quotidianamente: peixe, leite, criação, frutas, hortaliças e para minérios, materiaes de construção, mercadoria grossa e de frete barato??

Supressão das passagens de nível, quando o Congresso do Cairo as admite rasgadamente e dispensa a guarda substituída pela sinalização, salvo em casos excepcionaes?

* * *

Para findar vejamos, conforme prometi no primeiro artigo, como é exposta a situação presente em justificação das reformas em seguida propostas.

Lacónico e sumário é o preambulo do parecer. Nem um só dado numérico, nem a mais conveniente indicação do facto. Asserções genéricas mais próprias de artigo de jornal, que do parecer de uma conceituada corporação técnica.

Importa recordar esses períodos banais sem sombra de explanação numérica.

Considerou a Classe a situação das empresas ferroviárias sob o ponto de vista técnico, económico e financeiro e estudou também as condições em que se exerce a indústria da camionagem.

Atravessam os caminhos de ferro uma crise grave em parte motivada pela concorrência do automóvel. Mas não pode deixar de reconhecer-se que os métodos de exploração são em geral antiquados e que têm por isso de modificar-se, adaptando-se às circunstâncias actuais.

Debalde procuramos esclarecimentos e dados numéricos acerca da extensão da rede com distinção dos dois tipos de via: larga e estreita; divisão por emprésas; tráfego de cada linha e seu coeficiente de exploração; variações do tráfego; situação financeira de cada empréssia e modalidades das suas concessões; factores da crise e importância relativa a cada um.

Pois é admissível que um parecer destinado a representar a opinião da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses oculte êsses elementos indispensáveis de informação, tão fáceis de compreender e que deviam ser referidos e analisados?

Não seria uma vergonha tal aplicação da sentença *Magister dixit* sem o mínimo elemento de prova? Não se acham patentes êsses elementos de estudo nos anuários estatísticos, nos relatórios das Companhias, podendo ser facilmente coligidos e sistematicamente apresentados?

Igual crítica sugere a ausência de indicações de facto acerca dos transportes por automóvel.

Não se dá o mínimo esclarecimento numérico.

Por outro lado as carreiras de automóveis não se fazem, na maior parte dos casos em condições de segurança e de conforto para o público, tornando-se necessário uma mais eficaz acção e controlo.

Reclama-se muitas vezes que sejam promulgadas medidas restritivas do campo de acção em que a camionagem se inerce.

A Classe reconhece que embora sejam de aconselhar medidas que melhoram tanto os serviços ferroviários como os automobilísticos, há que proceder com absoluta imparcialidade, pelo que se abstêm de propôr providências tendentes a colocar quaisquer dos meios de transporte na situação legal de inferioridade relativamente a saber.

E é tudo! Nem a mais leve indicação das carreiras existentes, das facilidades que encontram novas carreiras, das condições em que é feita a concorrência aos caminhos de ferro, do regime legal em que se encontram, da distinção das situações de afluência ou concorrência, da situação e encargos que para a rede de estradas resulta do incremento do automobilismo.

Falta por completo a base precisa concreta, indispensavelmente minudenciada, para sobre ela assentarem propostas sérias e justificadas de reforma.

O que era preciso era apresentar, sem o escândalo de exposição bacilar dos factos ocorrentes, a mirifica panacéia da criação do Conselho Superior de Transportes para coordenar a viação em todos os elementos: terra, agua e ar, e eliminar assim a ominosa legislação de 1926 em todas as suas partes: supressão da

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, do respectivo Conselho Superior, das concessões tão combatidas do plano da rede que se não conseguira sabotar quando estava em elaboração.

* * *

A assembléa geral da Associação, chamada a discutir o projecto do parecer, contrapoz-lhe uma resolução prévia: a de reclamar da Classe o exame de trabalhos de uma comissão oficial, há pouco apresentados, acerca da coordenação dos transportes por caminho de ferro e automóvel, a fim de revêr a sua proposta.

Dever-se-ia ter também exigido que em exposição preliminar se exponham e analisem os dados concretos acerca da situação da nova rede, bem como da viação acelerada por estrada.

Aguardemos pois essa nossa forma do parecer, deplorando que tal pobreza de informação e superficialidade de estudo fossem julgadas compatíveis com o prestígio da Associação que o perfilhasse.



Novo regime europeu de transportes

A REVISÃO DO CONVÉNIO DE BERNE

Pela convenção de Berne o contrato de transportes ficava definitivamente assente em normas claras que interessavam as entidades destinatárias, portadoras e expedidoras. Como porém o regimem em vigor não visa únicamente as vantagens das sociedades de transportes, há sempre margem a objecções—justamente as mesmas que ofereceria uma venda cujo fim exclusivo fosse o lucro dos vendedores. Sente-se e com justas razões, a necessidade de uma alteração: A amplitude dos serviços automobilísticos, e aéreos, produziu nos transportes não só modificações de forma, mas sobretudo de estrutura, e os interesses que outrora estavam em jogo, estão agora em luta. A Câmara de Comércio Internacional ao reunir as modificações propostas pelos elementos e organismos económicos leva já efectuado um trabalho preparatório para a revisão do convénio. Estas propostas foram apresentadas pelos delegados das entidades económicas da Alemanha, Áustria, Belgica, Dinamarca, França, Hungria, Itália, Polónia, Suíssa, Checoslováquia.

Tem igualmente sido acolhidas as sugestões da Associação de Tarifas, da Associação Internacional de Agentes de Transportes. No curso das suas deliberações nas reuniões celebradas pelo dito Comité da Câmara Internacional, o trabalho principal foi votar a obtenção de harmonia de interesses entre as entidades usuárias e as legítimas exigências dos caminhos de ferro, e as discussões envolveram problemas desta ordem: Igualdade e publicidade de tarifas; situação jurídica dos vagões de propriedade particular, assim como das mercadorias neles transportadas; importância crescente dos ditos vagões por motivos económicos: — Itinerários, tarifas que sucedem sobre eleição de Itinerários; recomenda-se nas expedições de tráfico internacional um novo modelo de carta de porte em que facilmente possam assinalar-se os dados de uma maneira mais clara; redução dos prazos de desconto entre as empresas ferroviárias, afim de facilitar a circulação monetária internacional.

Para efeitos de reembolso, a taxa de juros, decorridos dois meses, deverá oscilar entre um mínimo de 6 e um máximo de 10 por cento.

Afim de apressar os pagamentos. Esta proposta abrange apenas um pequeno número de administrações ferroviárias: Em vista dos importantes progressos alcançados pela técnica de transportes, a partir da última Convenção, julga-se indispensável proceder à entrega de mercadorias em prazos mais curtos que os actuais. Deverá igualmente considerar-se responsável por perdas e danos ocasionados nas mercadorias em vagões descobertos a companhia exploradora. Estas cláusulas constam dum relatório elaborado pela Câmara do Comércio Internacional, publicado pela mesma.

AS ORIGENS VULCANICAS DOS ARQUIPÉLAGOS DA MADEIRA E DOS AÇORES

Pelo Coronel CARLOS ROMA MACHADO

O artigo que damos a seguir é uma conferência do nosso querido colaborador e amigo sr. Coronel Carlos Roma Machado.

Achamos desnecessário demonstrar o valor do conferente, não só porque todos os nossos leitores e assinantes o conhecem, mas também porque a excessiva modéstia de S. Ex.^a nos não perdoaria.

Por interessarem à Gazeta todos os assuntos científicos a publicamos, certos que os nossos cultos leitores apreciarão devidamente tão importante trabalho.

Foi-me pedido há tempo pelo Grémio dos Açores para na semana que devia solemnizar o centenário da colonização d'este arquipélago, que não pude ter lugar, fazer uma conferência sobre o tema que eu quizesse à cerca destas ilhas que representam para nós portugueses um dos maiores poemas das nossas ousadas descobertas. Manifestação da nossa raça derivada em parte dos navegadores fenícios cujo sangue possuímos mais ou menos nas nossas veias, de povos aventureiros, guerreiros, audazes descobridores e navegadores que ensinámos ao mundo com barcos de armação latina como se podia navegar à bolina. Foi esta forma de navegação que permitiu a nossa expansão marítima, e de aí veio a disposição que tiveram as caravelas dos nossos principaes descobrimentos marítimos, que nos levaram a podermos atingir essas ilhas. Só hoje me é dado poder em presença de V. Ex.^{as} cumprir o meu compromisso.

Escolhi para tema da minha conferência o único assunto a que me podia referir por, desde a minha já bem remota infância, o ter mais ou menos estudado, e observado *in loco*, e em vista das grandes marchas que nos Açores e Madeira fiz quase sempre a pé, percorrendo, posso dize-lo afotamente, todas as principais estradas, caminhos, margens de ribeiros e cumes de montes, calhetas, ancoradouros e portos, na época da minha aventurosa mocidade, quando fiz parte da quarta brigada de reconhecimentos militares dos Açores e Madeira, há mais de 40 anos, sendo apenas então um bem novo tenente de engenharia ao serviço da mesma.

Era ela chefiada pelo Coronel de Engenharia Dominhos Alberto de Cunha e compunha-se mais dos oficiais, comandante

Tasso de Figueiredo, Capitão de Estado Maior Jaime Lobinho Zuzarte, Capitão de artilharia João Alves Camacho hoje general de divisão reformado, Eduardo Agostinho Pereira então capitão de Estado Maior, do comandante Nunes da Silva, então primeiro tenente, de Pedro Severino de Carvalho então capitão de engenharia e da minha humilde pessoa, como secretário. Desses bons e dedicados companheiros, só hoje ainda vive os Snrs. General Camacho; os outros ou morreram ou se suicidaram, ou foram mortos honradamente no seu posto.

Do que eu nessas duas campanhas da minha adolescência e mocidade, pude observar, pois quando não tinha mais de

12 anos estive na Ilha de S. Miguel alguns meses, resultou o que passo a expôr a V. Ex.^{as}. Foram meus mestres neste assunto os artigos de Ferdinand Fouquê na revista dos dois mundos, e o trabalho importante de Jorge Hartung intitulado «Os Açores nas suas manifestações exteriores e sua natureza geognostica» sábio alemão que fizera a viagem de estudo a todas estas ilhas acompanhando o Príncipe de Monaco, que mais tarde foi grande amigo e colaborador do nosso sábio observador meteorologista e professor o Coronel Vergílio Chaves, e servi-me de várias fotografias que pude fazer ou adquirir, ou das que copiei do referido livro de Hartung. O grande relatório que desta viagem em serviço do Governo fiz, deve estar no Comando do Estado Maior do exército, se é que não foi já para o cesto dos papeis, como coisa antiga para a época actual. Detalhei-o bastante, por imposição do meu chefe o então Coronel Duval Telles. Posto esse modesto preambulo entrarei no assunto:

Origens e manifestações vulcanicas dos Arquipélagos dos Açores e Madeira

Começo por repetir a V. Ex.^{as} que este meu trabalho, encetado há mais de 40 anos, refere-se a um assunto que hoje deve estar completamente estudado.

Contudo apresento-o tal qual ele me era conhecido ao tempo d'este meu serviço oficial, mas creio que a base do seu estudo e conhecimento deve ser ainda a mesma, tão notáveis foram os nomes dos professores Fouquê e Hartung.

É hoje assunto magistralmente estudado e exposto tanto na cadeira de mineralogia e geologia da Escola Politécnica como pelo Sr. Schalback professor de Geografia Geral na Faculdade de Letras.

Pertencem estes arquipélagos a uma cordilheira de montanhas vulcânicas, cujos cumes mais elevados emergem das águas formando 14 ilhas ou ilheus.

Esta cordilheira liga por assim dizer a Europa à América, na opinião de vários geólogos e é quase sem discussão assente que hoje é o que resta do antigo continente intitulado a Atlântida, sugestionalmente descrito com bastante fantasia pelo célebre Jules Verne, no seu livro «Vinte mil Légas Submarinas» e posteriormente outros sábios o têm estudado com mais seriedade, mormente geólogos de vulto.

Sabe-se em resultado de numerosas sondagens a que se procedeu já para o assentamento dos cabos submarinos, já para os citados estudos científicos, que o Atlântico numa linha que passando pela Madeira e Açores, se estende da Europa e África a América, apresenta nesses pontos e nessa direcção, uma muito sensível diminuição de profundidade. (*)

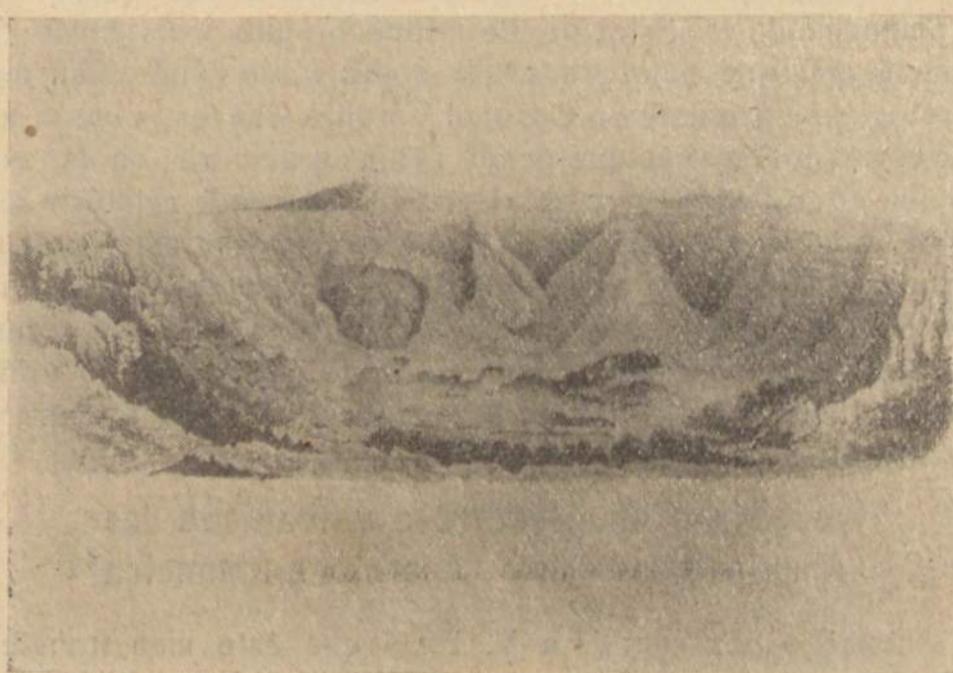
Um observador, mesmo que seja leigo na matéria, examinando a natureza vulcânica dessas ilhas é naturalmente levado ao conhecimento de que nas partes médias de cada uma, existem picos vulcânicos, formados de rocha basáltida rija, pouco favada, às vezes de extreitura muito compacta, e de superfície simplesmente ondulada, sem concessões, ou então por traquites, que são pedras ásperas ao toque, de várias qualidades, como aliás Ferdinand Fouquê para exemplificar

(*) O Sr. Meinezz de Amsterdam, professor de geodesia e cartografia da universidade de Utrecht effectuou ultimamente um cruseiro marítimo num submarino no Atlântico, e notou em vez e meio de viagem entre os Açores e Madeira, em 32 imersões, que o fundo do Atlântico a Sudoeste dos Açores era apenas uma cordilheira submarina de 1000^m abaixo do nível do mar, em vez dos 3000^m que as cartas actuais indicam, e trouxe exemplares interessantíssimos da flora e fauna dessa cordilheira.

O Sr. José Agostinho, director dos serviços meteorológicos dos Açores, declarou que o último grande abalo de terra, parecia ser de origem tectónica, interessando o extremo oriental da fractura ou fenda da crosta terrestre, que ele localizou desde a Ilha de S. Miguel à Terceira e Corvo, demarcada por uma série de fossas submarinas, uma das quais fica perto do Faial da Terra, localidade a mais atingida pelo cataclismo último.

diz no seu citado livro, mencionando ser a Caldeira do Faial formada interiormente por uma parede vertical de lavas trachíticas, de 400^m de altura (N.^o 13).

Estes picos vulcânicos, pela vegetação que os cobre, pela sua posição relativa e pelo fundo das suas crateras, entulhadas



(13) – Caldeira do Faial

e hoje cultivadas, parecem ser os primitivos, formando portanto o esqueleto das mesmas ilhas. As suas alturas sobre o terreno circunjacente são muito variáveis; assim em S. Miguel a Caldeira das Sete Cidades tem 200 a 300 m. de altura das bordas e mais de 2 quilómetros de largura e as paredes quase verticais. Faial, Graciosa e Côrvo, tem as caldeiras mais profundas que S. Miguel, e dentre todas as ilhas destes arquipélagos, foram St.^a Maria e Flores as mais respeitadas pelos fogos subterrâneos, os quais são ou foram forças vulcânicas, que faziam sair do seio da terra matéria ignea, a magma, muitas vezes apenas no meio das ondas do oceano, acumulando umas sobre outras quantidades prodigiosas de escorias e rochas, continuando sempre o trabalho infatigável do mar para recuperar a sua primitiva posição, e a desagregação urgente da ação das águas, o que constitue no conjunto o tipo das regiões vulcânicas marítimas, que a maior parte das vezes não conseguem subir a cima do nível do mar.

Além destes picos veem-se rodeando-os e mais ou menos próximos do mar, espalhando as lavas e escorrias por sobre as que daquêles já então tinham saído, outros picos com um facies diferente, formados por outras matérias, e menos coerentes. É junto a estes á beira mar, que se vêem os picos de tufo de diversas qualidades, como por exemplo o Monie Brasil na ilha Terceira, e o Ilheu das Cabras na mesma ilha, nos quais há indícios de formação submarina, e portanto de elevação do solo, visto terem alguns cerca de 200 m. de altura. Esta série de Picos estende-se em raios que vem do vulcão central, para a costa, parecendo resultado de fendas abertas no terreno e de elevação do solo, o que se observa bem nas encostas aprumadas. Cobrindo as encostas destes picos, e por sobre as escorrias de que falamos vemos finalmente os vulcões modernos, que até há pouco menos de um século vomitaram os basaltos favados, e leves, negros, ou azulados, que produziram os mantos de lava que cobrindo o terreno já cultivado, em várias épocas, relativamente modernas, e posteriores ao nosso descobrimento, na maioria, se denominaram MISTÉRIOS:

Na formação vulcânica destas ilhas conhecem-se portanto várias épocas de actividade as quais de uma maneira muito imperfeita de certo, reduzimos a tres, a saber:

1.^a Época do basalto rijo, ou mais ou menos favado, ou poroso, e traquites, correspondendo ao esqueleto das ilhas.

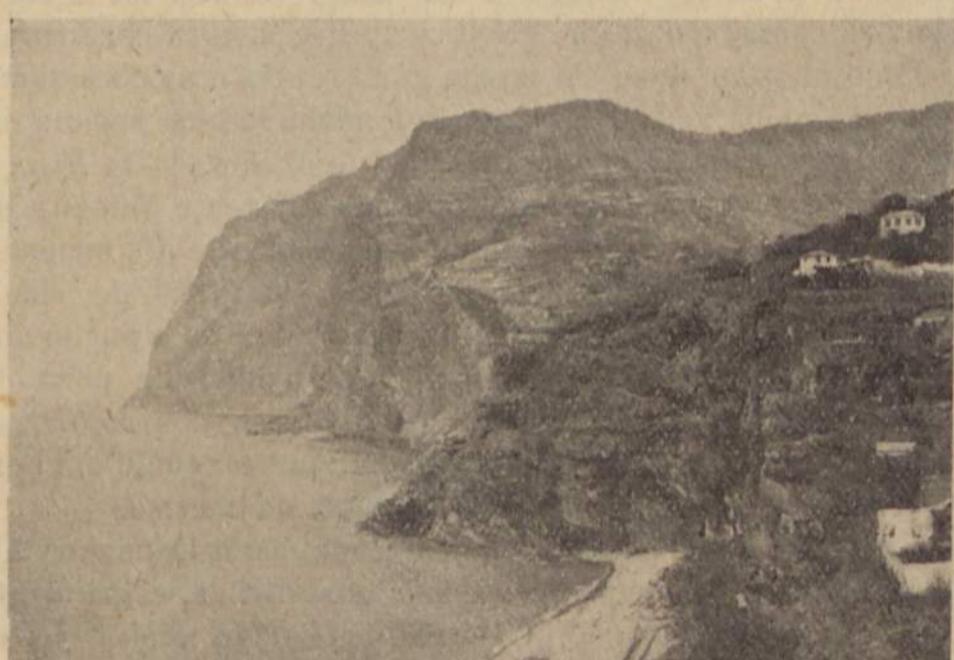
2.^a Época do tufo, bagassina, pedra pomes, e puzolana. Elevação parcial do solo.

3.^a Época dos MISTÉRIOS; ou mantos de lavas concretas e leves, que saindo dos vulcões da época antecedente, ou suas encostas se espalharam sobre o terreno já cultivado.

I.^a Época do basalto rijo formando o esqueleto das ilhas

É esta época antiga de há muitos séculos, a da formação do esqueleto de todas as ilhas, caracterizada por um ou mais vulcões então em actividade, dos quais saiam torrentes de lava ignea, ou magma, que ao arrefecer se tornava em basalto rijo ou mais ou menos favado, e traquites, estendendo por sobre o terreno inferior então submerso, mantos sucessivos, os quais em algumas ilhas chegavam a atingir fora de água 500^m. de altura, e mais, por exemplo o Cabo Gyrão (1) e a Penha da Aguiá (2) na ilha de Madeira; são quase todos ou do tipo Auhaense ou do Strombolico.

Estes vulcões então em actividade, espalhavam-se em pequenos riachos de fogo, os quais pela ação da gravidade se dirigiam naturalmente ao mar. Durante o seu percurso, a lava ia-se consolidando, e estes riachos cada vez levantando mais os bordos e o fundo sobre o terreno adjacente. Finalmente quando o vulcão estava próximo a extinguir-se, e a temperatura da lava diminuía, estas torrentes consolidavam-se exteriormente e se nessa ocasião cessava a actividade vulcânica, a lava ia sempre correndo e a parte interior da corrente consolidada exteriormente, vasava-se deixando ficar verdadeiros tubos basálticos que chegavam a atingir quilómetros de extensão, alguns com forma ovalar perfeitamente bem definida, como claramente se vê nos bordos da caldeira da Gradiosa descrita por Fouqué, em vários pontos da ilha do Pico, e em S. Miguel, não só perto da cidade de Ponta Delgada, junto à fábrica de álcool de St.^a Clara, mas também no sítio das Capelas. A lomba do Pilar, a lomba da Feiteira e a lomba Grande no Faial são exemplos bem frisantes do que acima fica dito, porém a forma mais characteristicamente bem definida, encontra-se na ilha Graciosa, junto ao Pico do Timão; aí na base do Pico e correspondendo ao bordo inferior da caldeira, segue-se um dorso que atravessa a ilha até perto da vila da Praia e a parte média desse dorso basáltico é concava. Por vezes o desenvolvimento de gases que parece ter tido lugar no momento da solidificação, deixava na massa basáltica, ampolas, que chegavam a atingir proporções colossais. Esta formação pode também explicar-se pelo retraimento da lava líquida, por debaixo de uma camada solidificada, quando uma outra saída por virtude de qualquer tremor de terra, se abria em nível inferior. A estas ampolas denominaram os naturais da ilha, *algares*. São verdadeiras abóbadas, algumas com a forma circular em planta, e a de arco de círculo superiormente



(1) – Montanha vulcânica da 1.^a época. Ilha da Madeira
Cabo Girão, a 700 metros sobre o mar

no perfil. São curiosíssimas. Encontramo-las em várias ilhas como adiante se descreve, sendo a principal de todas a da Graciosa que detalhamos.

Fouqué descreve também um conducto ovalar em Bandeiras na ilha da Terceira e Hartung trás o desenho desta caldeira, assim como outros vários, mostrando o aspecto geral

das costas das ilhas dos Açores. Um exemplo curioso, é o enorme conduto ovalar da célebre gruta dos Enchareus na ilha das Flôres, a qual tem 6 braças de profundidade e 8 a 10 de altura, do tecto acima do nível do mar, para o qual tem uma larga abertura. Por ela se escondeu um Hyat perseguido pelo corsário Alabama, no tempo da guerra da América do Norte contra o Sul.

Os picos vulcânicos que vomitam estes maços de basalto, são todos formados de rocha basáltica rija, ou lava traquítica, sobretudo na face interior. A caldeira do Faial, a da ilha do Côrvo, a da Graciosa, e a dos Diabretes na mesma ilha são exemplos frisantes do que fica dito.

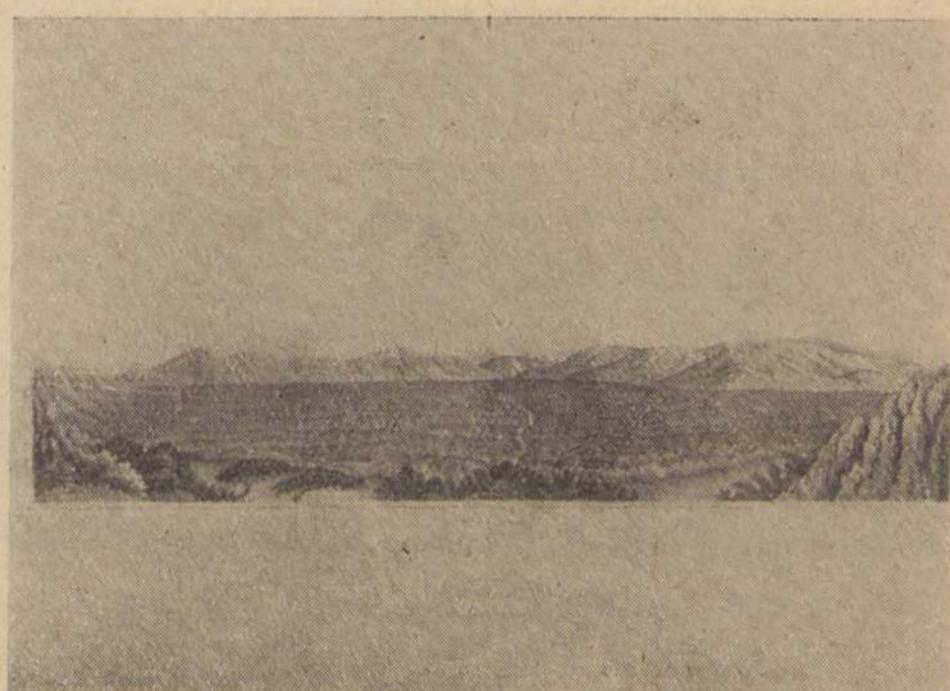
O caldeirão da ilha Terceira (3) é muito incompleto; tem mais de 5 quilómetros de diâmetro com abertura para este, mas é obstruído com vários cones de erupção. Primeiro rebentaram lavas traquíticas, originando um Pico montanhoso do qual saíram torrentes de lava macissa que desceram em vales tortuosos para as vertentes exteriores. Um desmoronamento súbito cortou verticalmente as rochas do lado com erupções posteriores, que provocaram formação de colunas de 700 a 800^m de altura, deixando lava que encheu a cavidade do desmoronamento interior.

Várias furnas de enxofre do género-fumarolas ou moefas ficaram no contraforte deste caldeirão. Saem delas gases e vapor de água a 90 graus, ácido carbónico e hidrogénio sulfurado. As rochas das proximidades estão amolecidas, em virtude do ácido sulfúrico proveniente do hidrogénio sulfurado, oxidando-se em contacto com a atmosfera.

A ascenção da montanha de S.ta Bárbara na mesma ilha é assaz rude do lado do planalto. A parte sul do vulcão é cavada com uma profunda caldeira formada pela reunião de duas crateras, tendo uma delas um pequeno lago. A altitude máxima é de 1000^m. Do seu cume vê-se S. Jorge, Graciosa, Pico e Faial, e em tempo claro S. Miguel. O cume é de lavas traquíticas, sílica ou pedra pomes; perto da base as lavas são basálticas duras e negras.

Na ilha Graciosa não houve manifestações vulcânicas desde que é conhecida. Na restinga e encosta sul, há uma fonte de água quente. A Caldeira (4) mostra bem a intensidade dos fenômenos vulcânicos que a ela deram lugar. O bôrdo tem 411^m de altitude, dele se vê toda a grande cavidade elítica com 1200^m do maior diâmetro e 600 no menor. Mamelões de escórias e grandes rochedos de lava dividem-na em duas metades, do norte estende-se um pequeno lago onde as lavadei-

a cerca de 60^m do orifício. Há um grande sulco no fundo da caldeira, aproximando-se da sua parte média, e vê-se um antro cuja entrada é dividida em duas partes desiguais por um enorme bloco. É a chaminé de uma vasta caverna que no país chamam Forno. Rochedos negros formam este orifício, pelo qual se entra no antro inferior como adiante se refere.



(3) - Caldeirão Grande da Ilha Terceira

Nesta ilha encontra-se ainda muito curiosa a caldeira dos Diabretes, que parece pertencer à primeira época. Nela quisemos ver se se podia perceber a fundura, pois é crença local que pelo ruído que se ouve, parece estar em comunicação com o mar. Fica a leste da Caldeira Grande, e mais perto da povoação principal. É uma verdadeira chaminé vertical, com um diâmetro apenas de cerca de uns 40^m no máximo, na borda, afunilando para o interior. Mas foi baldado o nosso empenho para ver se conseguimos saber a sua verdadeira fundura.

O nosso malogrado camarada o Comandante Nunes da Silva, de todos o mais afoito, atou-se com um cabo à cintura, e agarrando uma enorme pedra desceu amparando-se na rocha até à parte inferior das paredes verticais, seguro pelo nosso guia, que mantinha o cabo com nós. Daí verificou que não se podia ver o fundo por ser completamente negro, mas deitando a pedra e tendo nós com o relógio notado o momento da descida, apenas ouvimos ressoar a pedra, descendo com sons cada vez menores, até que nada mais se ouviu.

Este vulcão deve ter uns 300^m de fundura, mas notando a hora do utilismo choque da pedra que ouvimos, podemos grosso modo dizer que a fundura era de mais de 200^m.

Na ilha do Faial o monte Queimado é de lavas vermelhas e negras, da primeira época. O monte chamado da Guia, ou Águia, é de origem submarina, e já da segunda época, mas como tem grande parte de rochas da primeira, nesta o consignamos. A parte voltada para a vila tem uma inclinação suave, e é dividida hoje em compartimentos regulares por meio de jardins e campos de milho. A cratera tem a forma de漏斗, onde penetra o mar, e é chamada Caldeira do Inferno. Os navios pequenos por vezes para reparações entram na cratera deste vulcão. Do lado Sudoeste o monte da Guia é cavado de grutas sonoras, que se podem entrar em barco. As camadas basálticas estão alteradas, pelas ondas do mar. A rocha é branca e azulada, e chamam-lhe Castelo Branco por isso. O caminho para lá chegar faz vertigens, e no topo tem 40^m em vertical sobre o mar. No século XVII refugiavam-se ali os habitantes da ilha contra as incursões dos piratas argelinos. Como hoje não há esse perigo só se veem as raras ruínas das casas onde se abrigavam contra os árabes.

Terminarei a primeira parte deste modesto trabalho, dando a descrição das peripécias porque passamos tanto na descida à grande Furna ou forno da Graciosa como na viagem à ilha do Corvo por ambas estas ilhas serem de natureza da primeira época.



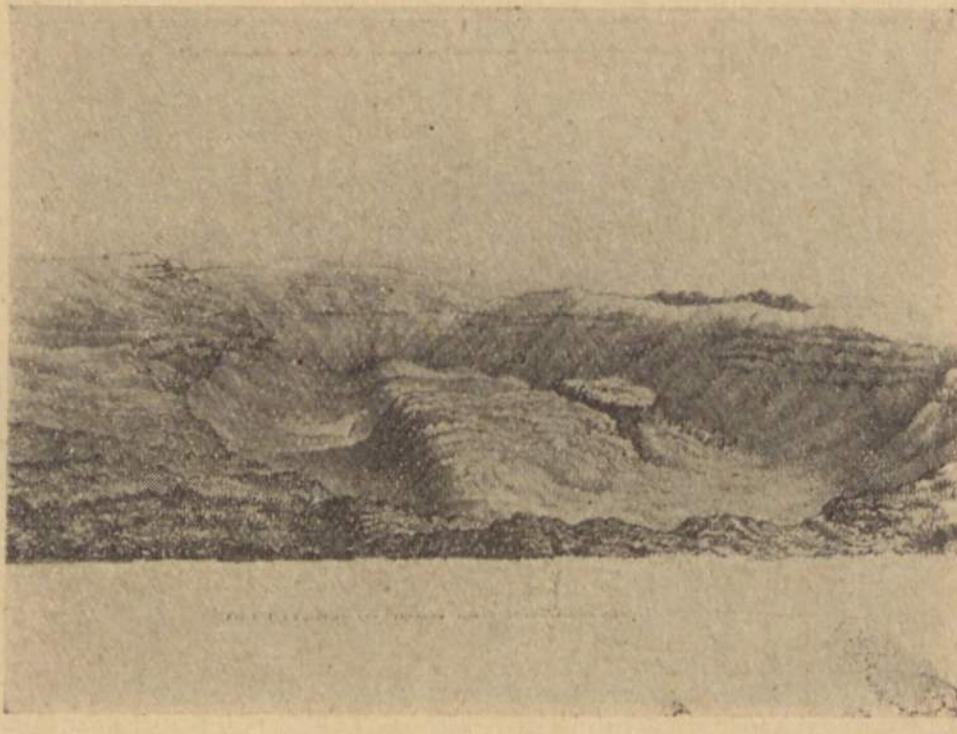
(2) - Pico vulcânico da 1.^a época denominado Gibraltar Madeirense
Ilha da Madeira - Penha de Aguiá - Porto da Cruz

ras vão. Os flancos da Caldeira tem aspecto muito selvagem e abrupto de rocha sinzenta.

Na costa NE da caldeira, há um tunel ou algar de 4 a 5^m de largo, e de altura de 5 a 6^m, com estalactites de basalto nas paredes. O seu diâmetro estreita e de novo a larga contornando a face interior da caldeira, terminando em Cul-de-sac,

Descida ao forno da grande Caldeira da Ilha Graciosa

Seguimos quase todos os membros da brigada acompanhados por um guia levando dois cabos, sendo um cheio de nós. Chegados a bordo do grande fundão, no local já descrito, o



(4) – Caldeira da Graciosa

nossa guia ligou um dos cabos, o de nós a uma pedra, e deitou o no antro, e com o outro esperava quem quizesse afoitar-se a esta pouco vulgar descida. A isso afoitamo-nos quatro; os restantes tiveram receio e até tonturas só de olhar para o fundo daquela caverna negra, da qual evolavam à nossa chegada grandes bandos de pombos cujo bater das asas se repercutia como em echo no fundo do antro. Esta caverna (5) foi já fotografada à luz do magnézio pelo Príncipe de Monaco; é essa fotografia bastante modificada, que vem reproduzida no citado livro de Hartung. A abóboda tem cerca de 200m. de diâmetro inferior, e 40m. de altura no fecho. Duas entradas de perto de 60m. de altura total, sendo os primeiros 40m em vertical, por onde desemos. Ao fundo da grande abóboda há uma lagôa e junto a ela duas furnas ou fumarolas em actividade lançando ácido carbônico, e sulfuretos alcalinos. Este ácido carbônico chega a atingir 0.60m. sobre a água da lagôa, que é saborosissima. Dá-se o mesmo fenômeno da Gruta do Cão e de Royat, mas nesta última localidade o ácido carbônico é artificial. Na opinião de Fouqué a gruta desta caldeira tem 120m. de diâmetro, e 30 de altura do fecho sobre a água, e a descida na parte vertical só 22m.; mas os números que citamos foram dados pelos nossos guias, que diziam ter medido com cordas quando acompanharam o Príncipe de Monaco que trazia um pequeno barco desmontável com o qual andou a passear na lagôa. A descida de nós quatro, fez-se sem grandes incidentes, indo atados com um cabo à cintura, agarrando com as mãos o cabo de nós, e descendo horizontalmente, com os pés de encontro à parede do conduto ovalar. Quando já na parte inferior o guia de cima disse-nos que nos podíamos pôr em pé sobre a rocha do caos do fundo.

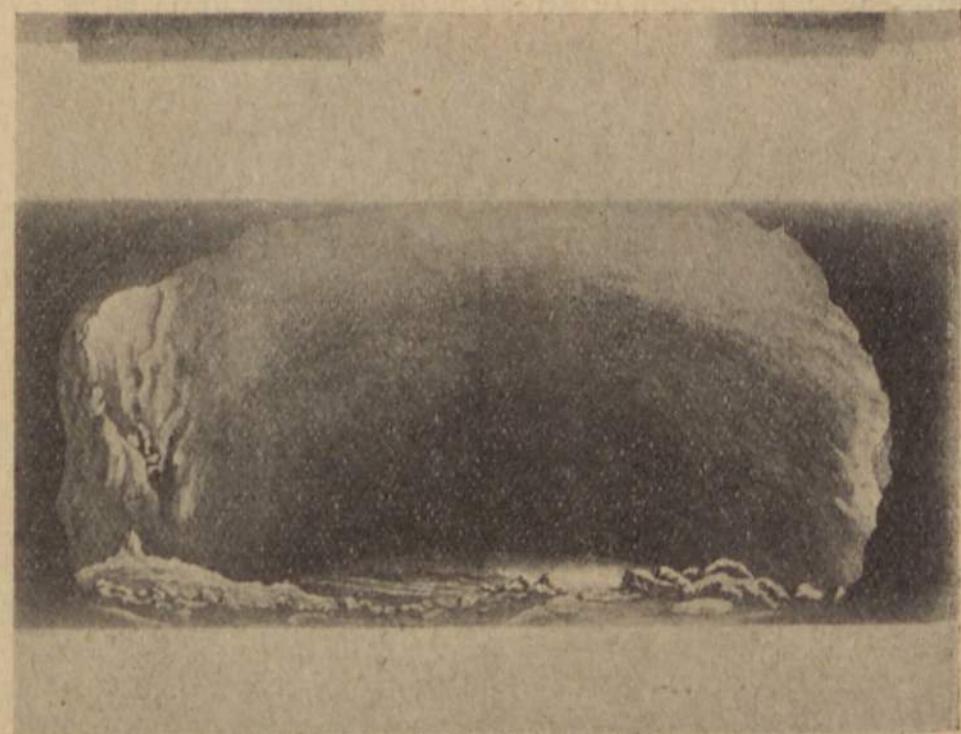
A vasta abóboda é digna de ser vista, e ao descer quando o canal respiradouro ovalar vertical pelo qual seguimos, terminava do lado da gruta gigante, a impressão do que divisamos no antro era bastante sensacional. Fizemos a experiência do ácido carbônico, que efectivamente apagou os nossos arcos; quando regressámos é que as dificuldades foram maiores. Nunes da Silva e eu, acostumados à ginástica não tivemos nenhum precalço, e reservámo-nos para ser dos últimos, mas os nossos outros dois companheiros, sofreram alguma coisa. Um era asmático, e com a impressão da subida dava guinchos com a falta de respiração, o que bastante nos impressionou, e o outro saíram-lhe os pés da posição horizontal indispersável para se poder subir escorregando na

parede vertical e ficou com a cara encostada à rocha; foi preciso ser içado a pulso dos que estavam em cima, mas esfolou alguma coisa a cara. Ainda assim os dois foram mais felizes que Fouqué que não pode sair de lá sem uma costela partida.

Viagem à ilha do Côrvo

A caldeira da ilha do Côrvo tem aparição análoga a todas as caldeiras da primeira época da erupção vulcânica citada. Nesta ilha não há manifestações de erupções da terceira época, e muito provavelmente da segunda, pelo menos nós não as podemos destrinçar, nem nelas fala Fouqué.

A viagem a esta ilha foi de todas que fizemos em pequenos barcos a mais sensacional. Embarcados em S.ta Cruz da ilha das Flores num grande jeque, ou seja num grande barco açoriano de vela, análogo aos barcos grandes de vela madeirenses, pois tinha à proa e popa como que a continuação da quilha, por quase um metro, junto à qual ia o arrais segurando o leme e tendo ao pé também, um leme de espadela para o caso de urgência. Os mares ali são sérios e todo o cuidado é pouco. O vento era ponteiro, e a vaga com pouca ondulação, e em poucas horas galgamos as 9 milhas que separam as Flores do Côrvo. O barco levava a mala do correio e era a única viagem mensal que havia então para pôr em contacto a ilha do Côrvo com o resto da Europa. Chegados cerca das três horas da tarde à calheta da terra fomos encontrar o administrador do concelho vestido à moda dos Açores com um grande camisão branco, e chapéu de palha, na eira, a guiar os minúsculos bois que pisavam o trigo. Ali estivemos até que ele não com muito boa vontade, por esta quantidade de oficiais do exército, que lhe apareceram, acabou por nos receber na sua casa, muito simples e caiada, onde a esposa e filhas nos posaram a mesa para comermos alguma coisa, e fizemos como que um almoço de peixe, batata doce, inhame, cana do açúcar, e mariscos, terminando por um café de grão de bico. À noite deram-nos camas no chão com fôfios colchões de palha de milho, onde dormimos regaladamente. Na manhã seguinte, visitando muito cedo a povoação daquela tão primitiva como patriarcal terra, veio cumprimentar-nos o bimbo prior, um velho sério e rude, de aspecto prasenteiro. A povoação era a única da terra, e nesse tempo tinha uma só rua, ladeada de casas de diversos moradores, quase todos aparentados entre si. A única rua tinha o chão cheio de mato e



(5) – Forno grande da Caldeira da Graciosa

estrume dos animais domésticos, e várias cancelas que estavam abrindo e separando as casas duas a duas, uma em frente da outra. O gado que ia saíndo, dirigia-se para o interior da caldeira onde ia pastar todo o dia (6). Seguiam os bois e vacas, as cabras e carneiros, os patos e as galinhas, tudo ia sem nenhum pastor a guardá-los, até que, quase à noite

vimo-los de novo recolher à povoação e parar em frente das respectivas casas, cujas cancelas de novo os moradores fechavam. Os patriarcais moradores mantinham uma seriedade de costumes muito notável debaixo da direcção do seu velho pastor de almas. E para se ver que assim era, basta dizer que quando uma rapariga solteira de mais de 18 anos, levada pelo seu fogoso temperamento se portava mal, e o seu primeiro adorador por isso mesmo, com ela não queria casar, imediatamente os habitantes homens e mulheres obrigavam a desgraçada a vestir-se de encarnado, e pouco depois era de tal



(6) - Ilha do Corvo

modo apupada, que tinha de se embarcar para Boston na América, o Bastão como lhe chamam, para cuja viagem os próprios parroquianos se cotisavam. Isto era há 40 anos, hoje por certo a tolerância deve ser maior, e depois da liberdade hodiernas, esse uso deve estar muito modificado.

São muitos os rapazes corvenses que vão para o Perú e Chile, a procurar vida, e um deles foi nosso companheiro de viagem, que voltava ao Corvo para fazer uma casa na vila, e comprar terras para a sua família especialmente sua Mãe viver

mais desafogadamente. É sabido que ao construir-se uma casa, todos os vizinhos ajudavam-se reciprocamente, sem salário. Assim era naquela época.

Chegou finalmente o terceiro dia em que tínhamos de regressar. Havíamos já visitado não só a cratera do vulcão mas toda a ilha que é bem pequena.

O arraial do jeque estava um pouco mal humorado, dizendo que o mar não se mostrava nada bom, e que a viagem seria perigosa. Efectivamente no grande canal entre as duas ilhas viam-se ondas encapeladas não em ondulações grandes, mas em forma de bicos, que se levantam uns perto dos outros. Como o administrador asseverasse que não havia perigo, resolvemos sair, e pouco mais tarde passámos em frente do local da célebre estátua équestre do Corvo, tão antigamente falada, e sita no extremo sul de um rochedo basáltico, concessionado, onde ela tinha sido gravada em alto relevo figurando um guerreiro a cavalo, de cabeça erguida, e com um braço apontando para o ocidente, ou melhor, sudoeste, como que indicando que para ali ficava a América do Sul e ilhas da América Central. Mas do mar nada disto se podia perceber, tanto mais que da célebre estátua, quando na véspera com bastante dificuldade dela me aproximei, não vi senão o local e uns restos da base gravada no rochedo, que aliás podiam ser outra coisa qualquer, e só com a imaginação presa por essa recordação, se podia fantasiar a sua antiga existência. Teria havido ali uma estátua? Teria sido feita pelos romanos? Teria sido feita pelos fenícios ou pelos nortenhos? Apenas se soube em tempos, que algumas moedas antigas se encontraram perto dela, (*) e no reinado de D. Manuel 1º, este Rei enviara lá Duarte Darmas e um oficioso que lhe trouxeram a cabeça, o braço e uma perna do cavalo, e consta pelos historiadores, que esses objectos tinham estado muito tempo expostos numa das salas do Paço em Lisboa, mas acabaram por desaparecer.

(*) Peia era de 1700 descobriu-se na praia junto à estátua, uma caixa de barro partida, contendo moedas fenícias e círenaicas, levadas para a Europa por Meduzi, ficando em mão do padre Flores, que as distribuiu, por amigos seus, estando mais tarde em poder do numismata Lucio Padreli, que as doou ao museu de Gotemburgo.

A «GAZETA» EM ESPAÑHA

RESERVAS NA FACTURAÇÃO
::: :: DE MERCADORIAS :: ::

Da revista "Camiños de Hierro" extraímos resumindo um artigo que o seu autor intitula "Reservas na facturação de mercadorias" donde se conclui que para o autor e para muitos leitores, espanhóis, o conceito "reservas" não é suficientemente claro.

E começa por perguntar-se se haverá uma ou mais classes ou outros termos, atinge-se o pleno signifi-

cado dessa palavra, atribuindo o seu alcance sómente a casos de insuficiência de embalagem da mercadoria ou a outros casos concretos? Oscilando na dúvida, recorri ao regulamento dos caminhos de ferro e ao artigo 356 do código comercial, de cuja letra parece depreender-se a existência de reserva unicamente para o caso de embalagem defeituosa. Porém esta dedução que acode à primeira leitura dos termos legais, está contra o espírito da mesma lei e contra as praxes em uso, que não fazem reparo em contratar o transporte ferro-viário perante outros casos distintos da embalagem viciada. Além disso, as tarifas, instruções de ordem interna dos caminhos de ferro, a linguagem corrente e legal das administrações encarregadas de regulamentar certos reparos e exceções admitem esse duplo significado do termo "reserva" em que estão envolvidos casos desta natureza: Deterioração sob gênero a transportar, prolongação do prazo regular de transporte, intersecção de linha ferrea.

Por último, a salvaguarda, repara em forma de nota, prevenção, advertência, condição contractual, inscrita na carta de porte, por um motivo diferente de

embalagem externa defeituosa fazem compreender qual seja o alcance técnico da palavra "reserva" adverte o autor que quanto não queiramos aplicar o termo reserva a estes casos variados e diferentes, na prática as consequências são as mesmas. É pois, segundo o autor, forçoso admitir na expressão "reserva na facturação" um conceito genérico com maior amplitude de significado.

O que porém seja reserva na sua essência, depende dum estudo em parte especulativo, em parte prático sobre o seu fundamento, conveniência, categorias, de reservas, faculdade restritiva da parte das companhias, possibilidade da sua discussão, fórmulas de redacção, documentos anexos, nas relações com um critério imparcial, etc. Termina o autor por declarar que a lei e as tarifas não ofereceu elementos para um trabalho de síntese, e que os tratadistas da matéria rareiam por Espanha.

AUMENTO DE TARÍFAS E DE SALÁRIOS A EMPREGADOS

Os rendimentos procedentes do aumento de 3% estabelecido nas tarifas ferroviárias por lei de 7 de Julho de 1932 destinam-se em parte a um acréscimo de salário aos empregados.

Sobre estes emolumentos incide a tarifa 1.^a como contribuição para a riqueza mobiliária qualquer que seja o aumento que corresponda a cada empregado.

DESASTRES FERROVIÁRIOS

Tem-se procurado por todas as formas insinuar no ânimo do povo espanhol, que a maioria dos desastres ferroviários procede das intenções criminosas do operariado espanhol, mal pago, e instrutivamente inclinado a actos de sabotagem.

Os inquéritos a que se tem procedido revelam que o operariado se encontra alheio a semelhantes actos pelo motivo naturalíssimo de que as companhias, representam para êles o ganha-pão. A exceção de um ou outro caso isolado os desastres criminosos têm origem e causas diversas e seria conveniente para honra do operariado espanhol, averiguar porque razões se pretende envolvê-los numa campanha de descrédito desta natureza.

A ELECTRIFICAÇÃO DE ALGUNS SECTORES DAS LINHAS DO NORTE

Vão já adiantados os gastos para a electrificação de alguns sectores das linhas do Norte, entre elas, a de Avila-Segovia. A Companhia do Norte ficou autorizada a iniciar as bases do concurso sob condições que já se encontram elaboradas, destacando-se dentre elas, o fornecimento de energia para o andamento das obras. Prevê-se para este efeito um contracto colectivo com as companhias exploradoras "Saltos del Douro", del Alberch, Union Eléctrica Madrileña. Hidro-eléctrica-Espanhola. Entretanto supõe-se que uma destas

companhias elétricas tenha tentado atrair a si a adjudicação total do fornecimento eléctrico, ao que a Administração da Companhia do Norte se opôz advertindo que o contracto com um grupo tinha a vantagem de evitar a paralisação das obras em caso de avaria na geradora duma companhia, que logo seria substituída por outra, garantindo-se desta forma a prosseguimento normal dos trabalhos.

LIGAÇÃO DO METROPOLITANO COM M. Z. A. EM BORDELÃ

A comissão técnica nomeada pelo Ministro das Obras Públicas para proceder à elaboração de um plano tendente a centralizar num único edifício, toda a actividade dispersa pelas várias estações terminais de Barcelona, acaba de apresentar um relatório, recomendando a organização de um consórcio representado pelo estado, pela generalidade, Câmara Municipal, câmara do comércio, companhias ferroviárias. Pretende estabelecer-se a ligação do Metropolitano com a M. Z. A. na Bordelã, seguida duma nova junção em La Sagrera; conversão dum ramal da linha do norte em rede subterrânea, afim de atraír o tráfico da linha do norte para a Estação de Santo André. O mesmo plano envolve uma junção da M. Z. A. com o Metropolitano, em Moncada.

As idéias do Sr. Ministro são grandiosas, para estes tempos de crise, e recordando que certas secções da linha M. Z. A. terão de ser electrificadas o plano assume maior grandiosidade.

Adverte-se na estrutura do plano para Barcelona, uma semelhança muito sensível com o de Madrid. Estes trabalhos de conexão de várias linhas serão de grande vantagem para o público que vê com satisfação o emprêgo de tanto capital para a sua realização.

Enquanto o Ministro das Obras Públicas, continua na elaboração do plano, para a centralização das estações norte e sul de Madrid a cidade de Santander vê com mágoa, afastarem-se as possibilidades de uma ligação com o Mediterrâneo pela conclusão da última secção da linha Santander-Mediterrâneo. Uma comissão representando os interesses locais, avistou-se com o Sr. Ministro de quem obteve uma recusa formal de garantia da parte do governo, concluindo com estas palavras: "Enquanto não forem apuradas as responsabilidades contraídas pelas empresas exploradoras ao tempo da ditadura, de forma alguma poderia determinar-se a actuar".

Tem-se criticado vivamente esta atitude do governo que não recuando ante o dispêndio de somas enormes para realização de obras ferroviárias em Barcelona e Madrid, parece determinado a opôr-se a um dispêndio relativamente insignificante com a conclusão do último sector, com manifesto detimento de Santander, dos portos do Norte, baía de Biscaia, centro de Espanha, e os portos do Mediterrâneo. Têm-se organizado com os elementos oficiais de Santander, manifestações de protesto contra o governo Central.



RAMAL DE SINES - Edifício da Estação de S. Bartolomeu da Serra

CAMINHO DE FERRO DE ERMIDAS A SINES

DESDE que se começou a esboçar o delineamento da rede ferroviária secundária ao Sul do Tejo, foi apontada a necessidade da execução de uma transversal que ligasse Beja, por Ferreira do Alemtejo e S. Tiago do Cacem, com o porto de Sines. A Comissão Técnica nomeada em 6 de Outubro de 1898 para propôr o plano de linhas ferreas do Alemtejo e Algarve, considerando justas as instantes reclamações dos povos dos concelhos de S. Tiago e especialmente de Sines que julgavam indispensável a ligação da linha do Sado com o seu porto para evitar o desvio das Castiças que o procuram, preconisou a construcção de um ramal de Alvalade a Sines, o qual atendendo à dificuldade na travessia da cumeada que separa o vale do Sado de Sines, deveria ser talvez em via reduzida. Indicava porém que os estudos a efectuar no terreno, subministrariam elementos para a escolha definitiva da bitola a adoptar.

Sancionado pelo Decreto de 27 de Novembro de 1902, que aprovou o plano ferroviário ao Sul

do Tejo, a proposta da referida Comissão Técnica, ficou assente que os concelhos de Sines e de S. Tiago do Cacem seriam ligados à linha do Sado por um ramal de via larga que ficou denominado, de Sines, e que com ela entroncaria em Grandola ou Alvalade conforme os estudos a realizar indicassem preferivel.

Mas 12 anos que se seguiram à enorme actividade desenvolvida na construcção da linha do Sado e noutras em vias de conclusão observando por completo as disponibilidades financeiras tornaram impossível dar execução a tão útil melhoramento que também não foi possível iniciar nos anos de guerra que se seguiram. Terminada esta, logo em 1919 se começaram os trabalhos de construcção do ramal de Sines, entroncando então conforme os estudos realisados aconselharam na estação de Ermidas. Assim se evitaria a travessia da serra de Grandola e nos 30 km. que separam aquela estação de S. Tiago do Cacem apenas os ultimos 8 km. se podem considerar de custo elevado.

Proseguiu a construcção com toda a actividade

e em 1927 são abertas à exploração os primeiros 22 km. até S. Bartolomeu da Serra, logo seguidos dos restantes 6 até à estação ferroviária de S. Tiago do Cacem seu actual *terminus*.

Entretanto e estendendo-se hoje até Sines prosseguem com a maior actividade os trabalhos de conclusão da linha, trabalhos de cuja importância as fotografias que prestamos dão uma pequena ideia.

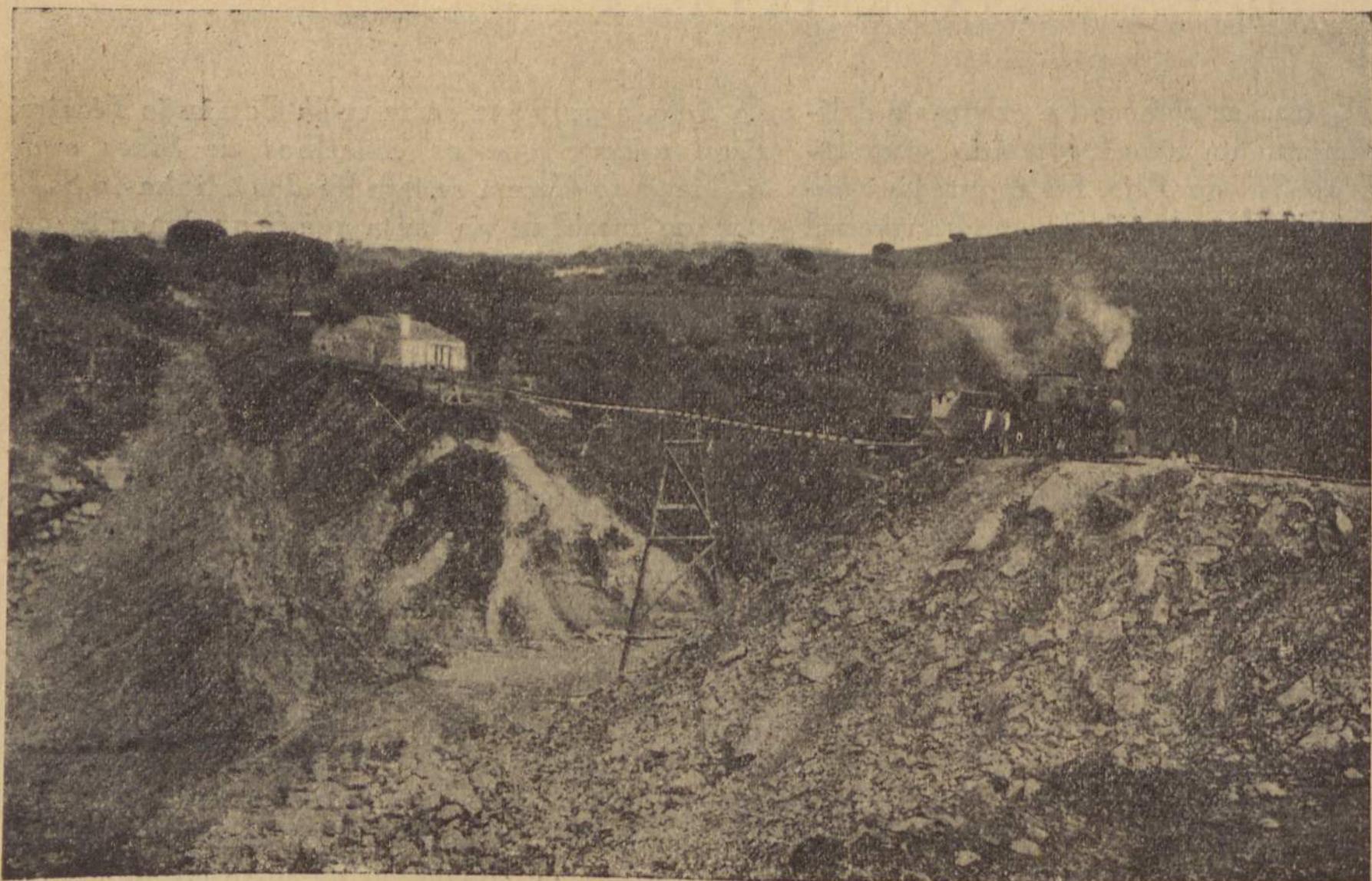
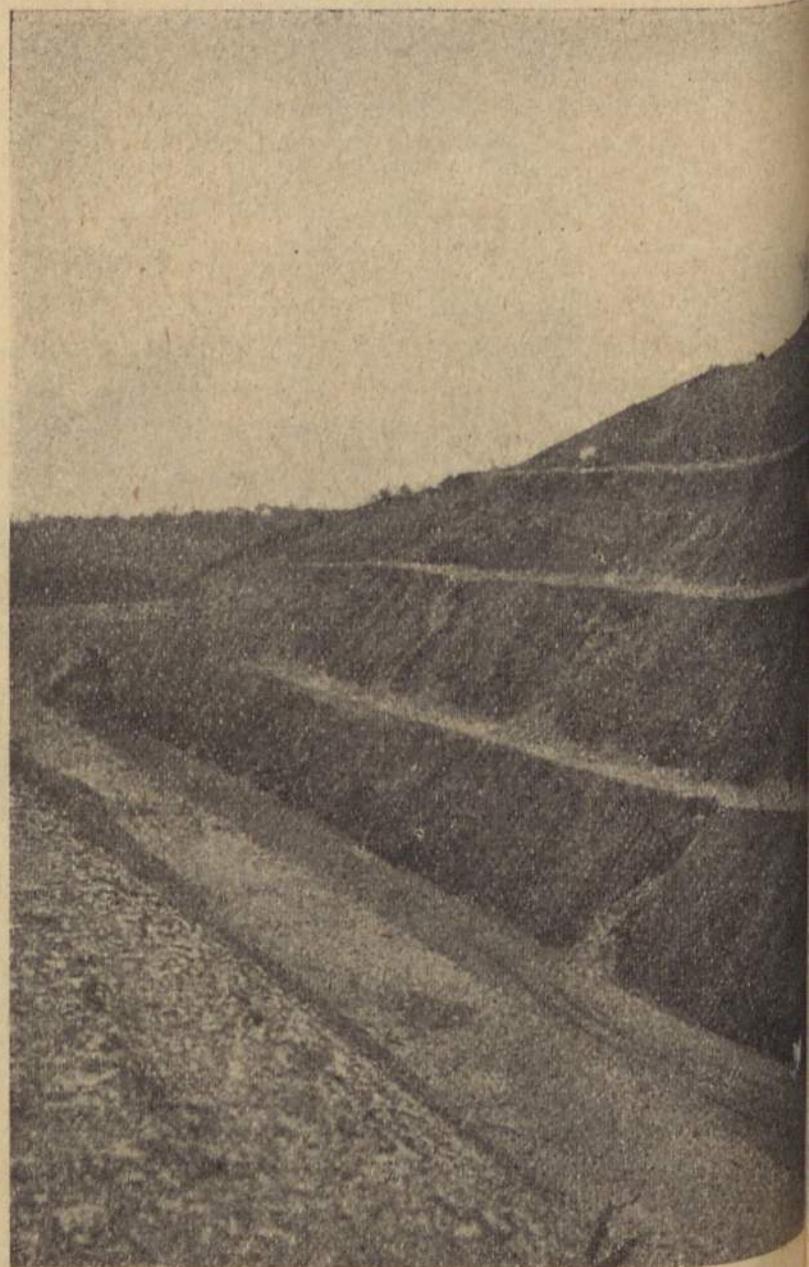
Encontram-se já concluidas as instalações e edifícios das estações de Abela-S. Domingos, S. Bartholomeu da Serra e S. Tiago do Cacem, tendo já sido iniciados os do apeadeiro de Ortiga e da estação de Sines.

Todos estes edifícios construídos no estilo português dos séculos XVII e XVIII reunem as condições necessárias a uma eficaz exploração e junto dêles existem amplas e higiénicas moradias destinadas ao pessoal ferroviário.

No troço compreendido entre S. Bartolomeu da Serra e S. Tiago do Cacem importantes trabalhos de terraplenagens foram executados dos quais o mais notável, foi a abertura da grande trincheira ao km. 27,300 destinada a substituir um tunel primariamente previsto. A natureza xistosa do terreno, obrigando certamente a uma enteração e revestimento assás custosos levou a considerar como mais económica e mais rápida a abertura de uma grande trincheira a de maior cota de trabalho nas linhas portuguesas, e na qual para desmontar cerca de 148000^{m³} foram utilizadas duas excavadoras mecânicas. Na execução da maioria dos aterros de elevada cota ou de grande extensão foi empregado um interessante e económico sistema muito em uso na América, tendo-se estabelecido uma linha provisória sobre grandes cavaletes de madeira que uma vez concluidos os aterros são abandonados. Na execução das terraplenagens na estação de S. Tiago do Cacem, houve necessidade, atendendo à natureza rochosa do terreno de fazer um largo emprego de perfuradoras mecânicas o que trouxe para a sua obra uma apreciável economia em tempo e dinheiro.

O edifício de passageiros desta estação, no mesmo estilo de outras já construídas na séde do Sul e Sueste

RAMAL DE SINES



RAMAL DE SINES - Execução de terraplenagens

em St.º Amaro
Fronteira, Re
guengos de Mon
saraz, S. Barto
lomeu e Abella
encontram-se de
corados com
curiosos painéis
de azulejo polí
cromico reprodu
zindo scenas da
lavoura regional
e monumentos
da vila, painéis
que foram em
parte oferecidos
à Direcção Geral
de Caminhos de
Ferro pela Câ
mara Municipal
de S. Tiago do
Cacem.

A estação não
dista da vila
mais de 300^m



e trincheira perto de S. Tiago

mais proxima de S. Bartolomeu. Todos êstes trabalhos desde o actual *terminus* do ramal, até Sines teem sido levados a efecto pela Divisão de Construcções da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e custeados pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Superiormente tem sido dirigidos e orientados pelo chefe da referida Divisão, Engenheiro Sr. Rodrigo Monteiro auxiliado pelo sub-chefe Engenheiro Sr. Julio José dos Santos, tendo sido inspector dos trabalhos

até Ortiga o engenheiro auxiliar Sr. Caetano Ribeiro, sendo actualmente inspector dos trabalhos em execução entre Ortiga a Sines o engenheiro Sr. Manuel Malhado Junior.

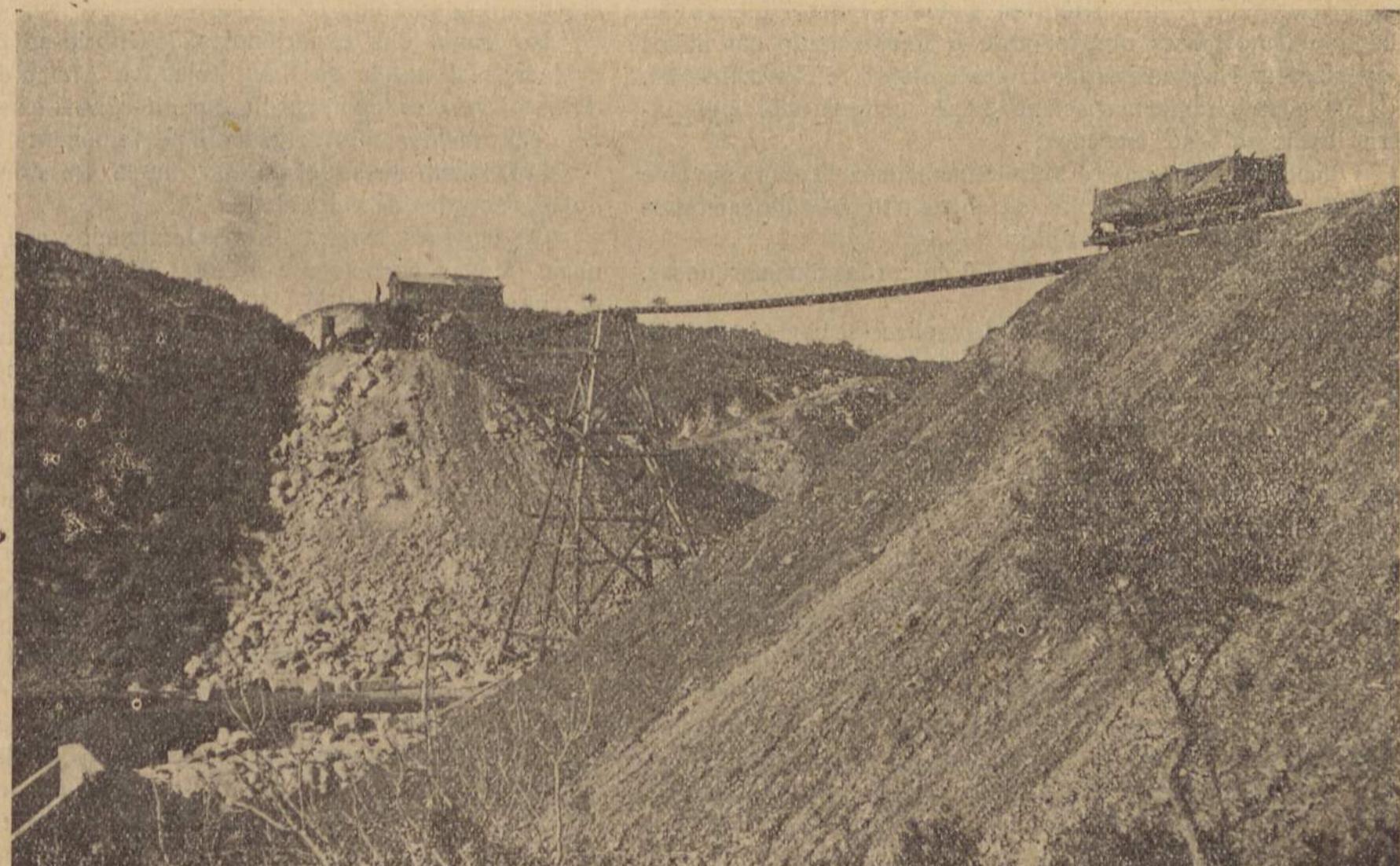
* * *

São sucessivos os melhoramentos que a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, tem conseguido nas linhas ferreas portuguesas, o que demonstra uma actividade digna de registo.

servida por um amplo largo de acesso contíguo à estrada que liga Ermidas a Sines.

O edifício da estação desta ultima vila que se acha já em construcção, será semelhante ao de S. Tiago do Cacem e como é decorado com grandes azulejos representando scenas da pesca, industria, para a vila de Sines de capital importancia.

O ramal de Sines, que como já dissemos se encontra já em exploração até à estação ferroviária de S. Tiago do Cacem a cerca de 5 km. da vila do mesmo nome, servindo uma região essencialmente agricola e mineira, ressentente-se hoje como é natural, nas suas receitas das crises que afectam as respectivas industrias especialmente a mineira e a de cortiças. A concorrência automovel que naquela região se exerce tambem largamente, desvia numa grande parte do caminho de ferro o tráfego de passageiros já em si diminuto. No entanto o tráfego de mercadorias é relativamente importante e mais será de certo no dia em que o caminho de ferro esteja concluido até Sines. Na vasta zona tributária que se estende para o Sul compreendendo a fértil região do Cercal ainda se encontram vastas extensões de terreno com cultura francamente rudimentar por falta de tratamento adequado, o que certamente com vantagens para a economia nacional, será modificado no dia em que possam fazer um largo e racional emprego de adubos, e que só o caminho de ferro em condições economicas lhe poderá levar. A abertura à exploração até S. Tiago do Cacem já beneficiaria muito o tráfego da linha, pois o desvio pela concorrência automovel não seria tão grande atendendo a que não seriam as mercadorias provenientes ou destinadas a S. Tiago obrigados a percorrer cerca de 10 km. em carros até à estação



RAMAL DE SINES — Execução de terraplenagens

Linhos estrangeiros

ALEMANHA

Na Alemanha, embora todos os caminhos de ferro pertençam ao estado, estão explorados por uma empresa, em arrendamento.

Apesar desta exploração unificada, é tal a crise de transportes que no último ano tiveram um déficit de 246 milhões de marcos.

Durante o ano o pessoal sofreu um corte de 40.000 empregados, restando apenas 605.600 empregados e obreiros. Esta situação embaraçosa é tanto mais para lamentar quanto uma grande parte das reparações a cargo das companhias ferroviárias deixará de pesar nos seus orçamentos.

ARGENTINA

O governo acaba de votar no parlamento um crédito de 60 milhões de dólares destinados a obras públicas para o exercício do ano próximo. Uma parte considerável desta verba será absorvida pelos caminhos de ferro do estado e os trabalhos de irrigação serão contemplados com \$4.529.300. Créditos extraordinários foram igualmente votados para a conclusão de linhas novas.

BRASIL

O governo de Minas Gerais acaba de publicar um decreto sancionando as novas disposições a introduzir nas linhas do Estado. O plano apresenta duas feições essenciais. I. Um prolongamento de linha a partir de Patrocínio até Ouvidor no Caminho de Ferro de Goiás. 2. A electrificação de dois ramais. I. Entre o porto de Angra dos Reis e Barra Mansa e o 2º entre Augusto Pestana e Pacol envolvendo uma extensão de linha de 215 km. Calcula-se que o primeiro trabalho trará para a indústria e actividade exportadores do Estado, incalculáveis vantagens. A electrificação obedece a princípios de economia, visto que as quedas da água, abundante, por toda a região, podem fornecer a energia necessária. A rede electrificada passará a um total de 289 km. pelo sistema de 1:500 volts, D. C. de coletores aéreos. O seu custo está avaliado em \$785.000.

DINAMARCA

As diversas firmas de material eléctrico tanto alemãs como inglesas têm chegado importantes ordens para o equipamento das linhas Copenhague, Klampeuborg e Holte em vias de electrificação.

Os gastos importantíssimos serão compensados pelo interno tráfico desses traçados.

O material circulante é todo dinamarquez. O plano envolve no seu conjunto construções de novas estações de caminhos de ferro, linhas secundárias etc.

A verba votada sobe a 5.000.000 de corões dinamarqueses.

FRANÇA

Acabam de realizar-se com pleno exito interessantes provas de velocidade na linha Paris-Marselha utilizando trens ligeiros de peso não superior a 300 toneladas.

A locomotiva era do tipo comum nessa linha e com ela pensava a companhia alcançar uma velocidade média de 75 milhas à hora.

Também no percurso Marselha-Nice (140 milhas) verificou-se uma economia de uma hora. Largando de Marselha às 12.56 p. m. e chegando às 3.57 p. m. a Nice, para um tempo médio de 4 horas. Registam-se com satisfação os mesmos resultados nos trechos Paris-São-Lião-Marselha. Pelas conclusões a que se chegou, pensa-se em fazer circular no percurso Paris-Riviera trens sensivelmente mais leves.

— A última reunião do senado presidida pelo ministro das obras publicas, caracterizou-se por uma série de debates tendentes a melhorar as condições actuais dos Caminhos de Ferro. Modificar a antiga estructura às presentes condições técnicas e económicas, é o objectivo que se propõe alcançar

o governo. Propôz-se no decorrer dos debates uma fiscalização da parte do estado que contrabalance as tendências das empresas para os déficits. Para esse efeito, pensa-se que o governo procedera à revisão da Convenção de 1921 bem como à introdução de reformas. Ficou assente que o estado mantenha para cada secção administrativa dois directores expressamente nomeados pelo governo como poderes suficientes para deter a baixa das rendas e dos valores.

Encara-se também a possibilidade de levar a fiscalização até às linhas secundárias, e uma compreensão mais íntima como os serviços postais, redução de taxas o vulto das economias em previsão sobe a £ 16.000.000.

— Após demoradas investigações, acerca da economia de combustível, os engenheiros ao serviço dos caminhos de Ferro do Norte da França, equiparam algumas locomotivas com um novo sistema de super-ignição que permite uma economia considerável no consumo. Em face destes resultados procurou-se estender o seu emprêgo a máquinas de tipos diferentes e as provas demonstraram toda a eficiência e enormes vantagens sobre as locomotivas, não equipadas. Eis os resultados.

Classe da locomotiva
S = super-aquecimento
NS = sem super-aquecimento

	Média de consumo de carvão por cada milha	Peso médio das carruagens
B ₄ 4-4-0 (NS).....	42.24.....	= 14 ^{1/2}
H 4-4-2 (NS).....	40.40	= 15 ^{1/2}
I ₃ 4-4-2 T (NS).....	56.00.....	= 15
I ₃ 4-4-2 T (S).....	30.46.....	= 15 ^{1/2}

As experiências não podiam ser mais concluientes após um período tão longo de prova e em condições de temperatura idênticas para todas as locomotivas em prova.

INGLATERRA

Foi lançado no mercado inglês um novo tipo de cordão lubrificante com enormes vantagens sobre todos os existentes.

Não requere imersão e está sempre em condições de uso imediato. Trabalhos intensos de investigação terminaram com este resultado um máximo de elasticidade, capilaridade e duração qualidades que não se encontram nas misturas de lã e algodão, lã e cabelo.

No curso das experiências descobriu-se que as lãs de origem Australiana, da Nova Zelandia, África do sul, e América do sul oferecem, resultados diferentes quando se combinam em tranças muito delgadas e perfeitamente fiadas.

— Deviam ter-se disputado ontem em diferentes linhas, novos recordes de velocidade.

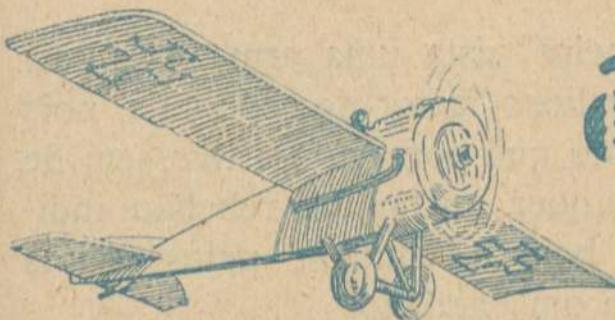
Os ingleses mostram-se esperançosos que a sua Cheltenham Tleyer pertencente a Great Western baterá o recorde de velocidade para 1933.

Os alemães expressam a convicção de um triunfo na linha electrificada Berlim-Hamburgo onde esperam atingir 178.1 milhas em 138 minutos com uma média de 77.4 milhas por hora, desde a estação inicial até à final incluindo uma redução de velocidade a partir da estação Sehster até Spendan, e a volta executar-se-à em 140 minutos, ou seja 76 milhas-3, por hora.

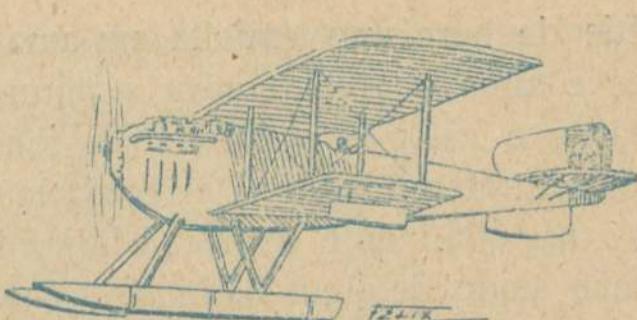
Esperam-se com anciadade os resultados finais.

JAPÃO

Assim se chamam umas carruagens expressamente construídas para registar em marcha os defeitos da via, tendo instalados os seguintes aparelhos. Um dinamómetro registador do esforço de tração da locomotiva. Um indicador de desnivelamento dos carris. Um aparelho indicador da orientação da linha férrea. Um registador dos defeitos dos carris. Um marcador de quilómetros. Todos estes aparelhos funcionam igualmente, com uma marcha lenta ou a mais de 100 km. por hora; e as indicações ficam registadas automaticamente numa bobina de papel.



aviação



A aviação portuguesa e o seu império colonial

Pelo Tenente Aviador HUMBERTO CRUZ

O problema aeronáutico é sempre interessante de tratar qualquer que seja o aspecto oferecido à discussão ou ao interesse dos que pretendem compreender o seu elevado valor.

Não o pretendo arrumar com violência de palavras contra o espírito dos que crivam as suas acções por peneiras apertadas, que deixam só passar — dizem — as fórmulas bem selecionadas do seu alto critério.

Ele mesmo não precisa duma super visão para reclame e pregão dos seus merecimentos.

Olhe-m'o-lo de qualquer forma e ser-nos-á dado, desde logo, apreciar quanto valem, em poder intrínseco, as multiplas faces que nos apresenta aproveitáveis na actividade de qualquer povo.

Na natural e indispensável defesa de um país, na consolidação da soberania colonial, a Aviação toma sempre um lugar que, por experiência e acção, bem podemos julgar de muito util e apreciável.

A Inglaterra, que durante muitos anos guardou nos seus esquadrões coloniais a força do seu domínio no Oriente, esmagando pela acção militar — quando preciso era — as rebeldes manifestações dos seus subditos, encontrou na Aviação a cedula que melhor poderia servir para impôr os seus processos e o seu mando nas mais diversas regiões.

Substituiu, com vantagem os seus numerosos esquadrões por esquadrilhas de Aviação, que mais económica e eficientemente podem actuar onde necessário fôr.

Praticamente já foi feita a demonstração de quanto foi benéfica essa substituição.

Na África onde nós Portuguezes, temos as nossas mais belas colónias, a Aviação também espalha o seu valor, materializada aqui e além por bases que são padrões de soberania, refletindo na massa indígena que espera a civilização, a imagem dos povos que, por imposição do destino e por direitos adquiridos, teem como missão ocupar educando, e dominar colonizando.

A curva colonial francesa, que partindo visinha da nossa Guiné, se define pelas savanas e florestas do Senegal, Sudão e Costa do Marfim, tem na Aviação com as suas bases de Dakar e Bamako, o sólido esteio da sua defesa e da sua ocupação.

De Dakar a Albidjan surgem de 50 em 50 quiló-

metros os campos de recurso, tinhados no capim que muito podem servir o preciso movimento dos aviões.

Quando a Itália há, pouco ainda, mandou uma esquadrilha ao Sul da Tripolitana, enviada das suas bases do Mediterrâneo, para demonstração perante o indígena, do seu valor como Nação progressiva e forte, a França soube e pôde rapidamente prestar confronto, não se deixando diminuir, mandando ao Tibesti e a Bardai uma Esquadrilha de Bamako.

Os hangares ultimamente erguidos no campo de Abidjan são como o alicerce da nova força Aeronáutica que a França irá lançar nas suas colônias do Golfo da Guiné.

E assim, a par do seu esforço militar, estudos vários se vão fazendo em regiões de difícil acesso que muito servem para aplicação dos melhoramentos necessários á ocupação, progresso e colonização dos seus imensos territórios coloniais.

A Espanha possuidora da mais extensa praia que nos é dado ver, os areais imensos do Rio do Ouro, onde a vegetação rareia e o deserto se estende, abriga nos seus hangares de Cabo Juby e Vila Cisneiros os aviões duma esquadrilha militar — A esquadrilha del Sahará — unicamente, em tão inhospita região, para marcar e fazer valer os seus direitos de soberania.

A Inglaterra, prática e conhecadora, começa no Egito e vai, Nilo abaixo, até ao Cabo lançando a sua rede, a sua defesa, o seu domínio, erguendo alto nas azas dos seus aviões o símbolo da sua força e da sua acção.

Militar e Comercialmente a ocupação é já segura pelas suas forças aéreas.

O Deserto do Sahará, imenso e grandioso nos seus horizontes que tão igualmente se repetem em centenas e centenas de quilometros tem na França, no seu símbolo tricolor, o guarda e visitante alado que desbrava e descobre os seus mais misteriosos oasis.

A Belgica, pequena, industrial e progressiva, seguindo com inteligente método de colonização, as suas extensas e bravias terras do Congo, à Aviação entregou grande parcela da sua obra, estendendo linhas aéreas de comunicação, criando bases, mantendo forças do ar em sólida organização.

O que no passado era loucura de aventureiro,

séde de heroísmo envolta em amargura e febre, meses e anos de luta contra a natureza com os seus males, o calor e o pantano a fome e a floresta, os mil contratempos duma arrojada tentativa de exploração no continente negro, é hoje, mercê do Avião, o lance alado de algumas horas, vemos, de alguns dias, em que se vê, se investiga, se estuda, e, sobretudo, se vive com o orgulho próprio de quem sente o domínio da máquina, o domínio da inteligência.

A Aviação é uma realidade e com ela nós podemos encontrar para usufruir aquilo tudo que a natureza nos oferece medindo as nossas possibilidades.

Porque havemos de hesitar ainda no aproveitamento dos seus préstimos?

A nossa África, a Guiné, Angola e Moçambique, precisam de forças aéreas que as coloquem na situação de não darem razão de ser a frase histórica de Foch àcerca das nossas colónias "Correrão perigo, se os senhores as não souberem defender".

A Aviação é na sua vida Militar e Económica um elemento indispensável.

Gastão de Souza Dias que muito já tem escrito sobre as nossas colónias disse num dos seus trabalhos sobre Angola ".....a Aviação.

Parecendo à primeira vista uma arma cara, ela será neste caso um valioso factor de economia, pois um avião, nas operações que por ventura tivessem de realizar-se contra qualquer nucleo de rebelião indígena, corresponderia bem à vontade, pelos efeitos morais da sua acção, a um batalhão.

E era tão facil lá colocar as esquadrias que tão precisas são e tão preciosos serviços prestariam, bem organizados.

Enfim aguardemos, como Portugueses que não esquecem o seu património colonial, que uma centelha simples mas radiante surja iluminando o caminho que já deviamos ter trilhado.

É necessário criar a Aviação Colonial!

Primeiro os interesses da Nação e depois, para desabafo das almas anémicas, que apareçam as discussões de interesses individuais, que essas facilmente se liquidam.

Terminarei com a afirmação de L. Eynac "A Aviação Colonial não é sómente uma associada da grande obra civilizadora; ela é, para os seus homens e para o seu material uma incomparável pedra de toque.

VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

A INDUSTRIA DA ELECTRICIDADE NA ALEMANHA

O critério seguido pela Alemanha para a organização das suas indústrias difere das normas seguidas noutras paizes. Concorrem para esse efeito circunstâncias quer históricas, quer locais, e nomeadamente efeitos peculiares decorrentes da guerra. O carvão pobre prevalece em larga escala doutras origens térmicas, seguido de perto pela utilização do gás dos fórnos. As fontes eléctricas encontram-se na região do sul onde continuamente estão em aumento as centrais.

A iniciativa particular agrupando capitais para a produção eléctrica actuou com método e larguessa de vistas de forma a poder interessar os dinheiros públicos n'este ramo de indústria. Em 1900 as empresas particulares contavam com 77% da produção das centrais comerciais. Todavia, já em 1913 essa percentagem baixava para 43%. Para efeitos de libertar as entidades públicas de toda a preocupação financeira, tem-se desenvolvido a ideia de repôr em mãos particulares ou pelo menos em gerências mistas todos os recursos desta indústria afim de que surjam rendimentos líquidos.

As empresas eléctricas alemãs subdividem-se em três grupos distintos: *Empresas públicas* (Reich, Estados, Províncias, Circunscrições e comunas). *Empresas mixtas*: capitalizadas por entidades públicas e privadas. *Empresas privadas*.

O Reich e os Estados alemães possuem largos interesses nas empresas eléctricas sob o rótulo de sociedades anónimas. Igualmente as centrais das comunas estão sob a administração directa das mesmas. É pelas empresas mixtas que o particular se associa a

este ramo, com vantagens diversas, nomeadamente fiscais.

Em 31 de dezembro de 1930 o número das centrais era de 1587 com exclusão das centrais para uso próprio dos estabelecimentos industriais, cujo número é de 5.406.

Segundo um estudo do Dr. Haller, as empresas eléctricas emobilizaram três biliões e seiscentos milhões de liras e as destinadas a usos comerciais 2 bilhões e trezentos milhões de liras. Fazendo o cálculo para os três grupos de empresas até 31 de dezembro de 1930 o total em liras atingia quarenta biliões.

A julgar pelas estatísticas oficiais publicadas no anuário de 1930/31, as empresas carboníferas alemãs, possuem um património de 279,5 milhões de toneladas métricas. Como património provável, o Império alemão apenas é excedido, no ramo carbonífero, pelos Estados Unidos da América, do Canadá, da Rússia Asiática.

A extração dos combustíveis ricos na Alemanha era de 141 milhões de toneladas em 1913, baixou a 62,3 milhões em 1923, atingiu o máximo em 1929 com 163,4 milhões, em 1930 desce a 101,3 milhões,

É modestíssimo o património dos óleos minerais, limitados ao Hanover, depois da devolução da Alsácia à França. Os estados alemães meridionais possuem a maior disponibilidade de força hidráulica de que também é rica a Prússia.

Estatística

Prússia	2.200.000 H. P.
Baviera	3.700.000 "
Saxónia	1.000.000 "
Wurtemberg	250.000 "
Baden	1.400.000 "
Turingia	155.000 "
Outros Estados	150.000 "

FIGURAS DO PASSADO

I

ANTERO DO QUENTAL

Solicita-me, em termos penhorantes e gentis, a ilustrada Direcção superior da interessante e util "Gazeta dos Caminhos de Ferro", a minha colaboração para a secção, "Figuras do Passado"; com a instancia de que o primeiro artigo verse sobre uma das glórias literárias, não só dos meus queridos Açores, senão outro-sim de todo o Portugal, e cujo aniversário natalício passou em 18 de abril, pois nascera, em igual data de 1842, na linda cidade de Ponta Delgada, capital da formosa Ilha de São Miguel, onde, em 11 de setembro de 1891, morbosa e impulsivamente, pôz termo á sua angustiosa existencia.



ANTERO DO QUENTAL

Não sei, na verdade, a que atribuir esta distinção e preferencia—que desde já, e aqui, muito agradeço—a não ser ao triste privilégio da senectude, que me tem proporcionado o largo e reiterado ensejo de conhecer, tratar ou conviver com uma brilhante pleiada de homens ilustres, insulares e continentais; ou então á velha e carinhosa amisade, que me liga a um dos dignos Directores desta Revista.

E' dificílimo, se não impossível, restringir ás limitadas ensanchas de curto artigo de um periodico, e considerar e aquilatar em seu conjunto, a complexa e contraditoria personalidade de Antero, como da sua excentrica, incértta, e, por vezes, desequilibrada produção intelectual, scientifica e literária.

Muito se tem escrito e publicado sobre a vida, a obra e as doutrinas de Antero, com muitas e graves inexactidões, em factos e apreciações, ora com enormes exageros na exaltação dos seus meritos, que aliás foram grandes, e bem escusavam aqueles; ora, com não menores exageros quanto á sua insanidade mental, chegando-se a considera-lo um *louco!*...

No estudo, conciencioso e detido, desta originalissima *Personalidade*—na sua vida, nas suas acções e omissões, na sua produção literária, nas suas faculdades mentais, intelectuais, emotivas e volitivas, nos seus incessantes equilibrios e desequilibrios—mais uma vez, nas minhas locubrações, nesse estudo, como no dos *criticos* que o teem aquilatado, verifiquei a exacção e profundez da judicioso conceito de *Geruzes*:

— "Il y a toujours entre les extrêmes un milieu que l'on néglige souvent aux dépens de la vérité."

A sinceridade, irmã gémea da lealdade, é um dos mais belos ornamentos dum espirito, dum coração e dum carácter.

A sinceridade e a lealdade são medularmente refractárias á falsidade, á impostura, á mentira, á crítica fácciosa e ás apreciações injustas; quer enaltecedo mediocridades, quer depreciando méritos consagrados; já elogiando sem conhecimento nem convicção, e não só por aviltante subserviencia, ou mingua de coragem moral para contrastar falsas ou erroneas correntes de opinião; já deprimindo merecimentos riais por mesquinhos despeitos, inconfessos designios ou repelente inveja.

A verdadeira *Critica*, digna deste altissimo titulo, é, ou deve ser, inteiramente independente e impessoal; imparcial e justa; conscienciosa e digna. Só assim poderá ser proficuissima e util.

Para mim,— e salvo sempre o meu maior respeito pelas sinceras e ligeas apreciações e conceitos contrários — Antero do Quental nem foi um *louco*, como él se próprio se considerou, e como o capitularam certos scientistas; nem foi, tão pouco, um *Justo* e um *Santo*, como outros, imprópria e exageradamente, o qualificaram.

A velha doutrina *lombrosiana* do *genio-loucura* — como a do *criminoso nato* — passou á história.

Ha muito que eu o afirmo e sustento; mas quem o vái provar, com a sua enorme autoridade scientifica, é o eminent professor e sábio psiquiatra, Dr. Azevedo Neves, lidima glória dos Açores, em notável depoimento judiciário e em erudito Relatório medico-legal, na seguinte forma lapidar:

— "No grupo dos *psychopathas* ha verdadeiros génios e soberbos talentos, embora os maculem as mais graves taras degenerativas. Até houve quem pretendesse fazer do génio uma degenerescencia, com o que não concordo. O génio é a sublimidade da inteligencia humana; mas essa sublimidade não é incompativel com certas doenças. Quer dizer que, apesar de doente, um homem pode ser um génio; mas nunca que o génio é uma doença".

Antero foi, incontrastavelmente, um *génio* pelo seu estro poético; poeta inspirado, prosador erudito e brilhante; pensador e filosofo; polemista e critico literario e scientifico; historiografo e politico; epistolografo, e até theologo!...

Mas tudo incerto e vacilante, indeciso e duvidoso; ora crente ora descrente; um dia optimista e noutro pessimista; agora afirmativo e logo negativista; sem sentimentalidade firme, sem emotividade sã, sem força de vontade, inteiramente á mercê das leituras ocorrentes, variando, incessantemente, de conceitos filosóficos, sociológicos e religiosos.

N'uma lucta intelectual, incessante e tremenda, desequilibrada e insana, em busca da *verdade*, — ora afastando-se, ora aproximando-se da unica e divina *Verdade* que, ao nascer, encontrou no seu berço e no seio e no coração amantissimo de sua santa Mãe, na sublime Religião, em *Espirito Verdade*, de Jesus Cristo, — lançou-se nessa horrenda desorientação: desde considerar e julgar que, na expansão dos instintos naturais é que estava a felicidade; cair no medonho erro do pessimismo e na desesperação, considerando vãs e efémeras todas as promessas de conciliação e de paz; professar vâriasasit as filosóficas e cultuais, num sucessivo e niente misticismo, budhismo e nirvana.

Um verdadeiro *psychopatha*, com *pessadas taras degenerativas*, que o arrastaram até ao *suicidio*!...

— *Charcot* diagnosticára de meramente *histérico* o padecimento de Antero.

— *Sousa Martins*, fundado nos estudos de *Beard*, posteriores ao diagnostico de *Charcot*, e em face da hodierna *Nosologia*, capitulo esse padecimento de *histero-neurastenia*, determinando-lhe a *abulia da vontade* e inumeras *fobias e terrores*, que tão cruelmente o obsidiaram.

Finalmente; nem a sua vida coimbrã, nem a sua vida posterior, nem várias das suas manifestações familiares e sociais; a versatilidade dos seus sentimentos, a inconstancia dos seus conceitos eticos, filosóficos, sociológicos e theológicos; o termo-final da sua excrúciante existencia, não legitimam, nem podem legitimar, os impróprios e exagerados qualificativos de *Justo* e de *Santo*!...

ARMELIM JUNIOR

Conferência internacional elétrica sobre sistemas de alta tensão

A 17.^a sessão da conferência das grandes rôdes elétricas a celebrar-se desde 18 a 24 próx. terá como séde Paris. A matéria das conferências foi já repartida por três secções: 1.^a produção e transformação da corrente. 2.^a construção, conservação e isolamento das linhas. 3.^a exploração e proteção dos sistemas. Os representantes dos diversos países com direito à participação nas discussões poderão obter informações completas do comité organizador com séde na Avenida Marecau 54, Paris.

Esses dados elucidarão os membros da confrênci no que respeita a hotéis, preços de viagem, leitura de relatórios, revistas, comunicações referentes ao assunto.

A quota dos sócios é de 375 fr.

IMPRENSA

«DIÁRIO LIBERAL»

Reapareceu no próximo dia 13 o jornal republicano de Lisboa, *Diário Liberal*, que há tempos suspendera a publicação para reorganização dos seus serviços. Continua a dirigir-o o antigo parlamentar sr. dr. Evaristo de Carvalho, acompanhado por um conselho directivo, de que fazem parte os srs. drs. Joaquim de Carvalho, professor da universidade de Coimbra, Azevedo Gomes, antigo ministro da Agricultura, Ribeiro Gomes e Carlos d'Alpoim, antigos funcionários coloniais, e Hernani Cidade.

Neste período de reorganização, o *Diário Liberal* tem recebido da parte de numerosíssimos republicanos da província as maiores provas de solidariedade e simpatia, como se prova pelas cartas enviadas de todos os pontos do país, acudindo prontamente e com o mais vivo entusiasmo ao apelo que lhes foi dirigido.

Jornal intransigentemente republicano, o *Diário Liberal* regressa ao seu posto de combate mais fortalecido que nunca e desposto a cumprir a sua missão sem hesitações, nem desfalecimentos de qualquer espécie.

A sua séde continua a ser no Largo do Calhariz, 17-1.^º Lisboa.

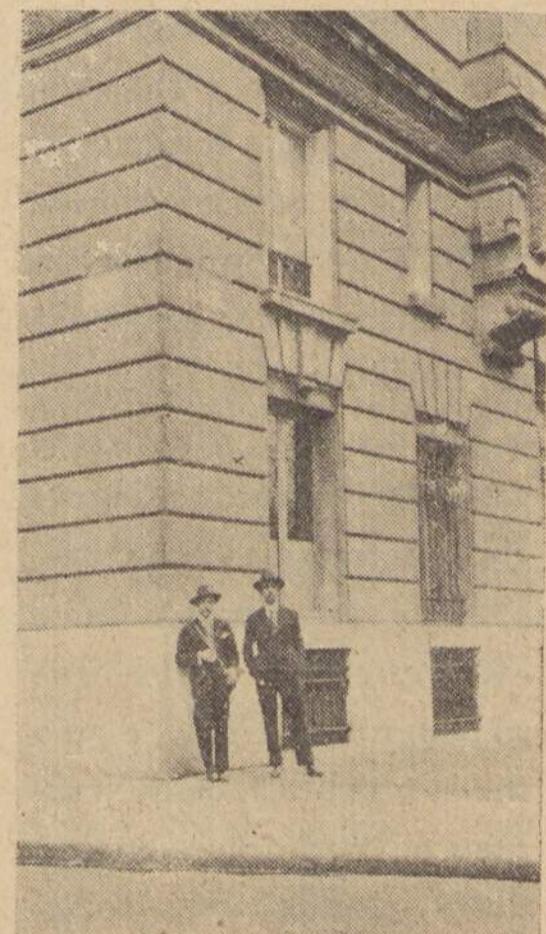
IMPRESSÕES**PARIS!****PARIS!...**

Por AUGUSTO D'ESAGUY



P A R I S
Jardim do Trocadero

«Paris que me acolheste n'agreste mocidade
Eu não te amo não, mas dou-te uma saudade.»



P A R I S
Avenida dos Portugueses

VAGUEIO nos boulevards tristes de Paris, manhã cedo, hora de bruma, a caminho do Sêna, em cujas águas, turvas e amarelentas, vi reflectir meu rôsto, cheiinho de saúdades. Vagueio nos boulevards tristes de Paris, sem rumo, perdido, a caminho do nada, de braço dado com a saudade, e sinto-me nesta cidade imensa, ajardinada pela paciência dos homens, mais estrangeiro do que ontem, tocado por uma enorme neurastenia, que esta paisagem hipercivilizada não comprehende, tão divorciada vive dos meus sentidos.

Estou em Paris há oito dias, refugiado num canto da margem esquerda, longe do borborinho, da vida inquieta dos grandes boulevards, gares gigantescas, amalgama de raças que se odeiam, campo de batalha no qual ficam sepultados, quase sempre, todos os sonhos dos que sonham Paris.

Estou em Paris há oito dias. No meu pequeno hotel da margem esquerda, há trinta estrangeiros, entretidos na conquista violenta da cidade. Nunca os vi, não os conheço. Passam os

dias a dormir. Noite alta, quando o «metro» acorda, quase de manhã, sinto-os entrar à formiga, um a um, aos tombos. O meu vizinho do lado, um antigo oficial russo, pretende todas as manhãs abrir a porta do meu quarto com a chave do seu.

Anda a queimar os últimos sonhos, a consumir as últimas saúdades da Russia, e da estepa, nos cabarets nocturnos. Coitado! Quantas vezes o recordo?! Que será feito dele, dele e dos outros, dos que andam entretidos a queimar sonhos, e não podem regressar a suas casas, ao ponto de partida.

Dele e dos outros, dos que foram para nunca mais voltar. Dos que se confundem com as sombras, e por lá ficam, moirejando ao acaso, presos pelo vicio, vitimas de um sonho que nunca se realisa. Paris só existe na saudade dos que voltaram, de todos aqueles que tencionam lá ir um dia, e nunca conseguem fixar a data para a partida.

Estou em Paris há oito dias, e há oito dias que viajo nos boulevards solitários, nos jardins longes, patinados de outono, e componho as minhas impressões, e colho apontamentos



P A R I S
Arc do Triunfo

desta cidade-mulher, que os meus nervos adivinham esquiva, e vagamente amorosa.

Estou mais habituado ao ritmo desta cidade sempre nova, nova como a Mistinguette, ou como os bailados da Josefina, a vamp negra, que vários cartazes berrantes anunciam a todas as esquinas, e vou com alguns, com os outros, com aqueles que não sentem Paris e não me compreendem, auscultar o rumor nocturno desta cidade, que todos procuram e raros encontram.

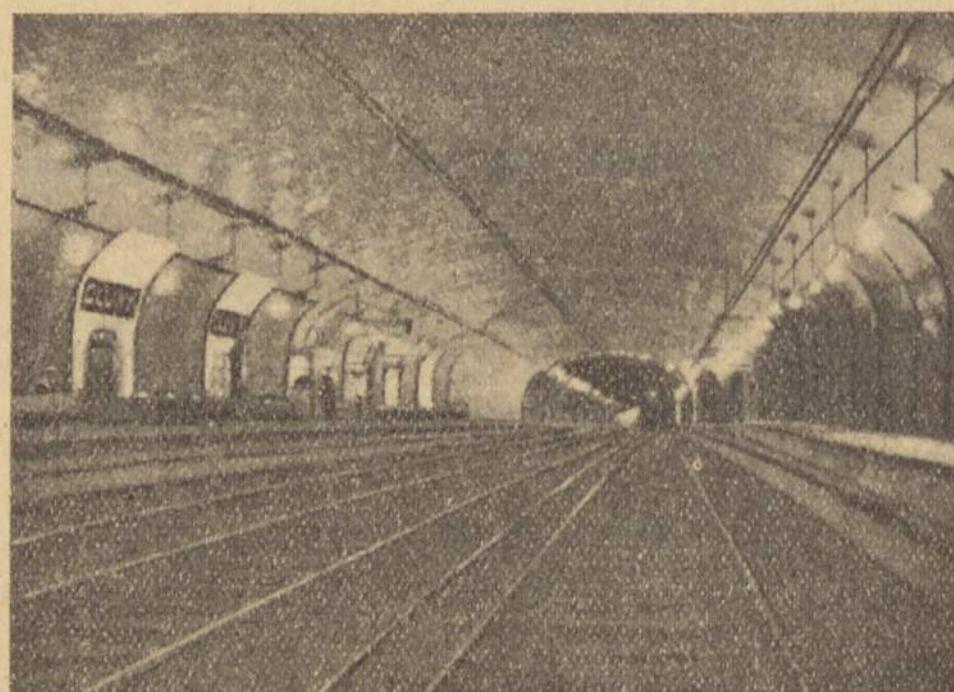
Regresso indeferente ao meu boulevard da margem esquerda, e retomo o ritmo perdido, aquele que o meu temperamento mais distinguiu e desejou.

Passo os dias, as minhas horas úteis, a procurar-me nesta cidade imensa.

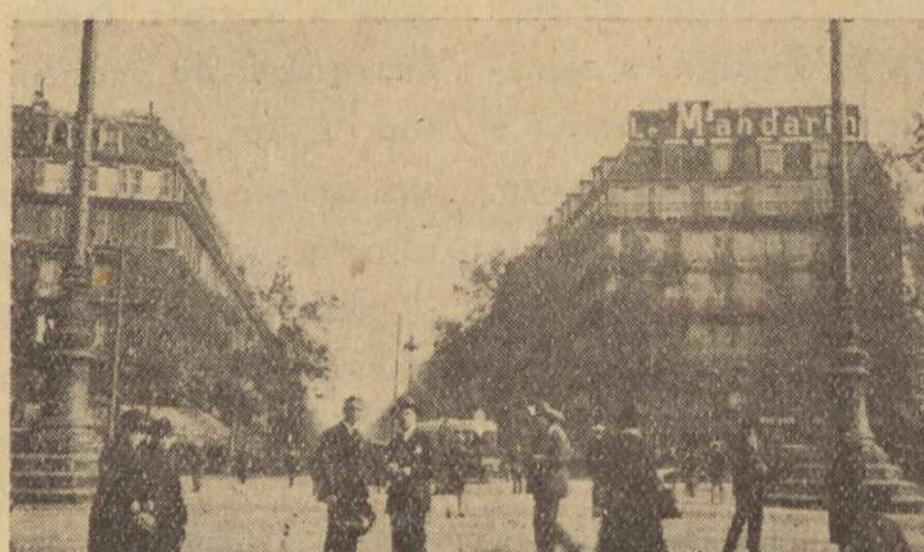
Não tenho poiso certo. Caminho ao acaso, e observo, o ritmo interior, o ritmo cardíaco, desta cidade, disvirtuada pelas

resenhas modernistas que vários dos seus amigos íntimos propositadamente espalharam.

Afasto-me da população cosmopolita, de todos aqueles que inventam um Paris diferente, e entro nos bairros pobres, pouco iluminados, nos botequins de quartier, reclamados por taboletas curiosas, e colho nesta cidade — o mais vasto palco das ambições da Europa — notas humanas, motivos iguais de sofrimento aos que se descobrem noutras cidades, irmãs desta na tragédia



P A R I S
Vista de uma estação do metropolitano



P A R I S
Avenida da República

e no desejo... Paris... «Eu não te amo não, mas dou-te uma saudade quando penso em ti quando te desejo, quando os meus sentidos, opíados pelo tédio, sentem necessidade dos teus jardins patinados de outono, dos teus boulevards tristes, do Sêna em cujas águas, turvas e amarelentas, vi refletir meu rôsto, cheiinho de saudades...»

A STANDARDISAÇÃO E O DESENHO DAS LOCOMOTIVAS

EMBOORA problemas desta ordem tenham estado mais ou menos em fóco, há sempre vastas latitudes para o campo de investigação e análise a respeito d'este ou daquêle tipo de locomotiva que oferece melhores condições de segurança, delicadeza de linhas, velocidade no trâfico. Em geral, o desenhador deve inspirar-se menos nos princípios gerais de construção e mais nos recortes, saliências, linhas harmónicas — em suma, nos detalhes. As suas vidas voltar-se-ão de preferência para diminuição de peso das partes móveis, e tratando-se de locomotivas de duplo cilindro deverá investigar qual dos emprê-

gos será de maior utilidade — o sistema de cilindros internos ou externos. A máquina moderna a vapor progrediu admiravelmente na sua estrutura pelo sistema de standardização e a opinião geral é que elle tende a consolidar-se. Novo assunto para discussões e controversas é fornecido pela questão da distribuição do vapor e emprêgo das valvulas em conexão com o problema da economia de consumo. Os esforços empregados pelas secções de engenharia das companhias ferroviárias tendentes à redução do número de tipos de máquinas e à diferenciação das partes componentes são evidentes.

EM COIMBRA

O ALMOÇO DE CONFRATERNIZAÇÃO DOS ANTIGOS COMBATENTES DO BATALHÃO DE SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO DECORREU ANIMADO



Do monumento existente no cemitério da Conchada, no batalhão dos Combatentes da Grande Guerra.

Silencio... Névoa... Campos sepulcraes.
Ali dormem Soldados de Alma Forte.
Deram á Patria a Vida num transporte,
Que foi o seu Deus p'ra nunca mais.

Eram homens... Tornaram-se mortaes.
Souberam dominar a propria Morte.
Na Guerra todos são irmãos na Sorte!
Na sepultura todos são eguaes!

M.ELLE BENSABAT

HA horas que jamais se esquecem, e para os antigos sargentos, cabos e soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, são inesquecíveis os momentos de ansia, no dia da sua chegada a Portugal, de volta da Guerra.

Foi há quatorze anos, no 1.º dia de Maio que, aquêles que serviram nesta unidade, tiveram a ventura de abraçar suas famílias apóz dois anos de incertezas e privações, em que os momentos livres eram ocupados pelo pensamento constante na Patria longiqua.

E esta festa, a segunda que se leva a efeito, foi realizada em Coimbra para maior facilidade de

reunião e para que um maior numero de antigos combatentes se apresentasse.

Concorreram cerca de 80 o ano passado. Este ano ultrapassou o numero 100, e é natural que pelo entusiasmo que estas reuniões estão despertando, este numero aumente para que o sucesso seja completo.

A iniciativa é muito interessante e não deixará certamente de ser seguida por varias unidades que colaboraram na grande conflagração europeia. Parecendo que não, estas comemorações entre antigos combatentes, revigoram energias, e apesar do seu fundo fortemente sentimental, portanto impressionável pela recordação de horas tristes e amargas, fortificam o espirito —. Porquê? não o sabemos dizer, mas a alguns deles ouvimos que — se fôr preciso outra vez, lá iremos. Amor da Patria, espirito de sacrificio e abnegação, é verdadeiramente o que se tem de esperar destes homens, que não desmentem a sua raça, pois que valentemente a honraram em terras estranhas.

* * *

Serviu para o transporte da maioria, o rápido do norte de domingo, 7 do corrente.

Á medida que iam chegando os Combatentes, sucediam-se os abraços; muitos não se viam há quatorze anos, outros, a maior parte, juntaram-se o ano passado.

Inicia-se a viagem num ambiente de franca cordialidade e camaradagem, e o combóio vai galgando distâncias sem se dar por isso. Contam-se anedotas, recordam-se passagens alegres e de quando em quando aparece-nos o homem da pasta, conhecido também pelo homem da massa, que para animar a sociedade põe o disco no gramofone, enquanto distribue cartões e faz a cobrança aos que ainda não pagaram. No nosso compartimento, quatro companheiros combatentes jogam as cartas, mas, coincidência interessante: Quem ganha é o possuidor das ditas, pelo que todos de-



Manuel Florido depõndo flores no monumento.

No cemitério

preendem que elas conhecem o dono ou o dono as conhece a elas.

À passagem em Pombal foram deixados dois ramos de flores, um natural e outro artificial com fitas e dedicatória, para serem depositados na campa do saudoso ferroviário Francisco Rodrigues, combatente dos que mais trabalhou na comissão da primeira festa. Sentida homenagem de que tomou conta o filho do falecido que aguardava na estação a chegada do combóio.

Em Coimbra os combatentes eram esperados pelo representante da Liga dos Combatentes da Grande Guerra (Secção de Coimbra), sr. capitão Eduardo da Cunha Oliveira e tenente Campos Rego, director do jornal «Gente da Guerra».

Depois de uma breve troca de cumprimentos seguiram todos para a Praça da República, onde, no meio de profundo respeito foram depositados junto ao monumento, alguns ramos de flores naturais e um artificial com dedicatória. Junto a ele, usou da palavra o sr. Carlos Alberto Simões que profereu o seguinte discurso.

Ha quasi quinze anos que a luta entre os exércitos que tomaram parte na Grande Guerra, terminou perante a perspectiva duma paz duradoura. Que impressionante momento foi esse quando o sacrifício da luta se suspendeu para dar justificado motivo à expansão fraternal de alegria e felicidade, com que se manifestaram todos os povos.

Não se pode negar que os soldados de Portugal souberam corresponder aos sacrifícios que lhe foram exigidos, assimilando-se facilmente às bruscas situações a que foram sujeitos logo de inicio ao seu embarque para o terreno do dever e da honra militar. Faltava-lhes em preparação técnica o que lhes sobrava de coragem e espírito de obediência para a mais violenta guerra de todos os tempos. É que ainda nos gira nas veias o sangue nobre dos nossos maiores guerreiros que, desde a fundação da nossa querida Pátria até ao símbolo de heroicidade construído pelo Grande Marinheiro Augusto Castilho e pelo humilde Mil Homens, assinalaram, através quasi oito séculos, os feitos mais belos que são atributo da nossa história-patria.

Já lá vão quasi quinze anos, tempo mais que suficiente para mostrar os fructos desse sacrifício — e eles foram bastantes — e ainda há gestos de desdem e risos ironicos á nossa passagem; ainda há ex-combatentes que por falta de amparo morrem de doenças originadas da guerra; ainda há ex-combatentes que pedem esmola

Porquê?

A participação de Portugal na Grande Guerra, é preciso que se diga sempre que haja oportunidade para tal, não foi um passeio militar, uma digressão á moda das intentonas; teve para nós, combatentes, horas angustiosas de sofrimento, momentos indizíveis do estorço físico e moral.

A mocidade, em plena pujança de vida, quando a vida é uma promessa, cheia de quimeras e deliciosas ilusões, abandonou um dia os cantinhos da sua aldeia, vila ou cidade, apartou-se dos seus entes mais queridos, disse um adeus á sua Pátria e partiu com a despreocupação no seu destino, porque sabia ir defender os mais altos interesses de Portugal.

Foi formidável a tragédia nos campos de batalha, onde essa mocidade deu a saúde e a vida, onde a mutilação dos seus corpos, a morte e a loucura semearam vítimas do dever mais sagrado. Baquearam heroicamente milhares de portugueses; outros mais constituiram, depois da luta terminada, numerosa talange de mutilados. No mar e em terra, tanto sob o sol ardente das nossas Áfricas, como nos campos gelados da Flandres, o sangue generoso dos portugueses verteu-se com honra e dignidade, para na hora em que os vencedores tivessem de pagar o preço do seu sacrifício as condições impostas ao adversário beneficiassem Portugal, dessem á nossa Pátria úteis compensações.

Porque é, então, que da massa anónima do povo, desse mesmo povo de onde se foram buscar os soldados que constituíram os corpos expedicionários ás nossas Áfricas e á França, desse mesmo povo de onde vieram os marinheiros que acompanharam Augusto Castilho, eu tenho observado atitudes de indiferença, gestos de desdem e sorrisos irónicos á nossa passagem?

Teria sido desnecessário, inútil, ou prejudicial ás conveniências do nosso país a sua intervenção militar na Grande Guerra?

Não! Foi um dever e uma necessidade imperiosa que se justifica plenamente pelos benefícios morais e materiais que se colheram.

O exército português, dito por um dos seus respeitáveis elementos, carecido duma organização eficiente, não retinha as possibilidades combativas dos nossos soldados ou o poder defensivo do exército, e isso justificava a despreocupação como certos países supunham facilmente fazer as suas desmedidas ambições sobre o nosso continente e as nossas colónias. Especialmente as nossas colónias estavam sujeitas ás violências das armas ou de tratados impostos, a serem partilhadas entre os vários países da Europa Central.

Com a nossa intervenção na Grande Guerra, que foi a resurreição do exército português, conseguiu Portugal que nas assembleias inter-

-aliadas lhe fosse prestada justiça ao seu esforço e em compensação disso o reconhecimento mais forte dos seus direitos sobre o que legitimamente lhe pertencia por força das suas descobertas, da sua colonização, por força das suas qualidades ricas. E se nas várias reuniões inter-nacionais a colaboração foi aceite e até solicitada, se a integridade territorial dos nossos domínios ainda está intacta, isso também se deve em grande parte ao favorável ambiente internacional que nos veio da nossa participação na Grande Guerra.

Os fructos do sacrifício dos combatentes da Grande Guerra são bem patentes. Porque se consente, pois, que muitos deles vivam à margem do parco auxílio particular e outros vagueiem ao acaso dum esmola?

Hebert, gritando para um montão de corpos inanimados, ordenou: Mortos em pé! E êsses moribundos, já a desaparecerem da vida, como o sol no ocaso, ergueram-se num arranço formidável de energia - sopro da ultima palpitação de vida, lançando-se de novo sobre o adversário, numa expressão heroica do sacrifício maximo pela victoria.

Mortos da Grande Guerra! Se vós, como os soldados do tenente Hebert, podesseis levantar do vosso túmulo, e observar as desditas de muitos dos vossos antigos companheiros, estou certo de que a vossa expressão seria de revolta contra tanto desdem e ironia, tanta indiferença e ingratidão para com o sacrifício desses vossos companheiros que cobrem as ruínas da sua saúde com o manto da miséria.

Mortos na Grande Guerra! É verdade que existem umas dezenas de Estatutas a perpetuar o vosso sacrifício. Mas, que contraste tão flagrante oferecem essas manifestações e a falta de posição aos vossos companheiros — sobreviventes da mais sangrenta luta entre os homens!!!

Mais generosa compreensão do sacrifício das vossas vidas encontra-se no espírito indestrutível de fraternidade que uniu todos os combatentes da Grande Guerra e inspirou a formação da Liga — baluarte de dedicações humanitárias de onde provem algum amparo e carinho aos vossos desditosos companheiros. E, por esse mesmo espírito de camaradagem, bem voluntária porque dimana dum movimento psíquico, que hoje alguns dos vossos antigos companheiros, pertencentes ao Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, vieram aqui render-vos homenagem e respeito á vossa memória.

José Girardi dedicou também algumas palavras afirmando que aquele dia é para eles Combatentes de Sapadores de Caminhos de Ferro, um dia de festa; mas antes do início dela é um dever sagrado de todos os presentes ir junto daquele monumento prestar homenagem á memória daqueles que caíram no campo da luta.

Falou a seguir o representante da Delegação da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, em Coimbra, cap. Cunha e Oliveira que agradeceu a deposição de flores no monumento.

O sr. tenente Campos Rego, director do jornal «Gente da Guerra», que se publica em Coimbra, agradece a homenagem e saluda os Combatentes de S. C. F., esperando que destas manifestações saia fortificado o espírito de união e solidariedade entre todos os combatentes. E atirma: é do espírito de camaradagem entre todos os combatentes que a Pátria espera melhores dias.

Após esta cerimónia que foi presencizada por muitos transeuntes, foi-se em romagem ao cemitério da Conchada depôr flores nas campas dos combatentes, acto cheio de simplicidade, mas tocante.

O sr. José Girardi pronunciou algumas palavras de homenagem aos que ali dormem o sono eterno e que são:

Major Joaquim Rodrigues de Oliveira, 1.º sargento Umberto Rogerio de Moura Stoffel, 1.º cabo Joaquim Casimiro, soldados Francisco Mendes e Manuel Ferreira.

A chuva miudinha e impertinente que toda a tarde caiu, impediu que estas cerimónias atingissem o brilho que deveriam ter.

E foi debaixo de água que todos se encaminharam para o Hotel Avenida onde se realizou o almôço.

Pelas 14 horas tomaram lugares na mesa de honra, que era presidida pelo céguinho Manuel Garrido, os srs. Manuel Florindo, a alma da festa, António Nunes, capitão David Aboim, representando o jornal «A Voz do Combatente», capitão Eduardo da Cunha Oliveira, representando a Liga dos Combatentes em Coimbra, Carlos d'Ornellas representando a «Gazeja» e o sr. Fragoso pela «Gazeta de Coimbra».

Manuel Florindo depois de ter dado a presidência ao céguinho combatente, agradeceu a presença dos representantes

da imprensa e pediu um momento de silêncio pelos mortos do batalhão.

Igual pedido é feito pelo capitão sr. David Aboim, em memória daqueles que tombaram nos areais de África e nas planícies da Flandres.

Foi ainda guardado outro minuto de silêncio em homenagem ao falecido combatente Francisco Rodrigues, um dos organizadores da 1.ª reunião.

Manuel Florindo propõe ainda que seja enviado ao sr. Brigadeiro Raul Esteves o seguinte telegrama:

«Ex.^m Comandante do Regimento de Sapadores Caminhos de Ferro, Lisboa.

Um grupo de sargentos, cabos e soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro que fez parte do C. E. P. a França, reunidos num almôço de confraternização em Coimbra, no Hotel Avenida, a fim de comemorar o 14.º aniversário da sua chegada a Portugal sauda e agradece a V. Ex.^a o auxílio prestado a esta festa. — Pela Comissão, Manuel Florindo e António Nunes.»

Esta proposta foi aprovada por aclamação.

O Sr. José Girardi pronuncia as seguintes palavras de apresentação e saudação ao nosso director:

Como a maior parte da digníssima assistência não conhece pessoalmente o Ex.^m Sr. Carlos d'Ornellas, digno Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que este ano teve a amabilidade de nos honrar com a sua presença, quero apresentar-vos. Tem toda a simpatia dos ex-combatentes que assistiram ao almoço do ano passado, pelo motivo de dêle ter sido feita uma reportagem e publicação, muito concreta, assim como os agradecimentos ás entidades superiores da C. P., por terem facilitado aos ferro-viários combatentes o tomar parte no dito almoço. Como todos quizessem que este ano, Sua Ex.^a nos acompanhasse, a comissão teve a honra de o convidar, e muito gratos estamos todos por ter aceitado o nosso humilde convite. Sua Ex.^a é amigo dos antigos Combatentes do B. S. C. F. assim como dos Ferro-viários.

Posso afirmar-vos, porque disso tenho tido provas.

Na *Gazeta* teem sido publicados diversos artigos referentes ao G. I. F. de Campolide, a cuja direcção eu pertenço e por ter sempre recebido com amabilidade os seus dirigentes, facilitando as publicações das nossas notícias, o G. I. F. de Campolide, em Assembleia Geral de 18/1931 deliberou por unanimidade levar a efeito uma manifestação de agradecimento ao Ex.^m Sr. Carlos d'Ornellas.

Essa homenagem constava dum quadro emoldurado com nma fotografia de locomotiva, antiga série 600, com a seguinte dedicatória; que é com muita honra e orgulho que vos passo a ler:

Ao Ex.^m Sr. Carlos d'Ornellas, muito digno Director da *Gazeta dos C. de F.* Como perdurable testemunho de gratidão, homenagem à sua bela alma, carácter diamantino e amor pela instrução dos Ferro-viários — Oferece, por deliberação da sua Assembleia Geral de 18 de Janeiro de 1931. O Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide.

Fiz parte da comissão que foi à Redacção da *Gazeta*, entregar o dito quadro. Sua Ex.^a comovido pelo nosso procedimento agradeceu-nos, estando sempre ao nosso dispor para tudo que o G. I. F. necessitasse, havendo troca de palavras afectuosas.

Para que o Ex.^m Sr. Carlos d'Ornellas, assim como todos os convites especiais levem saudades destas horas de convívio no nosso meio, peço a todos os antigos combatentes, que deem mais uma vez provas, que são disciplinados, assim como sempre teem sido, tanto na vida militar como na civil.

Entre os acordes da «Madelon» que um animadíssimo quarteto executou, deu-se o início do almoço, cuja ausência já se fazia sentir em todos os estômagos. E num ambiente de franca e comunicativa alegria contavam-se episódios.

Por exemplo: Barbeiro de Sevilha conta que o primeiro cabelo que cortou a um camarada, lhe ia custando dez dias de prisão por maus tratos infringidos ao paciente.

O Gramofone não consegue estar calado um momento e volta e meia, para ver se tudo está a postos grita «Sentinela alerta».

Entretanto há quem desassombroadamente vá conferindo

o menu, dando baixa das iguarias que o mesmo anuncia e que vão sendo servidas.

Pedro de Freitas, clarim á data da sua partida de Portugal, depois mestre da banda que organizou em França, executou com o cornetim de um dos músicos «Après la guerre fini...» que foi acompanhado em côro. Valeu-lhe uma justíssima ovacão pois que pôz em evidência os seus méritos artísticos.

Chegámos ao fim do almôço e segundo opinião do amigo conferencista do menu, bateu tudo certo.

Entra-se na fase dos discursos, falando em primeiro lugar o sr. António Nunes, que disse o seguinte:

«Em nome da comissão organizadora d'este banquete, saúdo e agradeço à imprensa, aqui tão dignamente representada, não só a solidariedade com que tem publicado tudo quanto se refere ao nosso almoço, como por aceder ao convite de nos acompanhar nesta festa.

Saúdo, também, todos os camaradas presentes, e os ausentes que por motivos estranhos à sua vontade não puderam comparecer.

Descrever o que foi a grande guerra, com todas as suas vicissitudes, não sou eu a pessoa indicada para o fazer e, por consequência deixo esse assunto para quem o possa descrever melhor do que eu.

O que eu desejo simplesmente é manifestar a todos o meu regozijo pela forma como tem decorrido a nossa festa, o que demonstra exuberantemente que a disciplina e a boa camaradagem que os militares do B. S. C. F. fizeram, nas horas bem difíceis dos Campos da Flandres, ainda existe.

Devo também dizer que, para complemento do éxito da nossa festa muito contribuiu a boa vontade do nosso Comandante, Ex.^m Sr. Raúl Esteves pois, foi por intermédio de S. Ex.^a que a Comissão organizadora conseguiu obter passes para 15 camaradas nossos que os não têm, por não serem ferroviários, sem o que, certamente não poderiam ter comparecido, sendo também, para agradecer a generosidade da Companhia Portuguesa, não só a concessão dos referidos passes, como por ter conseguido da Direcção Geral de Caminhos de Ferro a isenção do pagamento do imposto ferroviário.

Sou, pois, de opinião que devemos continuar a realizar a nossa festa, anualmente para melhor estreitamento de relações, o que só poderá resultar benefício para todos nós, sendo ainda de parecer que não ficaria mal convidar o nosso Comandante e os oficiais combatentes».

Manuel Florindo apoia a ideia do seu camarada e toda a assistência comenta favoravelmente esta proposta.

O sr. capitão Cunha e Oliveira fala em nome da Liga dos Combatentes da Grande Guerra em Coimbra.

Como militar expressa-se em termos breves, agradecendo em nome da Liga a gentileza do convite e a escolha da cidade de Coimbra, tradicional em movimentos históricos.

Faz o elogio do sr. brigadeiro Raúl Esteves como militar, que fez do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, uma unidade de «élite», e, salientando o exemplo de solidariedade dos seus componentes diz que é um exemplo vivo não só para todos os combatentes, mas também para todos os portugueses.

Fala a seguir o nosso director, Carlos d'Ornellas.

Quando se levantou para falar foi alvo de uma manifestação que agradeceu, pedindo para que estas homenagens fossem endossadas ao ceguinho Manuel Garrido.

Eis o discurso do nosso director:

«Meus Senhores:

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, uma das Revistas mais antigas de Portugal ou, talvez a mais antiga, e os meus colegas de Direcção, ofereceram-me generosamente a grata missão de saudar em todos os combatentes de Sapadores de Caminhos de Ferro, todos aqueles que, em hora de glória, conseguiram conquistar, a duros golpes, a sua pequena parcela de terreno ao inimigo durante a última guerra tão sangrenta e cruel, que o seu espectáculo grandioso e terrível se não apagou ainda da memória, e na saudade pelos mortos, pelos que tombaram ao serviço da pátria, cobertos de louros.

Meus Senhores: Não posso falar da guerra, do combate e da morte, sem abrir um parentese, porque a minha qualidade de combatente, de sacrificado e de soldado, exige que tale de mais alguma coisa do que recordar sómente com saudade, ou com ódio, tempos que passaram e, que se não me engano muito, prometem voltar de novo, mais barbares, ferozes e violentos.

A minha geração, ou seja a nossa, geração à qual me orgulho de pertencer, é a do sacrifício, porque foi a que mais duramente, e de



JOSÉ GIRARDI

perto, sofreu os horrores da Guerra, quando a primavera da vida tudo lhes prometia. (*Apoiados*).

A nossa geração foi aquela que fez a guerra de cabeça erguida, com amor e denodado patriotismo. Conquistou postos nas primeiras linhas, e não procurou apagar-se modestamente na retaguarda, escondida com as sombras, ou conquistando logares de honra no vasto e longo roteiro de deshonra. A nossa geração não conheceu os *horrores* do *Front de Paris*, esse venturoso front destinado a premiar a cobardia, e que tantas cruzes de guerra colocou no peito de alguns *cachapins* que só souberam da guerra pelos jornaes, ou pelos rápidos momentos de correria, a caminho das caves, quando as *sirenes* amigas anunciavam proximo o inimigo, sempre traiçoeiro e perigoso, e ainda quando recebiam aquelas cabazadas de francos como *prét ou soldo*, por nada terem feito. (*Palmas*).

A nossa geração é diferente, muito diferente, daquela cujas qualidades vos acabei de apontar, ainda que rapidamente, é outra, é a da guerra pela guerra, aquela que nunca teve um instante de tranquilidade ou gosou as delícias que bafejaram essas celebidades de homens que nós hoje bem conhecemos. (*Apoiados*).

E a geração das noites sem fim, a dos parapeitos, constantemente debrucada sobre a morte, olhos à espreita, advinhando fantasmas bordados pela noite, na escuridão da terra de ninguém.

É a das primeiras linhas, dos assaltos, dos *raids* tormentosos, lutando com a neve e a metralha, a da música ensurdecedora e infernal das metralhadoras.

Eu pertenço, orgulhosamente, aquela geração que no dizer certo e comovedor de Dórgelès, semeou a França de cruzes de madeira.

Mas, adeante.

Nós somos dos que sempre preferiram as solitárias e doloridas cruzes de madeira a certas cruzes de guerra, solicitadas ou conquistadas no «front» de Paris ou no Hospital de Hendaya... (*Palmas*)

Temos vivido isolados de certas manifestações aparentemente ruidosas, mais ou menos solenes, a certas paradas de forças que não traduzem força alguma.

O que eu ardenteamente desejo é saber qual o destino que a roda da vida reserva aos sobreviventes da Grande Guerra, montões de ruínas, que a Pátria ignora, e qual o pão que esta mesma Pátria lhes reserva, ou qual a lei que garante aos filhos desses homens, a maioria dos quais caminha rapidamente para a morte, vencida por estragos ocultos: — a êsses homens cujos sonhos a guerra queimou.

Nós, ainda, não pedimos coisa alguma, nós temos, sem o mais ligeiro protesto, deixado que o tempo apague os nossos sofrimentos.

Vamos, de longe, assistindo aos Congressos dos Combatentes onde muitos se exprimem o mais possível, para obter um pouco de conforto para os nossos camaradas, e a Pátria que é quem tudo segura, não tem compaixão de quem pede por necessidade e nunca por vício.

Há alguém que possa apontar ás minhas palavras qualquer demonstração de ataque político?

Não.

Eu não sou aqui anarquista, integralista, bolchevista, monárquico ou republicano.

Eu sou aqui o camarada leal, amigo d'aqueles que souberam sacrificar-se e que aqui estão, sempre prontos a defender a sua Pátria nos momentos de perigo.

Sim, porque os homens que fizeram a guerra perderam o medo.

Nesta hora, sombria para os que lutaram, quero aqui lembrar que os mutilados e os invalidos da guerra, nossos irmãos de armas, estão hoje amparados por leis especiais e justas; os gazeados em grau avançado, quase todos reformados, madrinhados pelo Estado, e os combatentes, todos os outros, vitimas latentes da guerra, que nada protege e anima, nada tem que lhes ampare o futuro.

Quero lembrar-me de todos os que combateram, os que sofreram, e perguntar, aqui no meio dos nossos companheiros das linhas de fogo, quando é que o Estado se propõe olhar pelos antigos combatentes, minados quasi todos por doenças adquiridas em campanha, gastos pela guerra, com a média de vida diminuída, alguns, muitos, passando fome ou esmolando ocultamente, envergonhadamente, porque nada conseguem dos poderes publicos que lhes negam auxílio, por não terem estado hospitalizados em campanha.

Eu apelo para os combatentes de uma unidade onde nunca se registou um caso de cobardia, para que metam a mão na consciência, e depois me digam se alguém, em nome da Pátria, lhes garantiu um futuro sosegado ou tranquilo.

Ah! Esquecia-me de vos dizer que alguma temos garantido — alguma coisa, um logar no Alto de S. João, no talhão dos Combatentes da Grande Guerra, seara morta, que tem a guardada a saudade de certas mães, de algumas viúvas e uma estatua de granito, serrado talhado por mãos de artistas, sinaleiro que indica aos vivos o tragico paradeiro dos vencidos.»

O discurso do nosso director foi delirantemente aplaudido.

José Girardi, pede de novo a palavra e faz um discurso humorístico, sendo constantemente interrompido por gargalhadas.

O sr. capitão Aboim como combatente agradece todas as

saudações e diz ter assistido a muitas festas, mas nenhuma como esta o sensibilizou.

Salienta o valor da Liga dos Combatentes, onde vários elementos de valor têm demonstrado a sua abnegação. Para bem da Pátria e das gerações futuras afirma que há toda a vantagem na união de todos os antigos combatentes.

Manuel Martins Alvada, apoia a proposta do seu camarada António Nunes, lamentando que estas festas não tivessem tido ainda o concurso dos oficiais do batalhão.

Carmino Azevedo, dirige-se primeiramente ao representante da Liga dos Combatentes da Grande Guerra e ao nosso director. Refere-se ao discurso dêste último na parte em que preguntava-o que esperavam os combatentes? —

— Nada, pois que se vêem constantemente inutilizados, esmolando. Nada há, pois, que assegure a estes homens a quem a Pátria muito deve, o seu futuro e o futuro dos seus filhos. Lastima que a Liga não seja auxiliada pelos poderes públicos e até mesmo pelos combatentes. Apela para a camaradagem entre todos e lembra que sejam levados a prestar colaboração a estas festas os superiores hierárquicos, que também foram combatentes. Alvitra que a comissão promotora, além das suas festas tivesse o encargo de promover um abaixo assinado, pedindo aos poderes públicos a máxima protecção aos ex-combatentes. Pede para se formar uma frente única com todos os elementos do antigo batalhão incluindo oficiais e praças.

Terminou por levantar um brinde à Imprensa.

Duarte Silva, diz que a chegada do combóio a Coimbra o comoveu imenso por ver aqueles que não via há quatorze anos. Sauda todos os presentes, em especial os representantes da Imprensa. Faz um brinde ao seu antigo comandante, como brilhante militar e grande chefe, terminando com vivas à Pátria e ao Exército.

O tenente Campos Rêgo, representante do jornal «Gente de Guerra», dirigiu saudações a todos os combatentes e à imprensa, pedindo a esta para que não abandone a causa daqueles. Lembra a figura de Eduardo de Faria Afonso como grande alma combativa que sempre tem propugnado com a sua actividade para a melhoria de situação de todos os combatentes.

Diz o orador que a única maneira de combater a indiferença dos poderes públicos é fazer-se a união de todos os combatentes: desde o soldado ao general todos precisam de unir-se. Pede à imprensa para que faça eco aos pedidos dos combatentes e que não ponha na página dos anúncios aquilo que lhes diz respeito. Termina saudando com justiça a comissão organizadora do banquete.

Tem a palavra o representante da «Gazeta de Coimbra» e da imprensa de Lisboa, sr. Fragoso que se associa como combatente, não do exército ou da armada, mas da imprensa, fulcro de todas as actividades de uma Nação.

Agradece todas as manifestações à imprensa e saúda a memória do marechal Gomes da Costa, nas suas palavras: «Soldados de Portugal — Firmes». Saúda as figuras do tenente Campos Rego e capitão Conceição, figura talvez desconhecida, mas que muito tem trabalhado em prol dos combatentes, sobretudo na Delegação da Liga, em Coimbra. Termina por levantar um Viva a Portugal livre, que foi longamente correspondido.

António Augusto Cecilio Martins saúda todos os camaradas presentes, congratulando-se por esta festa anual que lhe permite abraçar, embora de ano a ano os seus companheiros de França. Elogia a Comissão organizadora e em especial o sr. Manuel Florindo.

Volta de novo a falar Carlos Alberto Simões que se dirige ao céguinho Manuel Garrido dizendo que se não esqueceu do apelo que fez para que todos se fizessem sócios da Liga, a que ele orador logo correspondeu.

Refere-se à proposta do camarata António Nunes e pede que a mesma seja modificada neste sentido: — Hoje, sargentos, cabos e soldados do B. S. C. F. — Amanhã, comandantes, oficiais, sargentos, cabos e soldados do B. S. C. F. e depois

de ámanhã todos os combatentes sem distinção de unidades. Termina por se referir elogiosamente à comissão organizadora o seu esforço por estas festas, agradecendo pela parte que lhe cabe, os momentos de felicidade que fazem recordar as horas passadas em França, pela Pátria.

Pedro de Freitas, saúda a comissão organizadora salientando o valor e o significado que teria o ver-se reunidos à mesma meza, oficiais e soldados da mesma unidade, pois que todos fizeram a guerra e compartilharam as mesmas dôres, alegrias e entusiasmos. Pede justiça para os combatentes e dirige saudações e agradecimentos à imprensa. A seguir lê alguns capítulos do seu livro, ainda não publicados e que diz reservar para os seus filhos. Destacamos dentre êles os intitulados «A partida da 3.^a e 4.^a Companhias» e «Em viagem». Escritos em linguagem de soldado, mas correcta e pictoresca, descreve partidas e anedocas, mantendo o auditório sempre interessado, sendo por vezes a leitura interrompida por estrepitosas gargalhadas.

Honorato Lopes, fala na necessidade de união entre todos os combatentes e para a subscrição aberta em favor do céguinho Manuel Garrido, faz entrega de dez escudos, donativo de José Paulo Barradas, combatente que não pôde comparecer.

Manuel Nunes Cabarrão, saúda a imprensa e recorda algumas passagens do tempo de guerra, algumas tristes, outras alegres. Termina por dar vivas aos Combatentes do B. S. C. F. e a todos os combatentes em geral.

José Girardi, propõe que a comissão seja reconduzida no que é secundado pelo sr. Carlos Alberto Simões. Estes senhores dão a ideia de que no próximo ano a reunião se efectue em Lisboa ou arredores.

Manuel Florindo, anuncia que a subscrição a favor do céguinho Manuel Garrido, rendeu quatrocentos e onze escudos.

Tem a palavra o céguinho Manuel Garrido que comovidamente agradeceu, dando a seguir a ideia de se tratar junto da Delegação em Oeiras, da Liga dos Combatentes, para que esta envide os seus bons ofícios junto da Câmara Municipal de Cascais para que seja dado a uma das artérias desta vila o nome de «Rua do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro». Termina por pedir os esforços de todos para a união de todos os combatentes.

O sr. capitão Aboim diz que o jornal «A Voz do Combatente» continuará como até aqui a pugnar pelos interesses de todos aquêles que foram à guerra.

* * *

E terminou a festa! Todos retiraram muito bem impressionados fazendo sinceros votos para que estas reuniões continuem a realizar-se. A volta fez-se no rápido da noite, decorrendo a viagem com o mesmo ambiente da ida, todos bem dispostos e alegres, continuando a recordar cenas da vida de soldado em campanha.

À comissão e a todos sinceramente, os nossos agradecimentos pelas gentilezas que foram alvo os representantes desta Revista.

C. M. C.

AOS COMBATENTES DA GRANDE GUERRA

Aconselha-se a leitura dos livros:

«Contos Amargos da Guerra», (1.^o volume). 6\$00

«O Açoreano na Grande Guerra». 10\$00

que devem fazer parte da biblioteca de todos os combatentes.

Aos empregados dos caminhos de ferro e combatentes em geral desconto de 20 %.

Pedidos á Administração desta Revista.

Linhos portuguesas

C. P.

Realizou-se o mês passado a inauguração oficial do apeadeiro de Pataias, uma das grandes aspirações dos habitantes das localidades circunvizinhas.

No dia 5, às 13 horas, chegaram àquela localidade os membros da comissão administrativa de Alcobaça, inspector escolar da região, presidente da Junta Geral do Distrito, 2.^o comandante da Polícia e os srs. Joaquim Costa e João dos Santos Camarinhas, inspectores da 3.^a zona da C. P. que foram recebidos pelos membros da Junta de Freguesia, acompanhados de muito povo e da filarmónica local. Depois de trocarem cumprimentos, dirigiram-se, as referidas individualidades, e grande multidão para o local onde se encontra instalado o novo apeadeiro, onde subiram ao ar girandolas de foguetes.

Em seguida efectuou-se, em casa do sr. Luís Serrano de Figueiredo, um «copo de água», durante o qual se trocaram afectuosos brindes, em que foi exaltada a iniciativa da C. P.

N. P.

Em Modivas (Vila do Conde), na passagem do terceiro aniversário do alargamento das linhas dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, foi plantada, próximo da estação de Outiz, uma árvore, como comemoração. Houve um almôço ao pessoal da Companhia que executou as obras.



Almirante ERNESTO DE VASCONCELOS

Encontram-se bastante adiantados os trabalhos para a confecção do busto do almirante Ernesto de Vasconcelos, que pode ser visto no atelier do escultor Moreira Rato, rua Pereira e Sousa, 86, 2.^o, das 15 às 18 horas. A inscrição para os sócios da Sociedade de Geografia e amigos do extinto continúa aberta na secretaria daquela colectividade, onde se procede, também, à venda do *In Memoriam* para acorrer às despesas com a confecção do busto a erigir a tão ilustre português.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. A.

Arrendamento do Restaurante e Casa-Hotel da estação de Guarda

Esta Companhia torna público que até às 18 horas do dia 31 de Junho do corrente ano, recebe propostas para o arrendamento do Restaurant, Bufete e Casa-Hotel da estação de Guarda, a partir do dia 1 de Outubro de 1935.

Para esclarecimentos, podem os interessados dirigir-se ao Serviço do Tráfego da Companhia, na Figueira da Foz, todos os dias úteis, das 9 1/2 às 12 1/2 e das 14 às 18 horas.

Figueira da Foz, 10 de Maio de 1935

O Engenheiro Director da Exploração

Fernando d'Arruda

AS CONFERÊNCIAS DO TRÁFEGO FRANCO-HISPANO-PORTUGUÊS E FRANCO-ESPAÑOL

VEM já de longe a celebração de conferências semestrais do tráfego internacional para a melhoria dos serviços ferroviários entre a França e os dois países peninsulares, realizando-se alternadamente em França e na Península.

Tomam parte nelas delegados das Companhias interessadas nesse tráfego internacional, entre as quais figura como laço comum do maior valôr a Companhia dos *Wagons Lits*.

O serviço de preparação e organização é confiado à Companhia *Paris-Orléans*, que é, com a do *Midi*, a que em França toma parte nesta obra internacional.

Cada conferência desdobra-se em duas sessões celebradas em dias consecutivos: uma do tráfego franco-hispano-português, em que tomam parte as companhias pelas quais se divide o itinerário Paris-Lisboa, e outra do tráfego franco-espanhol, que reúne as companhias espanholas mais interessadas no tráfego entre a Espanha e a França e as duas francesas acima designadas, com assistência da dos *Wagons Lits* em ambos para o tráfego de passageiros.

Cada companhia manda dois ou mais delegados.

O programa é de antemão estabelecido, inscrevendo-se nêle, a pedido ou por acôrdo das Companhias, as questões que devem ser examinadas.

Interrompido pela guerra o funcionamento da instituição, quando se achava florescente, reatou-se a tradição em 1922 pela conferência do Bussaco, restabelecendo-se o *Sud-Express*.

Nos dias 8, 9 e 10 celebrou-se em Lisboa a conferência da primavera dêste ano, a convite da Companhia da Beira Alta, que reuniu com a mais gentil hospitalidade os membros da Conferência na sua séde.

Eis a lista dos delegados:

Caminhos de ferro de Paris-Orléans — Baillargués, chefe da Exploração e Escolle, Inspector Geral dos Serviços Comerciais.

Caminhos de ferro do Midi — Bruneau, Chefe adjunto da Exploração e Dreyfus, Sub-Chefe da Exploração.

Companhia dos Wagons-Lits — Loth, Director da Exploração, Claude, Representante da Companhia na Península Hispânica e Ducros, Delegado do Serviço Comercial.

Companhia do Norte de Espanha — Visconde de Escoriaza, Vice-Presidente do Conselho de Administração Lomas, Chefe adjunto da Exploração e Solaz, Inspector Principal do Serviço Comercial.

Companhia do Oeste de Espanha — D. José de Escoriaza, Administrador, Cepeda, Director adjunto e Conselheiro Fernando de Sousa, Representante da Companhia em Portugal.

Companhia dos Caminhos de ferro de Madrid-Saragoça-Alicante (M. Z. A.) — Arrillaga, Sub-Director e Nogués, Adjunto à Direcção.

Caminhos de ferro Andaluzes — Bernal, Chefe da Divisão do Tráfego.

Caminho de ferro Central de Aragão — Bravo, Administrador, Jacob, Director da Exploração e Rospide, Director Administrativo.

Caminhos de ferro de Marrocos — Roux, Inspector Principal adjunto à Direcção.

Caminhos de ferro de Tanger-Fez — Porché, Director Geral e Ribera, Director adjunto.

Companhia dos Caminhos de ferro Portugueses (C. P.) — Engenheiro Vasconcelos Correia, Vice-Presidente do Conselho de Administração e Engenheiro Pereira Barata, Chefe da Exploração.

Caminhos de ferro da Beira Alta — Conde de Sierra Gorda, Administrador, Engenheiro Joaquim Abranches, Inspector Geral da Companhia e Engenheiro Fernando d'Arruda, Director da Exploração.

Faltaram por doença M.^r Baillargués e o Sr. Conde de Sierra Gorda.

Alguns dos delegados eram acompanhados por pessoas de família.

TRÁFEGO FRANCO-HISPANO-PORTUGUÊS

Eis as questões que figuravam na ordem do dia:

I Parte — Passageiros

1.^a questão — Horário do *Sud Express* para 1934.

2.^a questão — Frequentaçâo do *Sud Express*.

3.^a questão — Exame dos atraços na marcha do *Sud Express*.

4.^a questão — Horário do *Pyrenées-Côte d'Argent* — Frequentaçâo dêsse combóio.

5.^a questão — Estabelecimento de novas relações com Portugal pelo prolongamento do *Côte d'Argent* — Prolongamento até Hendaya do serviço de carruagens directas Lisboa-Medina.

6.^a questão — Acabamento do projecto de tarifa de passageiros franco-hispano-portuguesa.

7.^a questão — Faculdade, para os passageiros com bilhetes de ida e volta entre Lisboa e a França, de utilizarem uma qualquer das duas vias Pampilhosa-

-Vilar Formoso-Medina ou Valencia de Alcantara-Madrid.

II Parte — Mercadorias

1.^a questão — Desenvolvimento do tráfego entre a França e Portugal — Criação de uma tarifa internacional para vagões de agrupamento e volumes de detalhe em p. v. entre a França e Portugal — Criação de itinerários directos — Criação de uma tarifa internacional para volumes expressos.

2.^a questão — Acabamentos da tarifa g. v. 214.

3.^a questão — Transportes em vagões de eixos intermutáveis entre a França e Portugal — Resultados obtidos.

4.^a questão — Extensão das disposições complementares especiais ao tráfego entre Portugal de um lado e os países além da França, do outro.

Adesão das rôdes portuguesas ao *Comité International de Transportes*.

III Parte — Diversos

Fixação do lugar e data da próxima conferência.

Estas questões foram sucessivamente examinadas no dia 8 das 9 às 13 horas.

Tomou-se conhecimento muito especial de tudo o que dizia respeito ao *Sud-Express*, cuja frequentaçāo tem aumentado com a introdução da 2.^a classe e assentou-se nas melhorias do horário, nos meios de evitar atrasos, no seu aproveitamento para certos transportes de recovagem.

Em relação a todas as questões do programa tomaram-se úteis resoluções, que muito devem contribuir para o incremento das relações internacionais.

TRÁFEGO FRANCO-ESPAÑOL

Foi-lhe consagrada a sessão da manhã de 9.

Não tomaram parte nele os delegados das companhias portuguesas.

Eis o programa dos trabalhos :

I Parte — Passageiros

1.^o — Horário do *Sud-Express*. — Projecto para 1934.

2.^o — Frequentaçāo do *Sud-Express*.

3.^o — Horário do *Pyrenées-Côte d'Argent*. — Frequentaçāo desse combóio.

4.^o — Correspondências dos outros combóios franceses e espanhois em Cerbēre, Hendaya e Canfranc, carruagens directas entre Caufranc e Paris para desenvolvimento das relações directas entre Valéncia e Paris pela nova linha de Caminreal a Saragossa.

5.^o — Relações directas com Marrocos — Horários — Circulação de *wagon-lit* quotidiano entre Madrid e Algeciras em Março e Abril de 1933.

Desembarque dos passageiros em Tanger — Correspondência do barco e do combóio.

6.^o — Combóio especial de férias a preço reduzido entre Marrocos e a França.

7.^o — Supressão de visita alfandegária na estação fronteira de entrada em Espanha e transferência dessa visita para as de chegada Barcelona; e Madrid.

8.^o — Efectivação de um serviço automóvel de correspondência entre as estações de Madrid-Norte e Madrid-Atocha para transporte de passageiros, bagagens de mão e bagagens registadas; inscrição dos preços e horários desse serviço nos indicadores.

9.^o — Aumento de dotação de lugares de *butacas* nos escritorios de viagens das rôdes francesas em Paris — Resultados obtidos.

10.^o — Aprovação e entrada em vigor da tarifa franco-hispano-marroquina.

11.^o — Acabamentos das tarifas franco-espanhola, anglo-espanhola e belga-espanhola.

12.^o — Restabelecimento do serviço directo de Hendaya a Santander (via S. Sebastião e Bilbao, que partia outrora de Hendaya às 9 horas) Peddio da *Southern Railway*).

13.^o — Repartição do *déficit* de exploração da agência comum de Tanger para o periodo de Novembro de 1929 a 31 de Dezembro de 1930.

II Parte — Mercadorias

1.^o — Desenvolvimento do tráfego de frutas e legumes de Espanha para França, Bélgica, Inglaterra, Alemanha, etc. — Estudo do tráfego — Tarifas directas — Itinerarios — Avarias devidas ao carregamento das laranjas em vagões de grades — Indicação, nos documentos de escrita espanhoes, do peso e natureza exacta das frutas e legumes destinados a Inglaterra.

2.^o — Itinerario das primicias de Marrocos para França por via espanhola.

3.^o — Supressão da clausula de paridade do franco e da peseta.

4.^o — Extensão das disposições complementares especiaes ao tráfego entre a Espanha e os Paises não limitrofes da França. Adesão das Rôdes espanholas ao C. I. T..

III Parte — Questões diversas

Fixação de logar e data da próxima reunião.

Todas as questões do programa foram cuidadosamente analisadas, tomando-se estas resoluções práticas.

* * *

No dia 8 de tarde a Companhia da Beira Alta poz á disposição dos membros da Conferencia e das senhoras que os acompanhavam automóveis, que os levaram á visita do Museu de Arte Antiga, á Estufa Fria e a uma excursão pela cidade, abrangendo as avenidas novas, o Monte e o Castelo.

No dia 9 foram levados do mesmo modo a visitar o Palácio Burnay na Junqueira, os Jerónimos, a Torre de Belém, e o museu dos Côches, sendo-lhes depois

oferecido um delicado chá na linda casa, tão portuguesa, do sr. Visconde do Marco.

No dia 10 partiram ás 11 horas e 20 minutos para o Estoril, onde estiveram primeiro no Tamariz observando a praia, sendo-lhes depois oferecido no *Palace Hotel* do Estoril um opiparo almôço, no qual fizeram calorosos brindes os srs. Visconde de Escoriaza, que a ele presidia, Abrantes, Ribera, Roux e Fernando de Sousa.

Depois do almôço seguiram os convidados em auto-carros para visitarem o Casino, a Praia do Guincho, a Bôca do Inferno, e o Museu Castro Guimarães.

Realisou-se ali em sua honra um encantador concerto de musica portuguesa, organizado pelo distinto Maestro Dr. Ivo Cruz e em que o sr. Jorge Croner de Vasconcelos executou magistralmente no piano vários trechos antigos e modernos e acompanhou a sra. D. Arminda Correia, que cantou com grande mimo e expressão várias canções, acompanhada pelos srs. Croner e Ivo Cruz.

Houve em seguida um chá na Parada, depois do qual os membros da Conferência regressaram a Lisboa pelo caminho de ferro, encantados com a deslumbrante beleza dos logares visitados e com a cativante hospitalidade da Companhia da Beira Alta.

A Conferência do outono realizar-se-á nos fins de Outubro em Paris.



HA QUARENTA ANOS

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

Inauguração da última secção da linha da Beira Baixa

Ficou terminado no dia 11 um dos mais notáveis trabalhos da engenharia portuguesa.

A linha da Beira Baixa é uma das de mais difícil construção que temos tido no paiz, e—provou-se também por esta ocasião—pôde já considerar-se uma das mais perfeitamente solidas e seguras para uma grande velocidade de trens, tendo, aquelle em que regressámos da Covilhã, attingido em repetidos pontos a velocidade de 60 kilómetros, e, em alguns, mesmo chegado a 75.

Das secções abertas até à Covilhã já démos desenvolvidas notícias nos nossos números de 1 e 16 de Setembro de 1891.

Então indicámos as suas maiores dificuldades, as suas numerosas, e algumas importantes, obras de arte, etc.

Na 3.^a secção, agora inaugurada, não foram menores os embargos, especialmente na partida da estação da Covilhã para ir encontrar, na margem do Zêzere, o antigo traçado, e na passagem da portela das Escolladas.

Por isso, entre a estação da Covilhã e o kilómetro 173,300 onde se consegue encontrar o Zêzere, as obras d'arte são numerosas; os grandes aterros, as trincheiras, obrigaram a enormes movimentos de terra, e as curvas são em tal frequência que não se encontra n'aquelle percurso de 8 kilómetros maior recta de que uma de 569 metros.

Ao partir da Covilhã a linha enceta uma grande curva para a direita, descendo para o Zêzere e passando sucessivamente, ao kil.^o 165,780, o ribeiro de Carpinteira, sobre um viaducto

de 70 metros em dois vãos, sendo um de ferro, de 50 metros, e dois de 10^m em alvenaria; ao kilómetro 163,400 a ribeira de Flandres em um viaducto de alvenaria de 8 vãos de 10 metros; ao kil.^o 166,700 a estrada real n.^o 55, para, cerca de 2 quilómetros depois, entrar n'uma horizontal de 1,470^m que principia ao kil.^o 168,500 pelo viaducto do ribeiro do Corga, de viga metálica, em 6 vãos, sendo 2 de 40^m, 2 de 48, e 2 de 15 metros, na extensão total, portanto, de 206 metros.

Ao kilómetro 173,300 a linha passa novamente o Zêzere, que já havia atravessado em Alcaria para se aproximar da Covilhã, sobre uma ponte metálica obliqua de um vão de 45 e dois de 3,50 metros. Cinco quilómetros depois o trem pára na estação de Caria, de 3.^a classe, como todas a d'este troço até a Guarda.

Entre esta estação e a de Belmonte apenas temos a notar a passagem de nível da estrada de Belmonte, ao kilómetro 180,585. A estação é 3 quilómetros mais além,

Desde a ponte do Zêzere vamos atravessando terreno mais facil ao mesmo tempo que deixamos o valle que se desenrola immenso aos nossos olhos, todo cultivado, coberto de arvores e plantações as mais variadas, produzindo o agradável efeito da variação de tonificações do verde.

Em breve, porém, atacamos na serra que nos obriga a continuas curvas, pontes e viaductos sobre as frequentes depressões de terreno.

O aspecto muda; o escabroso, o agreste sucede ás ridentes plantações, sendo o terreno apenas semeado de castanheiros que formam por vezes, pequenos bosques á esquerda do trem.

Vem depois, ao kilómetro 185, uma pequena ponte de 15 metros sobre o ribeiro de Maçainhas, e desde então a via, seguindo o valle d'este nome, começa a subir em rampas de 18 a 12, só interrompidas por pequenos patamares para alcançar a portella das Escolladas, e d'ahi entrar no valle de Santo Antão para passar a divisoria das bacias hydrographicas do Tejo e Douro. Por esta forma passa primeiro, ao kilómetro 192,050, um viaducto de ferro de 130^m em 3 vãos, depois ao 196,509 o ribeiro de Gogos é transposto por outro de 160 meios, tendo um vão de ferro de 50, dois de 40 e dois de 15, de alvenaria, em curva.

Estes viaductos são notáveis pela sua belleza de construção e elegância das linhas.

Especialmente o ultimo que, ao regresso do comboio da Guarda, foi examinado, parando o trem sobre elle e descendo ali o sr. ministro e algumas pessoas para admirarem aquella obra d'arte, é d'um aspecto maravilhoso. A sua altura é de 40 metros sobre o *thalweg* do ribeiro; as fundações em que assentam os dois pilares, os arcos de alvenaria de ferro, estão feitos a capricho: trabalho perfeitamente acabado, como se se tratasse da escadaria do mais luxuoso edificio; o valle é lindo. Sobre o encontro norte uma agglomeração de monólitos em posição quasi perpendicular á linha aumenta a beleza do aspecto.

A estação de Benespeira vem depois, ao kilómetro 197,151.

Um quilómetro adiante salva-se o ribeiro de Rebolal por meio de 55 metros de viaducto, em um vão de ferro de 25 e dois de alvenaria de 15, e ao 201,772 o de Benavente, por outro viaducto metálico de 78 metros.

Dois ribeiros ainda: o de Pena Barroca, ao kilom.^o 202,452 passado por um viaducto metálico de 104 metros em dois vãos de 32 e um, central, de 40; e o de Silveiras a que bastaram 30 metros de taboleiro, e eis-nos rompendo pelo unico tunnel d'este troço de linha, o tunnel do Barracão, a portella d'este nome.

Este subterraneo é de 340 metros, em rampa de 15, e desemboca na estação de Sabugal, entroncamento da linha da Beira Baixa com o ramal de Monte Barro destinado e ligado-a com a da Beira Alta, para o serviço directo internacional.

Desce-se então para o valle do Noemy, que é atravessado n'uma ponte de alvenaria de 3 vãos.

Por ultimo atravessamos o rio Diz sobre uma pequena ponte de 20 metros, em ferro, de taboleiro inferior, e contornando a cidade da Guarda, vamos entrar na estação da linha da Beira Alta.

A inauguração d'este troço de linha realizou-se sem pompa, modestamente.

O comboio especial partiu da estação do Rocio ás 9 horas da noite, e parando apenas nos pontos indispensaveis para tomar agua, Santarem, Entroncamento, Abrantes, Castello Branco, Fundão e Covilhã, chegou á Guarda ás 7 da manhã.

Conduzia o sr. conselheiro Bernardino Machado, ministro das obras publicas, o seu secretário, o pessoal superior do governo, srs. Perfeito de Magalhães, Almeida Eça, Bernardo de Aguilar, Cabral Couceiro e Moraes Sarmento, alguns administradores da companhia, srs. dr. Reis Torgal, Santiago Gouveia, Antonio José Monteiro, Diogo Patrone e Alves Diniz, o sr. director Espregueira, chefes da exploração engenheiro Simões de Carvalho, da construcção engenheiro Porto e da tracção, sr. Albers, e varios membros da imprensa, entre os quaes o director d'esta *Gazeta*.

Na Guarda esperavam o comboio as autoridades civis e militares, com a banda do 12 d'infanteria, tocando o hymno da carta, que cumprimentaram o ilustre ministro.

O almoço estava preparado para as 10 horas, no barracão de mercadorias da estação. Havia, portanto, umas tres horas que parecia natural fossem aproveitadas pelos excursionistas para visitarem a cidade, como, na sua quasi maioridade, todos desejavam.

Não sucede, porém, assim, infelizmente para a cidade, pela sua falta de commodidades! A distancia da estação é de 5 kilometros em forte rampa que não convida a fazer o percurso a pé, e a respeito de viação havia apenas tres trens, isto é a quasi totalidade dos que ha na feia, fria, forte e farta cidade.

Algum prejuizo moral resultou para a Guarda do mau efecto que este facto produziu em todos os convidados, dando-lhes a conhecer que aquella cidade está n'um lamentavel atraso, e que faltam ali as commodidades que attrahem os viajantes.

Talvez que, hoje que a nova linha, ao mesmo tempo que lhe tira uma parte do transito da Beira p'la estrada, lhe dá a vantagem de a ligar mais directamente com a capital, poupando 40 kilometros em percurso e umas duas horas em tempo, a Guarda se resolva a viver em relações mais intimas com o caminho de ferro, e a preparar-se, com bons hoteis e um serviço de viação regular para a estação, a receber visitantes. Dizemos-lhe isto por seu bem, porque a Guarda, com os seus bellos pontos de vista sobre a serra, com o seu puro ar, a sua velha Sé, o seu castello alto e respeitavel, merece bem ser visitada pelos viajantes, e sem o menor resentimento por ella ter praticado d'esta vez como o velho fidalgó que vem fallar com as visitas ao limiar do portão e não as convida a subir e descansar.

Antes das 10 horas e tendo-se passado o tempo n'uma visita, a pé, a uns 2 kilometros da nova linha, começou o almoço que só acabou depois do meio dia, e cujo menu foi preparado pelo bufete da Pampilhosa o que quer dizer que foi bem servido e apetitosamente feito.

Ao *dessert* fizeram-se entusiasticos brindes, á familia real, ao ilustre ministro que presidia á festa, á engenharia portuguesa, feito pelo sr. ministro e especialisando o sr. engenheiro Porto, constructor da linha, ao conselho de administração e direcção da companhia, ás prosperidades d'esta, notavel improviso do sr. Perfeito de Magalhães, á cidade da Guarda, á industria, á imprensa, etc.

O nosso director, por amavel escolha dos seus collegas presentes, por ali representar a imprensa technica mais intimamente ligada com o facto que se celebrava, brindou em nome da imprensa ás prosperidades da nova linha.

Terminado o almoço ao som do hymno tocado pe'a banda

do 12, partiu o comboio em direcção á Covilhã, parando em todas as estações, nas quaes havia grande agglomeração de povo, visivelmente satisfeito pela inauguração da linha que tantos beneficios vae levar aquelles logares.

Em todas as estações houve entusiasticas saudações ao comboio e alguns vivas.

Na Covilhã a agglomeração de gente era enorme, especialmente porque ali ia ficar o nobre ministro, accedendo ao convite que lhe fôra feito para visitar a cidade.

Ali ficaram, com effeito, o sr. conselheiro Machado e seu secretario e alguns convidados, entre os quaes todos os jornalistas que haviam ido de Lisboa, sendo todos conduzidos á cidade em grande numero de trens que os esperavam.

Pela nossa parte, cumprida, como estava, a nossa missão de acompanhar o comboio inaugural, retirâmos para Lisboa em um comboio especial que trouxe a direcção da companhia e os restantes convidados, comboio que, como acima dissemos, veiu com a mais notavel velocidade, provando assim o bello estado das linhas.

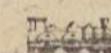
Partindo da Covilhã ás 3 1/4 e tendo gasto 1 hora e 34 minutos em Sarnadas por causa de um cruzamento, e uma hora no Entroncamento, para jantar, chegámos á estação do Rocio á meia noite e 20 minutos, isto é, apenas 6 horas de marcha, incluindo as paragens para tomas d'agua, ou uma velocidade média de cerca de 50 kilometros e que em alguns sitios attingiu 75.

Está, pois, terminada a linha da Beira Baixa e ligadas, pela primeira vez no nosso paiz, duas importantes rôdes de administração differente formando um circulo completo.

Os beneficos resultados d'este facto não se farão esperar, cremol-o piamente e desejamol-o com o interesse de quem se tem devotado inteiramente ha muitos annos pelo desenvolvimento da nossa viação ferroviaria, e de quem, na sua modesta posição, alguma cousa luctou pela construcção d'esta nova linha pela companhia real, evidentemente aquella a que melhor competia realisal-a, e em mais vantajosas condições podia fazel-o.

Esses beneficos resultados reflectir-se-hão sobre as receitas da companhia real e da Beira Alta, visto que, facilitando a nova linha as relações entre a fertil província do centro do paiz e as do norte, ao mesmo tempo que entre o valle do Mondego e a capital, desenvolver-se-ha consideravelmente o trafego de mercadorias e passageiros.

Pela sua parte as povoações agora ligadas entre si forçosamente lucrarão tambem, porque sejam quaes forem as combinações entre as duas companhias, é indiscutivel que a reducção de percurso e de tempo se traduzirá em diminuição de custo e em facilidades de transporte.



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da B. A.

Venda de barris vasios

Esta Companhia tem para vender na estação de Mangualde cerca de 112 barris vasios servidos a creosote.

Recebe propostas até ao dia 22 do corrente, dirigidas à Direcção da Exploração em Figueira da Foz.

O comprador depositará 50 % do valor da transação, logo que seja avisado, reservando-se a Companhia o direito de adiar o concurso se o maior preço oferecido lhe não convier.

Figueira da Foz, 11 de Maio de 1953.

O Engenheiro Director da Exploração
Fernando d'Arruda

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

A Comissão Administrativa do Fundo Especial, reunida sob a presidência do sr. engenheiro Sousa Rego, resolveu, em sessões de 1 e 3 do corrente, o seguinte: autorizar a verba de 986.255\$00 para o reforço de travessas no troço Pinhal-Novo-Beja, da linha do Sul; aprovar os orçamentos elaborados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses relativos à substituição das passagens inferiores da Mourisca, de Vilar de Matos, de Gandra e da linha do cais da estação de Campanhã.

Resolveu também custear pelo Fundo Especial as instalações da linha telefónica de Sousel a Cabeço de Vide e de luz eléctrica nas casas do pessoal da estação de Celorico de Basto; a construção duma toma de água na estação de Sabroso; a renovação de via entre Livração e Vila Caiz, na linha do Vale do Tamega, etc..

Apreciou ainda os processos de concurso relativos á ampliação da plataforma e construção dum abrigo de passageiros no apeadeiro de S. Francisco, na linha do Sul, e ao fornecimento de 7.000 metros cúbicos de brita para a conclusão da balastragem Barroselas-Viana.

* * *

Por despacho do sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações foram aprovados, condicionalmente, os novos horários dos Caminhos de Ferro, que começaram a vigorar no dia 15 do corrente. Foi também aprovada a conta da garantia de juros da linha da Beira Baixa relativa ao 2.º semestre do ano de 1932, pela qual a Companhia Portuguesa reembolsará o Estado da quantia de 62.728\$96.



«Revista Portuguesa de Seguros»

Acaba a *Revista Portuguesa de Seguros*, de se instalar em escritório seu, na Rua da Horta Sêca n.º 7, r/c. porta frente. Telefone n.º 20158.

Desejando comemorar tal afirmação de vitalidade e ao mesmo tempo confraternizar com os dignos Directores das Sociedades Seguradoras que lhe tem prestado a sua valiosíssima cooperação e auxilio, resolveu a *Revista Portuguesa de Seguros* oferecer-lhes um magestoso Porto de Honra, no fim do qual tomaram a palavra os drs. Albuquerque Rodrigues, director da revista; Fernando Brederode, Matos Rodrigues, Custodio Fernandes, Vasco da Gama Fernandes, Sena Cardoso, Cruz Felipe e Costa, Santos, todos pondo em destaque o valor da referida revista.

P A R T E  OFICIAL

Presidência do Conselho

Decreto n.º 22.500

Regula o regime do horário de trabalho para as indústrias de transportes de pessoas ou de mercadorias por outra da via férrea ou via de água, marítima ou interior, incluindo a conservação de mercadorias em docas, cais, embarcações e entrepostos.

Ministério do Interior

Decreto-lei n.º 22.509

Regula a colocação na situação de alido para os serventuário dos corpos administrativos e a concessão de licença ilimitada aos mesmos serventuários.

Decreto-lei n.º 22.509 — Determina que, enquanto a capacidade e hotelaria da séde das zonas de jogo não esteja esgotada, possa o ministro dispensar, no todo ou em parte, a construção ou obtenção de hotel ou hotéis, e dispensa de caução as actuais empresas concessionárias do jogo de fortuna ou azar e as que de futuro se constituirem, logo que possuam imóveis de valor venal superior à importância de caução.



A corrida da Imprensa em Badajoz

No dia 28 do corrente, domingo, realiza-se em Badajoz a Corrida da Imprensa, com um concurso de ganaderias portuguesas e um prémio de cinco mil pesetas à que der o touro mais bravo.

Concorrem os ganaderos srs. Emilio Infante e José Infante da Câmara, José Pinto Barreiros e Neto Rebelo, e o cartel de matadores é o melhor da actualidade, o da nossa corrida do passado domingo: Marcial, Armilita e Ortega.

Á corrida do dia 28, em Badajoz, assistem as rainhas de Beleza do último concurso internacional, as quais, acompanhadas das de Madrid, vêm depois passar uma temporada no Estoril.

Pensa-se na organização de um comboio especial.



As obrigações da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

Segundo o acordo entre os mais importantes grupos de portadores de obrigações da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, tem-se como certo que a proposta da Companhia relativa á troca de obrigações será modificada em sentido mais favorável para os obrigacionistas, que virão a receber, em vez de acções ordinárias da Tanganyika Concessions Limited, acções preferenciais de 6% de juro não cumulativo durante três anos e cumulativo depois desse período, com o direito de as converterem em acções ordinárias no prazo de dez anos.

HOTEIS RECOMENDADOS

PORTUGAL

PORTUGAL

PORTUGAL

LISBOA

Grande Hotel de Inglaterra

PRIMEIRA CLASSE

Rua do Jardim do Regedor

PORTO

GRANDE HOTEL
DE PARIS

Rua da Fábrica, 27

ENTRONCAMENTO

RESTAURANTE DO ENTRONCAMENTO

Sob a direcção de FRANCISCO MERA

Ótimo serviço de mesa. Almoços e jantares
por encomenda

Entroncamento :::: Estação

Horário dos comboios directos da Linha Norte

Preços Esc.	De Lisboa-R.	k.	Estações e apeadeiros	51	3	53	55	17	15
				RÁPIDO 1.ª 2.ª Cl. A C	OMNIBUS 1.ª 2.ª 3.ª A D	SUD LUXO A	RÁPIDO 1.ª 2.ª Cl. A I	OMNIBUS 1.ª 2.ª 3.ª L	OMNI-US 1.ª 2.ª 3.ª A G
2 35	1 80	1 10	LISBOA-ROÇO	P 8 40	9 50	14 15	18 05	19 50	22 15
4 25	3 05	2 00	ALCANTARA-TERRA	»	—	—	—	—	—
4 25	3 05	2 00	CAMPOLIDE	»	—	—	—	—	—
4 25	3 05	2 00	ENTRE-CAMPOS, ap.	8 51	10 02	—	18 15	20 22	22 26
5 45	3 05	2 00	BRACO DE PRATA	»	10 17	—	—	—	—
6 55	4 65	3 00	OLIVAIOS	»	—	—	—	—	—
9 60	6 75	4 40	SACAVEM	»	—	—	—	—	—
11 20	7 80	5 10	POVOA	»	—	—	—	—	—
12 60	8 95	5 85	ALVERCA	»	—	—	—	—	—
14 20	10 00	6 50	ALHANDRA	»	—	—	—	—	—
16 50	11 55	7 50	VILA FRANCA	»	—	—	—	—	—
20 75	14 50	9 50	CASTANHEIRA, ap.	»	—	—	—	—	—
23 40	16 35	10 70	CARREGADO	»	—	—	—	—	—
24 10	16 90	11 00	VILA NOVA DA RAINHA, ap.	»	—	—	—	—	—
25 70	17 95	11 70	AZAMBUJA	»	—	—	—	—	—
27 8	19 55	12 80	REGUENGO	»	—	—	—	—	—
31 05	21 75	14 10	SETIL	(C) 11 28	—	—	—	—	—
34 80	24 45	15 85	(Vendas Novas)	(P) 10 49	—	—	—	—	—
37 65	27 10	17 60	SANTAREM	(P) 10 59	—	—	—	—	—
41 65	29 15	19 05	VALE DE SANTAREM	(P) 11 04	—	—	—	—	—
43 15	30 55	19 70	VALE DE FIGUEIRA	(P) 11 14	—	—	—	—	—
25 70	17 95	11 70	MATO DE MIRANDA	(P) 11 24	—	—	—	—	—
27 8	19 55	12 80	TORRES NOVAS	(P) 11 28	—	—	—	—	—
31 05	21 75	14 10	ENTRONCAMENTO	(C) 11 39	—	—	—	—	—
34 80	24 45	15 85	(Leste B. Baixa)	(P) 11 48	—	—	—	—	—
37 65	27 10	17 60	LAMAROSA	(C) 12 03	—	—	—	—	—
41 65	29 15	19 05	(Tomar)	(C) 12 12	—	—	—	—	—
43 15	30 55	19 70	PAIALVO	(C) 12 18	—	—	—	—	—
46 30	32 55	21 15	CHÃO DE MACAS	(C) 12 23	—	—	—	—	—
48 90	34 25	22 55	CEISSA-OUREM, ap.	(C) 12 28	—	—	—	—	—
52 55	36 65	23 90	CAXARIAS	(C) 12 49	—	—	—	—	—
55 70	39 05	23 45	ALBERGARIA	(C) 12 49	—	—	—	—	—
59 60	41 95	27 20	LITEM, ap.	(C) 12 49	—	—	—	—	—
64 15	44 95	28 50	VERMOIL	(C) 12 49	—	—	—	—	—
67 55	47 25	30 80	POMBAL	(C) 12 49	—	—	—	—	—
73 25	51 55	33 45	SOURE	(C) 12 49	—	—	—	—	—
78 2	54 80	33 65	V. NOVA D'ANCOS ap.	(C) 12 49	—	—	—	—	—
78 25	54 80	33 65	ALFARELOS	(C) 12 49	—	—	—	—	—
87 05	60 90	39 75	Figueira da Foz	(C) 12 49	—	—	—	—	—
79 45	55 65	36 20	FORMOSELHA	(C) 12 49	—	—	—	—	—
85 20	58 25	37 95	TAVEIRO	(C) 12 49	—	—	—	—	—
85 60	59 85	38 95	COIMBRA-B	(C) 12 49	—	—	—	—	—
86 20	60 45	39 40	Coimbra	(C) 12 49	—	—	—	—	—
88 50	61 95	40 40	(Louzã)	(C) 12 49	—	—	—	—	—
91 15	63 95	41 60	COIMBRA-B	(C) 12 49	—	—	—	—	—
92 75	65 00	42 25	SOUZELAS	(C) 12 49	—	—	—	—	—
96 10	67 40	43 90	PAMPILHOSA	(C) 12 49	—	—	—	—	—
96 10	67 40	43 90	(Beira Alta)	(C) 12 49	—	—	—	—	—
96 10	67 40	43 90	MEALHADA	(C) 12 49	—	—	—	—	—
96 10	67 40	43 90	AGUIM, ap.	(C) 12 49	—	—	—	—	—
96 10	67 40	43 90	CURIAS, ap.	(C) 12 49	—	—	—	—	—
98 80	69 20	45 10	MOGOFORES	(C) 12 49	—	—	—	—	—
98 80	69 20	45 10	PARAIMO, ap.	(C) 12 49	—	—	—	—	—
104 10	73 95	47 55	OLIVEIRA DO BAIRRO	(C) 12 49	—	—	—	—	—
104 10	73 95	47 55	OIÁ, ap.	(C) 12 49	—	—	—	—	—
106 80	74 75	48 75	QUINTANS	(C) 12 49	—	—	—	—	—
106 80	74 75	48 75	AVEIRO	(C) 12 49	—	—	—	—	—
112 20	78 55	50 95	(Vale Vouga)	(C) 12 49	—	—	—	—	—
114 85	80 45	52 40	CACIA, ap.	(C) 12 49	—	—	—	—	—
117 55	82 50	53 60	ESTARREJA	(C) 12 49	—	—	—	—	—
121 65	85 15	55 55	AVANCA	(C) 12 49	—	—	—	—	—
123 60	86 45	61 55	OVAR	(C) 12 49	—	—	—	—	—
124 80	87 35	56 90	ESMORIZ	(C) 12 49	—	—	—	—	—
127 85	89 45	58 50	ESPINHO (V. Vouga)	(C) 12 49	—	—	—	—	—
129 25	90 60	59 00	GRANJA	(C) 12 49	—	—	—	—	—
130 85	91 65	59 65	VALADARES	(C) 12 49	—	—	—	—	—
133 20	93 50	60 85	VILA NOVA DE GAIA	(C) 12 49	—	—	—	—	—
133 20	93 50	60 85	CAMPANHÃ	(C) 12 49	—	—	—	—	—
133 20	93 50	60 85	PORTO (M. e Douro)	(C) 12 49	—	—	—	—	—

PENSÕES RECOMENDADAS

PORTUGAL

LISBOA

Nova Pensão «Camões»

Praça Luiz de Camões, 22

Director Gerente:

Joaquim Bustos Romero

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

ELVAS

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

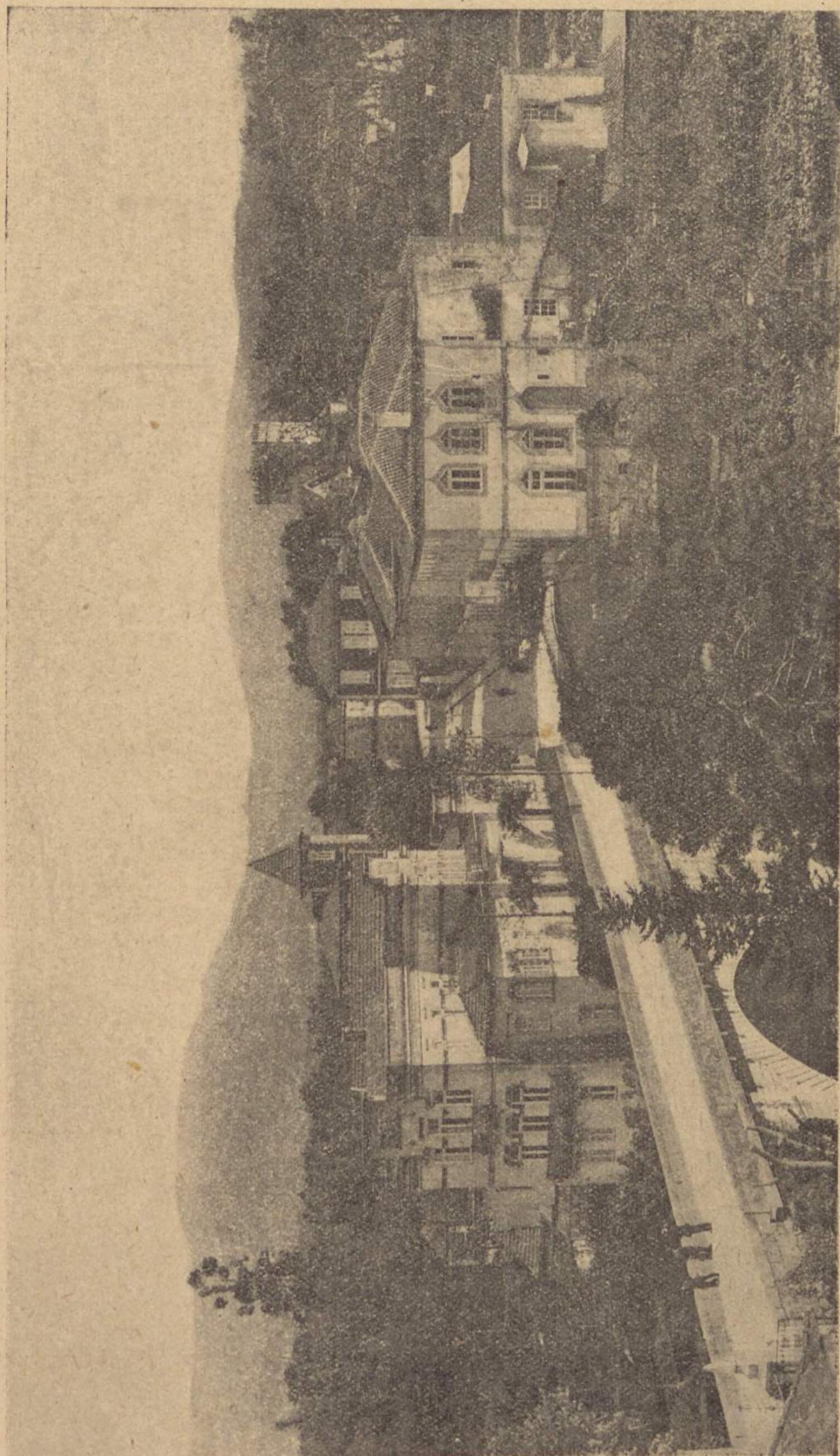
VAGO

Horário dos comboios directos da Linha Norte

Preços Esc.	DIST.	Estações e apeadeiros	18	52	54	56	8	
			OMNIBUS	RÁPIDO	SUD	RÁPIDO	OMNIBUS	
1.º Cl.	2.º Cl.	3.º Cl.	k.	1.ª 2.ª 3.ª B	1.ª 2.ª Cl. A K	A	1.ª 2.ª Cl. A	1.ª 2.ª 3.ª A H
Do Porto		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 55	12	» 9 19	8 36	13 20	18 26	22 57
5 90	4 25	2 90	15	» 9 28	—	—	—	22 46
8 60	6 15	4 15	22	» 9 43	8 49	—	18 40	22 55
10 00	7 50	4 90	26	» 9 53	8 55	—	18 46	23 10
11 95	8 60	5 65	51	» 10 05	—	—	—	23 18
16 10	11 60	7 55	42	» 10 27	9 11	—	—	23 36
18 85	13 40	8 65	49	» 10 48	—	—	—	23 52
21 15	15 01	9 85	55	» 10 51	—	—	—	0 06
26 85	18 90	12 50	—	» 11 05	—	—	—	0 17
26 85	18 90	12 50	70	(C) 11 11	9 34	14 02	19 22	0 25
AVEIRO		<i>(V. Vouga)</i>	(P)	—	—	—	—	—
20 15	20 65	13 50	76	» 11 34	—	—	—	0 51
34 45	24 40	15 90	10	» 11 42	—	—	—	—
34 45	24 40	15 90	90	» 11 50	—	—	—	1 07
37 45	26 50	17 35	98	» 11 56	—	—	—	—
37 45	26 50	17 35	98	» 12 04	—	—	—	1 18
41 00	28 95	18 85	107	» 12 08	10 02	—	19 47	1 22
41 00	28 95	18 85	—	» 12 11	—	—	—	—
41 00	28 95	18 85	107	» 12 18	—	—	—	1 51
42 45	30 00	20 55	111	PAMPILHOSA	(C) 12 24	10 12	14 32	19 58
				<i>(Beira Alta)</i>	(P)	—	—	—
45 10	21 80	20 75	118	» 12 49	—	—	—	2 02
47 75	33 65	22 05	125	COIMBRA-B	(C) 12 58	10 28	15 04	20 17
48 65	34 20	22 40	127	Coimbra	(C)	—	—	—
				<i>(Louzã)</i>	(P)	—	—	—
50 15	35 20	23 05	—	COIMBRA-B	(P)	13 08	10 31	15 05
53 95	37 95	24 80	131	Taveiro	—	13 17	—	—
55 00	38 70	25 35	141	FORMOSELHA	—	13 29	—	—
57 65	47 40	9 50	167	ALFARELOS	(C) 13 34	10 46	15 20	20 36
60 00	42 20	27 55	157	Figueira da Foz	(P)	—	—	—
60 00	42 20	27 57	157	V. NOVA D'ANÇOS, ap.	—	15 58	—	5 06
66 15	46 50	50 30	173	SOURÉ	—	14 08	—	3 16
69 20	48 70	51 75	181	POMBAL	—	14 31	11 16	3 59
73 7	1 80	33 85	193	VERMOIL	—	14 45	—	3 54
73 75	51 80	33 85	193	LITEM, ap.	—	14 54	—	4 21
77 90	54 80	35 70	204	ALBERGARIA	—	15 13	11 43	4 36
81 40	57 20	37 55	213	CAXARIAS	—	15 27	—	—
81 40	57 20	37 57	213	CEISSA-OUREM, ap.	—	15 35	—	4 51
84 80	59 50	78 90	22	CHÃO DE MACAS	—	15 44	—	5 01
87 05	61 5	59 90	228	PAJALVO	—	15 55	—	5 14
89 45	63 35	41 30	236	LAMAROSA	(C) 16 03	—	—	—
				<i>(Tomar)</i>	(P)	—	—	—
92 10	64 65	42 20	241	ENTRONCAMENTO	(C) 16 19	12 21	16 45	22 10
				<i>(Leste B. Baixa)</i>	(P)	—	—	—
95 10	66 85	43 50	249	TORRES NOVAS	—	17 05	—	—
98 85	69 45	44 25	259	MATO DE MIRANDA	—	17 14	—	—
				VALE DE FIGUEIRA	—	17 30	—	—
102 40	71 35	46 50	268	SANTAREM	—	17 44	12 55	22 43
105 40	73 90	48 25	276	VALE DE SANTAREM	—	17 57	—	—
107 6	75 55	49 35	282	SANT'ANNA-CARTAXO	—	18 06	—	6 30
109 15	76 60	50 00	286	SETIL	(C) 18 12	—	—	—
				<i>V. Novas)</i>	(P)	—	—	—
109 95	77 20	50 30	288	REGUENGO	—	18 25	—	—
113 00	79 25	51 75	286	AZAMBUJA	—	18 38	—	—
116 70	81 95	53 40	306	VILA NOVA DA RAINHA, ap.	—	18 45	—	—
119 05	83 55	54 50	712	CARREGADO	—	18 51	—	—
120 95	84 90	55 40	317	CASTANHEIRA, ap.	—	18 54	—	—
122 55	85 95	56 05	321	VILA FRANCA	—	19 05	—	—
124 00	87 00	56 80	325	ALHANDRA	—	19 08	—	—
127 15	89 20	58 15	333	ALVERCA	—	19 12	—	—
128 20	90 0	58 70	336	POVOA	—	19 16	—	—
129 00	90 50	9 00	538	SACAVEM	—	19 24	—	—
132 00	92 70	60 45	546	OLIVAIAS	—	19 28	—	7 33
133 20	92 70	60 45	546	BRAÇO DE PRATA	—	19 42	—	7 44
131 60	92 45	60 25	545	ENTRE-CAMPOS, ap.	—	19 51	15 59	23 51
133 20	93 50	60 85	544	CAMPOLIDE	—	20 04	—	7 54
				LISBOA-P	(C) 20 10	14 04	18 11	—
				LISBOA-RÓCIO	—	14 10	18 17	23 57

Tem vagão restaurante

PAGINA ARTISTICA



VIZELA — Bairro Mourisco