

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

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

S U M A R I O :

Página artística: Costumes do Norte. — À Tabela, pelo Eng.^º ARMANDO FERREIRA. — A Regulação dos Serviços de Camionagem, pelo Eng.^º J. FERNANDO DE SOUSA. — Uma despedida. — Ha quarenta anos. — Engenheiro Vasconcelos Correia, por C. O. — As origens vulcânicas dos arquipélagos da Madeira e dos Açores, pelo Coronel CARLOS ROMA MACHADO. — Os Motores Diesel e a Tracção Ferroviária. — A «Gazeta» em Espanha. — Expropriações para Caminhos de Ferro. — Capitão Carlos Velozo. — Serviço International. — A Pesca Desportiva como elemento de turismo, por J. CRUZ VIEGAS. — Impostos sobre Camionagem. — Parte oficial. — Os Universitários na Vida Pública, pelo Dr. ALFREDO BROCHADO. — Conferência Económica Mundial. — «Contos Amargos da Guerra». — O que todos devem saber. — Imprensa. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — Figuras do passado, por ARMELIM JUNIOR. — Linhas estrangeiras. — A Assembleia da Beira Alta. — Regulamentação da Camionagem. — Grande Exposição Industrial Portuguesa, por C. M. C. — Crónica Internacional, pelo Redactor : : : : : MISTÉRIO : : : : :

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

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.^a MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Engenheiro PALMA DE VILHENA

Capitão de Eng.^a JAIME GALO

Engenheiro ABEL AUGUSTO DIAS URBANO

Dr. ARMELIM JUNIOR

Dr. ALFREDO BROCHADO

Dr. JACINTO CARREIRO

DELEGAÇÕES

Espanha — A MASCARÓ

Porto -- ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. . .	1.00
ESPAÑA () ps. ^{as}	35.00
FRANÇA () fr. ^{os}	100
AFRICA () . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atraçados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.^o

Telefone P B X 20158

DIRECÇÃO 27520

A' TABELA

A atração do "misterio,"

QUANDO estiver publicada a nossa *Revista* estará presentes a resfolegar a maquina mascarada de *interrogatoria* que rebocará o 1.^o comboio misterio de 1933.

Renova-se aquela pratica do ano passado, sintoma, para muitos, de que não foi esteril este atrativo de viajantes. Para outros, mais pessimistas, significará um desejo de propaganda, de actividade, de actualidade, pois escassos foram os provenientes, e comboios houve que deram prejuizo.

Nós pensamos que ambos os comentadores tem razão. Não só ha uma parcela de actividade e modernismo nessa iniciativa, como tambem na maioria, ou no conjunto, a empresa não foi atentoria das bôas regras da economia.

O comboio-misterio só tem em Portugal, um defeito.

É que para o espirito irrequieto, pesquisador, investigador, do portuguesinho, não é nunca um comboio-misterio. 8 dias antes de sair do Rossio, já o seu feliz passageiro sabe, ufano, para onde vai. O gosto do misterio, o ancestral apetite de marchar para o desconhecido é vencido, no seculo XX, pela excelsa vaidade de estar no segredo dos deuses:

— Você sabe para onde vai o de sábado? Para Bragança!

Disse-me um tio da mulher do primo do chefe da Estação do Rossio... Mas faça de conta que não sabe nada...

Diz-se até, que houve um *excentrico* destas excursões semanais, que teve de se fechar durante 8 dias numa quinta dos arredores de Lisboa para evitar que lhe dissessem em segredo, é claro, para onde ia viajar sem... saber.

É curioso no entanto notar, que, para o final das excursões realizadas em 1932, quasi todos os viajantes se conheciam pois se repetiam de semana para semana, demonstrando assim que gostavam (passe o reclame) e que constituem uma minoria igual e repetida, capaz até de se constituir em Associação de Classe como bem mandam os deveres inatos dos portuguezinhos...

Aqui, neste momento em que se vão reatar as tradições do *misterio*, ha que louvar desde já o engenho e a imaginação dos organisadores de taes excursões, porque eles tem de fazer face a esta verdade: os viajantes são quasi sempre os mesmos.

Ora Portugal, que é muito *Grande*, na Historia, no império colonial, nas ciencias, na literatura e artes correlativas, é infelizmente pequeno em Hoteis de 1.^a, e comodidades turísticas de honrar uma excursão.

Dificil é pois combinar novamente essas belezas do Portugal pitoresco com os quartos com agua corrente e os encantos da jornada diurna com a dureza encarolada dos colchões nocturnos...

E' pois ponto dificil o promover um programa de 4 meses de excursões, e por isso daqui já estamos a saudar os seus pacientes organisadores, certos de que no final da epoca, as más linguas, e pessimas bocas, não deixarão de exercer as suas acerbias e faceis criticas.

Pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA

A REGULAMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE CAMIONAGEM

PUBLICOU a *Gazeta* de 1 do corrente o notável projecto de regulamentação dos serviços públicos de camionagem que veio a lume na imprensa diária em 18 de Maio.

Esse diploma tivera por base o estudo minucioso e proficiente de uma comissão numerosa em que estavam representados os diversos interesses que podiam ser afectados e nomeadamente delegados dos caminhos de ferro e das empresas de camionagem. Para se apreciar a competência dos que representavam os primeiros basta observar que eram o Sr. Dr. Ruy Ulrich e o engenheiro Constantino Cabral, que já fizera parte de uma Comissão anterior nomeada para estudar o mesmo assunto por louvável iniciativa do Sr. Director Geral de Caminhos de Ferro, engenheiro Alvaro de Sousa Rego.

Esperava-se que o regulamento fosse logo publicado. Não sucedeu assim, pelo que surgiram críticas e protestos infundados por parte de empresas de camionagem, ás quais convinha a continuação das condições caóticas em que as carreiras são feitas.

Publicou-se, é certo, o D. n.º 22.604, que reorganiza os serviços de viação e cria o orgão especialmente encarregado de os fiscalizar.

No próximo número publicamos esse diploma.

Veiu também a lume no *Diário do Governo* o relatório da Comissão a que atrás nos referimos e que pela sua importância reproduziremos na *Gazeta* logo que para isso dispuzermos de espaço.

Entretanto transcrevemos neste numero uma entrevista dada pelo distinto engenheiro Vasconcelos Correia, presidente da C. P. e cuja autoridade é ocioso encarecer.

Ao projecto do decreto referiu-se *A Voz* de 18 de Maio nos termos que importa registar e que fazemos nossos:

Trata-se da regulamentação das carreiras de automóveis de serviço público em termos que deem ao público todas as garantias de segurança e regularidade e ponham côbro a concorrências abusivas, sem privar o público de apreciáveis facilidades de transporte.

Desde que se repararam as estradas multiplicaram-se as carreiras de camionetas em concorrência com os caminhos

de ferro e umas com as outras em lutas doídas de velocidades que originam frequentes acidentes, no mais completo arbitrio de horários, de tarifas ou antes de ausencia de uma e outra coisa, sem fiscalização rigorosa.

A maior parte dessas carreiras faz-se á tona, sem base financeira séria, sem reservas conexas da rapida deterioração do material.

A ruina das estradas é considerável e os caminhos de ferro, sujeitos a numerosas sujeições regulamentares derivadas do uso de um monopolio que de facto desapareceu, são afetados pela diminuição do tráfego.

Tem-se ponderado amiude os inconvenientes de tão anomala situação, que a todos prejudica.

Nos congressos de caminhos de ferro tem sido versado ponderadamente o assunto. Ainda ha poucos meses no do Cairo foram votadas conclusões que se cifram no seguinte voto, que as sintetisa :

Os serviços públicos por carril constituem uma utensilagem nacional que mantém todo o seu valor e desempenha uma função económica e social cujas vantagens se estendem a toda a comunidade. Tem por isso o direito de obter dos seus Governos a igualdade de regimes legal e administrativo para todos os modos de transporte, assim como dos encargos fiscais e outros que suportam.

Incumbe, além disso, aos Governos olhar pela coordenação dos meios de transporte e promover por todas as formas a sua realização sem mais delongas num espírito de progresso do conjunto do país.

Entre nós debate-se ha muito o problema, pedindo-se a intervenção do Governo. O Código da estrada iniciou uma tentativa de regularização, que devia ter sequencia e pleno cumprimento.

O digno Director Geral de Caminhos de Ferro, engenheiro Alvaro de Souza Rego, tomou a iniciativa de fazer estudar o assunto por uma comissão, em que havia representantes do automobilismo e dos caminhos de ferro.

Não surtiu efeito a tentativa, mas deu lugar a que fôsse nomeada, mais tarde, outra comissão numerosa, com representação dos diversos interesses em conflito e de serviços públicos adequados ao problema em estudo.

Foi entregue o projeto elaborado ao sr. Ministro das Obras Públicas, Dr. Duarte Pacheco, em boa hora, pois o tomou para base de um notável diploma, que aceita na essencia alvitres apresentados e os melhores.

A classificação das carreiras, e o fundamento da variação do imposto de viação, e a definição e denominação de cada uma, são perfeitas.

Resta ver como é fixada a taxa de imposto de viação à qual se aplicam as variações conexas da natureza das carreiras.

A alguém que conhece a fundo o trabalho da comissão e com ele cotejou o texto do decreto que vai ser publicado, ouvimos fazer as mais elogiosas referencias ao segundo.

Esse testemunho autorizado veio confirmar o nosso juizo.

Felicitamos, pois, o sr. Ministro das Obras Públicas pela feliz resolução dum grave problema que achou pendente e que não podia continuar desprovido de regulamentação eficaz e adequada que remedie os males por todos reconhecidos e torne intensa e fructuosa a colaboração do automóvel e do caminho de ferro.

F. de Souza.

Importa ainda reproduzir como documento para apreciação do assunto as conclusões da moção apresentada na assembleia dos industriais de camionagem em nome da Câmara Sindical dos Comerciantes de Automóveis pelo Sr. José Manuel de Orey, que foi delegado da mesma na Comissão.

1.º Que o imposto de camionagem incida sobre 1,5 % do produto da tarifa mínima em vez de 5 % de que fala o respetivo decreto, pois a média de passageiros transportados mensalmente com dificuldade atinge 1/3 da lotação completa e do percurso total.

(Com efeito, os 5 % fixados no decreto, atendendo a que a maioria dos passageiros não vão para o «terminus» da viagem e atendendo a que a lotação dos carros, na maioria dos casos, não é atingida; os 5 % iniciais atingiriam até 30 % da receita bruta da empresa).

2.º Que os 50\$00 de caução por quilómetro sejam reduzidos a 10\$00, visto que nada justifica uma imobilização tão grande de capital.

(Este pedido é baseado no facto de muitos dos concessionários não disporem da importância necessária para efectuar a caução).

3.º Que seja transmissível a concessão de carreiras a entidades que ofereçam, pelo menos, as mesmas garantias que os seus detentores.

(Com efeito, se todo o comércio ou indústria se pôde trespassar, porque é que exactamente a indústria da camionagem não se pôde trespassar? Que enorme prejuízo não virá a sofrer uma viúva e filhos menores dum empresário de camionagem que venha a falecer? Na impossibilidade de continuar o negócio, o que quase sempre se verifica para uma senhora e menores, vender os carros sem a carreira é a ruina).

4.º Que a tarifa mínima não seja superior à de 3.ª classe do Caminho de Ferro. Não é comprehensível que uma indústria de exploração incontestavelmente mais económica que a do caminho de ferro seja obrigatoriamente forçada a cobrar mais caro do que este, falseando, portanto, uma das suas mais importantes missões, que é servir barato.

(Nalgumas terras isso representa a ruina da camionagem existente, com grande prejuízo para o público; Setúbal, por exemplo).

5.º Que as penalidades sejam reduzidas a uma quarta parte do que fixa o decreto, porque a camionagem é pobre, não pode pagar quantias tão elevadas e em muitos casos as transgressões são involuntárias. E muito principalmente que seja eliminada a parte final do art. 9.º do capítulo XI, que diz: «Em caso de reincidência, serão ainda aplicadas iguais multas, mas poderão ser cassadas as licenças dos veículos, até resolução do tribunal, quando o seu proprietário se recuse a efectuar o pagamento ou depósito voluntário da multa.

(Ora, se existem os tribunais para julgar as transgressões não é justo nem razoável que, antes de ser julgada justa a multa aplicada, haja uma sanção extra, de tal modo pesada, que apreenda pura e simplesmente o veículo, isto é, liquida o concessionário).

A esta proposta de alterações aos preceitos que o apresentante da moção votara na comissão responde cabalmente a entrevista do Sr. Vasconcelos Correia.

Deve-se notar que o Sr. d'Orey, depois de ter lido a moção que apresentou em nome da Câmara Sindical, declarou que discordava, como camionista, do n.º 2 desse documento.

Os três primeiros números da moção foram aprovados.

Eis o que sobre o 4.º ponderou o Sr. Capistrano Ferreira.

«A crise é geral e, portanto, o público procura o meio de transporte mais barato. Ora se nas carreiras consideradas concorrentes o preço for mais elevado que a mínima de 3.ª

classe dos caminhos de ferro, evidentemente que o público prefere o comboio, por espirito de economia; portanto, o decreto protege, de uma forma indiscutível, o caminho de ferro e desampara a camionagem no seu ponto vulnerável «o preço do bilhete».

«A igualdade de preços é a única forma de podermos continuar a viver e justifica-se plenamente esta minha afirmativa.

«Qual a principal causa do progresso da Camionagem? O preço acessível do bilhete e a facilidade das comunicações.

Ora seremos exigentes pedindo a igualdade de preços da 3.ª classe dos Caminhos de Ferro, nós que até aqui progredimos com os preços adoptados já há anos!?

«Quem beneficia com o aumento do preço do bilhete da Camionagem? Nós ou o público? Não. As Companhias do Caminho de Ferro.

Ora se as Companhias do Caminho de Ferro reconheceram que era principalmente as diferenças do preço dos bilhetes que mais as lesava e por isso reclamou, deve também reconhecer que fere os nossos interesses e nos impossibilita de viver obrigando-nos a levar mais 25 %.

«Se me refiro especialmente às carreiras consideradas concorrentes, é por que são estas as mais lesadas, pois havendo na mesma área dois meios de transporte, o público prefere o mais barato.

Com os preços iguais como é de inteira justiça, os Caminhos de Ferro e a Camionagem ficariam em igualdade de circunstâncias.

Conciliariamos assim os interesses do Estado, Caminhos de Ferro e Camionagem.

Perante o Estado temos os mesmos direitos e os mesmos deveres, por que se é inegável que são numerosos os serviços prestados pelas Companhias do Caminho de Ferro à Nação, também são relevantes os que a Camionagem lhe presta facilitando as comunicações entre pequenos meios e grandes centros, concorrendo para o desenvolvimento e prosperidade geral.

«Acho justas muitas das medidas estudadas pela Comissão porque concordo plenamente que se regulem horários, preços, impostos, etc., mas dentro do limite que nos permita viver.

«Se nos deram as respectivas licenças, se nos facilitaram a organização das carreiras, onde gastámos energias e capital, é justo que nos garantam agora a possibilidade de nos mantermos, de podermos ganhar o pão nosso de cada dia, de não arrastar para o desemprego e a miséria milhares de criaturas que vivem da Camionagem.»

A estas considerações contrapõe-se vitoriosamente a entrevista do Sr. Vasconcelos Correia.

Em seguida o sr. Augusto dos Santos propôs, sendo aprovado, que a tarifa mínima de camionagem fosse igual à mínima do Caminho de Ferro e não à geral, visto a C. P. ter uma tarifa mais baixa que é a n.º 3.º às horas em que há camionistas nas carreiras concorrentes.

O sr. Rodolfo Teixeira, da Câmara Sindical do Norte, disse que aquele organismo já havia estudado o assunto e que dentro de dias entregaria as suas reclamações ao Governo. Afirmou que elas se baseiam mais ou menos nas da Câmara Sindical de Lisboa, não abordando, porém, a questão das tarifas, mas em contra-partida pedem que sejam mantidas as carreiras de carga.

Quando publicámos o projecto do regulamento deixámos de inserir por lapso o outro decreto que regulava as taxas e que pela sua importância é necessário para completar a documentação do assunto. Inserimo-lo na pág. 373.

UMA DESPEDIDA

O SR. BRIGADEIRO RAUL ESTEVESES
DESPEDIU-SE DOS SEUS OFICIAIS,
SARGENTOS, CABOS E SOLDADOS

Onso ilustre amigo e distinto militar, brigadeiro sr. Raul Esteves, apôz dezoito anos de comando despediu-se da sua unidade.

E neste espaço de tempo poz em evidencia o seu valor como oficial, não só em transes bem dificeis da ordem interna do nosso país, mas ainda porque na guerra a disciplina correcta dos seus soldados bem o demonstrou.

Depois da entrega do Comando do regimento ao 2.º comandante sr. Coronel Francisco de Brito Cordovil Vaz Coelho, despediu-se S. Ex.^a dos seus oficiais, tendo a cada um dêles oferecido a sua fotografia com dedicatória. Em breves palavras deixou transparecer a saudade com que deixava o seu regimento, cheio de prestígio pelo valor dos seus oficiais, fazendo votos para que a unidade continuasse mantendo as suas brilhantes tradições de regimento de elite.

Terminou agradecendo a leal cooperação de todos os seus oficiais.

Em nome da oficialidade falou o sr. Coronel Vaz Coelho, que agradeceu as palavras proferidas pelo sr. Brigadeiro Raul Esteves de quem fez o elogio, pedindo-lhe licença para, em nome dos seus antigos subordinados lhe oferecer as estrelas douradas de general para serem usadas quando ascenda a êste posto. O sr. Brigadeiro Raul Esteves voltou a falar, agradecendo aos Sargentos que foram abraçados pelo seu Comandante na pessoa dos sargentos Almeida Pereira e Domingos Ferreira.

De seguida o distinto oficial apresentou as suas despedidas a todas as companhias do regimento representadas, cada uma por um cabo e um soldado. O discurso proferido pelo Brigadeiro Raul Esteves foi como segue:

CAMARADAS :

Ao deixar o comando dêste Regimento apresento as minhas saudações de despedida a todos os oficiais, sargentos e mais praças, a quem faço os meus sinceros agradecimentos pela sempre leal e dedicada cooperação que me deram em todas as circunstâncias, e com a qual se alcançou sempre o prestígio e a glória da nossa unidade.

Não posso neste momento, deixar de assinalar o meu reconhecimento a todos quantos passaram nas nossas fileiras e que concorreram igualmente com o seu esforço para que, em todas as suas missões, os Sapadores de Caminhos de Ferro pudessem manter o seu justo bom nome e a sua gloriosa tradição de soldados da Pátria e da Ordem.

Quando, em 1915, eu assumi em Cascais o comando da então Companhia de Sapadores de Caminhos de Ferro não poderia prever que essa unidade viria a ser, na sua gloriosa e brilhante evolução, a minha tão grata e afortunada missão militar de 18 anos da minha carreira de oficial.

Assim, à laboriosa e disciplinada Companhia de Cascais, que mereceu tão belas referências áquelas que a viram no período de preparação para a nossa entrada na guerra, sucedeu em breve o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro expedicionário a França, que durante dois anos de campanha, sempre em trabalhos de 1.ª linha, alcançou as maiores e mais brilhantes referências dos comandos aliados e conquistou para a sua gloriosa bandeira a comenda da Torre Espada, do valor, lealdade e mérito.

Regressado, de França, em Maio de 1919; o nosso Batalhão vinha encontrar a Pátria dividida pelas dissensões da política partidária, e o Exército dissolvido pela sua frouxa disciplina e pela completa ausência de espírito militar.

Nesse meio dissolvente e de acentuada desordem social, manifestada sobretudo em repetidas greves revolucionárias, o Batalhão, conservando intacta a sua tempera já comprovada em dois anos de guerra, soube sair da derrocada o prestígio do Exército e a noção do cumprimento do dever militar, que nunca deixou de manter nas horas de sacrifício, de trabalho e de luta, que tão rudemente lhe foram impostas.

Com o seu elevado espírito militar e com o seu acrisolado patriotismo, também o Batalhão e o Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro, digno sucessor daquele e herdeiro das suas tradições, souberam em todas as ocasiões unir o seu esforço ao de todos aqueles que procuraram salvar a Pátria da ruina em que se ia afundando.

Na implantação e na defesa da Ditadura Nacional, os Sapadores de Caminhos de Ferro foram, desde o 18 de Abril até aos últimos combates travados em defesa do situado do 28 de Maio, os dedicados soldados de uma Pátria que quere viver e prosperar livre da desordem, e cumpriram sempre, intrépida e generosamente, o seu dever de verdadeiros portugueses.

Neste breve relance com que, nesta hora de despedida, eu percorro saudosamente a história do nosso Regimento, vejo assim consagrado o verdadeiro espírito de uma unidade militar, constituindo como uma família que se vai sucedendo nas tradições da sua vida gloriosa, à sombra da bem amada bandeira das quinas de Portugal.

Esse espírito de corpo, essa gloriosa tradição dos Sapadores de Caminhos de Ferro, já não podem ser esquecidos, porque estão indissoluvelmente ligados pela recordação dos trabalhos e sacrifícios que todos nós, oficiais e praças passámos lado a lado, na mais leal e franca camaradagem, e também nunca mais poderão morrer, porque estão profundamente selados com o sangue dos oficiais e soldados que generosamente o derramaram nas lutas da guerra e nas ciadas da desordem.

Desde os nossos bravos companheiros da Grande Guerra, aqueles que em Arras, em Merville, em Saint Pol, na Belgica e em tantos outros lugares dos nossos trabalhos conquistaram as merecidas homenagens dos Comandos aliados, até aos nossos camaradas de ontem e de hoje, sempre prontos ao sacrifício em defesa da Pátria e da Ordem, quer nas multiplas e arriscadas missões das greves ferroviárias, quer na traícieira luta das ruas, no 18 de Abril, no 7 de Fevereiro, em 26 de Agosto, onde tantos tiveram o seu baptismo de sangue, em todos nós encontrámos a verdadeira alma do nosso Regimento e o constante timbre da nossa divisa.

É assim, que à justa saudade, que eu sinto tão comovidamente por esta bela Unidade, tão cara ao meu coração de soldado, se ajunta como grata compensação, no meu espírito de dedicado português, a esperança sincera e fundada de que

o nosso Regimento ha-de manter sempre bem vivas as suas tradições, e continuar a erguer bem alto o seu glorioso nome.

Oficiais, sargentos e soldados de Sapadores de Caminhos de Ferro! Nestas singelas e sentidas palavras é o vosso antigo comandante que vos dirige as suas comovidas e sinceras despedidas, mas é também o vosso companheiro de trabalho que vos saúda calorosamente pelas brilhantes tradições que tendes sabido manter e que bem confiadas ficam ao vosso esforço, sempre provado, e ao vosso patriotismo nunca desmentido.

Sapadores de Caminhos de Ferro! Camaradas e Companheiros! Conservai sempre viva a lembrança daqueles que vão passando pelas nossas fileiras. Guardai, para as transmitirdes aos vossos sucessores, todas as nossas tradições de trabalho e de dever militar, e em todas as circunstâncias em que a Pátria exige o vosso esforço mostrai que sois sempre os mesmos, na divisa que nos uniu na paz e na guerra!

Fixes! Por Portugal!

Este discurso, que a bem a dizer é a história resumida do Regimento que o Sr. Brigadeiro Raul Esteves acaba de deixar, foi bem sentido, estamos certos, na alma dos mais humildes membros daquela família.

São bem verdadeiras as palavras de S. Ex.^a pois que oficiais e soldados se dão juntos ao trabalho quando é necessário para lustre da sua unidade, oferecendo muitas vezes e sem regatear, quando é preciso para manutenção da ordem, o seu sangue. Acreditamos que S. Ex.^a deixa com saudade os seus soldados e não nos admira que estes também as sintam, pois que o Sr. Brigadeiro, além de ser um chefe tem sido pela vida fóra um amigo daqueles que com ele serviram.



Brigadeiro RAUL ESTEVES

HA QUARENTA ANOS

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

Tunnel Submarino no canal da Irlanda

Reconhecidas as vantagens, tanto para Inglaterra como para a Irlanda, da sua ligação por terra, trata-se de estudar a solução do difícil problema d'um tunnel submarino que ponha em comunicação as linhas ferreas dos dois paizes.

Com pequenas exceções, toda a gente prefere duas horas em caminho de ferro a uma de mar. Além disso o inconveniente de ter que fazer dois trasbordos é de toda a importância para afugentar da travessia de um a outro paiz todos os que não são a ella obrigados por uma imperiosa necessidade.

O resultado d'elles é que, d'entre vinte viajantes que se dirigem para a Escocia, só um vai visitar a Irlanda, e isto só pelo medo d'uma travessia marítima.

No entanto o clima da Irlanda é mais ameno que o da Escocia, sem ser mais humido, enquanto que as paisagens são mais bellas e também mais variadas.

O verdadeiro obstáculo do desenvolvimento da Irlanda, no que diz respeito a turistas, é a travessia.

De mais a mais, se é verdade que para o transporte de diferentes matérias, como o ferro, o aço, etc., a via marítima é mais económica, não sucede assim com uma grande quantidade de mercadorias para os quais o trasbordo é prejudicial. Para algumas qualidades de carvão não é conveniente o trasbordo.

Para evitar trasbordo é que profundaram, o canal de Manchester e que a companhia do Great-Western fez a importante despesa de mudar o traçado da sua linha.

De Holyhead a Dublin, os dois pontos mais próximos das costas gaulezas e irlandeza, a distância mínima é de 100 quilómetros, mas já se não pode dizer o mesmo se passarmos para a Escocia. Com efeito a distância de Mull of Cantire à costa d'Antrim, na Irlanda, não passa de 21 quilómetros pouco mais ou menos.

O projecto d'um tunnel a abrir n'este logar tem sido por isso, seriamente estudado.

Até hoje examinaram-se três projectos.

O primeiro, que dará um tunnel menos extenso, será o de Mull of Cantire à costa d'Antrim, mas é preciso cerca de 150 quilómetros d'uma nova via para o ligar à rede da Escocia, e o desenvolvimento necessário para alcançar a entrada do tunnel seria tão considerável que não vale a pena pensar na abertura do tunnel n'este ponto.

Um outro projecto, entre Port Patrick e Donaghadee, foi também estudado, mas apresenta um grande inconveniente: ha n'este estreito uma profunda depressão no seu leito; a profundidade máxima chega a 300 metros.

Um pouco mais para o norte evita-se este inconveniente, não se encontrando mais de 150 metros de profundidade. É o logar que parece mais favorável.

O comprimento do tunnel n'este logar será de 39 quilómetros, pouco mais ou menos, mas com os túneis d'aproximação chegar-se-ha a um total de 51 quilómetros, o que dará uma rampa máxima de 1 p. c., isto é, muito inferior á das linhas ferreas ordinárias.

Apezar das dificuldades da construção com que se conta, a duração aproximada dos trabalhos seria de 10 anos, segundo a opinião de Mr. Harrison-Hayter, e a despesa de 10 milhões de £., ou 45.000.000\$000 réis.

A ventilação poderia fazer-se muito bem, se se tiver em vista o tunnel de Severn, que está perfeitamente ventilado por uma única máquina de 250 cavalos.

Os machinistas preferem o ar do tunnel ao ar livre. Aquelle é sempre puro e abundante, estando sempre protegido contra as intempéries.

Em quanto ao lado financeiro, é fóra de toda a dúvida que

ENGENHEIRO VASCONCELOS CORREIA

Para a vaga de presidente do Conselho de Administração e da Comissão Executiva da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, deixada recentemente pelo sr. dr. Ruy Ulrich que foi nomeado Embaixador de Portugal em Londres, foi nomeado o nosso pre-sado amigo e distinto engenheiro sr. António de Vasconcelos Correia, que há muito tempo exerce o cargo de vice-presidente do mesmo Conselho.

O sr. Engenheiro Vasconcelos Correia há mais de vinte anos que exerce as funções de Administrador da C. P., sendo anteriormente um engenheiro ilustre que soube distinguir-se em todos os serviços técnicos da Companhia, demonstrando profundo saber e uma competência inqualificável.

Com o nosso falecido director Mendonça e Costa, o sr. Engenheiro Vasconcelos Correia colaborou adentro da Sociedade Propaganda de Portugal, conquistando ali muita simpatia.

A família ferroviária que tem grande admiração por aqueles que trabalham, defendendo com honestidade os Caminhos de Ferro e portanto a mesma família, deve considerar-se satisfeita e orgulhosa por ver à frente dos destinos da mais forte Companhia portuguesa um elemento que representa uma garantia para o futuro progresso dos Caminhos de Ferro em Portugal.

A "Gazeta dos Caminhos de Ferro" não pode deixar de cumprimentar S. Ex.^a, garantindo-lhe todo o seu apoio porque sabe e conhece bem o valor do nome de Vasconcelos Correia.

C. O.



vale bem tentar a empresa, sob o ponto de vista commercial, mas é preciso considerar a como uma obra nacional.

Como situação geográfica vê-se com efeito que o tunnel está ao sul, não sómente da Escocia, mas também de quatro condados de Inglaterra. Será este pois o caminho naturalmente indicado entre toda a Irlanda d'um lado, e do outro toda a Escocia com os condados de Northumberland, de Durham, de Cumberland e de Westmoreland, ou por outras palavras entre 4.700.000 Irlandeses e 5.800.000 Escoceses e Ingleses.

Finalmente será a via mais directa entre todo o norte da Irlanda e a Inglaterra, quer dizer que irá pôr o condado mais industrial de toda a Irlanda — o de Ulster —, em comunicação directa, por caminhos de ferro, com toda a Inglaterra.

AS ORIGENS VULCANICAS DOS ARQUIPÉLAGOS DA MADEIRA E DOS AÇORES

Pelo Coronel CARLOS ROMA MACHADO

(Continuação do número anterior)

arredondado. Em Bandeiras ha dois tuneis com 100 m de comprido, mas muito elevados e largos. O conjunto tem 250 m de extensão concorrendo com pequenos tuneis lateraes. São análogos aos da Ilha Terceira. Como nêles ha correntes de agua infiltrada e em Bandeiras são aproveitados para depósito de agua. Em geral ha falta de agua no Pico o que se supre com a que mencionamos, com as de cisternas de agua da chuva, e com a salobra de poços de maré.

Ilha de S. Miguel as Sete Cidades e as Furnas

Uma das mais surpreendentes vistas do mundo é a que se gosa ao chegar de repente ao bordo sul da grande Caldeira das Sete Cidades. Vista deslumbrante e que contrasta enor-



(8) — Vulcões da 2.^a e 3.^a épocas — S. Miguel Caldeira e Lagoa das 7 Cidades

memente com a aspera e pouco verde subida do lado do mar; ha 40 anos, o caminho para subir era tortuoso, e só a cavalo ou a pé se podia atingir o soberbo vale, ou fundo da Grande cratera cujas dimensões já atraç indicamos. Hoje é facilmente atingido por boas estradas.

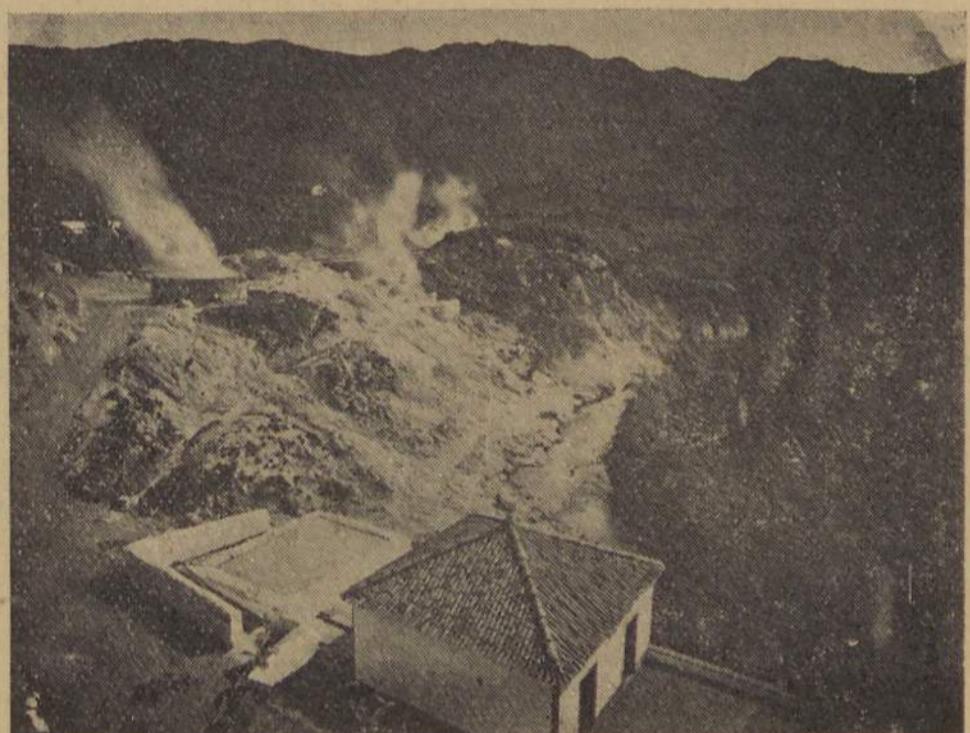
Na realidade as verdejantes encostas cheias de matas de faias, especialmente os magníficos parques inferiores, as povoações e o bom hotel que ali hoje ha, tudo parece assentar sobre um resto de um vulcão da primeira época, que se desmoronou dando lugar a duas caldeiras ou crateras quasi unidas, a do norte mais vasta que a do sul e esta de agua mais verde escura pelo reflexo da vegetação uberrima que há em torno. Uma interessante peninsula que não é mais que um jardim se prolonga pelo interior da lagôa do norte, com uma vegetação exuberante. A forma que a actual lagôa tem, a forma geral das crateras de hoje, parecem ser devidas primitivamente a

um vulcão da primeira época, submerso, e depois transformado por um vulcão da segunda, e ainda modificado por erupções posteriores à descoberta da Ilha.

Fouquê diz mesmo que a ilha actual era constituída por duas ilhas primitivas, que foram reunidas numa só por grande ejaculação vulcanica, que nas Sete Cidades cobri grandes florestas que ali havia, como se provou com as sondagens que posteriormente, e já no nosso tempo, pela repartição das obras públicas, se fizeram para estudar a forma de desaguamento superficial da lagôa. Deram elas a existência de enormes troncos de matas enterradas, por matéria ignea, quando da constituição das lagôas como ora estão.

Outra grande maravilha é o vale das Furnas, formado por duas grandes crateras uma a que hoje constitue a lagôa das Furnas com uma disposição quasi idêntica em geral á da lagôa das Sete Cidades, e na qual ficam muitas matas nas encostas, mormente o suptuoso jardim e capela da Família Canto. Tem a lagôa cerca de 1 kilmetro de diâmetro, e é ladeada pela estrada que vem da beira mar para o val das Furnas.

Para leste desta grande lagôa e cratera, encontra-se uma outra depressão tudo cercado de grandes elevações de terreno, que parece terem outrora constituido a encosta dos bordos de uma grande cratera colossal, porventura da segunda



(9) — S. Miguel — Furnas e Ribeira Quente
1 Caldeira dos Tambores — 2 Caldeira Grande — 3 Caldeira de Pedro Botelho — 4 Banho de José Maria Rapozo

época. Ai parece que se abriu em tempo uma fenda, que segue para o mar pela Ribeira Quente, e que constitue o encantador vale, que entra no mar junto à povoação do mesmo nome.

É este vale celebre em todo o mundo. Nêle ha hoje um estabelecimento balnear de primeira ordem, mas ha mais de 40 anos havia apenas pequenas edificações com tinas para banhos, as quaes pertenciam aos principaes proprietarios da terra.

A chegada ás Furnas de noite é sensacional, e os micaelenses que nos acompanhavam gosavam imenso com as nossas surpresas e comoções. Nesse único local cercado de magníficos jardins como eram os do Marquês da Praia, e dos Raposos, do Visconde de Faria e Maia, evolando-se na atmosfera uma nuvem de vapor de água muito branco, a nossa comoção foi enorme. Os vapores sulfurosos e férricos em noite calma como era aquela em que ali estávamos pela primeira vez, enchiham completamente a atmosfera em torno de nós. Três caldeiras deixavam sahir delas espesso fumo e vapor, acompanhando com ruidos especiaes, como de quem sopra muito fortemente numa pasta meia fluida e espessa, com um canudo, muito especialmente junto á caldeira de Pedro Botelho, da qual saía lama e por vezes grandes flocos de pasta sulfurea, o que mal conseguimos divisar então. O chão tremia. Ao pegarmos numa pedra do chão esta escaldou-nos as mãos, e largamo-la

de repente. E assim entre mais ou menos tremores no caminho, junto ás três principais caldeiras, fantasiando naquela escuridão estarmos em presença de uma enorme manifestação vulcânica, bastante poderosa e variada, viemos para o hotel onde dormimos um bom sono, em fofas camas e limpos quartos. Mas na manhã seguinte, quando regressámos ao mesmo local das caldeiras, ríamos da nossa grande impressão da véspera, pois não havia perigo algum, e fora as três principais caldeiras, a vida era normal, nem havia manifestações de fenómenos vulcânicos de vulto, e sobretudo admiramos e satisfez-nos ver como a gente pobre fazia fervor a sua panela com as couves e o caldo, à beira da estrada, metendo a panela apenas numa pequena cova rodeada de pedras, da qual saía algum fumo, perto da caldeira Pedro Botelho, a das lamas, à temperatura superior a 100 graus; manifestações secundárias vulcânicas do tipo de vulcões de lama, ou sulfataras, ou fumarolas.

Admiramos bastante o val da Ribeira Quente que segue a estas caldeiras, e é como que o seu desaguadoro, vindo aliás mais de montante, e do lado da lagôa.

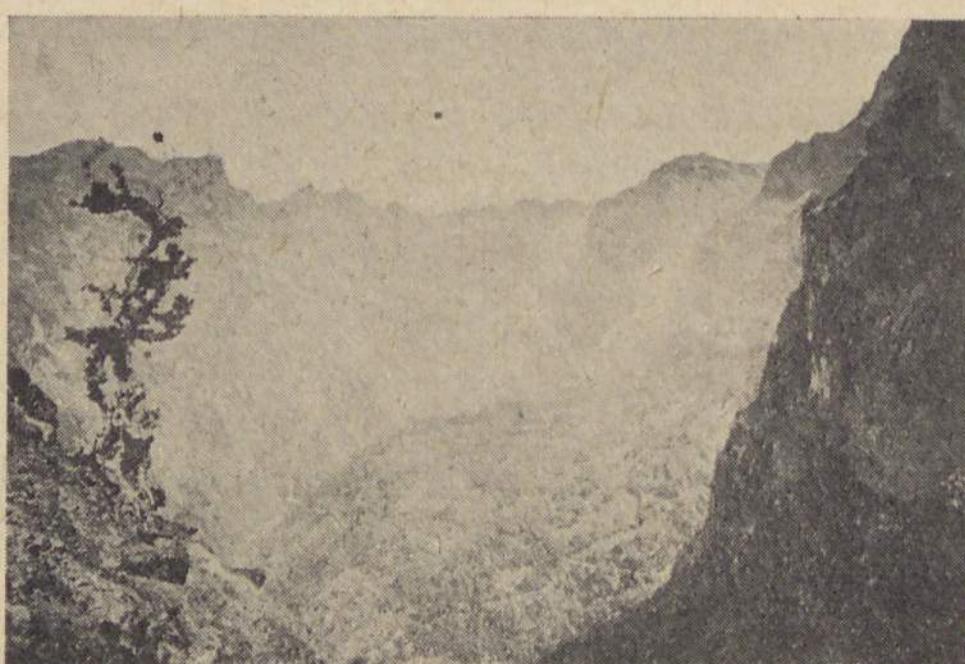
Nas encostas dêsse vale crescem grandes inhames plantados no terreno inundado do qual sae a cada passo água quente sulfurosa a cerca de 50 graus, e na vertente oposta os mesmos inhames crescendo entre encostas de água ferrea, e curioso fenômeno, o rio com cerca de 15^m de largo, corre por um quilómetro de um lado com água amarela e turva, e do outro com água cristalina, e ferrea, vendo se o fundo com os calhaus vermelhos, sem se misturarem: e lembro-me bem do esplendido banho que quando tinha uns 12 anos, tomei nesta ribeira na companhia de meu irmão e do nosso amigo Henrique Ivens, mais tarde um distinto engenheiro que foi morrer na India Inglesa. Entre outras águas térmicas e medicinais, sobreleva a celebre água azeda, magnifica ao paladar, e que consta ter uma enorme quantidade de radio.

Estes banhos e estâncias já há mais de 40 anos eram frequentados por muitos americanos que vinham de Boston em duas barcas de vela, a Sahára e a Quenard, bem dispostas para viagens de touristes. Mas é bem que se diga, que o maior negócio dessas barcas, era nesse tempo o contrabando sobre-tudo de tabacos e de bebidas alcoólicas.

Não devo deixar para completar o que se refere às duas primeiras épocas vulcânicas, de mencionar uma das minhas digressões e também alguns destes fenómenos passados na ilha da Madeira, por serem coevos e bastante semelhantes ao que se passou no arquipélago dos Açores.

Ilha da Madeira

Quando de regresso dos Açores viemos acabar o nosso trabalho na deliciosa ilha da Madeira, que é igualmente vulcânica, embora não da última época, um dos passeios mais



(10) – Ilha da Madeira – Curral das Freiras – Fenda vulcânica da 1.^a época – (Vista tirada do Eirado do Serrado)

curiosos que fizemos, foi ao Curral das Freiras e Torrinha de Boaventura. Atravessamos a ilha de sul a norte acompanhando-nos o meu velho amigo o professor Cândido Pereira, e desde as 5 horas de uma manhã até às 6 da tarde dêsse dia, atravessando a ilha na sua menor dimensão a pé. Era nosso intento o mais possível e brevemente, percorrermos a enorme fenda aberta pelo esforço vulcânico, antes da colonização portuguesa muitos séculos, e pela qual corre hoje a ribeira dos Socorridos. A impedimenta que levávamos era bem pequena. O meu impedido levava o nosso farrel, cantina e roupa para nos podemos deitar mesmo no caminho, quando anoitecesse. Acompanhava-nos o meu cão Zaire, um *blackterrier* finissimo, muito bonito, e forte, que bastante estimava. Saindo do Funchal passámos a montante do Cabo Girão e entrámos no célebre jardim da encosta sul do Curral, e galgada a portela do Eirado do Serrado que ali faz a vertente leste do ribeiro, e na qual se veêm os enormes tiis, mogonos e vinhaticos, de ramagem frondosa, e muitas outras árvores, começamos a descer para o Curral propriamente dito, descida abrupta, e que dificilmente pode ser transitada por cavalos, pois resvalando nos degraus de calhau rolado, correm grande perigo de se despenharem. Às 10 horas estávamos no fundão, junto à povoação do Curral, donde se veem as encostas vulcânicas dessa enorme fenda, e onde se juntam vários afluentes dessa pequena ribeira, todos com bastante água e que regam curtas leiras de batata doce, inhame, e deliciosa vinha. Foi neste local que se refugiaram as freiras de um convento do Funchal, com sua abadeça e a cruz alçada, sendo necessário o bispo de então ir ali buscá-las. Antiga questão de política religiosa, e para evitarem as tentações dos homens.

Feita a nossa parca refeição, começámos a enfadonha subida para o cume da vertente que separa a parte sul da parte norte da ilha. Do caminho divisavam-se bem as concessões desta vasta fenda, e via-se de um lado do vale, as sequências das camadas vulcânicas, que igualmente se manifestavam na parte oposta, o que provava ser realmente uma fenda e não um vulcão. Continuam os leirões de culturas, cada vez mais raros, e até perto do cimo, ou do sítio denominado das Torrinhas. Chegados a êle pela volta da uma hora da tarde, descansámos ali. Mas o nosso impedido apesar de ser madeirense, com a carga já ia fatigado e para diante por certo não nos poderia acompanhar na marcha. Nesse local estremamente abrupto, ladeando precipícios de mais de 100^m de altura por uma densa floresta da qual inúmeros tiis, vinhaticos, e outras árvores, saíam das vertentes inclinadas, ficando em pendente sobre o precipício, divolviam-se vários carreiros de cabras. O nosso cão Zaire, sempre irrequieto, seguiu o rastro de uma cabra, que ia pulando a fugir-lhe e cremos perdeu o pé, despenhando-se no abismo



Madeira – O Furado de S. Vicente. – Estrada real aberta a 100^m sobre o mar no lezim vulcânico da 1.^a época

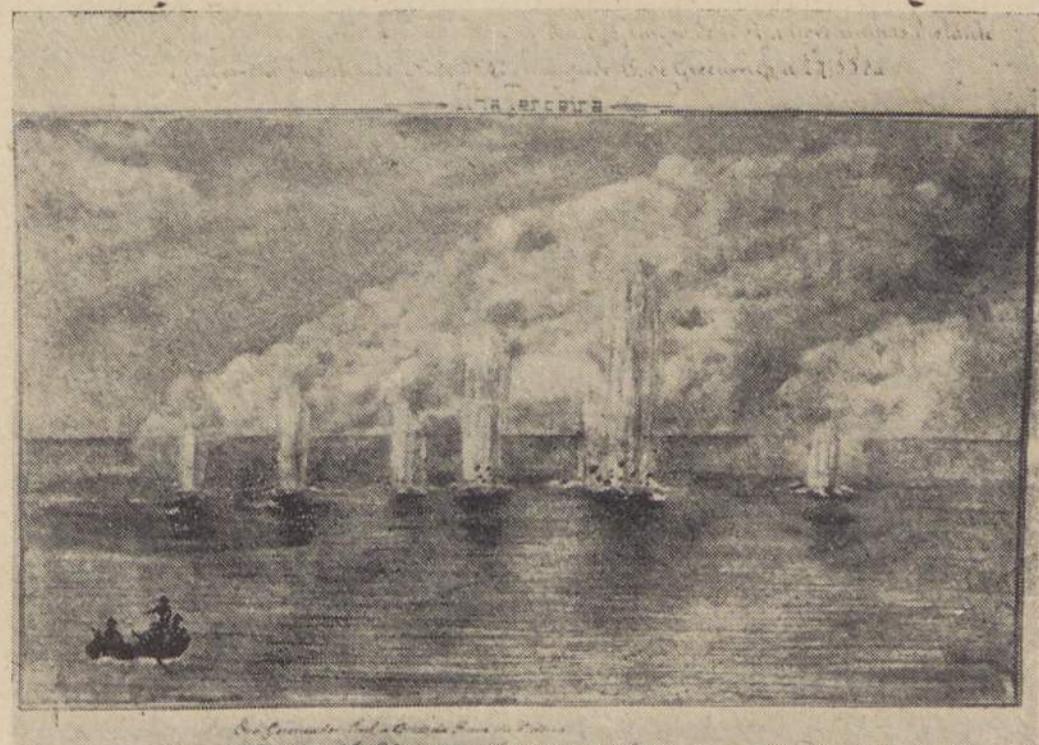
da direita não tendo nunca mais podido encontrá-lo, apesar de o chamarmos por mais de uma hora, e de prometermos grossa gratificação a quem o achasse morto ou vivo. Foi para nós um grande desgosto. Desiludidos de o podermos encontrar seguimos descendo abruptamente em caminhos pedregosos, à beira de abismos, na direcção da povoação de Boaventura ao Norte da ilha. Mas às 6 horas ainda estávamos longe do mar. O nosso impedido que levava a cantina, e provisões para o jantar, ficára muito para trás, e decerto não nos alcançaria nessa noite. Tinhamos muita fome, e ao chegarmos à primeira pequena fazenda da encosta, onde uma casa madeirense de tecto de colmo mostrava um palheiro de bom feno na parte superior, a fome já nos encomodava muito. Mas felizmente dirigia-se para nós um vilão com uma cesta cheia de ervilhas verdes, verdadeiros *petit pois* que iria levar a vender ao Funchal na manhã seguinte. Resolvemos compra-las por cinco tostões, convidando-o a descascá-las e pedindo-lhe uma panela, nela deitámos as ervilhas e temperando-as únicamente com um resto de manteiga que felizmente trazímos numa pequena caixa a tiracólo, em breve o esplendido *petit pois* estava à *point* cosido no seu próprio vapor, e comido él todo, deitámo-nos sobre o fofó feno do palheiro, acordando apenas na manhã seguinte quando chegava o nosso impedido, eram 6 horas; e seguimos para a aldeia de Boaventura à beira mar onde podémos ir almoçar no hotel da localidade.

3.^a Epoca posterior a Colonisação das Ilhas até quasi aos nossos dias — Epoca dos MISTÉRIOS

Começa esta epoca com a última parte da formação da caldeira das Sete Cidades, terramoto de Vila Franca e do Faial, e termina com a submersão da igreja das Urselinas e parte da vila das Velas na Ilha de S. Jorge, se é que se pode considerar terminada, quando ainda temos presentemente em actividade as furnas da Graciosa, Terceira e S. Miguel, o movimento constante do solo na ilha das Flores no sítio da Fajãnsinha, o terramoto do Faial em 1926, e o actual terramoto da Povoação na ilha de S. Miguel e arredores, com uma enorme coluna vulcânica levantando-se do mar com forte explosão ao largo da ilha. Chamam-se nas ilhas dos Açores Fajãs aos cones de terra provenientes dos desmoronamentos sobre o mar, das encostas altas e aprumadas todas de grande elevação e quasi verticais, como tendo sido o resultado das quedas de lombas vulcânicas, em pendor sobre o mar. Os assentamentos sucessivos e dêsses terrenos, podem e mesmo devem provir em grande parte de infiltrações de agua e porventura de fenomenos sísmicos, mesmo distantes. Assim a Fajã Grande e Fajãnsinha da ilha das Flores, todas as das ilhas Terceira e as da Madeira, especialmente a Fajã dos Asnos, tem assenta-

mentos, e ha pouco o proprio Cabo Girão deixou desabar sobre o Oceano, uma fatia da sua crosta vertical, modificando com vários cataclismos as Fajãs que junto ao mar e sua base havia. É nelas que se dá o melhor vinho da Madeira, por o terreno ser muito fértil e quente.

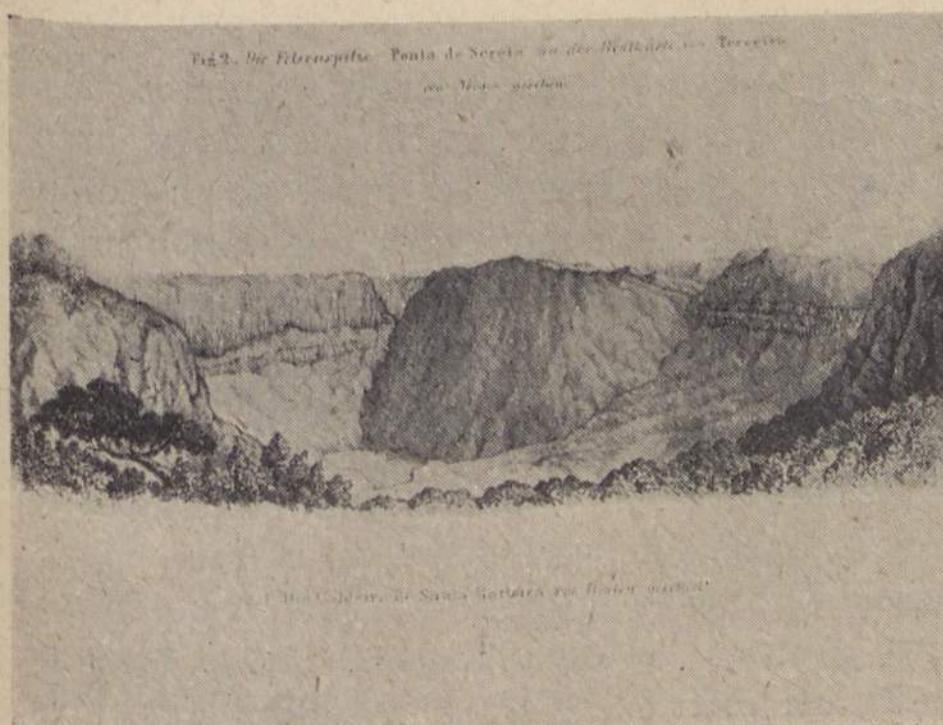
Na ilha Terceira perto da Serrête deram-se tremores de terra fracos e pouco numerosos em 1866, uns 8 a 12 abalos por dia, depois sobrevieram uns 50 de intensidade máxima. O abalo mais energético foi a 1 de Junho; cairam várias casas. Houve oito grandes detonações como descargas de artilharia. O mar estava esverdeado e fervendo a 3 milhas distante da costa. Em 5, 6 e 7 de Junho houve grandes jactos de agua, neste último dia cobriu-se o mar de vapor de agua, e foram ejaculadas escorias negras e por fim houve mais alguns jactos mais pequenos e obliquos. Ouviram-se agudos assobios, e detonações que se estenderam numas 10 milhas ao redor. A agua da referida cor verde, provava haver ferro em dissolução, e o ácido sulfídrico era denunciado pelo seu cheiro característico. Depois de 2 de Junho na ilha, os tremores de terra eram menores e no dia 7 tinha acabado toda esta erupção, que não saiu fóra da agua do mar. Este fenômeno deu-se a nove milhas distante da Serrête, na latitude norte de 38 graus e 52' e longitude de 27 graus 33' Oeste de Greenwich. Era Governador Geral das ilhas e Conde da Praia da Vitoria, e director das Obras Públicas Afonso Joaquim Nogueira Soares.



(12) — Vulcões marítimos ao largo da Ilha Terceira

A época vulcânica a que nos referimos foi denominada a dos *mistérios*, palavra que é necessário explicar. As explosões vulcânicas que os originaram foram entre muitas outras, e como as mais importantes, além das ilhas das Flores, já citadas, a da ilha do Pico em 21 de Setembro de 1572, como a

(Continua)



(11) — Caldeira de Santa Barbara na Ilha Terceira atravessada por um Mistério da 3.^a epoca



(14) — Vulcão da 1.^a epoca — Fundo da Caldeira do Fajal

OS MOTORES DIESEL E A TRACÇÃO FERROVIÁRIA

A ideia da aplicação do motor Diesel à tracção sobre via férrea vem dos começos do século actual. As primeiras máquinas práticas do tipo Sulzer datam de 1912 e 1914. A fase de progresso e utilização comercial, precedida de análises e estudos sistematizados iniciou-se nestes últimos dez anos.

O problema em equação apresentava aspectos sombrios principalmente referentes a segurança de funcionamento do motor e o peso que comportaria. A maior dificuldade estava no facto de que o motor Diesel não tinha partida automática. Por outro lado, a curva potencial do mesmo comparada com a do motor a vapor oferece menos vantagens. Remodelar aquela pela curva potencial do motor a vapor era um trabalho para cuja efectivação urgia desde logo proceder a adaptações peculiares. Presentemente, a partida automática do motor Diesel obtém-se quer por transmissão eléctrica quer mecânica ou mesmo pneumática ou hidráulica. Outro dos inconvenientes da aplicação Diesel resultava do resfriamento do motor. O número de calorias perdidas pela água de resfriamento anda por $\frac{1}{3}$ do calor introduzido no cilindro pelo combustível. Tratando-se pois duma potência de 1.000 cavalos, própria das máquinas em serviço nas linhas de grande tráfico, é fôrçoso dispôr de um radiador capaz de evacuar 650.000 calorias por hora, para uma velocidade nunca superior a um limite de 10 a 15 quilómetros h. As dificuldades surgem quando se pensa na colocação dum radiador desta categoria no galeant.

A grande vantagem que oferece o motor Diesel vem do rendimento térmico elevadíssimo que pode atingir 36 %. Embora entre em linha de apreciação o movimento transmitido às rodas, o motor Diesel rende pelo menos quatro vezes mais do que uma locomotiva a vapor da mesma potência. A água apenas é utilizada para a circulação de resfriamento do motor Diesel; esta circunstância torna o seu emprêgo recomendável nos países quentes, é o motor ideal para as regiões desertas. A esta vantagem acresce outra de não menor relêvo—a locomotiva Diesel utiliza, com uma consumação específica extremamente reduzida, um combustível líquido de poder calorífico elevado (10.000 a 10.500 cal. kg. contra 7.000 a 7.500 de carvão). A substituição do líquido pelo carvão representa já uma vantagem. Além disso, dado o gasto

específico reduzido de um líquido de alto poder térmico, é sempre possível efectuar um percurso extenso com fracas alimentações da locomotiva.

O motor Diesel comporta durante o dia, apenas um fornecimento de água e líquido para o qual bastará uma simples cisterna, de dimensões diminutas, em lugar da instalação custosa da locomotiva a vapor. Vai nisto, simplificação de serviço e economia de espaço;

Outro factor de superioridade do sistema Diesel manifesta-se na facilidade de entrar em marcha. Dois minutos bastam ao motor para estar em pressão quando a locomotiva a vapor gasta para os mesmos efeitos meia hora. Os imprevistos obrigam a manter sob pressão um número de locomotivas em reserva, sempre dispensável pela aplicação do sistema Diesel. É considerável o gasto desta despesa suplementar. E depois há a considerar o curto tempo exigido para a mobilização da locomotiva Diesel quando uma máquina a vapor comporta um trabalho preparatório para alcançar o estado de repouso. A permanência em actividade diária contínua está calculada aproximadamente para um trabalho três vezes superior a uma locomotiva da mesma potência. Na tração a vapor, as operações de pressão e de descanso absorvem muito tempo. No sistema Diesel um pessoal reduzido, num tempo relativamente insignificante realiza, num mesmo dia de trabalho um serviço de maior eficiência, com menor dispêndio de energias.

O condutor, dada a estructura peculiar da máquina, disfruta em marcha, um campo de visão mais amplo e pode manobrar, sem assistência de auxiliar, descansadamente desde que preste aos postos sinaleiros uma atenção igualmente fácil. Sobressai neste sistema Diesel às vantagens já assinaladas a da economia de gastos de reparação. As forjas de restauração são de menores proporções pelo motivo de não haver caldeiras para renovar. De resto, a longevidade do próprio motor é já bem conhecida. Ao fim dum ano de trabalho efectivo, as reparações não vão além de 1 a 15 % do custo de compra. A aplicação do sistema ao transporte marítimo tem-se como uma prova da sua resistência e segurança.

Há, para exemplo de robustez, motores Diesel com 15 e 20 anos de serviço. Em vista da segurança que oferece tem-se preferido nos vapores de uma única hélice por se compreender que num naufrágio ou incêndio, os perigos da perda de vidas dependem do mau funcionamento do motor. As estatísticas publicadas à margem dos balanços das companhias marítimas revelam um dispêndio de reparação insignificante quando comparado com os enormes gastos que outros navios de diferente propulsão exigem.

Igualmente, a locomotiva Diesel possue sobre a tracção electrica certas vantagens. Desde logo não necessita em marcha, de ser alimentado pela corrente em fio. A montagem do serviço pode ser progressiva desde que não é necessário, como na tracção electrica

A «GAZETA» EM ESPAÑA

LINHA DE SANTANDER-MEDITERRANEO

Com motivo da distribuição dos 60 milhões de pesetas que o orçamento vigente aplica à construção de Caminhos de ferro, os povos desta região montanhosa manifestaram desejos de que os poderes públicos se interessem pela conclusão desta linha.

Estão já construídos 366 quilómetros, faltando apenas 70 quilómetros aproximadamente que são os que separam Cidad de Santander (porto).

Até agora os capitais aplicados pelo Estado atingem 239 milhões de pesetas, calculando-se que o restante importe em 40 milhões.

Nas províncias que beneficiam desta linha iniciou-se um movimento pró-conclusão, principalmente Santander que pede ao governo a solução urgente deste assunto.

equipar linhas, nem estabelecer parques para locomotivas eléctricas. Depois, e muito especialmente, observa-se a inter-dependência das redes eléctricas com as centrais por forma que em estado de guerra, destruir uma central equivale à destruição dumha rede; no sistema Diesel haverá sempre trânsito enquanto houver linha. Embora o custo do motor Diesel seja superior ao de uma máquina eléctrica de igual potência, pode calcular-se o largo dispêndio de capitais para uma montagem eléctrica com centrais, estações transformadoras, canalizações, etc., etc., despesas afinal, suportáveis em linhas de tráfico considerável.

Encarando o problema mais no seu aspecto económico, pela análise dos dados que a prática fornece consegue-se que qualquer seja o preço dumha locomotiva Diesel a sua aquisição representa uma economia pelo facto da sua longevidade.

Eis um exemplo: Dois motores de 200 cavalos trabalham desde 1923 na Suíça, no Val de Treves até hoje, contando a bela distância de 550.000 quilómetros apenas com duas reparações para as quais não houve necessidade de desmontar o motor. São 6.000 fr. suíços os custos de renovação total dumha locomotora. As reparações parciais introduzidas nas máquinas em oficinas próprias valem apenas 5% do preço de custo.

REDUÇÃO DE TARIFAS DE TRANSPORTES :- FERROVIARIOS PARA LARANJAS :-

A folha oficial publicou em 7 de maio passado um decreto reduzindo as tarifas para o transporte de laranjas destinadas ao consumo nacional e provenientes de Valencia e Murcia.

Esta redução tem uma equivalência de 50%.

ELECTRIFICAÇÃO DA LINHA DO NORTE :- ENTRE MADRID-AVILA E SEGÓVIA :-

O ministro das Obras Públicas aprovou o projecto técnico de electrificação das linhas de Madrid-Avila e Segóvia. Também aprovou o projecto de bases para o fornecimento de energia eléctrica para as referidas linhas.

DIVIDENDOS EM ESPECIES

Os acionistas da Companhia do Norte propõem, para ser discutido na proxima assembleia geral, que seja dado a título de dividendo, 50 quilómetros de viagem por cada acção. A proposta deixa a cargo da Companhia a escolha do tempo em que essas viagens poderiam ser aproveitadas, é claro, tendo em conta a época em que o tráfego é mais intenso.

A serem aproveitadas todas as acções a quilometragem atribuída as viagens para pagamento de dividendos atingiriam cerca de vinte e cinco milhões de quilómetros.

DISPOSIÇÕES GERAIS

A direcção geral resolveu que os bilhetes tanto gratuitos como a preços reduzidos, que em virtude do intercâmbio, concedem as Companhias de Caminhos de Ferro, aos funcionários e suas famílias ao serviço de Companhias ferroviárias estrangeiras, para uma única viagem, sejam considerados isentos do referido da mesma direcção, sempre que se faça constar nos mesmos, não sómente o número como também a qualidade do funcionário portador do bilhete.

Por uma nova circular com data de 2 de Março de 1933, dispor a mesma direcção geral que as Companhias ferroviárias prestem conta mensal das alterações introduzidas nos relatórios impressos dos bilhetes de circulação livre, e circulação limitada expedidos pelas mesmas Companhias. A prática tem demonstrado a impossibilidade do pessoal encarregado do seu controlo, para um desempenho perfeito desta função. Por este motivo, o centro directivo resolveu, para uma melhor realização do serviço de fiscalização que se eximam as Companhias da obrigação de remeter a relação mensal já citada, devendo enviar, em troca, enviar ao seu referendo todos os bilhetes expedidos depois de concluída a relação geral impressa.

EXPROPRIAÇÕES PARA CAMINHOS DE FERRO

UM DECRETO QUÀ AS REGULAMENTA

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

“O decreto 19.511, de 21 de Março de 1931, veio obviar a muitas divergências no respeitante a expropriações destinadas a instalação de Caminhos de Ferro, partes sobrantes e forma da sua alienação, e a estabelecer preceitos de justa conciliação de interesses públicos e particulares.

A prática porém mostrou haver nesse diploma deficiências, especialmente na parte relativa à reversão dos terrenos sobrantes, para os proprietários, e na parte executiva das suas disposições.

Reconheceu-se a conveniência de não efectuar a reversão, quando êsses terrenos fôssem requisitados por serviços estaduais ou por corpos administrativos para aproveitamento em obras de interesse público geral ou local. Reconheceu-se a inconveniência que resultaria de admitir o princípio de reversão para os terrenos expropriados anteriormente a 1927, dadas as dificuldades de conjugar êsse princípio com situações que poderiam considerar-se antigas em relação aos novos princípios, e cujo esclarecimento por meio de provas suficientes, se tornaria mui difícil e complicado por vezes. E ainda se reconheceu que a variabilidade dos casos há que aplicar as disposições desse diploma e a celeridade que se impunha em resolver dúvidas, que nessa aplicação fôssem suscitadas, aconselhavam a atribuir ao ministro respectivo o poder de obviar às comissões e decidir tais dúvidas.

Pelo que, atendendo à conveniência de manter num único diploma as disposições do decreto 19.511 com as alterações e disposições complementares que a prática aconselha.

Usando da faculdade conferida pela 2.^a parte do n.^o 2.^o do artigo 108.^o da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como Lei, o seguinte:

Artigo 1.^o—Para construção de caminhos de ferro, suas dependências, obras acessórias e instalações inerentes à sua exploração, poderão ser expropriados os terrenos estritamente necessários, segundo os projectos superiormente aprovados, bem como os indispensáveis para resguardo de barreiras e rampas, para defesa e conservação de túneis, ou para outros fins

que sejam julgados imprescindíveis por motivos de ordem técnica.

§ 1.^o—As expropriações para construção de casas para o pessoal, em casos de urgência, serão feitas nos termos do artigo 7.^o e seu § único do Decreto 19.502, de 20 de Março de 1931.

§ 2.^o—Poderá expropriar-se para os fins designados no presente artigo, independentemente do direito de propriedade, o direito de fruição do sub-solo ou dos espaços aéreos.

§ 3.^o—Na expropriação devem sempre fixar-se, para efeitos do registo, os encargos a que ficam sujeitos os prédios respectivos, derivados das condições de construção, exploração, conservação e segurança das obras realizadas, ou a realizar, bem como das serventias que para as mesmas forem necessárias.

Art. 2.^o—Considera-se do domínio público todos os terrenos ou direitos que, segundo os projectos superiormente aprovados forem adquiridos por qualquer título, para os fins do artigo 1.^o qualquer que tenha sido a entidade adquerente.

§ 1.^o—Realizada a construção e aprovado o respectivo projecto definitivo, todos aqueles terrenos que, por motivo de alterações consentidas na construção, não sejam necessários, ficam ipso-facto, declarados sobrantes, excepto quando o mesmo projecto constar se destinam para ampliações das instalações ferroviárias.

§ 2.^o—Os terrenos expropriados, além daqueles a que se refere o § anterior, só podem ser declarados sobrantes por diploma do Poder Executivo, após parecer da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, considerando desnecessários para o fim a que se destinavam.

Art. 3.^o—Os terrenos sobrantes que forem requisitados por serviços do Estado ou pelas autarquias locais para o aproveitamento em obras de interesse público geral ou local, serão por igual diploma transmitidos a essas entidades, mediante as indemnizações que lhe corresponde, adiante fixadas, salvo concessões especiais dos interessados, sendo o produto da sua alienação em qualquer caso, pertença da entidade expropriante, e se essa fôr do Estado, do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Art. 4.^o—Os terrenos sobrantes cuja aquisição tenha sido feita por expropriação, não poderão ser vendidos a estranhos, se os proprietários expropriados, seus herdeiros ou representantes, desejarem a reversão pelo preço porque tiverem sido expropriados.

§ único—Ficam excluídos da reversão os terrenos sobrantes que tenham sido adquiridos por expropriação anterior a 1 de Janeiro de 1927.

Art. 5.^o—Para efeitos do que dispõe o artigo anterior observar-se-á o seguinte:

1.^o—No prazo de seis meses a contar da declaração prevista nos §§ 1.^o e 2.^o do art. 2.^o a entidade a que se refere o art. 3.^o fará citar os interessados para

comparecer em dia e hora determinada, decorridos que sejam pelo menos 30 dias a contar da citação na Administração do Concelho em cuja área estejam situados os terrenos, entendendo-se que a falta de comparência implica renúncia ao direito conferido pelo art. 4º.

A citação será feita pessoalmente, se os interessados forem certos e residirem no concelho em cuja área estejam situados os terrenos; na pessoa dos seus herdeiros, caseiros ou administradores, se êles aí não tiverem residência, e por editais, se forem incertos.

2º—A reversão será reduzida a termo, lavrado nas mesmas condições do da expropriação, e admitido a registo nas Conservatórias do Registo Predial respectivas.

3º—Pela reversão não será devida qualquer contribuição ou imposto.

4º—Se a entidade a que se refere o art. 3º não cumprir o disposto nos números antecedentes o Governo, pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, promoverá os mesmos actos, e o produto da reversão dos terrenos ficará pertencendo ao Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

§ único—Se o prédio sobrante tiver sofrido alterações, o preço da sua reversão será aumentado pela importância correspondente ao valor das benfeitorias úteis ou acessões industriais, ou diminuído na importância representativa do valor das deteriorações, sendo estes valores fixados por louvados, nomeando cada interessado o seu, e o juiz da comarca o de desempate.

Art. 6º—Os terrenos sobrantes não sujeitos a reversão serão vendidos em hasta pública perante a administração do concelho a que pertença o prédio ou a sua maior parte e a sua venda anunciada por editais afixados com antecedência de 30 dias.

§ 1º—Os proprietários dos terrenos confinantes têm o direito de opção e serão citados nos editais a que se refere o presente artigo, a fim de requererem o que tiverem por conveniente para aquisição dos referidos terrenos sobrantes.

§ 2º—O direito de opção a que alude o § anterior só é concedido para os fins seguintes:

a) — Rectificação de extremas.

b) — Arredondamento de propriedades.

c) — Aumento da área de propriedade para que ela atinja ou ultrapasse meio hectare.

§ 3º—No caso de não haver opções e de ter ficado deserta a hasta pública poderá a entidade a que alude o artigo 3º vender livremente os terrenos a que se refere o presente artigo.

§ 4º—As disposições do presente artigo e seus §§ aplicam-se também aos terrenos a que se refere o artigo 4º quando, por qualquer forma, os proprietários expropriados renunciam ao direito de reversão a que o mesmo artigo alude.

Art. 7º—Para a reversão dos terrenos que nos termos dos §§ do art. 2º, devem ser considerados desde já sobrantes, mas que ainda não foram alienados, o prazo do número 1º do art.º 5º começará a contar-se da data da publicação dêste.

Art. 8º—Antes da aprovação do projecto definitivo a que se refere o § 1º do art.º 2º poderão as entidades expropriantes obter a declaração de sobrantes dos terrenos julgados desnecessários, seguindo-se para a sua venda as disposições dêste decreto, contando-se porém, o prazo do art. 5º da data dessa declaração.

Art. 9º—O direito de reversão ou de opção, em hasta pública, deverá ser referido ao respectivo Administrador do Concelho, com a documentação e com indicação de louvado, quando dele haja mister para avaliações, promovendo-as a mesma autoridade com as diligências tendentes aos esclarecimentos da verdade, e sobre elas incidirá a justificação antes da adjudicação dos prédios, podendo dessa decisão as partes interessadas recorrer, no prazo de 30 dias, para os meios ordinários.

Art. 10º—Fica autorizado o Ministro das Obras Públicas e Comunicações a resolver quaisquer dúvidas que surjam na execução dêste Diploma.

Capitão Carlos Veloso

À Comissão Organizadora da Transladação do Capitão Carlos Veloso, foi enviada a quantia de 200\$00 (duzentos escudos) proveniente da lista de subscrição do grupo "Os Carlos".

Em nome da referida Comissão escreveu-nos o sr. Rui de Andrade, nosso presado amigo, agradecendo e pedindo para, por nosso intermédio agradecer a todos os subscritores visto que a maioria das assinaturas são ilegíveis e não tendo morada não lhes é facil fazel-o, como seria seu desejo.

SÉRVIÇO INTERNACIONAL

Em virtude das resoluções tomadas na reunião do Congresso do Tráfego Ferroviário realizado em Lisboa, já circula entre esta cidade e Madrid, atrelada ao correio que parte do Rossio às 14,25, uma carruagem mixta.

Este veículo que é muito luxuoso, pertence à Companhia do Oeste de Espanha, compõe-se de 1.^a classe e camas, sendo directo a Madrid, diariamente, o que representa uma melhoria importante na ligação das duas capitais.

A PESCA DESPORTIVA

COMO ELEMENTO DE TURISMO

Por J. CRUZ VIEGAS

NADA se deve desprezar que possa contribuir para fazer ou provocar turismo, por muito insignificante que seja ou pareça ser. E neste caso está a Pesca desportiva.

Para alguns portugueses êste desporto é julgado inexistente, e por isso não o contam como susceptível de produzir turismo em Portugal, como acontece no estrangeiro.

Pois engana-se quem tal assim pensar, porque no nosso país existem muitos amadores de pesca, tanto ao largo da costa, como à beira-mar, como ainda nos rios e lagoas.

A êsses amadores nacionais poderão ainda vir juntar-se os amadores estrangeiros, que os há e com abundância, e que para praticarem êsse desporto se deslocam com prazer para longíquas paragens. Ainda há pouco tempo num concurso de pesca, na água dôce, em Espanha se reuniram duzentos amadores de várias procedências.

É porém necessário agitar a propaganda deste saudável divertimento, e é isto o que mais falta está fazendo para que se conheça termos uma magnífica costa marítima e belos rios, a parte melhor dos que desaguam para oeste da península luso-espânica, e que os amadores de pesca podem aproveitar.

É certo que alguma cousa a êste respeito tem sido feita por vários entusiastas da pesca recreativa, e pelo Conselho Nacional de Turismo que publicou um folheto intitulado «Fishing as a sport in Portugal», mas que apenas se refere à parte do país para o Norte do Tejo onde se pode pescar, na água dôce, trutas, salmões, barbos, sáveis, tencas, etc..

Quanto à parte do sul parece não ter sido estudado o seu aproveitamento desportivo quer no mar, quer nalgumas ribeiras. As Comissões de Iniciativa serão, certamente, as entidades melhor indicadas para fornecerem àquele Conselho as informações relativas aos pontos onde se poderia praticar com êxito o desporto da pesca nas localidades do sul de Portugal.

No semanário «Ecos da Avenida» escrevi eu

alguns artiguelhos de propaganda da Pesca desportiva, e em Abril de 1919 dizia:

«Cascais e Estoril são as localidades que pela sua posição sobre o oceano Atlântico, pela sua proximidade da capital, e pelo seu futuro desenvolvimento que já se está desenhandando, melhor se prestam para a propaganda e exercício da pesca desportiva. É uma região especial para o turismo, e bom seria que as instâncias competentes tenham em conta as distrações predilectas de alguns turistas, especialmente os ingleses, que apreciam a pesca além de outros sports.

«Chegar àquelas paragens, ver campos, montanhas, praias, casinos e não ter mais nada em que empregar o seu tempo, é coisa que pode contribuir para pouca permanência dos turistas e para o descrédito daquela importante zona de turismo.»

São passados 14 anos, e hoje aquelas palavras já não se aplicam sómente à Costa do Sol, mas também a outras localidades, praias, e termas com ribeiras próximas, onde o turismo tem levado viajantes.

Raros têm sido os conferentes que têm versado o turismo, e que na sua exposição tenham feito alguma referência ligeira à pesca recreativa. Eu considero ainda pequena a propaganda que tem sido feita para o desporto da pesca, e nesta ocasião, em que se aproxima o fim da veda da pesca nas águas interiores, eu venho juntar, mais uma vez, o meu insignificante esforço para o aumento dessa propaganda.

* * *

Em 30 de Junho finda a proibição, começada em Março, da pesca nas águas interiores do nosso país, imposta pelo § 3.º do artigo 91.º do Regulamento de 6 de Novembro de 1914 para todas as espécies ictiológicas, com exceção dos sáveis, lampreias, salmões e trutas. Há ainda algumas restrições nalguns rios afim de favorecer o seu reabastecimento, mas são poucos os que estão nestas condições.

No mar não há veda para a captura de peixes, desde que tenham as dimensões regulamentares. Apenas há veda para o exercício da pesca em certas zonas, épocas, e captura de crustáceos e moluscos em determinados meses.

Em terra, salvas as zonas de concessões privativas para pesca nos rios e ribeiras autorizadas a pedido de Associações desportivas, qualquer amador pode pescar, com linha de mão, nas zonas de domínio público em dias feriados ou domingos sem pagar licença alguma, e nos outros dias só possuindo uma licença anual que custa 30\$00 passada pelas Divisões Hidráulicas.

Assim dispõe o artigo 14.º do Decreto n.º 17.900 de 27 de Janeiro de 1930, que oportunamente será analizado...

IMPOSTOS

SOBRE

CAMIONAGEM

Pela pasta das Finanças vai ser publicado o seguinte decreto :

"A liquidação e cobrança do imposto de camionagem devido pela exploração de carreiras com a incidencia definida no decreto n.º 18.558, de 4 de Julho de 1930, mostraram-se, na prática, pela dificuldade de colheita de elementos necessários ao cálculo do imposto, pouco justas e eficientes.

Impõe-se, por isso, ao Governo, a necessidade de remodelar, substituindo os factores que lhe servem de base por outros que tornem aquelle imposto de aplicação simples, variável com os factores que traduzem o custo do transporte em automóveis pesados e mais justo na sua incidência. Para tanto importa fazê-lo depender de factores constantes para cada carreira e para cada carro ou conjunto de carros.

Foram, segundo êste critério, estabelecidas novas formulas do imposto de camionagem, cujos elementos são, além da lotação ou carga útil aprovadas para cada veículo, o número de quilómetros correspondente ao percurso da carreira e número de viagens por mês determinado, pela respectiva licença, e a tarifa mínima, também constante para cada categoria de carreiras.

São evidentes as vantagens do critério exposto sobre o do decreto n.º 18.558, pois que, não só o imposto a pagar deixa de ser função do número de passageiros efectivamente transportados, número de difícil, e, na maior parte dos casos, de impossível determinação, como também a variabilidade do imposto, com a tarifa mínima, permite, aliada à revisão anual, igualmente prevista, a actualização do imposto em presença da variação das condições económicas, que mais directamente influem no custo dos transportes.

As fórmulas que ora se estabelecem não se podem aplicar às carreiras definidas no "Regulamento dos transportes em automóveis pesados", como eventuais e, bem assim aos serviços relativos a desdobramento e horários suplementares das carreiras regulares, pois que tanto numas como noutras, não se encontram previamente fixados os factores a que acima se alude: assim se justifica o facto de, nestes casos se

determinar o imposto a cobrar, proporcionalmente aos dias de exploração e apenas variável com o tipo de veículo utilizado.

Nestes termos :

Usando da faculdade concedida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É devido imposto de camionagem pela exploração de carreiras para transporte de passageiros e mercadorias.

Art. 2.º Nas carreiras regulares o imposto de camionagem a cobrar mensalmente será :

Para as carreiras de passageiros — o produto de 5 % da tarifa mínima, por passageiro-quilómetro, pelo número de passageiros quilómetros correspondentes ao percurso geral da carreira por mês e à lotação do carro.

Para as carreiras de mercadorias — o produto de 5 % da tarifa mínima por tonelada-quilómetro, pelo número de toneladas-quilómetros, correspondentes ao percurso geral da carreira por mês e à carga útil do carro.

Ou seja respectivamente :

$$1 = 5/100 \times T_{min} \times lx \quad (p \times n)$$

$$1 = 5/100 \times T_{min} \times cx \quad (p \times n)$$

sendo p = percurso simples da carreira; n = número total de viagens simples por mês; l = lotação média dos veículos empregados na carreira; T_{min} = tarifa mínima por passageiro-quilómetro, em escudos; T_{min} = tarifa mínima por tonelada-quilómetro em escudos.

§ 1.º Nas carreiras complementares a tarifa mínima por tonelada-quilómetro é provisoriamente e sómente para os efeitos do cálculo do imposto de camionagem, fixada em 1\$00.

§ 2.º Nas carreiras mixtas o imposto de camionagem será calculado separadamente em relação ao transporte de passageiros e mercadorias.

Art. 3.º Nas carreiras eventuais o imposto de camionagem será de 30\$00 por caminheta e por dia e de 59\$00 por caminho e por dia.

§ único. Iguais taxas serão aplicadas aos concessionários *de carreiras regulares* pelos serviços efectuados por desdobramento ou por horários suplementares.

Art. 4.º As licenças de exploração de *carreiras regulares* concedidas pelo Conselho Superior de Viação são entregues aos concessionários pelas respectivas repartições de finanças, a quem o Conselho as remeterá para efeitos do "visto" e de lançamento do imposto de camionagem.

§ 1.º O imposto de camionagem será calculado pela Repartição de Finanças em face dos elementos constantes da licença, passada pelo Conselho Superior de Viação, e o seu pagamento deverá ser efectuado até o dia 15 do mês seguinte áquele a que respeitar.

§ 2.º O Conselho Superior de Viação remeterá ás Repartições de Finanças, até o dia 10 de cada mês, nota dos desdobramentos e serviços complementares efectuados em carreiras regulares, no mês anterior,

para efeitos de pagamento do respectivo imposto de camionagem, o qual deve ser cobrado juntamente com o imposto relativo ao serviço normal das carreiras.

Art. 5.^º Nas *carreiras eventuais*, o pagamento do imposto de camionagem, deverá ser feito adiantadamente nas Repartições de Finanças respectivas, não podendo ser concedida a licença sem a apresentação do documento comprovativo dessa formalidade.

Art. 6.^º A fiscalização do pagamento do imposto de camionagem compete ao pessoal dependente da Direcção Geral das Contribuições e Impostos e a todas as entidades que tenham intervenção na fiscalização dos preceitos do Código da Estrada.

Art. 7.^º Os factores aplicáveis no cálculo do imposto de camionagem, considerados no artigo 2.^º, estão sujeitos a revisão anual durante o quarto trimestre de cada ano económico, revisão que será feita em decreto

referendado pelos ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 8.^º Além do imposto de camionagem, da contribuição industrial e das importâncias cobradas por licenças e outras formalidades, nos termos do Código da Estrada, nenhuma contribuição, imposto, taxa, selo ou licença poderão ser exigidos pelo Estado, corpos ou corporações administrativas, pelo uso, circulação e estacionamento nas vias públicas, de quaisquer veículos automóveis.

§ único. A violação dêstes preceitos por parte dos corpos administrativos envolve a perda da compensação estabelecida pelo decreto n.^º 17.813, de 30 de Dezembro de 1929, e a dedução das importâncias por êles indevidamente cobradas nas entregas do produto dos adicionais sobre as contribuições e impostos arrecadados pelo Estado.

Art. 9.^º Este decreto entrará em vigor no dia 1 de Julho.

PARTE OFICIAL



Ministério das Colónias

Portaria n.^º 7.564

Manda que as pensões provisórias ou definitivas de aposentação ou reforma de três operários dos caminhos de ferro da colónia de Angola continuem a ser encargo orçamental da mesma colónia.

Portaria n.^º 7.567

Manda que as passagens, por via marítima, da metrópole para as colónias e *vice versa* ou de umas para outras colónias, que sejam encargo do Estado, só podem ser autorizadas para serem fornecidas em navios que tenham as características de transportes de passageiros.

Ministério da Marinha

Notas ás regras contidas nas instruções para execução do regulamento das Linhas de Carga Máxima, aprovadas por decreto n.^º 22.362 insertas em suplemento ao *Diário do Governo* n.^º 71, de 28 de Março findo.

Decreto-lei n.^º 22.478

Determina que aos armadores a quem, nos termos dos decretos n.^ºs 20.940 e 21.147, tenha sido concedida a reforma das letras representativas dos empréstimos efectuados ao abrigo dos decretos n.^ºs 16.726 e 19.577 possa ser concedida nova reforma das mesmas letras por mais um ano desde que no corrente ano concorram com os mesmos navios á pesca do bacalhau.

Ministério do Comércio Indústria e Agricultura

Lista de artigos estrangeiros, organizada nos termos do decreto n.^º 22.507, que podem ser livremente adquiridos pelos

serviços do Estado, corpos e corporações administrativas e empresas ou sociedades concessionárias em virtude de não serem fabricados em Portugal artigos similares ou que preencham o mesmo fim.

Decreto n.^º 22.504

Instala a Bolsa de Mercadorias do Pôrto, a qual funcionará provisoriamente junto da Bolsa de Fundos do Pôrto.

Decreto-lei n.^º 22.505

Faculta ás fábricas de moagem de Ponta Delgada, Angra do Heroísmo e Horta importarem do continente, além das quantidades de trigo que lhes foram fixadas pelo artigo 1.^º do decreto n.^º 22.279, mais 900.000 quilogramas da qualidade que acharem mais conveniente.

Ministério das Finanças

Decreto-lei n.^º 22.510

Permite a conversão em certificados de dívida inscrita dos bilhetes do Tesouro com averbamento em condições de imobilidade perpétua ou temporária, ou ainda com determinadas cláusulas.

Decreto-lei n.^º 22.513

Determina que a insenção de contribuição industrial concedida ás cooperativas de consumo e de produção, só lhes aproveita quando negoceiem exclusivamente com os seus associados.

Decreto-lei n.^º 22.514

Obriga as sociedades e empresas que explorem a indústria de fósforos ao pagamento, em cada ano, do juro preferencial das acções ou cotas privilegiadas pertencentes ao Estado e regula a fixação dêsses juros.

DO VALOR DAS ÉLITES
OS
UNIVERSITÁRIOS
NA
VIDA PÚBLICA

Pelo Dr. ALFREDO BROCHADO

PORTUGAL tem sido o país do bric-à-brac, nêle tudo se tem confiado ao tempo, à rotina, e o critério da antiguidade tem assim predominado muitas vezes onde apenas devia prevalecer o princípio da competencia.

Com raras excepções, não há em Portugal o devido respeito pelos direitos adquiridos pelos diplomados por Institutos de ensino superior ou secundário, e não raro têm êles sido preteridos por indivíduos que, como bagagem de conhecimentos, pouco mais trazem para a vida do que um escasso diploma de exame de instrução primária.

Qualquer simpático mancebo, recem-saído, pelo acaso dos favores dos maiorais da política, da discussão acalorada da botica da aldeia, para o bulício da capital, patenteia ao falar dos que tiraram os cursos, uma olímpica superioridade.

O assunto por si não tinha importância se não passasse do domínio da opinião pessoal e inofensiva para um âmbito mais lato e que é de interesse colectivo.

Naquêle primeiro caso, os bons rapazes, de que já falava Eça de Queiroz, envaideciam-se, e os diplomados nada sofriam com isso.

Mas a verdade é que não tem sido assim.

Os homens que iniciaram a obra da Rèpublica, não pensaram que era preciso valorizar os universitários e que se queriam faze-la prosperar e frutificar, a vida do regime tinha de assentar infalivelmente na mocidade saída das escolas superiores, sob pena de, não procedendo assim, darem origem a uma geração de descontentes que, longe de lhe facilitar os passos, só à Rèpublica poderia ser hostil.

Foi em parte o que aconteceu.

Nunca podemos esquecer que o regime nascente não encontrou, para premiar o valor de António Sardinha, então rèpublicano, senão o minguado

lugar de oficial do registo civil, em terras de Monforte.

Entretanto lugares houve na diplomacia e em outras funções, que foram ocupados por pessoas que não tinham aqueles requisitos, necessários para isso.

Está aqui, nesta atrabiliaria maneira de proceder, nesta selecção feita à rebours, um dos escolhos em que logo de inicio a Rèpublica tropeçou, e que depois, mais amargos de boca lhe trouxe porque ela, em vez de fazer dos universitários o pedestal em que se firmasse, para dar o vôo necessário, como sucede em Espanha, optou por outro caminho, e deu fartamente a perceber que para ocupar lugares do Estado e posições de destaque, o diploma de doutor era de mais.

Criou-se assim essa lenda lamentável de que onde está um bacharel, está um inepto para o exercício de qualquer cargo, e isto num país onde os casos de autodidatismo são raros, onde quase ninguém lê, aprende, estuda e sabe, e onde por isso mesmo o Govêrno só pôde confiar naquêles que, por meio de um diploma oficial, atestam dos seus conhecimentos.

Há excepções? Certamente que as há, mas são raras, e de um modo geral, pôde afoitamente dizer-se que, na vida mental portuguêsa, a superioridade dos diplomados por cursos universitários, é manifesta, e não sofre confronto com aqueles que procuram deprimi-los.

Temos de nos lembrar de que a grandeza e a civilização germânicas, o seu poderio e o seu papel preponderante na vida europeia, e bem assim o poderio e o papel representado pelo Japão na vida asiática, são obra, acima de tudo, dos seus universitários, que aqueles povos, longe de apoiarem, respeitam e admiram, como os factores primordiais da sua prosperidade económica e do seu renome intelectual.

Portugal, dizia um grande espírito da nossa terra, é uma civilização de iletrados.

Ha exagero nesta frase, sem dúvida, mas quem a proferiu desejava significar certamente, que em Portugal não ha o culto pelas ideias, pelos livros, se lê pouco, e, digamos tudo, não ha até carinho pelos seus grandes escritores.

Se assim é, a selecção não pode ser feita fóra do campo ocupado por aquêles que deram provas públicas dos seus conhecimentos, e julgamos que muito bem vai aos Governos que, longe de seguirem numâ tradição que nada tem de aproveitável, rompem com ela, creem que o país e a sua vida pública só podem dignificar-se por meio da cultura e que o seu ressurgimento tem de ser obra da mocidade saída das escolas.

Assim se entende modernamente em todos os Estados que querem marchar para a frente, de um modo decisivo, e com aquele sentido profundo das

Conferência Económica Mundial

Foi publicada no "Diário do Governo" a portaria que constitue a delegação portuguesa à Conferência Económica Mundial, que se reúne em Londres no dia 12 do corrente.

Compõem-na os srs.:

Ministro dos Negócios Estrangeiros, dr. José Caeiro da Mata, presidente; embaixador de Portugal em Londres, dr. Ruy Ennes Ulrich, delegado; governador do Banco de Portugal, Inocencio Camacho Rodrigues, comissário do governo português para as reparações em mercadorias, coronel Tomaz Wyllie e delegado do governo português no Instituto Internacional de Agricultura, dr. José Pequito Rebelo, delegados técnicos; dr. Augusto Mendes Leal, secretário; dr. João Pinto Mendonça e dr. Alberto Bacelar Machado, secretários.



"CONTOS AMARGOS DA GUERRA"

Ainda a propósito do primeiro volume dos «Contos Amargos da Guerra» edição que se encontra quase esgotada, transcrevemos da imprensa mais o seguinte :

O Sorraia:

Chama-se assim o livrinho que Carlos d'Ornelas compôz e editou. Relatam-se nêle episódios da Grande Guerra, sucedidos entre aquela gente serrana que na Flandres a sombrou o Mundo pela sua valentia e audácia. Episódios íntimos, familiares alguns, tradutores todos da nossa raça, contados com muita inteligência e bastante erudição literária.

Agradecemos o exemplar que nos foi enviado. É um livro de biblioteca que recomendamos a todos que desejem conhecer as horas amargas que durante uma Guerra se vivem.

Comércio de Vizeu:

Acabamos de receber um exemplar de *Contos Amargos da Guerra*, da autoria de Carlos d'Ornelas. Autor de várias obras como *O Açoreano na Grande Guerra - O último Dia do Condenado*, — *Madeira e Açores*, etc., o sr. Carlos d'Ornelas afirma-se mais uma vez um observador criterioso, e um contista inteligente, qualidades que tornou a sua literatura agradabilíssima.

Contos Amargos da Guerra, têm-se com o maior interesse. É um volume elegante que saiu das oficinas da «Gazeta dos C. de Ferro» — Rua da Horta Seca, 7 — Lisboa.

Agradecemos a oferta.

realidades que é já agora, quer se pense pela cabeça de Mussolini, Hitler, Kemal ou Staline, o que caracteriza a política nesta etapa do século XX.

A não se entender, assim, cria-se uma geração que só pode ser de descontentes, quando chegada ao limiar da vida prática, constata, com magua, que o papel que lhe competia desempenhar, as situações a que tinha direito, os lugares de comando que lhe pertenciam, são ocupados por quem, para tanto, não deu, nem melhores provas de competência, nem de perseverança no arduo e aturado trabalho de aprender.

Muito se tem feito ultimamente no sentido que venho defendendo, mas há que valorizar sempre, e, em todos os ramos, desde as letras à engenharia, os cursos superiores.

É dignificar a Pátria.

O QUE TODOS DEVEM SABER

SOLICITADORES OU PROCURADORES

Vai ser publicado um decreto determinando que a tabela do imposto profissional das profissões liberais na verba «solicitadores ou procuradores» a que se refere o n.º 2 do artigo 61 do decreto 16.751 de 13 de Abril de 1929, passe a ter a seguinte redacção : — Solicitadores com nomeação oficial em Lisboa e Porto 1.200\$00; nas comarcas de 1.ª classe 720\$00; nas de 2.ª classe 420\$00; nas de 3.ª classe 180\$00; nos concelhos que não são sede de comarca 120\$00. Procuradores em Lisboa e Porto 600\$, nas capitais de distrito 450\$00; nas comarcas que não são sedes de distrito 200\$00, nas restantes 100\$00.

PASSAPORTES

Pelo Ministério da Guerra foi expedida uma circular urgente, pela qual ficam autorizados os comandantes das unidades e os chefes dos Distritos de Recrutamento e Reserva a conceder aos cidadãos portugueses, sujeitos às leis e regulamentos militares, licenças para ir a Espanha, por espaço de tempo não superior a 180 dias, nos termos da legislação em vigor.

As mesmas licenças, dentro do prazo da sua validade, podem ser utilizadas pelos seus possuidores, todas as vezes que pretendam ir a Espanha, o que especialmente favorece os habitantes das localidades fronteiriças.

Até aqui só os comandos militares das localidades, sedes de governo civil, onde devolvessem ser visados os passaportes, estavam autorizados a conceder licenças desta natureza. Como agora não há passaportes a visar, visto o Ministro dos Negócios Estrangeiros autorizar a saída do país para Espanha, mediante a simples apresentação do bilhete de identidade, fica assim facilitada a obtenção da licença militar, cuja dispensa nunca pode ser concedida por ser contrária à lei e porque dispensar a licença militar seria pôr os desertores, refractários e os que devem anuidades de taxa militar em igualdade de direitos com os que cumprem as leis militares.

A CAÇA AOS ANIMAIS BRAVIOS

O Ministério do Interior forneceu à Imprensa um projecto sobre o regulamento da caça aos animais bravos, estabelecendo que se pode caçar, desde que se atenda a determinadas condições, nos terrenos não cultivados nem murados, salvas as restrições estabelecidas neste decreto-lei e seus regulamentos. No mar e nas áreas das circunscrições marítimas, sem prejuízo para o movimento comercial e da navegação e para a freqüência de banhistas.

É defesa a caça nas queimadas e nos terrenos com elas confinantes, numa orla de 200 metros, enquanto durar o incêndio e nos quatro dias seguintes. Nos terrenos cobertos de neve. Nos terrenos que durante as inundações se encontrarem completamente cercados de água. Nos terrenos adjacentes à linha mais avançada das inundações produzidas por cursos de água navegáveis, numa largura de 200 metros, medidos dessa mesma linha, enquanto durar a inundaçao e nos dez dias seguintes; e nas zonas onde a caça fôr proibida nos termos do decreto-lei e seus regulamentos.

O projecto estabelece, ainda, outras medidas referentes ao regime da caça.



I M P R E N S A

EXPANSÃO PORTUGUESA

Visitou-nos o primeiro número desta interessante revista económica da qual são directores os srs. A. Correia de Freitas e A. M. da Cunha Amaral.

Traz colaboração muito interessante em português, inglês e espanhol.

Ao nova colega os nossos melhores votos de longa vida e prosperidades.

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

AO SR. GOVERNADOR CIVIL DE LISBOA

AQUI, na Rua da Horta Séca, aparecem constantemente tercetos, quartetos e quintetos compostos de cèguinhos que trazem atrelados a si crianças e mulheres, andrajosamente vestidas, recrutadas por êsses caminhos.

De repente, quando estamos na azafama do trabalho ouvem-se retenir uns desafinados bordões ao mesmo tempo que as cantatrizes fingem cantar um fado ou canção que tem por fim comover a assistência para depois fazerem a quete respectiva.

Aos berros dêsses desgraçados que se esganiçam o mais possível, toda a gente se vê forçada a abandonar o trabalho ao mesmo tempo que outros chegam à janela para deparam com aquela tristeza e miséria.

Depois, ou seja passada uma meia hora, aparecem duas ciganas ou galegas com um pandeiro que fazendo juntar à sua roda a garotada proferem obsenidades e provocam um escândalo tal a que a polícia por vezes intervém, conforme as ordens que recebe.

Torna-se absolutamente necessário para uma cidade como é Lisboa, já bastante civilizada, a interferência do sr. Governador Civil para que seja posto cóbido a espectáculos desta natureza que desmoralizam por completo.

Aos cèguinhos que passam a sua vida tocando pelos bairros pobres de Lisboa não seria possível conseguir o seu internamento em qualquer casa de caridade que já esteja organizada ou internalos por qualquer processo que o sr. Governador Civil indicar?

FARMACEUTICO COM SORTE

DIZ o Jornal de Notícias do Pôrto que um individuo de Londres acaba de dever a salvação da sua vida à telefonia sem fios, depois de ser vitima de um engano farmaceutico. Encontrando-se em Birmingham sentiu-se doente, pelo que mandou chamar o médico. Este receitou-lhe umas pipulas inofensivas que foram aviadas na farmácia próxima, onde por engano um empregado as forneceu, de estriquinina. Daí a instantes o farmaceutico dando pelo engano correu ao hotel onde se hospedava o cliente, mas era já tarde. Partira no último combóio para Londres. O homensinho lembrou-se então de se dirigir a uma companhia de concertos telefónicos, onde conseguiu que se intercalasse no programa um aviso dirigido ao cliente londrino, notificando-lhe o êrro. Naquela noite, o doente que se encontrava muito melhor lembrou-se de ir assistir a um concerto de T. S. F., qual não foi o seu espanto quando ouviu a comunicação do farmaceutico para que não tomasse as pilulas.

E, está bem de vêr que as não tomou.

INGRATIDÃO

O jornal República na sua secção diária de eclos trazia com o titulo de Não é o homem das barbas o seguinte:

«Perguntam-nos alguns leitores se um artigo ontem publicado na República, assinado por Américo Lopes de Oliveira, é do famoso homem das barbas.

Era o que faltava!

Felizmente, temos respeito por nós próprios, pelos leitores e até pelo papel em que escrevemos.

Américo Lopes de Oliveira é um estudante inteligente e honrado, que sabe escrever e sabe dignificar a República.

Nada de confusões!»

Não é justo que ao Américo de Oliveira, que tudo gastou com o regime que ele sempre amou desde os bancos da escola, se atirem sueltos que longe de ferirem a pessoa visada são de efeito contrário, mas absolutamente contrário.

Já não é de admirar porque também no último número da Gazeta publicámos uma noticia que nos foi solicitada pela redacção do Diário Liberal e dois dias depois o seu chefe de redacção Mário Salgueiro atirou uma das suas venenosas bicas exactamente à pessoa a quem foi solicitada a publicação de tal noticia.

E é tudo assim, mesmo à moderna.

FIXES, POR PORTUGAL

O coronel de Engenharia Raul Esteves abandonou a sua unidade — o Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro — em virtude de ter assumido o cargo de inspector das tropas de comunicação.

Porém, antes de deixar o comando, que exerceu durante muitos anos, o coronel Raúl Esteves dirigiu uma saudação aos componentes da sua unidade, em que recorda as horas dificeis que ele passou e que tão galhardamente soube cumprir o seu dever, como soldados da ordem e disciplina, em defesa da Pátria.

Esse precioso documento foi ouvido pelos briosos «Fixes» que estremeceram como se ouvissem «A Ultima Ordem do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro» em que o seu chefe perfilado e carrancudo falava com a certeza de ver formado sempre à sua esquerda para prestigio da Nação a unidade disciplinada dos «Fixes de Portugal».

COMO SE INVENTOU O TELEFONE

NUMA conferência celebrada recentemente em Londres quando do 50.º aniversário da descoberta do telefone, um engenheiro fez uma conferência radiofundida sobre a história e o desenvolvimento do telefone. Os jornais recordam com grandes elogios o professor Graham Bell que é considerado o pai do telefone. Bell, natural de Edimburgo, casou com uma rapariga surda. Desgostoso por se não poder fazer ouvir por sua mulher, começou a pensar em inventar um aparelho que de qualquer forma suprisse esse defeito. Foi assim que descobriu um aparelho que permitia a audição a distância. Apresentou o seu invento ao governo da America onde vivia; e no ano seguinte, 1883, trouxe-o para Inglaterra onde se registou a primeira companhia de telefones, em Agosto do mesmo ano.

SEMANA DA TUBERCULOSE

JÁ vão passadas algumas semanas sobre a tuberculose.

Muito palavriado, conferências à farta, cartazes nas ruas, senhoras a pedir com uma caixinha selada, e afinal de contas onde param êsses grandes sanatórios para alugar essas centenas de doentes com o grande mal?

Quando se trata de demolir êsses pequenos casebres imundos, sem ar nem luz onde vivem famílias completas de tuberculosos?

Para isto é melhor deixarem-se de tanta propaganda e tratem de arranjar maneira com que os géneros apareçam baratinhos e que o merceiro e o mixordeiro nos não impinjam por bom preço.

GRALHAS

NO último número desta «Revista» a páginas 344, na notícia que demos sobre a nomeação do Sr. Dr. Ruy Ulrich para nosso embaixador em Londres, registaram-se gralhas imperdoáveis que recaem sómente no compositor que no dia que compoz a notícia se encontrava cheio de... emoção.

O Sr. Dr. Ruy Ulrich aparece aos 14 anos, lente catedrático da Faculdade. Por este andar não sabemos onde as coisas iam parar.

Porém, apesar de tudo, as gralhas não são de ofender como já tem acontecido em vários jornais,

A propósito de gralhas, vamos contar aos nossos leitores o que a «Gazeta», de S. João da Boa Vista, Goyaz, Brasil, publicou, em virtude de uma troca de graneis de duas notícias — uma sobre a partida de determinado médico da terra, e outra dum porco de ceva que ia para uma exposição.

«Parte hoje para o Rio de Janeiro, onde se demorará alguns meses, o nosso querido amigo, Sr. Dr. José Silva Matos.

É um dos melhores exemplares de suinos que temos visto, atingindo o seu peso — caso nunca visto entre nós — 378 quilogramas.

Os seus numerosos amigos, querendo demonstrar quão sensível lhas será a ausência do estimado clínico, que vai ser remetido para a Exposição Nacional, onde certamente ganhará um dos prémios destinados aos animais de ceva, demonstrando os cuidados que dispensava aos enfermos, atendendo-os a qualquer hora do dia ou da noite, o que enche de orgulho os criadores goianos, resolveram oferecer-lhe um banquete, que se realizou com muito brilho em casa do nosso amigo Terencio Velasco Tupinambá.

Certos de que êsse representante do zootécnica do município, na capital, atestarão o adiantamento do operoso clínico, que deixa fundas saudades entre nós com a retirada, felizmente não longa, teremos a maior satisfação em vê-lo esquartejado e vendido a peso o toucinho, dando dessa forma razoável e compenador lucro ao dono.»

A CONFERÊNCIA DO IMPÉRIO

A maioria dos jornais políticos, preocupados a discutir assuntos de alta transcendência filosófica, ignoraram a realização, em Lisboa, da Conferência do Império Colonial Português, acontecimento da mais alta importância, e no qual se fizeram notáveis afirmações.

As nossas gazetas políticas ignoram tudo o que não seja cozinhado por elas. Não as preocupam os supremos interesses da Pátria, a justa defesa do Império Colonial Português ou o salientar um acontecimento cuja repercussão externa atingiu os fins vizados. O que seria lógico esperar era a discussão serena dos acontecimentos, um honesto trabalho de crítica, uma vigilância segura, uma oposição leal, e proveitosa.

Ignorar, ou fingir ignorar um acontecimento desta natureza, de uma tão alta importância política, em o qual tomaram parte antigos governadores coloniais, e antigos ministros políticos, cuja obra proveitosa a Ditadura Nacional reconhece, e faz justiça, é uma atitude inqualificável, sem conteúdo espiritual e humano. A gravidade do problema colonial exige uma estreita colaboração da parte de todos os portugueses orgulhosos da sua continuidade, da sua terra, e da vastidão do seu Império.

Não colaborar na sua defesa, e na defesa da sua manutenção é uma atitude de comodidade, cujo fim não compreendemos...

A «Gazeta» esponta este estranho acontecimento e aproveita esta oportunidade para chamar a atenção de todos os portugueses para o notável discurso do sr. Doutor Armindo Monteiro, ilustre Ministro das Colónias.

«MISSES»

NA primeira página dos jornais vinha uma fotografia de uma menina de saia curta, acompanhada de seus pais a quem chamam Miss «Espanha».

Era realmente um facto digno de registo a chegada a Lisboa e depois ao Estoril da grande «rainha» de beleza.

Um jornal de grande informação anunciava assim o grande acontecimento.

«No «correio» de Madrid, chegou, ontem, a Lisboa, «miss Espanha II», «señorita» Teresa Daniel, acompanhada de seus pais, D. Henrique Daniel Ranona e D. Inez Boadiz. «Miss Espanha II», que foi a «rainha» de beleza do país vizinho, em 1932, foi primeiramente eleita «Miss Catalunha», pois é natural de Barcelona, e, decorrido algum tempo, proclamada «Miss Espanha». A «linda Teresita», como lhe chamam os seus compatriotas, após o desembarque, dirigiu-se, acompanhada de seus pais, ao Estoril, onde teve um amistoso acolhimento. De regresso a Lisboa, e depois dum passeio pela cidade, recolheu ao hotel.

À noite, foi cumprimentada por várias entidades pertencentes à colónia do seu país, não saiu e recolheu cedo aos seus aposentos. A representante da beleza espanhola recebeu um convite para ir, de novo, hoje, ao Estoril.»

Não houve música, nem morteiros e não sabemos se rebentou alguma bomba.

Ou seria isto contrário?

VINGANÇA DE BOMBEIROS

UM telegrama de S. Louis, de 2 do corrente, fornecido pela United Press aos jornais diz que nesta localidade de França se declarou um violento incêndio numa garage, acudindo prontamente os bombeiros.

Com grande surpresa, porém, das pessoas que presenciavam o sinistro, os bombeiros permaneceram inactivos, nada fazendo para extinguir o fogo, antes pelo contrário, contemplavam com regozijo a marcha do incêndio, retirando tranquilamente quando viram tudo reduzido a cinzas.

O chefe dos bombeiros, sr. Harry Reiners, declarou, então, que a atitude dos bombeiros fôr motivada pelo seguinte facto: «O dono da garage incendiada havia sempre recusado pagar a cota semanal que lhe correspondia por incêndios, que era de 4,25 dólares. Manifestava que, se alguma vez se produzisse um incêndio na sua garage, êle próprio se encarregaria de o apagar. Por isso os bombeiros limitaram-se a ir observar como êle trabalhava na extinção do fogo.»

E por causa da estupidez ou loucura do proprietário do estabelecimento tudo ardeu na paz do Senhor!..

Não acreditamos.

Os bombeiros não o podiam fazer, pois se tal sucedesse seriam chamados à responsabilidade.

Aqui há gato, e dos grandes, com certeza.

CASO CURIOSO

PAPECE ter aparecido em Londres o artista de cinema José Móra que em tempos desembarcou na Corunha e que em 1923, sendo toureiro foi condenado à morte, na Costa Rica, por ter morto um touro numa corrida, sorte que é rigorosamente proibida naquele país. Os protestos que os espanhóis levantaram nessa ocasião fizeram cair o governo e originaram um duelo entre o ministro que assinou a sentença de morte e o presidente demissionário. O condenado conseguiu evadir-se dias antes da execução, supondo-se agora que um Móra, preso em Londres, é o célebre artista toureiro condenado há morte há mais de 10 anos.

FIGURAS DO PASSADO

II

DUQUE DE AVILA E DE BOLAMA

Ainda outro açoriano ilustre, lídima glória não só do Arquipélago, senão tambem de todo o Portugal.

Ainda ha quem,— mesmo entre intelectuais, ou *soi-disant* intelectuais, triste é dize-lo,— completamente ignore que era *insulano* aquele preclarissimo intelectual superior!...

E dizem-se *patriotas*!...

Como se o *Patriotismo* consistisse apenas no amor e no culto do solo, na fixação e na cultura da terra; e não tambem no amor e no culto, no conhecimento da vida e da obra, no enaltecimento e glorificação, dos nossos maiores valores intelectuais e morais, que prelustraram as Sciencias, as Belas Letras, as Artes, as Industrias, a Filantropia e a Caridade.

* * *

O *faialense* eminentissimo, objecto d'este artigo, tem, para mim, um dos mais valiosos titulos, dos mais apreciáveis e egrégios, dos mais glorificantes, que melhor e mais solidamente fundamentam e legitimam o verdadeiro mérito e maior valia, e a mais honrosa e honrada Fama. E' que tudo quanto foi e valeu, o deveu a si próprio, exclusivamente, que não a proteções e empenhos, a subserviencias e servilismos, que têm feito guindar e medrar tanta mediocridade!...

Tudo deveu ao seu próprio esforço, á sua própria educação intusceptiva, á sua própria força autodidactica, aos seus vários talentes, e sobretudo, ao seu nobilissimo caracter.

O *caracter*, que é,— no profundo conceito, na lapidar definição de Kant, que a redusiu a uma formula geométrica, sem deixar de ser profundamente filosofica:— «*a constância da consciência*.”

E foi essa *constância* que determinou n'ele, necessariamente, outro grande e raro atributo: o notável *equilíbrio* de todas as suas faculdades intelectuais e morais, a sua sanidade mental, e; consequentemente, a *unidade* de toda a sua vida, longa e fecunda.

* * *

Antonio José d'Avila, sucessivamente, conde, marquês e duque d'Avila e de Bolama, nasceu na linda e pitoresca cidade da Horta, capital da formosa Ilha do Faial, a 8 de março de 1806, e faleceu em Lisboa a 3 de maio de 1881, e, portanto, com 75 anos completos de idade.

Não descendia de antiga e nobilissima estirpe; mas tambem não procedia de baixa esfera social, como

aventou Antero do Quental, em desforço e vindicta pelo célebre incidente das *Conferencias do Casino*.

O Duque descendia de Antão Gonçalves d'Avila, conceituado comerciante da Ilha do Faial, filho de Estevão Domingos d'Avila, Senhor das Navas, e que foi casado com D. Ines Gonçalves Dantónyo, filha de D. Afonso Gonçalves Dantónyo, fidalgo da casa da Infanta D. Beatris. Deste consórcio houve um filho, Domingos António d'Avila, que se matrimoniou com sua prima D. Brites Dantónyo, de quem teve um filho, Manuel José d'Avila, tambem conceituado comerciante no Faial, que, consorciado com D. Prudenciana Joaquina da Costa, d'ela houve dois filhos: Antonio José d'Avila, o Duque, e Manoel José d'Avila, ao qual me referirei oportunamente.

* * *

António José d'Avila tirou os preparatórios no Liceu Nacional da cidade da Horta, onde logo começou a revelar a fôrça dos seus talentos e a máscula energia do seu caracter. Em 1822, apenas com 16 anos de idade, matriculou-se na Faculdade de Filosofia da Universidade de Coimbra, alcançando os primeiros premios durante a sua formatura.

Foi professor, conferencista, escritor, orador académico e parlamentar, sempre distinto, conceituoso e eruditissimo, como o atesta a sua vasta obra, em *Relatórios de Fazenda*, como ministro, e de *Congressos internacionais*, em que representou, com alta competencia e brilho, a Nação; em *Discursos*, académicos e parlamentares, na "Academia das Sciencias de Lisboa" e no Parlamento, como Deputado e Par do Reino; vasta obra, que não é possivel especificar aqui nas limitadas ensanchas d'este artigo, sem pretensões a grandes desenvolvimentos, nem a larga bio-bibliografia, nem a colorido perfil. Apenas rápidos traços, *corrente calamo*.

Ascendeu ás mais altas posições, desde presidente da Camara Municipal da sua Terra, 1831, até Deputado ás côrtes, desde 1834, e Par do Reino, desde 17 de maio de 1861, presidindo a esta Camara desde 1872 até ao seu falecimento; ministro de Estado em vários ministérios, presidente do Conselho de ministros em 1868, 1870, 1871 e 1877; conselheiro de Estado efectivo, enviado extraordinário e ministro plenipotenciário junto de várias côrtes estrangeiras etc. etc.

Foi membro de várias academias scientificas e literárias, nacionais e estrangeiras.

Constelavam-lhe o amplo peito as mais altas e honrosas condecorações honorificas, nacionais e de quasi todas as Nações estrangeiras. Tudo conquistado pelo seu ingente esforço, poderosa iniciativa, indefesso trabalho, vigorosa e alta intelectualidade, servidas por vasto e profundo saber, e pelo mais nobre e inteiro caracter.

Exemplo vivo e eterno á Mocidade das Escolas, e nobilissimo modelo a imitar.

Paradigma também do que é e vale a verdadeira

Linhos estrangeiros

FRANÇA

A Companhia P. L. M. realizou experiências de velocidade na linha Paris-Marselha-Nice com um combóio composto de quatro vagões e dois furgões. O peso total era de duzentas toneladas, tendo feito o trajecto de Marselha a nice em trez horas, em lugar de quatro que era o tempo que gostava.

Estas experiências que tão brilhantes resultados deram, fizeram com que se estabelecesse um serviço muito mais rápido de combóios com o tempo de viagem reduzido em quatro horas, no trajecto Paris a Nice.

Este aceleramento e novas tarifas aumentarem consideravelmente o tráfego, pelo que uma companhia de camionagem concorrente cessou a exploração da linha.

RÚSSIA

As autoridades soviéticas têm em vista ao estabelecerem o plano dos cinco anos, imprimirem maior actividade à secção ferroviária, propondo-se duplicar o tráfico registado no ano de 1928, e melhorar consideravelmente as instalações e o material. A sinalização adotada para as rôdes soviéticas pertence ao tipo Siemens ou Jüdel alemão instalalado por numerosas firmas que actuavam no território Russo antes da guerra.

Actualmente o fabrico de sinalização tem origem nas próprias oficinas russas notando-se todavia deficiêcia de construção, motivada pela inexperiência própria de quem nunca construiu.

A sinalização automática substitue gradualmente todos os outros sistemas.

SUÍSSA

Recentemente na Suíssa foram postas a circular nas linhas federais 30 carruagens de 3.^a classe adaptadas a fins de

Democracia, que não é antinómica e adversa á verdadeira *Aristocracia*.

Ninguem definiu Democracia como o ilustre Estadista britanico Gladeston, em célebre discurso parlamentar:— «Todos poderem ser tudo; com as unicas condições, *sine qua non*, de saber e de probidade, de competencia e de carácter.»

Antonio José d'Avila, de origem modesta, sem estirpe ou linhagem nobiliarquica, antiiga e alta, ascendeu ás mais elevadas culminâncias do saber e do poder, pelos unicos sortilégios da sua vasta e profunda ilustração, do seu grande e nobilissimo carácter.

Morreu Duque; grande do Reino.

A verdadeira *Aristocracia* do talento, do saber e do carácter.

ARMELIM JUNIOR

propaganda comercial. Cada carruagem mede 67 pés de comprimento podendo acomodar 78 passageiros. Um compartimento central destina-se a lavatório. A târa é de 37 $\frac{1}{2}$ toneladas. Na construção teve-se em vista obter das carruagens um máximo de suavidade de marcha. O aspecto porém mais sugestivo dessas novas unidades vem a sér a instalação de publicidade e reclame. Ao alto das portas dos carros com acesso para o compartimento de toilette vêm-se fixas nas paredes caixas de alumínio com uma abertura central de 12 polegadas onde são projectadas as imagens.

Por meio de um pequeno motor elétrico, as figuras vão aparecendo uma após outra no ecrã de alumínio imobilisadas à vista durante 20 segundos. A capacidade do aparelho está calculada para 35 projeções substituiveis quando for conveniente. Logo que a série de reclames terminou, automaticamente se reinicia enquanto o trem vem seguindo n'uma marcha para cima de 15 milhas.

As experiências tendentes a levar aos passageiros a exibição de um film não alcançou um sucesso monetário compensador, talvez porque o motivo da fita não ia além de um pic-nic à beira de água e sob as árvores.

Ultimamente na Suíssa pensou-se em transformar o cinema em sessões de publicidade, realizadas nas carruagens de 3.^a classe.

— Atravez de vales, na encosta das montanhas onde vivem populações laboriosas e densas, acontece por vezes, e muito principalmente no inverno que essas zonas ficam bloqueadas pela neve. Os combóios nessa emergência têm de ser socorrido pelos carros do serviço postal federal, equipados de tal forma que podem a todo tempo substituir os combóios. No decorrer do ano de 1931 atingiu um milhão o número de passageiros transportados pelos automóveis do serviço postal e no ano seguinte a quatro milhões. As companhias autorisadas pelo Governo e com obrigações de transporte do correio vêm acrescer diariamente o número de passageiros.

A extensão da linha em exploração pelas companhias de automóveis é de 4.705 k. Os carros são poderosamente construidos e animados de uma força de 50-100 H. P.; estão providos de 3 freios independentes, incluindo o freio do motor. Um treino rigoroso do chauffeur, a proibição de bebidas durante o curso de transporte, e finalmente o silêncio rigoroso em que devem manter-se para evitar distrações, tanto élé como o pessoal à sua disposição, são outras tantas garantias da segurança dos serviços através da região alpina. Conquanto esta companhia, a administração dos serviços postais federais, tenha pela constituição, o direito de monopólio, de todos os serviços, o serviço de propaganda é activissimo e fecundo em publicações artísticas, panoramas, pinturas litográficas mapas etc.

A ASSEMBLEIA DA BEIRA ALTA

REUNIU a assembleia geral desta importante Companhia, para apreciação do relatorio e contas e eleição de novos membros para os cargos vagos no Conselho de Administração e Conselho Fiscal.

Presidiu o sr. Xavier Esteves, tendo como secretários os srs. Tenente-Coronel Esmeraldo Carvalhaes e José Parreira.

Usou primeiramente da palavra o sr. Dr. Azeredo Perdigão que classificou de incompreensiveis as contas apresentadas e contestou a legitimidade da ocupação da presidencia da assembleia pelo sr. Xavier Esteves, por este senhor pertencer ao Conselho de Administração.

Ao orador responderam os srs. Fausto de Figueiredo, Campos Ferreira, Visconde do Marco, Carlos de Oliveira, Dr. Pinto Coelho e Engenheiro Joaquim Abranches.

O sr. Dr. Azeredo Perdigão, não se conformando com as explicações dadas, ataca o relatorio em diversas rúbricas e termina por enviar para a meza a seguinte proposta:

Considerando que, nos termos da lei e dos estatutos, o acionista tem o direito de partilhar nos lucros líquidos sociais, isto é, nos produtos anuais, depois de deduzidos todos os encargos e reservas previstas nos mesmos estatutos;

Considerando que a assembleia geral de uma sociedade anónima não pode, validamente, cercear este direito dos acionistas, criando ou mantendo, contra a vontade de qualquer deles, fundos de reserva ou provisões não estatutárias;

Considerando que os únicos fundos de reserva, que a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta é obrigada a ter são o de «reserva legal» e o de «reserva especial», respectivamente regulado nos artigos 70.^º e 62.^º dos estatutos;

Considerando que o fundo de reserva especial, além do valor das obrigações, é, nos termos do art. 64.^º dos estatutos e do despacho do ministro do Comercio, de Fevereiro ultimo, de 750 000 francos-papel;

Considerando que a «provisão para fazer face à depreciação da moeda portuguesa» constitue um fundo de reserva especial não estatutária;

Considerando que tal provisão, além de ter sido ilegalmente constituída, carece hoje de qualquer justificação, visto a nossa moeda se poder considerar completamente estabilizada;

Considerando que o fundo de «riscos extraordinários», da mesma maneira, constitue um fundo de reserva especial não estatutário;

Considerando que tal fundo, além de ter sido ilegalmente constituído, representa uma duplicação da reserva especial criada pelo art. 62.^º;

Considerando que os dois aludidos fundos de «riscos extraordinários» e de «provisão para fazer face à depreciação da nossa moeda», foram constituídos com retenção de lucros

que, manifestamente, deveriam ter ingressado nos fundos sociais ou sido distribuídos como dividendo ás acções;

Considerando que, nos termos do art. 15.^º § 2.^º dos estatutos, e para efeitos de remuneração do capital obrigatório do 2.^º grau, cada exercício é independente de todos os outros, não podendo ser distribuído ás respectivas obrigações; em exercícios futuros, qualquer juro complementar para compensação do distribuído em exercícios anteriores;

Considerando que, havendo lucros não distribuídos, se pode completar o fundo de amortização de acções, de maneira a que se não verifique a hipótese prevista no art. 72.^º dos estatutos;

Considerando que a doutrina do despacho Ministerial de Fevereiro ultimo, não é de manter, porque ofende direitos legitimamente adquiridos e vai de encontro a disposições expressas dos estatutos;

PROPONHO

1.^º — Que a Companhia recorra, sem perda de tempo e com o maior interesse, para o Conselho Superior de Administração Pública, da parte do despacho de sua ex^a o ministro do Comercio, Industria e Agricultura que manda manter na reserva especial do art. 62.^º dos estatutos a parte excedente da mesma reserva e proíbe que esse excedente seja levado ao fundo de amortização de acções, conforme foi já deliberado em assembleias gerais anteriores;

2.^º — Que, revogado como não pode deixar de ser, esse despacho, se faça, desde logo, a respectiva transferência, levando á conta da amortização de acções o excesso da conta de reserva convencional ou especial no valor de Esc. 526 855\$63,1;

3.^º — Que, para integralização do fundo de amortização de acções, com referência a 31 de Dezembro de 1932, e segundo o plano da amortização estabelecido, se transfira para esse fundo, do fundo de provisão para depreciação da moeda, Esc. 151.450\$18,9;

4.^º — Que, uma vez revogado o referido despacho ministerial, a Companhia amortize, imediatamente, as acções que, segundo o respetivo plano, deviam ser amortizadas até 31 de Dezembro de 1932;

5.^º — Que se distribua, desde já, aos acionistas, sob a forma de dividendo, os saldos do fundo para riscos extraordinários e o saldo da provisão para depreciação da moeda, depois de realizada a transferência a que se fez menção no número anterior, visto tratar-se de lucros não distribuídos e reservados com manifesto prejuízo do capital acionista.

Este documento foi admitido e sobre él falou o sr. Fausto de Figueiredo, justificando os actos da gerencia e combatendo a proposta. Sobre o mesmo assumpto falaram ainda os srs. Silva Viana, engenheiro Joaquim Abranches e Duarte Soares que apresentou trez propostas de aprovação ás resoluções tomadas pelo Conselho de Administração.

Foi suspensa nêste ponto a assembleia, continuando no dia 9, os trabalhos.

Reaberta a sessão, o sr. Presidente declara submeter à aprovação da Assembleia o relatório, na sua generalidade, para se passar a apreciá-lo na especialidade.

É aprovado o relatório na generalidade.

Entrando na especialidade o sr. Presidente diz que vai mandar lêr a primeira proposta feita pelo Conselho Fiscal, e bem assim as que foram enviadas para a Meza, sendo depois consultada a Assembleia sobre a admissão destas ultimas.

É lida a primeira proposta do Conselho Fiscal que diz :

1.^º — Que aproveis o Relatório, Contas e Balanço de 1932;

e, em seguida, é lida a proposta do sr. Dr. Perdigão.

O sr. Presidente consulta a Assembleia sobre a admissão desta proposta.

É admitida.

O sr. Dr. Perdigão faz várias perguntas, declarando que não comprehende como no Balanço o Capital Social figura em francos, ao cambio de \$18. Também não sabe a razão pela qual o despacho ministerial sobre a reserva sendo de Fevereiro de 1933, foi tomado em consideração para as contas de 1932.

Protesta mais uma vez por não ter podido examinar certos documentos, acha exageradas as despezas do Comité de Paris e critica a atitude dos accionistas que não defendem os seus interesses.

O sr. Engenheiro Abranches informa que no Balanço o Capital Social figura com a cifra de 1.800 contos, visto ter sido essa a cifra realisada. Se figurasse francos ao cambio do dia, o Capital Social variaria de ano para ano.

Diz mais que as contas das Empresas ferroviárias, devido ao serviço combinado com as outras Empresas nacionais e estrangeiras, não são nem podem ser encerradas, no próprio mês a que dizem respeito, mas sim mais de dois meses depois. O despacho ministerial de Fevereiro último, foi transmitido à Companhia, pois, antes das contas de Dezembro de 1932 estarem encerradas, razão porque nelas figuram.

O Comité de Paris, existe em virtude das disposições do Convénio e dos Estatutos.

O sr. Fausto de Figueiredo, com muita elevação, defende o Relatório e Contas, fazendo considerações judiciosas, sobre a administração das Empresas ferroviárias.

O sr. Carlos d'Oliveira, leu o parecer do Conselho Fiscal, de que é Presidente, afirmando que sempre tem procurado cumprir a sua missão.

Sobre o despacho ministerial, diz que chamou sobre ele a atenção do Conselho de Administração.

O sr. Parreira afirma a sua concordancia com as contas em discussão.

O sr. dr. Pinto Coelho, repete, que a recusa de documentos a que se referia o sr. Dr. Perdigão é da sua responsabilidade, pois na sua qualidade de Consultor jurídico da Companhia, foi quem aconselhou o Conselho de Administração a fazê-lo, de acordo com a lei e os acordões dos Tribunais.

Defende mais uma vez o despacho ministerial que classifica de honesto, bem fundamentados perfeitamente concorde com os Estatutos.

O sr. Dr. Perdigão volta a insistir nos seus pontos de visfa, dizendo que não o convenceram de que não tivesse razão.

Manifesta a sua discordância com os pontos de vista expostos pelo sr. Dr. Pinto Coelho.

Terminada a discussão o sr. Presidente submete à aprovação a 1.^a proposta do Conselho Fiscal, a qual diz que devem ser aprovados o Relatório e Contas de 1932. É aprovada por 663 votos e rejeitada por 5.

Posta à votação a proposta do sr. Dr. Perdigão, é rejeitada por 657 votos e aprovado por 5.

É posta em discussão a proposta do sr. Dr. Soares Cardoso, concebida nos seguintes termos:

PROPOSTA

Considerando que o despacho ministerial que fixava a Reserva e oiro, era não só contrário aos Estatutos da Companhia, mas altamente nocivo para a mesma;

Considerando que o atual titular da Pasta do Comercio, Industria e Agricultura, n'um bem fundamentado despacho, restabeleceu o que nos Estatutos se acha preceituado, isto é, que a Reserva deve ser constituída em francos e não em francos-oiro, e bem assim que o excedente por ela acumulado, da mesma continue fazendo parte, para ter a aplicação prevista no artº 62.^o dos Estatutos, o que se tem provado ser necessário;

PROPONHO:

Que a Assembleia Geral não só considere esta questão como definitivamente liquidada, mas, também, lance na acta, um voto de congratulação pela resolução tomada por S. Ex.^a o Ministro do Comercio, Industria e Agricultura, voto que deverá ser levado, por escrito, ao conhecimento de S. Ex.^a.

Lisboa, sala das sessões da Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, aos 30 de Maio de 1933.

O ACIONISTA:

a) Duarte Gustavo Nogueira Soares Cardoso.

O sr. Fausto de Figueiredo propõe e a Assembleia concorda que fique o Conselho d'Administração encarregado de transmitir ao Ministro o assunto de que se trata.

A proposta do Conselho Fiscal, com voto de louvôr ao Conselho d'Administração e a dêste ultimo com voto de louvôr ao Inspector Geral, Director da Exploração e restante pessoal da Companhia, são aprovadas bem como uma outra de louvôr ao Conselho Fiscal.

É aprovado, também, um voto de sentimento pela morte dos Administradores, srs. Julio Cesar Ribeiro d'Almeida e D. Juan Moreno Augustin.

Procede-se, por fim, à eleição dos Administradores que devem preencher as vagas em aberto, a qual deu o seguinte resultado:

Conselho d'Administração:

Dr. Mario Pais de Sousa	665 votos
Sr. Alberto de Mello e Sousa	" 663 "

Conselho Fiscal:

Efectivos:

Banco Burnay	670 votos
Conde de Sierragorda	670 "
Carlos d'Oliveira	670 "

Suplentes:

D. Nuno Almada	670 votos
Marquez de la Pezuela	670 "

REGULAMENTAÇÃO DA CAMIONAGEM

Veiu a lume na imprensa diária em 18 de Maio, um importante projecto e regulamento dos serviços de camionagem concebido em termos que dariam ao problema solução aceitável.

Não foi até agora promulgado esse regulamento. Apenas se criou a Direcção de Viação com a respectiva organização de serviços.

A êste propósito tem aparecido nos jornais vários protestos contra a doutrina do referido regulamento.

Em sentido contrário publicou o *Diário de Notícias* de 8 uma importante entrevista com o distinto engenheiro Sr. Vasconcelos Correia, actual Presidente da Administração da C. P.

Tão proficiente e clara é essa entrevista que entendemos dever reproduzi-la na *Gazeta*.

«Um desses pontos tem sido o da fixação de tarifas mínimas para o transporte em comum de passageiros. É bom notar em primeiro lugar que no decreto em projecto não se fixou uma tarifa única. A tarifa variará conforme variar a tarifa de 3.^a classe do caminho de ferro, e ainda conforme à função que a carreira desempenha. Se se trata duma carreira independente do caminho de ferro ou afluente dele, a tarifa mínima é a da 3.^a classe no caminho de ferro.

«Ninguém poderá dizer que a fixação desta tarifa seja de protecção ao caminho de ferro. É de protecção unica e simplesmente à própria camionagem, que na loucura e na inconsciencia com que muitos dos seus dirigentes trabalham, se arruina a si e aos que lhe deram capitais ou crédito. Sendo, pois, de protecção à própria industria da camionagem, não se comprehende que contra ela protestem alguns, posto que poucos, dos que esta industria exploram.

«Poderão dizer-me que os protestos são, sobretudo, contra a tarifa estabelecida para as carreiras concorrentes do caminho de ferro. Vejamos êsse ponto :

«O preço mínimo que o projecto de decreto estabelece para êste caso é o da 3.^a classe em caminho de ferro, acrescido de 25 %.

— Haverá exagero na fixação dêste limite ?

— Não há. Se no caminho de ferro houvesse comboios só com material de 1.^a classe e outros só com material de 3.^a classe, e o preço fosse o mesmo, certamente que toda a gente iria de preferência nos comboios só de 1.^a classe.

— O conforto sempre valeu dinheiro...

— Ora, toda a gente que tem viajado em «autocars», sobretudo nos veículos modernos, sabe que é muito maior o conforto que estes oferecem do que o oferecido pelas carroagens de 3.^a classe do caminho de ferro. Além disso, o automóvel vai muitas vezes buscar as pessoas à porta de casa e levá-las aos pontos de destino, dispensando, a grande parte dos seus frequentadores, o uso doutros meios de transporte para chegarem até junto dos «auto-cars».

«Havendo, pois, tanta diferença no conforto que se encontrava viajando-se na 3.^a classe de caminho de ferro ou num «auto-car», injusto seria o estabelecimento do mesmo preço para os dois meios de transporte.

«Clama-se que se devem pôr em perfeita igualdade os dois meios de transporte. Não é justa esta exigência; a igualdade de preços para coisas diferentes seria a injustiça. Exactamente porque as coisas são diferentes é que os preços devem ser diferentes para haver equidade.

«A diferença que se fez de 25 % sobre a 3.^a classe é bem modesta, e deixe-me dizer-lhe que em certos casos o decreto prevê que essa diferença poderá ser apenas de 15 %. Vem isso no artigo 45.^º do decreto que autoriza os Serviços de Viação a aceitar êste último limite para percursos inferiores a 50 km. É o caso das carreiras para Setúbal. Estão, assim, todas as hipóteses acauteladas procurando-se fazer justiça.

— Mas já têm vindo a público reclamações chamando a atenção do Governo para o prejuízo que o público virá a sofrer com o aumento dos preços da camionagem...

— É natural; o público tem beneficiado com os preços de transporte até agora feitos. Mas calculo que ninguém, mesmo pouco favorecido de entendimento, poderá esperar que o transporte de passageiros por preços inferiores aos preços do custo possa durar.

«O público tem sido transportado, em grande parte, à custa dos fornecedores dos carros ou dos fornecedores da gasolina e doutros materiais, ou ainda á custa dos capitalistas que deram dinheiro para a instalação da industria. Mas isto tem um limite, e quando êsse limite chegar, o público não mais encontrará quem o transporte aos preços actuais.

«O sr. eng. Mancelos, que representava na Comissão que estudou as bases para o decreto sobre a camionagem do Norte, disse, numa entrevista publicada na Imprensa da especialidade, que o preço do custo, razoavelmente calculado, não devia ser inferior a \$22 por passageiro e quilometro. Ha camionetas que levam cerca de \$10 !! Como quere que eles se mantenham ? Eu até já vi que certos camionistas, numa luta doida, declaravam que aceitariam, como preço de transporte, o que cada um achasse razoável ! Ora o público não pode ter a pretensão de que o transportem a menos do preço do custo.

Os projectos da C. P.

— E a C. P. estará resolvida a fazer transportes por camionetas ?

— Até agora, a C. P. não pensou explorar carreiras de automóveis porque, com a anarquia que tem existido nesta industria, entendeu que, lançar-se nela, era caminhar para a ruina. Haja em vista o grande numero dos que têm falido. Com o novo decreto, as coisas mudarão de figura. A industria ficará em condições de poder viver e, então, a C. P. não terá dúvida em explorar serviços de camionagem onde isso fôr útil.

«Á C. P. interessa muito que se harmonizem os transportes por via ferrea e por estrada, por forma a completarem-se e a proporcionarem ao público as maiores facilidades de deslocação.

Onde a camionagem falhar, ela virá supri-la, proporcionando ao público os necessários meios de transporte, quer directamente, quer com contractos com empresas já existentes.

— Outro ponto muito discutido tem sido a questão do imposto de camionagem...

— No projectado decreto estabelece-se um imposto de camionagem nas carreiras concorrentes inferior ao que a lei actual preceitua. Aqui tem um exemplo : Para uma carreira diaria de 100 km. feita por um carro de 23 lugares — segundo a lei actual — a importância seria :

$$\$02 \times 100 \times 30 \times 23 = 1.380\$00 \text{ mensais}$$

«Segundo a nova lei, supondo que a tarifa por passageiro e quilometro seria a que o sr. engenheiro Mancelos indicava como razoável, o imposto seria de :

$$\frac{5}{100} \times \$22 \times 23 \times 100 \times 30 = 759\$00$$

É isto o que legalmente se pagaria de imposto nas duas hipóteses consideradas.

«Depois de publicada a lei actualmente em vigor, estabeleceram-se acordos entre camionistas e repartições públicas que reduziram praticamente o imposto cobrado. Basta dizer-lhe que, em 1931, com mais de 1.700 veículos em serviço, a receita apurada foi apenas de 1.152 contos, ou seja cerca de 50\$00 por carro e «por ano», ou ainda cerca de 50\$00 por mês, e em 1932, segundo me consta, ainda menor será a receita apurada.

«Para fazer uma ideia do que isto representa, não é mau lembrar que um «taxi» em Lisboa paga cerca de 700\$00 de contribuição industrial «por ano».

«Com a nova lei, esses acordos terão de ser postos de parte, e toda a gente pagará o que a lei estabelece, sem possibilidade de protecionismos de nenhuma ordem.

«Nas carreiras que não sejam concorrentes do caminho de ferro, nem eventuais, o imposto de camionagem sofrerá reduções muito importantes, que vão até 75 por cento. Ora, o novo imposto de camionagem, quando pago na totalidade, é de 10 por cento da receita, supondo 1/2 lotação dos carros. Na hipótese em que há redução de 75 por cento, é só de 2,5 por cento.

«No caminho de ferro, o imposto ferroviário é sempre superior a 15 por cento, sem nenhuma redução. Como é que, nestas condições, hei-de achar exagerado o imposto previsto no novo decreto? No fundo, até estou convencido que, pelo menos, o maior número de camionistas o acham razoável.

Outro ponto apontamos: o das cauções de 50\$00 por km. de estrada concedida para carreiras de automóveis.

Informa-nos, a tal respeito o nosso entrevistado:

— Estas cauções são exigidas para obrigar o concessionário de qualquer carreira a manter essa carreira, pelo menos durante 5 anos, sob pena de perder a caução. Uma carreira de 50 km. terá de ser garantida com uma caução de 2.500\$00.

«Clama-se tanto pela protecção que o público deve ter por parte do Estado e combate-se esta disposição, que só pretende proteger o público? De facto, quantos proprietários não terão estabelecido casas de negócio e de habitação ao longo das estradas servidas por camionagem, porque viram nessas carreiras maneira económica de assegurar o seu transporte? Se amanhã o concessionário abandonar a carreira, não representará isso um grande prejuízo para aqueles que despendem o seu capital com as instalações feitas ao longo da estrada que julgavam servida por meios de transporte rápidos? Creio que não se pode facilmente negar tal prejuízo.

A questão das mercadorias

— Quanto ao transporte de mercadorias? Como sabe, pretende-se que seja livre esse transporte por camião.

— O projectado decreto só impede que o transporte de mercadorias se faça por aquele meio em carreiras estabelecidas em estradas «concorrentes» das vias ferreas. Em todos os outros casos esse transporte é permitido. Esta disposição é perfeitamente justificada a bem do interesse público, como vai ver.

«Ao caminho de ferro custa tanto o transporte dum vagão com 10 toneladas de carga de tecido de lã, por exemplo, como um vagão com igual tonelagem duma mercadoria pobre, suponhamos de centeio em grão. Apesar disto, o preço a cobrar do público pelo transporte de vagões com estas mercadorias é bem diferente.

«Para uma viagem como de Lisboa a Coimbra (220 quilómetros), esses preços são: 1 vagão com 10 toneladas de tecido de lã, 1.105\$00; 1 vagão com 10 toneladas de centeio em grão, 285\$20.

— Qual a razão de tão grande diferença?

— Ha várias razões, mas a principal e a de mais facil

compreensão é a seguinte: Se não se atendesse ao valor da mercadoria quando se estabelecem as tarifas, elas seriam quasi iguais para todas as mercadorias e, deste modo, os preços de transporte das mercadorias pobres impediriam que podessem suportar encargos duma viagem a longa distância. Limitar-se-ia, assim, o âmbito de distribuição destas mercadorias.

«Tomando-se em linha de conta o valor das mercadorias, estabelecem-se tarifas mais altas que a média para as mercadorias ricas, e, deste modo, podem reduzir-se os preços de transporte das mercadorias pobres para nível bastante inferior ao preço médio.

«Se fôr permitido o transporte de mercadorias em camiões nas estradas concorrentes ao caminho de ferro, as primeiras mercadorias a fugirem para os camiões, em busca de melhores preços de transporte, serão as que pagam portes caros ao caminho de ferro.

«A consequência será, pois, que para serem transportadas pelo caminho de ferro só ficarão as grandes massas de mercadorias, que são em regra ás que se aplicam as mais baixas tarifas. Daí resulta que, diminuindo o volume de mercadorias a transportar pelo caminho de ferro, o preço de custo do transporte aumentará e as tarifas para o público aumentarão também, não só porque o preço do custo subirá mas ainda, e principalmente, porque deixarão de vir ao caminho de ferro as mercadorias ricas, cujos portes, por serem mais elevados, atenuavam o que se cobrava a menos com as pobres.

«O resultado final, reconhecido por toda a parte e em conferências e congressos, é que o transporte de mercadorias por camiões em concorrência com o caminho de ferro, conduz, em regra, à elevação dos preços de transporte em caminho de ferro das mercadorias de primeira necessidade e da maior parte das matérias primas.

«Este encarecimento é contrário ao interesse público e, portanto, é lógico que os Governos procurem evitar ou, pelo menos, atenuar essa concorrência. No nosso País, estas medidas são tanto mais aconselháveis quanto é certo que até agora poucos ou quasi nenhum interesses existem nesta especialidade, apesar de já se explorarem os transportes em camião há mais de 6 anos.

«Enquanto estes interesses, por assim dizer, não existem é que se deve providenciar. É o que o Governo faz e, a meu ver, muito bem.

«E note que na comissão que estudou o assunto se pretendia ir mais longe pelo que se refere aos transportes de mercadorias em camiões de aluguer. Alguns membros dessa comissão julgam esses transportes perigosos e insuficiente o pagamento de 300\$00 por ano para os carros que queiram fazer viagens a distâncias superiores a 100 km.

Este encargo é muitíssimo inferior ao que pagariam as empresas que explorem carreiras de passageiros em comum — e não ha motivo para tal. Pelo contrario. Os de aluguer só circulam quando têm carga a transportar e os de carreira têm de seguir, em todas as hipóteses, e, quando circulem com mercadorias em estradas não concorrentes têm lógicamente de aceitar todas as que se apresentem, ao passo que os de aluguer só aceitam as que querem...

Deu-se tempo aos interessados para apresentarem as suas observações. O Sr. Ministro das Obras Públicas recebeu delegados de alguns e justificou as disposições apresentadas. Mandou publicar o relatório da Comissão em que basearam os decretos.

Ficou assim cabalmente esclarecido o assunto.

É de esperar que se não tarde muito tempo a promulgação do regulamento proficientemente analisado na entrevista.

GRANDE EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL PORTUGUESA

INAUGUROU-SE EM 8 DO CORRENTE
A ABERTURA DO 2.^º CICLO

O ano passado quando falavamos da nossa exposição industrial, expressavamo-nos sempre com admiração e algumas vezes dissemos que ela tinha deixado no seu aspecto geral, muita gente com a impressão de um sonho.

Os muitos e variados produtos que, nos estabelecimentos de primeira categoria eram vendidos com rótulos ou procedência estrangeira eram todos portugueses, conforme estava patente aos olhos deslumbrados de todos quantos visitavam a exposição.

E assim, um maior carinho encheu o pensamento da gente lusa, pelas suas coisas, e o dístico — *Prefiram produtos portugueses* — encontrou eco em toda a parte, pois nos orgulhamos verdadeiramente de comprar nacional, o que antigamente nos era vendido como virdo do exterior.

A fobia contra o nacional existia firme em muitos espíritos. Essa fobia vai desaparecendo para dar lugar a uma preferência carinhosa a todos os artigos da nossa indústria. Poderão, muitas vezes, não rivalizar em qualidade e apresentação, mas certo é, que vamos gastando o que é nosso, sem esplafato.

Oxalá os nossos industriais compreendam que, as exigências modernas requerem, não o luxo, mas uma apresentação que agrade à vista aliada a um preço justo e boa qualidade.

O facto de uma qualquer marca agradar não quiere dizer que comercialmente esteja feita, antes pelo contrário é quando mais e mais precisa de se firmar por um melhor e mais cuidado fabrico.

Está a nossa indústria, actualmente, nesta

fase: a de melhorar as suas condições de vida, melhorando simultaneamente as do público e por conseguinte as do País.

Esta é a impressão que colhemos na Exposição Industrial Portuguesa que, com outro aspecto iniciou o seu 2.^º ciclo em 8 do corrente abrindo solenemente, com a presença de S. Ex.^a o Sr. Presidente da República e altas individualidades oficiais.

Dentro de alguns dias, quem a visitar encontrará além de uma grande manifestação de vida nacional, nas artes e nas indústrias, divertimentos vários, novos e inéditos no nosso País.

É que os divertimentos também são de utilidade, pois que dispõem melhor o espírito de quem vem cansado de ver tanta coisa linda!

É para tentar, pois, e desta vez toda a gente pode ir confiada, pois não esbeçará os sapatos em maus caminhos. Estão arranjados a preceito e confessamos são próprios para peões e não para aviões.

A Comissão que nos perdõe a franquesa com que falámos da outra vez, mas somos pão, pão... queijo, queijo.

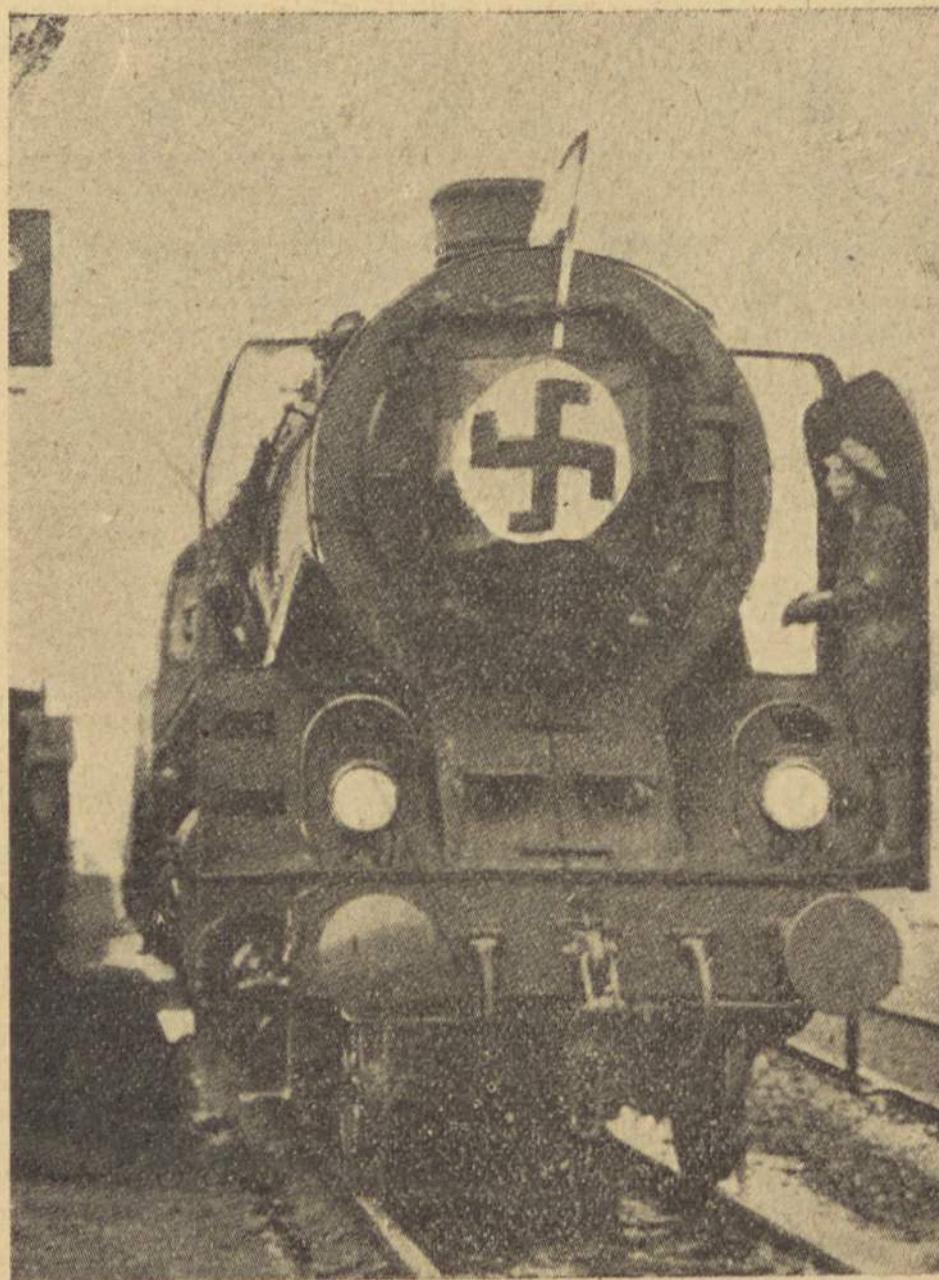
C. M. C.

 D. GABRIEL URIGÜEN

E

D. JUAN SÁNCHEZ DE LÉON

Em serviço oficial e acompanhado do nosso preiado amigo, e ilustre engenheiro D. Juan Sánchez de Léon encontra-se em Lisboa o nosso distinto colaborador D. Gabriel Uriñen, engenheiro da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, tendo regressado hontem a Madrid.



Locomotiva adornada com o emblema nacional-socialista no dia da Festa do Trabalho em Berlim

HORAS más está vivendo o mundo com a grande crise económica que o assoberba, crise esta aumentada com a crise social, que bem longe de ser verdadeiramente uma crise, constitue um perigo para a paz interna de todos os países. E' claro que todas estas crises são consequências umas das outras e sobretudo com origem no chamado período post-guerra em que os países produtores cansados e desfalcados na sua produção aumentaram com processos novos de fabrico, caprichando por apresentar melhor e mais barato, dando esta prática como resultado, o excesso, que os economistas e entendidos chamam *super-produção*.

E assim, havendo productos a mais sem público que os consumam, fecham fábricas e os desempregados contam-se por milhões.

E em cada desempregado conta-se um revoltado, e note-se, com razão, pois que nada há de mais grato para quem possue a alegria do trabalho do que chegar ao fim da semana de labuta e receber, muitas vezes, os magros cobres da féria com que se há-de alimentar a família.

E sem trabalho não se recebe a férias ao fim da semana, e o trabalhadôr, vê em toda a parte o especre dos filhos a pedirem-lhe pão sem lhes poder valer. E' um sofrimento atroz, e quem escreve estas linhas não quere pôr na sua ideia o que poderá ser esse horrôr.

E' evidente que os desempregados não são os únicos a sofrer!!! Sofrem também as nações em que

CRÓNICA INTERNACIONAL

O NACIONAL-SOCIALISMO ALEMÃO E O DESEMPRÉGO

este mal existe, havendo a destacar dentre todas, os Estados Unidos, a Alemanha e a Inglaterra.

Várias medidas têm sido adoptadas, mas a maior parte delas sem resultado.

A Inglaterra viu descer a falange dos sem trabalho graças ao abandono do estalão ouro, que fazendo baixar as suas divisas permitiu um aumento de exportação.

Mas na Alemanha o facto apresentava-se mais grave. Era o país da Europa que contava mais desempregados e que os *meneurs* soviéticos trabalhavam e agitavam a seu bel-prazer, gerando a desordem. Dá-se o advento de Hitler, e, este homem que nas outras nações é olhado como figura de opereta, começa esboçando uma obra que certamente há-de marcar como grande. Hitler é o chefe do nacional-socialismo alemão, partido político que agrupa á sua volta todos os descontentes, principalmente a nova geração que afoitamente diz não ter a culpa dos desastres ocasionados pela guerra.

Bem sabemos que o nacionalismo de Hitler é violento, mas para nós, que observamos de longe achamos preferivel que exista na Europa uma Alemanha fortemente nacionalista e imperialista a uma Alemanha brutalmente bolchevista.

E as vitórias de Hitler já vão ecoando pelo mundo fóra, começando pela forma como fala aos inimigos de ontem e acabando na conquista das massas operárias, geralmente anarquisadas pelas idéias do exterior.

Para que haja maior redução na grande falange dos sem trabalho, vão, na Alemanha, secar-se extensas regiões pantanosas, isto é tornar-se agricultaveis terrenos que até hoje nada valiam, não só pela sua insalubridade mas também por nada produzirem.

É uma conquista que se há-de tornar absolutamente efectiva, pois que mesmo depois de realizada é uma obra que empregará muita gente.

O partido de Hitler, aparte as violências que o não tornam simpático ás ideias correntes nos outros países, vence pela alta ideia do nacionalismo em que os alemãis confiam, para a completa restauração da sua Pátria, cansada por quatro anos de luta com o resto do Mundo.

E com uma fé nova; tudo parece mudar e até a festa do primeiro de Maio, festa caracterisadamente internacionalista, teve na Alemanha o aspecto de uma festa nacional. Para o demonstrar exibimos aos nossos leitores a gravura que acompanha este artigo.

Redactor MISTÉRIO

HOTEIS RECOMENDADOS

PORTUGAL

LISBOA

Grande Hotel de Inglaterra

PRIMEIRA CLASSE

Rua do Jardim do Regedor

PORTUGAL

BEJA

HOTEL ROCHA

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

Preços módicos. Banho.

Ótimos vinhos e
boa comida.

PORTUGAL

ENTRONCAMENTO

RESTAURANTE DO ENTRONCAMENTO

Sob a direcção de FRANCISCO MERA

Ótimo serviço de mesa. Almoços e jantares por encomenda

Entroncamento ::- :: Estação

Horário dos comboios directos da Linha Norte

Preços Esc.	1. a cl.	2. a cl.	3. a cl.	DIST.	Estações e apeadeiros	51	3	53	55	17	15
						RÁPIDO	OMNIBUS	SUD	RÁPIDO	OMNIBUS	OMNI-US
					A C	1. a 2. a Cl.	A D	A	A I	L	A G
De Lisboa-R.	k.	LISBOA-ROCI	P		8 40	9 50	14 15	18 05	19 50	22 15	
2 55	1 80	1 10	6	CAMPOLIDE	-	-					
4 25	3 05	2 00	11	ENTRE-CAMPOS, ap.	8 51	10 02		18 15	20 22	22 26	
4 25	3 05	2 00	11	BRACO DE PRATA		10 17					
5 45	3 85	2 55	14	OLIVAIAS							
6 55	4 65	3 00	17	SACAVEM							
9 60	6 75	4 40	25	POVOA							
11 20	7 80	4 10	24	ALVERCA							
12 60	8 95	5 83	35	ALHANDRA							
14 20	10 00	6 50	37	VILA FRANCA							
16 50	11 55	7 50	45	CASTANHEIRA, ap.							
20 75	14 50	9 50	54	CARREGADO							
23 40	16 55	10 70	61	VILA NOVA DA RAINHA, ap.							
24 10	16 90	11 00	63	AZAMBUJA							
				REGUENGO							
				SETIL	(C)	11 28					
				(Vendas Novas)	(P)						
25 70	17 95	11 70	67	SANT'ANNA-CARTAXO							
27 85	19 55	12 80	75	VALE DE SANTAREM							
31 05	21 75	14 10	81	SANTAREM	9 45	12 03		19 12	22 10	23 51	
34 80	24 45	15 85	91	VALE DE FIGUEIRA							
37 65	27 10	17 60	101	MATO DE MIRANDA							
41 65	29 15	19 05	109	TORRES NOVAS							
45 15	30 35	19 70	113	ENTRONCAMENTO	(C)	10 13	12 49	15 31	19 37	22 55	30 23
				(Leste B. Baixa)	(P)						
46 50	32 53	21 15	121	LAMAROSA	(C)	-	13 24	-	-	1 10	30 48
				(Tomar)	(P)						
48 90	34 25	22 55	128	PAIALVO							
52 55	36 63	25 90	137	CHÃO DE MACAS	10 35	13 47	15 50	20 01	1 41	1 07	
55 70	39 05	25 45	146	CEISSA-OUREM, ap.							
55 70	39 05	25 45	146	CAXARIAS							
59 60	41 95	27 20	1 6	ALBERGARIA	11 03	14 23	16 14	20 28	2 35	1 53	
64 15	44 95	28 50	156	LITEM, ap.							
64 15	44 95	28 50	168	VERMOIL							
67 55	47 25	30 80	177	POMBAL	11 19	14 51		20 45	2 41	2 11	
75 25	51 35	33 43	192	SOURE							
78 25	54 80	35 65	205	V. NOVA D'ANCOS, ap.							
78 25	54 80	35 65	205	ALFARELOS	(C)	11 42	15 21		21 10	3 45	2 58
87 05	60 90	59 75	228	Figueira da Foz	(P)	-			-	4 05	3 13
79 45	55 65	36 20	208	FORMOSELHA							
83 20	58 25	37 95	218	AVEIRO							
85 60	59 85	58 95	224	COIMBRA-B	(C)	11 58	16 20	17 01	21 29	4 35	3 40
86 20	60 45	39 40	226	Coimbra	(C)	-	-	-	-	4 49	3 53
				(Louzã)	(P)					4 25	3 53
88 50	61 95	40 40	232	COIMBRA-B	(C)	12 00	16 32	17 02	21 31	4 55	3 53
91 15	63 95	41 60	239	PAMPILHOSA	(C)	12 14	16 53	17 13	21 49	5 07	4 03
92 75	65 00	42 25	243	MEALHADA						5 19	4 16
96 10	67 40	45 90	252	AGUIM, ap.						5 39	4 34
96 10	67 40	43 90	252	CURIAS, ap.						5 48	4 40
96 10	67 40	43 90	252	MOCOFORES	12 27	17 46					
98 80	69 20	45 10	259	PARAIMO, ap.							
98 80	69 20	45 10	259	OLIVEIRA DO BAIRRO							
104 10	73 95	47 55	275	OIA, ap.							
104 10	73 95	47 55	275	QUINTANS							
106 80	74 75	48 75	280	AVEIRO	(C)	12 55	18 29	18 00	22 27	7 04	5 30
				(Vale Vouga)	(P)	-				7 35	5 40
106 80	74 75	48 75	294	CACIA, ap.						7 45	5 48
112 20	78 55	50 95	294	ESTARREJA						8 04	5 59
114 85	80 45	52 40	301	AVANCA						8 18	6 12
117 55	82 30	53 60	308	OVAR						8 36	6 21
121 65	83 15	53 55	319	ESMORIZ						8 51	6 35
123 60	86 45	61 55	324	ESPINHO (V. Vouga)						9 01	6 42
124 80	87 55	56 90	327	GRANJA						9 09	6 52
127 85	89 45	58 30	335	VALADARES						9 25	7 04
129 25	90 60	59 00	335	VILA NOVA DE GAIAS						9 45	7 14
130 85	91 65	59 65	343	CAMPANHÃ	(C)	14 04	20 27	19 11	23 42	9 53	7 30
133 20	93 50	60 85	349	PORTO (M. e Douro)		14 20	20 33	19 17	23 55	-	7 50

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

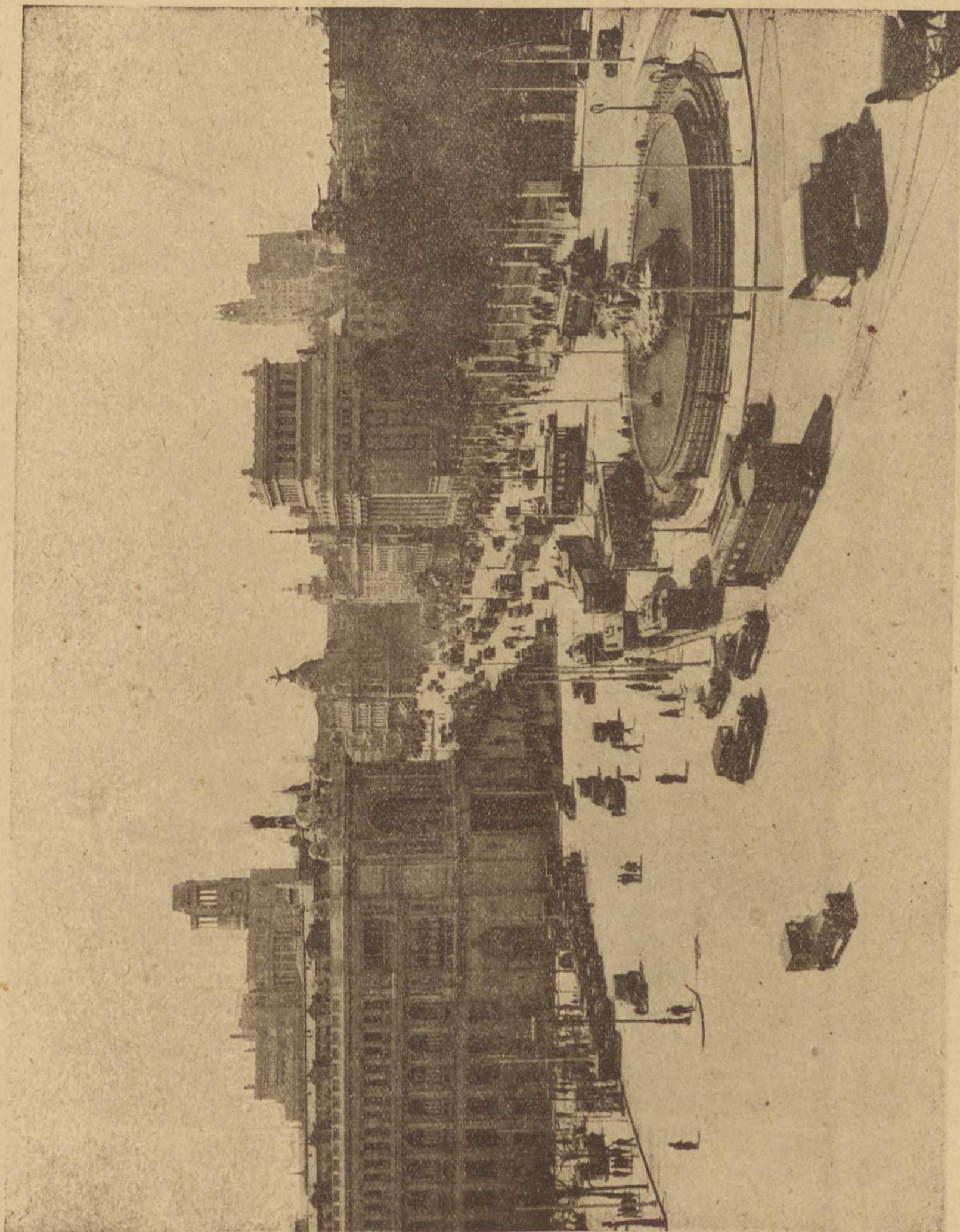
VAGO

VAGO

Horário dos comboios directos da Linha Norte

Preços Esc.	1.º Cl.	2.º Cl.	3.º Cl.	k.	DIST.	Estações e apeadeiros	18 OMNIBUS		52 RÁPIDO		54 SUD LUXO		56 RÁPIDO		8 OMNIBUS	
							1.ª 2.ª 3.ª	B	A K	1.ª 2.ª Cl.	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 55	1 85	1 25		6		CAMPANHÃ	»	9 07	8 25	13 09		18 13		22 21		
5 70	3 65	2 55		12		VILA NOVA DE GAIA	»	9 19	8 36	13 20		18 26		22 37		
5 90	4 35	2 90		15		VALADARES	»	9 28	—			—		22 46		
8 60	6 15	4 15		22		GRANJA	»	9 43	8 49			18 40		22 55		
10 00	7 30	4 90		26		ESPINHÓ (V. Vouga)	P	9 53	8 55			18 46		23 10		
11 95	8 60	5 65		31		ESMORIZ	»	10 05	—			—		23 18		
16 10	11 60	7 55		42		OVAR	»	10 27	9 11			—		23 36		
18 85	13 40	8 65		49		AVANCA	»	10 8	—			—		23 52		
21 15	15 05	9 85		55		ESTARREJA	»	10 51	—			—		0 06		
26 85	18 90	12 50		—		CACIA, ap.	»	11 05	—			—		0 17		
26 85	18 90	12 50		70		AVEIRO	(C)	11 11	9 34	14 02		19 22		0 25		
						(V. Vouga)	(P)	—	—	—		—		—		
29 15	20 65	13 50		76		QUINTANS	»	11 34	—			—		0 51		
34 45	24 40	15 90		90		OIA, ap.	»	11 42	—			—		—		
34 45	24 40	15 90		90		OLIVEIRA DO BAIRRO	»	11 50	—			—		1 07		
37 45	26 50	17 35		98		PARAIMO, ap.	»	11 56	—			—		1 18		
37 45	26 50	17 35		98		MOGOFORES	»	12 04	—			—		—		
41 00	28 95	18 85		107		CURIÁ, ap.	»	12 08	10 02	—		19 47		1 22		
41 00	28 95	18 85		107		AGUIM, ap.	»	12 11	—			—		—		
41 00	28 95	18 85		107		MEALHADA	»	12 18	—			—		1 31		
42 45	30 00	20 55		111		PAMPILHOSA	(C)	12 24	10 12	14 32		19 58		1 37		
						(Beira Alta)	(P)	—	—	—		—		—		
45 10	21 80	20 75		118		SOUZELAS	»	12 49	—	—		—		2 02		
47 75	33 65	22 05		125		COIMBRA-B	(C)	12 58	10 28	15 04		20 17		2 11		
48 65	34 20	22 40		127		Coimbra	(C)	—	—	—		—		—		
						(Louzã)	(P)	—	—	—		—		—		
						COIMBRA-B	(P)	13 08	10 31	15 05		20 20		2 19		
50 15	35 20	25 05		131		TAVEIRO	»	13 17	—	—		—		2 28		
53 95	37 95	24 80		141		FORMOSELHA	»	13 29	—	—		—		2 40		
55 00	38 70	25 55		144		ALFARELOS	(C)	13 34	10 46	15 20		20 36		2 45		
67 65	47 40	29 30		167		Figueira da Foz	(P)	—	—	—		—		—		
60 00	42 20	27 55		157		V. NOVA D'ÂNCOS, ap.	»	15 58	—	—		—		3 06		
60 00	42 20	27 55		157		SOURE	»	14 08	—	—		—		3 16		
66 15	46 50	30 30		173		POMBAL	»	14 31	11 16	—		21 04		3 39		
69 20	48 70	31 75		181		VERMOIL	»	14 43	—	—		—		3 54		
73 75	51 80	33 85		193		LITEM, ap.	»	14 54	—	—		—		—		
73 75	51 80	33 85		193		ALBERGARIA	»	15 13	11 45	16 09		21 30		4 21		
77 90	54 80	35 70		204		CAXARIAS	»	15 27	—	—		—		4 36		
81 40	57 20	37 35		213		CEISSA-OUREM, ap.	»	15 35	—	—		—		—		
81 40	57 20	37 35		213		CHÃO DE MACAS	»	15 44	—	—		—		4 51		
84 80	59 50	38 90		222		PAIALVO	»	15 55	—	—		—		5 01		
87 05	61 15	39 90		228		LAMAROSA	(C)	16 03	—	—		—		5 14		
89 45	63 35	41 30		236		(Tomar)	(P)	—	—	—		—		—		
						ENTRONCAMENTO	(C)	16 19	12 21	16 45		22 10		5 24		
						(Leste B. Baixa)	(P)	—	—	—		—		—		
92 10	64 60	42 20		241		TORRES NOVAS	»	17 03	—	—		—		—		
95 40	66 85	43 50		249		MATO DE MIRANDA	»	17 14	—	—		—		—		
98 85	69 45	44 25		259		VALE DE FIGUEIRA	»	17 30	—	—		—		—		
102 40	71 35	46 50		268		SANTAREM	»	17 44	12 55	—		22 43		6 11		
105 40	73 90	48 25		276		VALE DE SANTAREM	»	17 57	—	—		—		—		
107 65	75 55	49 55		282		SANT'ANNA-CARTAXO	»	18 06	—	—		—		—		
109 15	76 60	50 00		286		SETIL	(C)	18 12	—	—		—		—		
						V. Novas	(P)	—	—	—		—		—		
109 95																

PAGINA ARTISTICA



Plaza Castelar — Calle de Alcalá — MADRID