

# 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. Luis, Estados Unidos, 1904

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

## S U M A R I O :

Página artística: Plaza Castelar, Calle de Alcalá, Madrid. — Reina a Paz... — A Regulamentação dos Serviços de Camionagem, pelo Eng.<sup>o</sup> J. FERNANDO DE SOUSA. — A Aviação, Portugal e o seu Império Colonial, pelo Tenente Aviador HUMBERTO CRUZ. — A Tabela, pelo Eng.<sup>o</sup> ARMANDO FERREIRA. — Negociabilidade dos Títulos de Transporte por Caminho de Ferro. — Um Novo Teodolito. — O que todos devem saber. — Linhas estrangeiras. — Linhas portuguesas. — Turismo, pelo Dr. ALFREDO BROCHADO. — Parte Oficial. — A «Gazeta» em Espanha. — Publicações recebidas. — As origens vulcânicas dos arquipélagos da Madeira e dos Açores, pelo Coronel CARLOS ROMA MACHADO. — «Contos Amargos da Guerra» — Terras portuguesas, pelo Dr. JACINTO CARREIRO. — Ha quarenta anos. — A Automotora Bugatti. — Ecos & Comentários, por NICKLES. — Uma página do meu jornal, por AUGUSTO D'ESAGUY. — Comissão Central de Assistência de Lisboa. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses : : : :

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

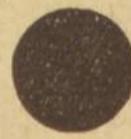
Capitão de Eng.ª JAIME GALO

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. <sup>as</sup>	35.00
FRANÇA ( ) fr. <sup>os</sup>	100
AFRICA ( ) . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre) . . . . .	10\$00
Numero avulso. . . . .	2\$50
Numeros aíravados. . . . .	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

Telefone P B X 20158

DIRECÇÃO 27520

## REINA A PAZ...

O facto mais notável desta quinzena ferro-viaria foi sem dúvida o aparecimento do decreto regulando o serviço de transportes em conjunto, que pretende vir resolver a rivalidade entre *camionagem* e caminhos de ferro.

Apareceu na imprensa para colheita de opiniões o projecto do mesmo decreto e logo o Ministério das Obras Públicas começou recebendo felicitações que encorajaram á publicação do diploma; logo em seguida apareceram os protestos, porque os ha sempre que se decreta qualquer coisa.

Nas lutas de interesses, por mais conciliatórios que sejam os árbitros ha sempre alguém que se julga lesado, e, protesta. No entanto, é de crer e assim parece provar-se, o diploma em questão feito sobre estudos que procuraram resolver equitativamente o problema; não desagradou no geral e sem deixar para o futuro a resolução definitiva de tal competição.

Ha pelo menos um facto que o decreto procura atender: á moralização das más industrias. Procura terminar com aqueles maus comerciantes, pessimos administradores que se inventaram neste *après guerre* e se encontram refugiados em qualquer parte onde se julgue fazer dinheiro, criar riquesa sob que processos fôr.

Ha empresas de camionagem cuja exploração não tem bases algumas. O que se procura é uma receita diaria, para ir vivendo, embora não entre em conta a depreciação do material e, quantas vezes, o proprio pagamento — a prestações — da caminheta... O preço da passagem... era quasi o que quizessem dar! Nem escrita, nem a mais elementar base duma exploração honesta e digna.

Ora se eram desta categoria alguns dos mais acirrados concorrentes do Caminho de Ferro, facil é considerar o decreto que estabelece a taxa mínima de carreiras, como um estatuto moralizador e absolutamente necessário.

É a ultima palavra de justiça o referido decreto?

É dificil dizê-lo. O que ha que reconhecer — gregos e troianos — é que o espirito que presidiu á sua elaboração era o de fazer justiça, e se não se conseguir em absoluto é porque a justiça ainda não é uma virtude que congrace todos os interesses.

Longo é tambem o decreto para o analisarmos aqui minuciosamente. O que desejamos frizar neste local é a oportunidade do seu aparecimento, e o intuito de paz que encerra...

# A REGULAMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE CAMIONAGEM

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

**C**ONFORME referimos anteriormente, havia sido publicado no *Diário do Governo* o Decreto n.º 22.718, pelo qual foram organizados os serviços de viação.

Na *Gazeta* de 16 de junho reproduzimos o projecto de decreto regulador do imposto de camionagem.

Esse diploma foi promulgado como decreto-lei n.º 22.716 de 22 de junho, que veiu a lume no *Diário do Governo* da mesma data.

Nesse mesmo *Diário* veiu, sob o n.º 22.718 de 22, o regulamento de transportes em automóveis pesados, a que serviu de base o relatório da Comissão publicado no *Diário do Governo* de 7 de junho.

Na *Gazeta* de 1 de junho reproduzimos o projecto e decreto, que tinha vindo a lume na imprensa diária em 18 de maio e que agora o *Diário do Governo* de 22 do corrente publicou, havendo apenas ligeiras alterações.

Uma das mais importantes encontra-se no art. 18.º, IV em que a tarifa mínima de passageiros, que era primitivamente a da de 3.ª aumentada de 25 %, ficou essa mesma tarifa com o aumento apenas de 10 %.

Confrontando os decretos com o relatório da Comissão vê-se que a proposta da mesma sofreu profundas alterações de redacção, que a melhoraram, dando melhor arrumação aos diversos preceitos. Foi, sobretudo, a classificação das carreiras que foi modificada com vantagem.

Fixam-se tarifas mínimas e máximas das carreiras, havendo também taxas diversas para o transporte de camionagem.

Fica portanto assente a distinção das diversas espécies de carreiras, conforme são ou não concorrentes de caminhos de ferro ou nas afluentes.

O imposto de camionagem; cobrado integralmente nas carreiras concorrentes, desce a 50 % nas independentes a 25 % nas afluentes e complemen-

tares. A tarifa mínima é a de 3.ª classe da tarifa geral dos caminhos de ferro, salvo para as concorrentes em que essa tarifa é acrescida de 10 % e não de 25 %, como proposera justificadamente a Comissão.

Quanto a mercadorias, ficou proibido o seu transporte nas carreiras concorrentes.

Nas carreiras accidentais o imposto de 40\$00 por dia proposto para as caminhetas de passageiros pela Comissão foi reduzido a 30\$00. São essas as principais alterações.

A formula de cálculo do imposto estatuida no Decreto n.º 22.716 difere também da da Comissão.

Proposera esta para os passageiros:

$$J = 0,001 \times L \times P \times N$$

sendo L a lotação do carro, P o percurso da carreira, N o número de viagens mensais.

O decreto preservou estoutra:

$$J = 0,05 \times T_{\text{min}} \times L \times (P \times N)$$

Supondo a ocupação média de metade dos lugares o imposto é de 10 % sobre o tráfego efectivo

No texto decretado figura a formula:

$$15/100 \times T_{\text{min}} \times 1 \times (p \times n)$$

em que manifesto de composição aparece repetido o factor 1.

Para a mercadoria a Comissão propôz a formula

$$J = 0,0001 \times C \times P \times N$$

em que C é a carga máxima em quilogramas e o decreto:

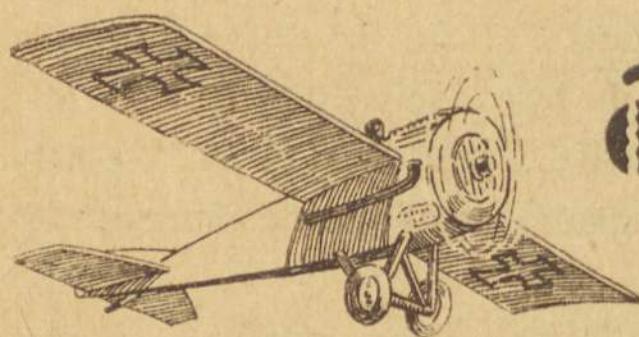
$$J = 0,05 \times T_{\text{min}} \times C \times P \times N$$

equivalente a 10 % de receita do tráfego efectivo computado em media em 50 % de lotação.

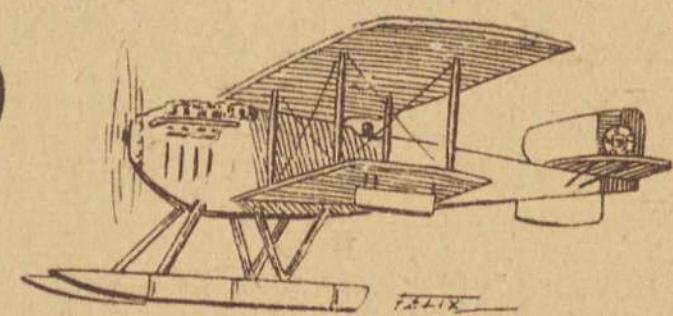
O Decreto n.º 22.716 sujeita à revisão anual os factores das formulas estatuidas, o que permite atender sussecivamente as indicações da experiência.

O regulamento decretado é pois um diploma de valor, que põe termo á anarquia actual, submete a regras bem pensadas o estabelecimento das carreiras, acaba com a liberdade da concorrência sem limites entre a caminheta e o caminho de ferro, estatuindo tarifas mínimas e variações correlativas do imposto de camionagem, cujo calculo se torna fácil e é independente do tráfego efectivo.

É portanto digna de louvor a providencia tomada. A experiência mostrará os retoques de que porventura careça. Tal qual foi promulgada, representa melhoria considerável da legislação em vigor.



# AVIACÃO



## PORTUGAL E O SEU IMPÉRIO COLONIAL

Pelo Tenente Aviador HUMBERTO CRUZ

Pareceu-me que um dos assuntos que deveria interessar a actividade manifestada nas decorridas conferências sobre o nosso Império Colonial, seria o da Aeronautica. A África dividida pela soberania de Portugal — Inglaterra — França — Itália e Espanha, vê a sua imensidão territorial, gigantescamente defendida da civilização nos seus longínquos recantos pela falta de estradas e caminhos de ferro que nem utópicamente podemos palpitar realisáveis. Como um sonho de megalomano poderíamos imaginar o desbravamento do Continente Negro por ligações e meios de comunicação que entre as grandes distâncias bem poderiam significar ruína. É através da África, mais do que em qualquer outra região do Globo, que a Aviação poderá manifestar o seu elevado valor como meio de transporte. O começo está lançado sem a nossa prática colaboração. Portugal nação colonial, possuidora de ricos e extensos territórios em África é a única Nação com interesses ligados a esse continente que não tem ainda qualquer modalidade Aeronautica que a sirva. A Inglaterra cria e desenvolve numa inteligente proteção, a sua aviação particular; lança através de África, de Norte a Sul as suas carreiras comerciais aéreas, a sua Imperial Airways do Cairo ao Cabo; tem as suas bases militares nos pontos que melhor servem o seu domínio. A França, no Norte e no Sul, na sua linha de aeródromos e esquadrilhas de África Ocidental Franceza — A. O. F. — enraiza as suas forças aéreas; comercialmente faz a travessia do Deserto do Sahará, faz a travessia do Rio do Ouro e da Mauritânia ligando a Europa às Américas do Sul. A Itália domina e defende as suas colônias Africanas criando, desenvolvendo e modernizando as suas esquadrilhas aéreas na Tripolitânia e Cirenaica. A Espanha senhora das areias, das terras de fome e da sede, onde a vegetação rareia e a duna impera, tem nas suas esquadrilhas de Cabo Juby e Vila Cisneiros o marco indicador da sua soberania. A Belgica dedica um grande interesse à sua já montada e bem organizada Aviação Colonial.

Portugal não responde à chamada nesta parada de modernas forças, de garantia colonizadora.

Porque havemos de esperar mais, confundindo a nossa acção bem clara e interessante de povo co-

lonizador com o atrazo de adaptação aos proveitosos processos de trabalho e cimentação de tradições. Que nos falta para que possamos cadenciar nossos passos nas fileiras dos que caminham e se preocupam? Dinheiro?

Balôfo e inquietante me parece tal argumento. A inteligência servindo o moderno espírito não se espraiá divagando pelo passado sem que trace o caminho de futuro alicerçando o presente.

Esse caminho custa sempre dinheiro que pode ser melhor ou peor empregue.

Sem processos modernos, sem uma visão clara do que vem, jamais podemos consentir que em nossa imaginação se forme a idéia do que podemos progredir. A Aviação é seguramente um dos grandes elementos desse todo a que se pretende juntar com elevação e critério o nosso Império Colonial.

No turbilhão comandado em que giram fórmulas de governo que muito prestarão ao bom andamento e consolidação do nosso domínio colonial decerto resiste em aberto o logar destinado à nossa Aeronáutica Colonial.

Falemos dela com o interesse que nos merece tudo quanto nos ligue ao que é nosso de facto e de direito. Olhemos à Marinha! A sua acção, os seus feitos, as suas tradições, correndo Mares, mostrando nos portos nacionais e estrangeiros, os seus elementos êsses bocados de aço, que são bocados da Nacionalidade, estadeando a nossa bandeira, impondo a nossa raça.

O seu natural complemento, as naves do ar, sobrevoando as areias dos grandes Desertos, sobrevoando a selva virgem, do mundo que se espalha primitivo em quilómetros e quilómetros que preciso é vencer e nacionalizar, serviços têm prestado que bem confirmam o seu valôr.

A sua acção indiscutivel, fortemente provada nas regiões onde impera já a civilização, levada foi já aos mais reconditos sítios, para Norte e para Sul, para os Gêlos e para a selva, para toda a parte, robustecendo continuadamente a acção emprehensora do homem em todos os campos da sua actividade. O nosso despegado Império que no navio sente sempre o braço da mãe Pátria, viverá mais

(Continua na pág. 415).

**A' TABELA**

# A CASA DOS FERRO-VIÁRIOS

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

**A**CABO de lêr um romance social francês, do senhor Jean Vézeré, cuja tradução em português tem o título *A casa dos ferro-viários*.

Atraiu-me o título, na curiosidade natural de encontrar em literatura a vida dos trabalhadores do caminho de ferro. Depois da *Bête humaine* de Zola e do film *A roda*, nada mais me impressionou na arte ou nas letras sobre o tema ferro-viário.

O novo romancesinho que é inferior em qualidade teve apenas um mérito; provar-me que a familia ferro-viária tem grandes admiradores; que a missão de manter as comunicações pela via ferrea é compreendida no seu alto significado nacional e que ha, para todo o bom funcionário ferro-viário um ideal, assim expresso no romance:

— "Sim o Ideal! Quando eu rabisco numeros na minha secretaria de pequena velocidade, lembro-me de que dos meus cuidados, da minha exactidão dependem a prosperidade dos nossos comerciantes a reputação dos nossos industriais; quando assisto à formação dum combóio de fruta ou de cereais e vejo esse vulgar combóio de mercadorias dirigir-se á cidade, lembro-me de que é o trabalho de todos os agricultores do vale do L. que vai, graças aos meus cuidados, proporcionar á terra gascoa um pouco mais de riqueza..."

Estas frases na boca dum pequeno funcionário duma gare provinciana, dão ideia da indole do romance e do espirito que o anima. E noutras páginas:

— A Companhia — volveu Criquet com emoção — é um grupo de acionistas, de certo, mas é tambem, e sobretudo, esse exército dos trabalhadores honestos que participam dum mesmo trabalho gigantesco; que, todos solidários uns com os outros, conscientes das suas responsabilidades, asseguram dia a dia numa grande parte do solo francês, a livre expansão do nosso comércio, da nossa indústria, de toda a nossa vida nacional».

O romance longe de cair numa forma revolucionária, social ou demolidora, é conduzido dentro dos bons principios; mostra-nos a vida de um pequeno garoto que nasceu e passou a mocidade entre carruagens, viajando nas *dresines*, bebendo como toda a gente agua da bomba de alimentação... A familia ferro-viária, numa estreita cooperação e solidariedade aparece em todos os personagens do romance com a noção viva da corporação e do sacrifício.

As mortes por desastres, os sacrifícios e a abnegação de outros, a dedicação e a oferta para todas as acções bôas, passam constantemente sob os olhos do leitor, num ambiente simpático, curioso, interessante e que merece a atenção dos nossos ferro-viários por ser um livro que lhes exalta as qualidades e presta homenagem ás suas belas virtudes.

Como os mineiros, como certas aldeias de pescadôres, os ferro-viários constituem uma familia unida por estreitos laços de solidariedade e sacrifício. E, como os tempos que correm são propicios ao esquécimento e à indiferença, é bom que de vez em quando apareça um ou outro livro ou artigo, a recordá-lo e a despertar a divida de gratidão por esses humildes obreiros da civilização.

# NEGOCIABILIDADE DOS TITULOS DE TRANSPORTE

POR

## CAMINHO DE FERRO

«Foi um dos interessantíssimos assuntos tratados no Congresso do Cairo. Dele damos nota aos nossos leitores, pelas considerações que vamos publicar e que são traduzidas do «*Bulletin de L'Union Internationale des Chemins de Fer.*»

O problema da possibilidade e oportunidade de crear títulos de transporte utilizados no tráfico dos caminhos de ferro, por via de semelhança como o conhecimento no tráfico marítimo, problema de carácter jurídico preocupou as empresas de transporte por caminho de ferro, desde o início da conferência constitutiva da primeira convenção internacional de Berne.

Dificilmente a questão deixava de interessar os técnicos nas diversas conferências de revisão, embora quase sempre a solução fosse negativa. De resto o aspecto do problema no seu sentido prático, escapava a muitas entidades administrativas ligadas a empresa de transportes, e nas esferas comerciais ou agrícolas e industriais, a importância da questão era insignificante.

Por seu lado, a jurisprudência e nomeadamente o direito comercial, nunca se dispuseram no decorrer de dezenas de anos a encarar a oportunidade da criação dos títulos desta natureza.

Estes últimos anos contudo, vira surgir, inesperadamente discussões nos meios dos caminhos de ferro particularmente sujeitas pelas vantagens d'uma criação dessa natureza, embora a amplitude dos mercados, novas mercadorias em curso, inovações e usos comerciais de recente introdução, não revelem suficientemente toda a conveniência e a criação dos títulos de transporte.

Há factos recentes, da última hora, que provam que os meios ferroviários votam decididamente pela utilidade dos ditos títulos e se revelam interessados porque a questão seja submetida a novo exame.

Seria de todo inóportuno apresentar n'este trabalho os nomes das pessoas ou grupos que nos debates da questão, sentem que este sistema — o título de transporte tem toda a oportunidade.

Devem também ser registadas as opiniões atribuídas a determinadas pessoas e que se fossem tomadas em consideração inutilizariam a finalidade d'este estudo. Observa-se desde logo, que todos os partidários de uma utilização comercial do documento de expedição encaram a questão dentro do campo restrito do direito de transportes. Os trabalhos desta ordem quer careça de particulares quer de colectividades têm sempre evitado a questão no seu aspecto jurídico, pondo de parte as relações do direito civil com o direito das coisas. Daí resultou uma situação um tanto embaraçosa. E já lá vão dois anos de discussões em busca de uma fórmula definitiva donde

nascem obrigações jurídicas. E o defeito destas discussões está simplesmente na despreocupação de aclarar os próprios elementos da questão — em suma — o problema de direito.

Os partidários da negociação segundo os relatórios que expoem, propõem-se criar um título de transporte por via férrea ornado do mesmo carácter jurídico que já possuem os conhecimentos no transporte marítimo. Ora a função jurídica d'este documento responde essencialmente no facto de ela representar a mercadoria transportada. É quanto basta.

— Assim como no direito de pessoas, o mandatário surge como um «alter ego» do mandante, o conhecimento torna-se nas operações marítimas ou fluviais um «alter id» do objecto deslocado, inscrito no documento. Percebe-se que neste mandato, há vários riscos derivados da natureza do «alter ego» que importa essencialmente num desdobramento da pessoa. Pelos poderes conferidos ao mandatário, o mandante não renuncia ao direito de disposição; mas, além disso, ele criou à margem do seu próprio direito, um segundo — o de disposição — o do mandatário.

Sucede, como consequência natural, que as duas personalidades — mandatário e mandante — tomam iniciativas contraditórias. Eis um exemplo bem frisante:

No próprio instante em que dois advogados autorizados a transigir sobre o diferendo para o qual eles foram constituídos com poderes suficientes para concluir uma transacção, as partes transigem, num outro lugar, com bases diferentes. É evidente que a criação para o conhecimento de uma «alter id» da mercadoria pode originar riscos procedentes do desdobramento da personalidade. Estes perigos são da mesma ordem dos que provêm do «alter ego» do mandante. Se as dificuldades nascidas desta situação foram na prática do transporte marítimo ou fluvial, assaz raras, deve-se isso à natureza especial do transporte por mar. No decorrer da travessia é praticamente impossível dispor da mercadoria, porque, em alto mar, um determinado navio com destino a porto determinado e com carga bem definida, permanece fóra de toda a acessibilidade às pessoas interessadas. Não há desdobramento possível nesta qualidade de transporte pela constituição dum «alterum id», não há perigos, pois a registar.

Pelo contrário, é precisamente a impossibilidade de dispor da mercadoria em curso de navegação que motiva a criação dum «alterum id» no conhecimento — símbolo da mercadoria transportada — susceptível de ser negociada em terra firme, de mão em mão, no lugar e em mercados inacessíveis a mercadorias.

Insistimos: Não há perigo em direito marítimo, duma disposição simultânea e contraditória do «alterum id» da mercadoria e da própria mercadoria, uma vez, que está esta em transporte marítimo. Bem diferente é a situação no transporte terrestre, em que a coisa transportada está ao alcance das entidades interessadas. E é nisto que se encontra o perigo. Tal era a situação pelo menos até aos últimos tempos, o desenvolvimento da telegrafia sem fios facilitando as comunicações em alto mar, e a qualquer hora com o capitão do navio, poderá talvez originar novos usos comerciais que permitam dispor da mercadoria em curso pelo menos no caso de um cargamento completo.

Não seria estranho a êsses usos a possibilidade de alterar o porto de destino no navio em alto mar.

Admitidas essas inovações, o direito de transporte marítimo, adquirindo maior elasticidade facilitaria a marcha das mercadorias pela mesma forma como se opera no transporte por caminho de ferro em que é possível ao expedidor modificar o contracto de transporte.

Desta maneira tornar-se-ia patente que a constituição d'um «alterum id» da mercadoria, mediante o conhecimento em direito marítimo e igualmente a criação do «alter ego» do mandante foram primitivamente um puro expediente da prática jurídica. O mandante cria um representante do mandante para remediar a insuficiência da sua capacidade ou da possibilidade

de agir e o conhecimento cria uma representação da mercadoria para remediar a impossibilidade de dispor da mesma.

Daqui resulta que se a mercadoria em trânsito está à disposição dos interessados, o expediente do conhecimento é inútil. Estas considerações incidem sobre o tráfico por caminho de ferro, com mercadoria sempre à disposição e por consequência não há necessidade de um título negociável de transporte ferroviário quer sob o ponto de vista do transporte, quer para defesa dos interesses do transportador.

Além das considerações precedentes, seja-nos permitido encarar o assunto pelo seu aspecto duplo. O do direito internacional de carácter geral :

O conhecimento d'uma mercadoria em viagem pelo alto mar foi estabelecida para um transporte efectuado n'uma região independente (no man's land). Por outro lado, a mercadoria segue n'um navio que segundo o direito de bandeira permanece por direito no solo d'um país bem defendido. As condições da transmissão da propriedade e os outros aspectos do direito privado relativamente à mercadoria encontram-se subordinados à «lex rei sitae» a qual, segundo o direito internacional tem aplicação no direito das coisas — direito de propriedade invariável como seja o do Estado a cuja soberania o navio está submetido.

O mesmo direito nacional incide tanto na mercadoria como no seu símbolo o conhecimento, daí a acordo com as disposições da «lex rei sitae». Assim o conhecimento está subordinado a tantas leis quantas as nacionalidades embora haja entre elas pontos de contacto bem numerosos, graças aos quais um carregador confia a sua mercadoria tanto a um navio inglês, como alemão, e se por vezes surgem preferências de pavilhão, estas são motivadas por sentimentos de ordem geral, certas particularidades jurídicas peculiares a essa bandeira nacional. Do exposto é lícito concluir, que o transporte marítimo é um facto jurídico simples, quer pelo que respeita à soberania nacional quer pelas relações que mantém com o direito internacional formado. As decisões a tomar simplificam-se partindo do facto que o navio e o carregamento têm nacionalidade definida. Como quer que seja, as situações de facto são mais simples no transporte marítimo do que propriamente no tráfico por caminho de ferro internacional. Efectivamente o vagão oferece uma base jurídica diferente mais notável quando se compara com um navio nacional. Desde logo, por força da «lex rei sitae» está submetido à legislação nacional local encontrando-se no curso através de vários países exposta a intervenções e incidentes originados de direito público ou privado e sobretudo variáveis com a natureza dos direitos nacionais a respeito das coisas.

Ora para todos os países, o direito das coisas, o direito de transmissão, constituição de garantias, efeitos de posse são mais ou menos diferentes e particularmente na Europa central e nos estados submetidos ao sistema notam-se divergências muito acentuadas do direito de influência francesa, tanto actual como antiga, — o código de Napoleão. Imaginemos um transporte de cereal por caminho de ferro partindo dos Balkans com destino à Europa ocidental. O transito realizar-se-á através de nações diferentes — Roma, Bulgária, Hungria, Jugoslávia, Áustria, Suíça, Alemanha, França, Bélgica e Países-Baixos.

Em suma, quantos países com soberania distinta.

Direitos civis sensivelmente variados. Mas a «lex rei sitae» expressão do direito internacional quando terá de aplicar-se para efeitos de transporte da mercadoria ao longo do território Hungaro, segundo o direito Hungaro, através de França daí a acordo com o direito francês e assim sucessivamente.

Se a base numa da propriedade da mercadoria ou ainda a sua constituição como garantia em vez de efectuar-se pela entrega da própria coisa se realizasse mediante o seu símbolo, isto é, pelo endosso do conhecimento, teria de aplicar-se a esta transacção, se bem com a sua caução, o direito que rege a mercadoria em curso de transporte. Sucede porém que o

detentor do conhecimento ignora quase sempre não só o lugar por onde anda a mercadoria como também o momento em que se concreta o acto jurídico, as suas consequências, os direitos adquiridos, etc.

Ainda mesmo supondo que o detentor do conhecimento conseguisse localizar a mercadoria, pelo recurso a informações perante as autoridades administrativas dos caminhos de ferro, seria-lhe mais fácil dispor da mercadoria por uma alteração posterior ao contracto de transporte, do que propriamente dispor do conhecimento, alienando-o por via de um endosso. Vê-se pois que o método do símbolo fica arruinado pela diversidade das legislações. Estas afirmações serão reforçadas com exemplos. O autor previu as dificuldades todavia preferiu isolar-se num silêncio discreto nessa expectativa, de que as dúvidas se aclarassem por si, seguindo persuadido das graves dificuldades que este assunto comporta (o da transmissão dos títulos de transporte) quando se defronta com o direito internacional. Todavia afastar um problema não é buscar-lhe a solução, e comprehende-se que, enquanto os efeitos de direito que afectam os títulos de transporte por caminho de ferro não entram nas normas do direito internacional, apenas poderão transferir-se com estes documentos, os direitos e obrigações de contracto de transporte — nunca porem os efeitos jurídicos de transporte.

Isto envolve a impossibilidade da criação dum conhecimento para transporte ferroviário antes por causa das diferenças dos direitos civil e comercial do que pelas dificuldades e objecções alegadas ou resistências opostas ao conhecimento.

Ainda no direito público internacional, surge outro obstáculo — o da alfandega — advirtamos que a mercadoria em transporte, com um conhecimento endossável é expedido anónimamente e que é difícil nas fronteiras verificar se esta ou aquela mercadoria está dentro da categoria de produtos de importação.

As probalidades da criação de um conhecimento à ordem anulam-se progressivamente com a política comercial dos contingentes de exportação e importação. Seria necessário afim de obter transportes internacionais com conhecimento à ordem que as administrações das alfândegas e as finanças alterassem a aplicação dos contingentes.

Ora como tomar em consideração que a garantia pessoal, determinada pela outorga dum certo contingente quando o contingente é outorgado anónimamente? É este precisamente que anula toda a possibilidade de uma modificação dos contingentes. No trânsito marítimo as dificuldades quase não existem comparadas com as do trânsito ferroviário, porque, afinal a escala num porto intermediário não se compara sob o ponto de vista jurídico com a passagem das fronteiras de alfândega.

Por mar, não há perigo de confusão ou de troca de mercadorias, não há os riscos de carga e descarga dos vagões. Até hoje não houve em lugar ou em tempo algum, conhecimento para o trânsito internacional. Fala-se da Russia e da América, parecendo esquecer que estes países constituem um todo territorial com direitos uniformes.

Em territórios com uniformidade de direito podia prever-se sem grandes dificuldades a criação de títulos negociáveis por ex. na França ou Alemanha mas nos diferentes estados europeus o conhecimento à ordem nunca existiu nem n'ele se pensou a serio. Objectar-se-á talvez, negando a existência de conhecimentos internacionais para transportes ferroviários ou mesmo que se afirma o facto de conhecimentos directos emitidos por ex.: de Chicago ou de S. Luiz para Leipzig ou Paris. É uma afirmação de facto, mas não de direito. Tratando-se de redes europeias, estes conhecimentos na realidade emitidos pelas companhias de navegação marítima destinam-se apenas a facilitar a entrega da mercadoria ao detentor do mesmo, n'um lugar determinado do continente europeu, em Leipzig por ex..

(Continua no próximo número).

# UM NOVO TEODOLITO BÚSSOLA

**N**INGUEM ignora que os instrumentos topográficos teem beneficiado, nos últimos anos, de importantes aperfeiçoamentos. Os principais melhoramentos são: a redução de dimensões e de peso, o aumento da precisão das leituras, assim como a simplificação e a grande rapidez das mesmas. Estes importantes resultados foram constatados no Congresso dos Geómetras de 1930, em Zurich.

Actualmente existem teodolitos que dão a aproximação de  $1''$  por leitura directa, que pesam menos de 5 kgs. e cujo preço é menor que o dos grandes e pesados teodolitos da mesma precisão mas de concepção antiga.

Por outro lado, será útil, para os trabalhos que não exijam uma grande precisão, dispôr de instrumentos ainda mais pequenos, duma precisão igual a  $1'$  aproximadamente, e possuindo as vantagens de leitura rápida e segura dos teodolitos de precisão modernos.

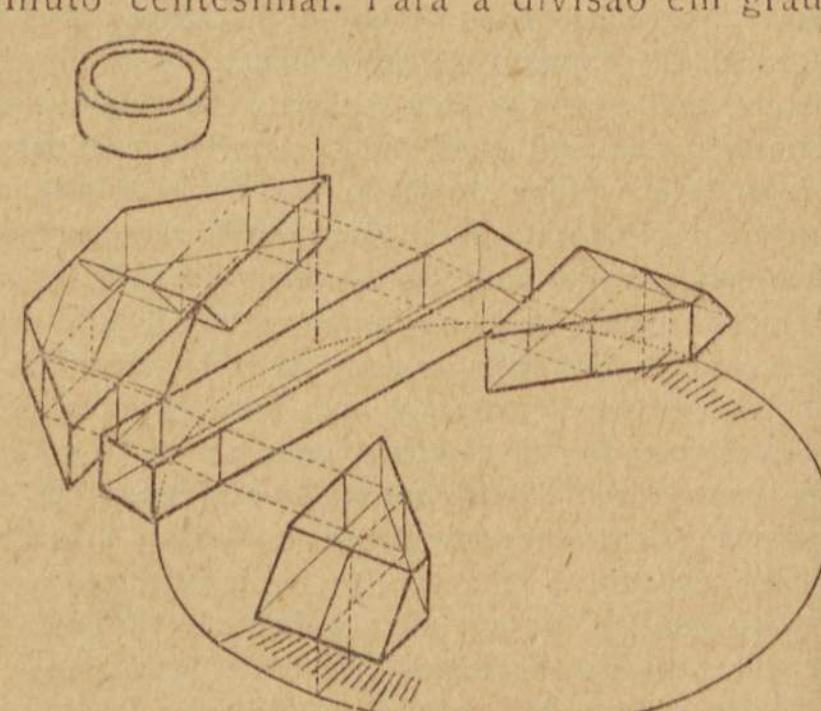
Para chegar a este resultado, seria necessário encontrar uma nova solução, muito simples, para o dispositivo de leitura; com efeito, se o fito fosse apenas a redução de dimensões dos dispositivos de leitura utilizados no teodolito de precisão, o preço estaria em desproporção com a precisão requerida. A utilização dum instrumento de precisão reduzida não faz sentido senão quando essa redução de precisão estiver ligada a uma diminuição notável do preço do instrumento.

Uma tal solução foi obtida renunciando ao emprego de microscópios de leitura e utilizando uma lupa de fraca ampliação para o exame das imagens juxtapostas das divisões situadas em duas regiões diametralmente opostas do limbo. Desta forma, pôde facilmente lê-se directamente sobre o limbo  $1/20$  duma divisão, no caso deste intervalo aparecer no campo visual com uma grandeza aparente superior a 1 mm. Esta disposição é utilizada desde 1930 na bussola de prismas Wild, instrumento no qual uma divisão vale  $2''$  e a precisão da leitura é portanto igual a  $1/10''$ , com uma só leitura (automaticamente isenta do erro de excentricidade, por ser a média de duas leituras diametralmente opostas).

A precisão da bússola de prismas assim concebida seria insuficiente no caso dum teodolito; aumenta-se então notavelmente esta precisão pela utilização dum micrómetro óptico de coïncidência. Ora os micrómetros deste tipo, usados até ao presente, são dum preço excessivamente elevado no caso que estarmos estudando, porquanto eles comportam duas lâminas de vidro de faces planas e paralelas que devem girar de ângulos iguais em sentidos inversos. Mas uma simplificação importantes conseguiu, dividindo em duas partes os prismas de leitura e intercalando entre elas uma lâmina única de vidro de faces paralelas; a rotação desta lâmina desvia no mesmo sentido os feixes luminosos emanados das duas regiões diametralmente opostas do limbo, mas as reflexões que se verificam entre esta lâmina e a lupa conduzem a movimentos em sentidos contrários das imagens dadas por essa lupa — donde resulta a possibilidade de obter a coïncidência das divisões.

Se a leitura deve ser feita, por exemplo, com a precisão de um minuto, divide-se o limbo em duplos grados a-fim-de obter sobre ele, por leitura directa, um grado e sobre o tambor do micrómetro (que comanda a rotação da lâmina de faces paralelas) o minuto centesimal. Para a divisão em graus (sexagesimal) escolhe-se a mesma realização.

A figura anexa representa a disposição dos prismas de leitura e da lâmina de faces paralelas do micrómetro óptico, em relação ao limbo e à lupa de leitura.



Na realidade, são utilizadas duas lupas separadas cujos eixos são inclinados, de forma a permitir uma leitura cómoda. Um prisma inversor transmite as imagens da graduação ora para uma, ora para outra lupa, segundo o óculo é utilizado na posição normal ou na posição inversa. Desta maneira, o observador não tem nunca que se deslocar para andar em torno do instrumento.

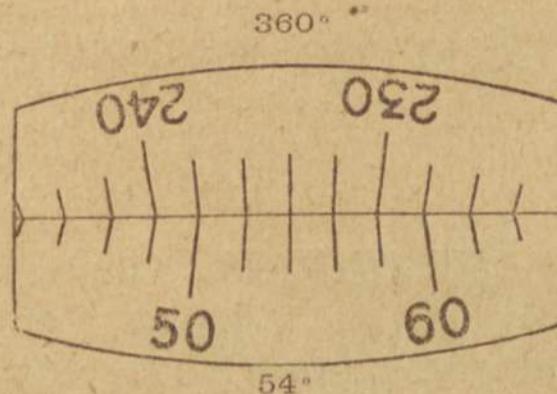
A rotação da lâmina de faces paralelas é obtida fazendo girar, pela sua extremidade recartilhada, um tambor dividido situado do lado oposto às lupas de leitura. O parafuso acionado por esta manobra actua sobre uma alavanca simples de comprimento variável cuja extremidade livre está ligada à lâmina de faces paralelas por uma barra articulada.

Este novo dispositivo de leitura, em virtude da fraca ampliação das lentes, conduz a um efeito praticamente nulo da precisão na centragem e das pequenas variações da distância do limbo à lupa. Por esta razão, é perfeitamente aplicável ao emprego dum limbo-bússola que assenta sobre uma ponta-eixo e é orientado por um iman fazendo corpo com ele.

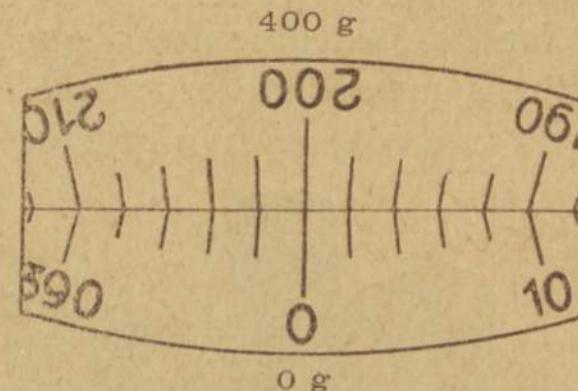
A realização do teodolito-bússola Wild é baseada nas considerações precedentes. Este instrumento representa uma combinação absolutamente nova da bússola e do teodolito; para as duas possibilidades de emprego, isto é, a medida directa à bússola e a medição ordinária dos ângulos horizontais, utiliza-se o mesmo dispositivo de leitura e o mesmo círculo graduado. Na posição de repouso, o círculo dividido está separado da ponta; para uso, ele é levantado em todo o seu contorno por uma coroa que o imobiliza de encontro a uma peça que faz parte da base fixa do instrumento — o qual se comporta assim como um teodolito ordinário.

Quando se quere usar o instrumento como bússola, faz-se girar uma alavanca que abaixa a coroa já citada e deixa o círculo-bússola assentar sobre o respectivo fulcro, onde ele se orienta por si mesmo.

No teodolito-bússola Wild, a leitura do limbo vertical é feita num microscópio cuja ocular está situada ao lado da ocular da luneta principal. No campo deste microscópio, separadas por uma linha fina, aparecem as imagens juxtapostas das duas partes diametralmente opostas do limbo. Cada divisão vale 20 minutos ( $360^\circ$  ou 400 g). Isto permite a leitura directa do minuto, por apreciação de  $1/10$  de divisão, da seguinte maneira: lê-se o numero de graus ou grados na numeração observada em posição direita mais próxima do centro do campo (no sentido crescente da graduação) e conta-se o numero de intervalos compreendido entre essa divisão e a correspondente da imagem oposta (numeração em posição invertida), apreciando  $1/10$  de intervalo. Visto que o espaço assim avaliado entre dois traços que distam de meia circunferência é igual ao dobro da distância da divisão que se toma para origem a um índice fictício em relação ao qual se efectuaria a leitura (o qual estaria exactamente a meio das duas divisões) atribui-se a cada intervalo metade do seu valor real, ou seja 10 minutos; vê-se então imediatamente que a leitura correspondente ao exemplo figurado é de 14,83. Este processo de leitura é também utilizável no teodolito uni-



Exemplos de leitura do limbo-bússola; os minutos são lidos no micrómetro



versal Wild quando não se deseje utilizar o micrómetro de coincidência.

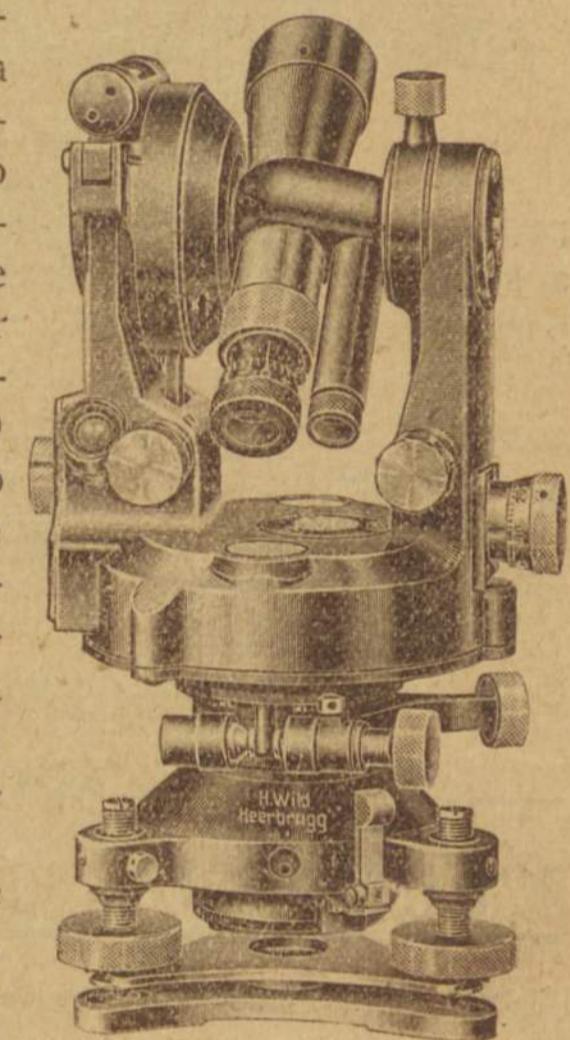
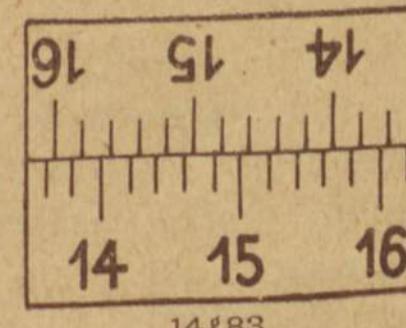
Bem entendido, é preciso calar o nível do limbo vertical antes de cada leitura.

O aspecto deste teodolito é dado pela figura anexa. A repartição dos diferentes órgãos de manobra deste pequeno instrumento é particularmente notável.

Sendo o instrumento destinado para visadas a distâncias reduzidas e sendo a precisão angular igual a 1 minuto, o óculo não deve ter uma grande precisão de pontaria. Uma ampliação de 10 x é mais que suficiente sempre que esta ampliação for bastante para a medição das distâncias. O grande campo obtido com uma ampliação de 10 vezes permite utilizar traços estadimétricos correspondendo à constante de multiplicação 50 e, por consequência, obter a mesma precisão do que com um óculo de ampliação 20 munido de estádia 1/100. Assim, é de grande vantagem usar uma mira com divisões de 2 cm. Se as visadas não ultrapassam 50 m, obtém-se, sobre a mira em centímetros, leituras de distância com a precisão de 5 mm, ainda superior à que se obtém ordinariamente com um óculo de ampliação 20 x.

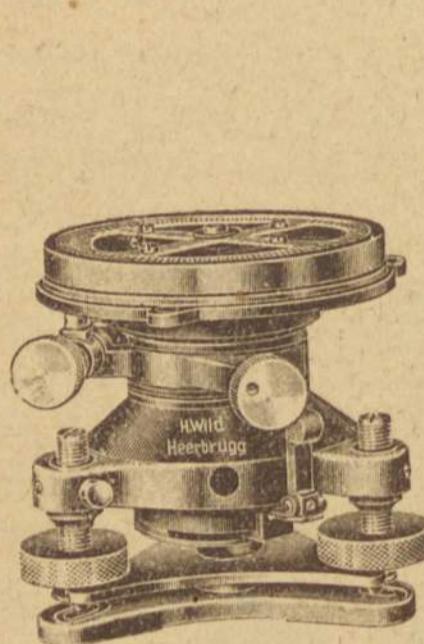
Caso o instrumento deva ser usado duma maneira preponderante na medição de distâncias e se deseje uma maior precisão, pode-se utilizar um óculo de ampliação 16 com estádia de 1/100 e micrómetro óptico especial. Com esta disposição, os traços estadimétricos são apontados sucessivamente sobre as divisões da mira. Os metros são lidos sobre esta, os decímetros e fracções de decímetro são lidos sobre o tambor do micrómetro.

Visto que o teodolito-bússola deve poder ser utilizado em todos os pontos da terra, é necessário haver possibilidade de ter em conta a influência variável do magnetismo terrestre sobre o equilíbrio do círculo-bússola. Por este motivo, o círculo possui umas pequenas massas deslocáveis: para efectuar a regulação, retiram-se três pequenos parafusos situados na parte inferior da caixa do círculo e

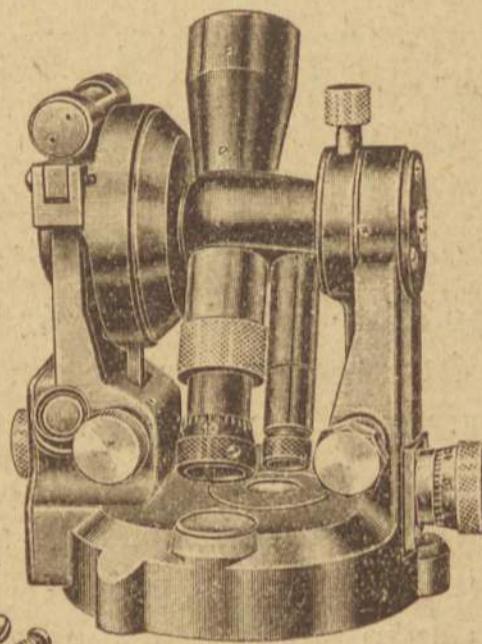


separa-se a parte superior do instrumento, o que permite o acesso directo ás massas de regulação.

A agulha que serve de fulcro ao círculo bússola



Teodolito-bussole, desmontado.



pode ser retirada e substituída, pois a peça que a suporta pode ser separada do instrumento pela parte inferior; essa agulha pode portanto ser substituída rapidamente se sofrer qualquer avaria em consequência duma falsa manobra.

O peso deste notável pequeno instrumento é apenas de 2,2 kg.; a altura máxima é de 21 cm. e o diâmetro máximo não ultrapassa 11 cm.

A embalagem metálica é blindada ao ar e à agua. O peso do instrumento embalado é de 3,4 kg.



## O QUE TODOS DEVEM SABER

### TELEFONES DO ESTADO

Vai ser publicado um decreto sobre os serviços da rede telefónica do Estado, reduzindo sensivelmente o custo das comunicações telefónicas. Assim, às conversações trocadas entre os postos públicos de localidades, situadas a distância inferior a 5 quilómetros, é aplicada a tarifa de 850 por unidade indivisível de conversação.

As comunicações urgentes é aplicado o dobro da taxa das comunicações ordinárias.

As comunicações por assinatura, a horas fixas, durante o dia, são aplicadas as seguintes taxas: o dobro da taxa ordinária, nas conversações que tenham lugar entre as 10 e as 17 horas; 80 por cento da taxa ordinária nas conversações entre as 8 e 10 horas e entre as 17 e as 20.

As empresas noticiosas é mantido para estas comunicações, o abatimento de 50 por cento de que já gozam.

Todas as conversações que se efectuem das 12,30 às 14 horas entre os postos situados dentro da área urbana de Lisboa e os postos pertencentes à área urbana do Pôrto, beneficiarão de um abatimento de 20 por cento sobre a taxa das comunicações ordinárias.

As comunicações fortuitas, cuja duração foi igual ou superior a uma hora, são concedidos os seguintes abatimentos, sobre a taxa ordinária, nos dias uteis: das 17 às 21, 20 por cento, nos domingos e feriados, das 12 às 21, 50 por cento todos os dias das 21 às 9, 50 por cento.

Também às chamadas efectuadas nos postos públicos, de determinada rede local para quaisquer postos particulares da mesma rede, e destes para aqueles, é aplicada a taxa de 850 por cada 10 minutos, ou fração de conversação.

Não é aplicada a sobre-taxa de utilização de cabina, às chamadas cuja taxa unitária for inferior a 500.

## Linhas estrangeiras

### EST. UNIDOS

O presidente Roosevelt pediu ao Congresso a criação de um departamento nacional autónomo de transportes, ao qual serão dados plenos poderes para reorganização financeira das empresas ferroviárias do país.

### MANDCHÚRIA

O Governo japonês telegrafou ao seu representante em Moscovo o texto da resposta do Japão à nota verbal do Governo soviético, de 16 de Maio, relativamente à questão do caminho de ferro do leste chinês e ao incidente da fronteira russo-mandchu.

Consta que a resposta do Japão frisa o desejo que o Governo japonês nutre de respeitar todos os interesses e direitos da U. R. S. S. e da Mandchúria.

### UN.º SUL ARF.º

Ultimamente na Rodésia e nas fronteiras da Uuião tem ocorrido casos graves de infecção no gado atingido principalmente os pés e a boca dos animais. Organizou-se corpos expedicionários de veterinários para o hinterland afim de extinguirem logo de inicio a apedemia. A medida que subitamente ocorreu foi uma desinfecção total nos meios de transporte do gadp, e a condução quanto possível para os lugares de consumo por transporte marítimo ou fluvial. O processo adotado para a limpeza dos animais é simples e interessante. Uma vez introduzidos nos veículos, os animais são envolvidos numa nuvem de vapor desinfetante lançada a alta pressão de agulhas eslatreladas no longo dos caminhos.

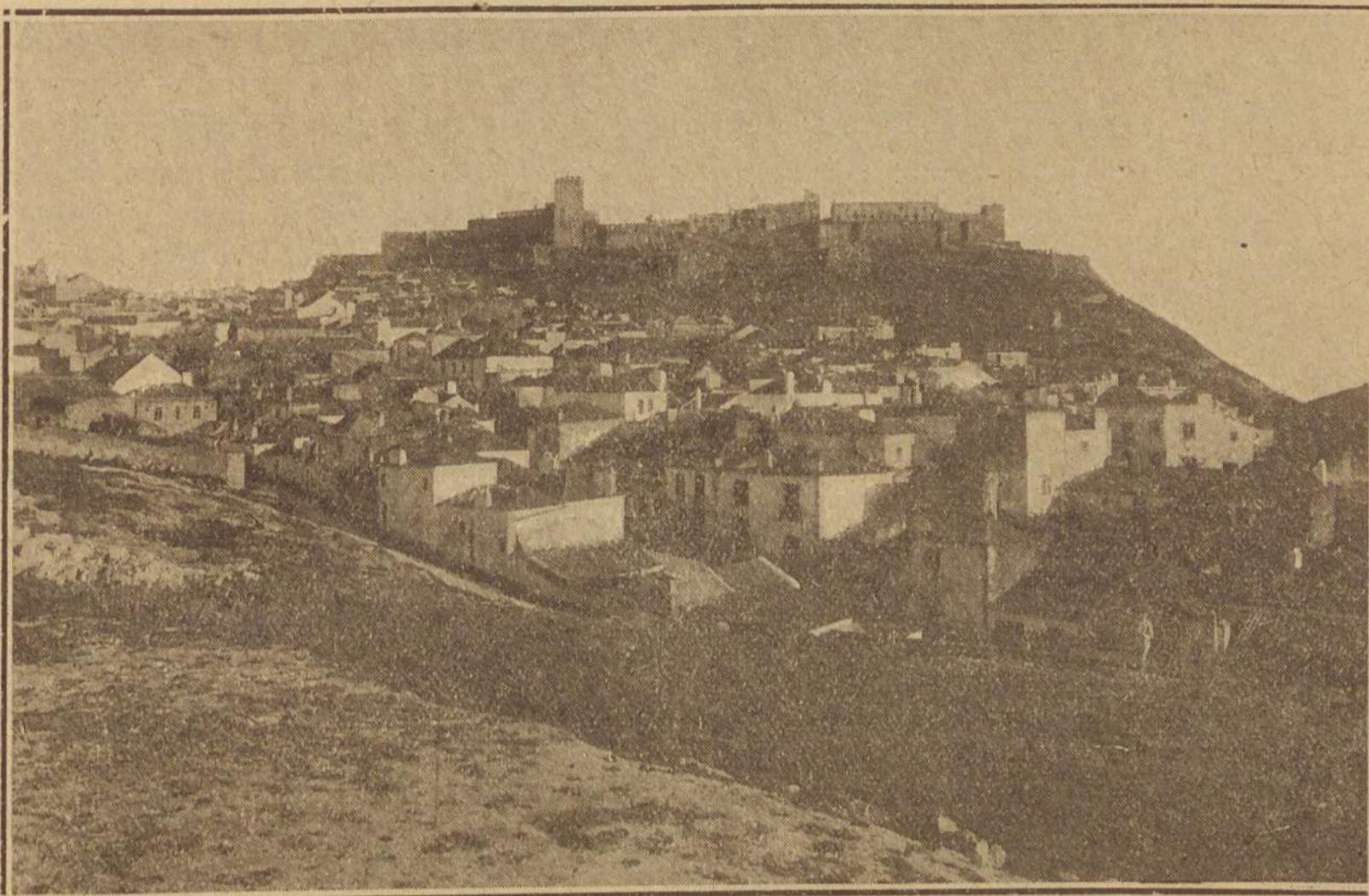
As portas dos veículos abrem-se todos do mesmo lado para facilitar a operação no espaço mínimo de cinco minutos.

### Linhas portuguesas

#### SUL E SUESTE

Foi determinado que o Director Geral dos Caminhos de Ferro, outorgue, em nome do sr. ministro das Obras Públicas, nos contratos a celebrar com a Construtora Moderna, L.ª, e Jaime Denis Duarte, para execução, respectivamente das empreitadas n.ºs 1 e 2, da estação Lisboa-Terreiro do Paço e Lisboa-Santo Amaro.

O sr. ministro das Obras Públicas aprovou a adjudicação das empreitadas n.º 3, da construção de um abrigo para passageiros e ampliação da plataforma, no apeadeiro de S. Francisco, ao quilómetro 341,100, da linha do Sul, a Eduardo Martins Sermenho, por 29.500\$00, e n.º 4, da construção de um edifício para passageiros e outros melhoramentos, na estação do Pinhal Novo, a Amadeu Gaudêncio por 345.000\$00.



Vila e Castelo de Palmela

# TURISMO

## Viajar é uma necessidade contemporânea

PELO DR. ALFREDO BROCHADO

**A** vida tem feito grandes progressos em pouco tempo. Assim não é difícil encontrarmos hoje pessoas que podendo ter andado ainda de liteira, assistam, já há muitos anos, ao vôo maravilhoso dos aeroplanos, sulcando com suas azas frageis os espaços infinitos.

Na vida de um individuo a humanidade fez avanços prodigiosos, e o século passado, tantas vezes caluniado e apelidado de «estupido século XIX», bem merece ser considerado como o maior ou um dos maiores da História.

Deste modo, antigamente, viajar era difícil, caro e além disso incerto e o homem era sedentário.

Não havia segurança nos meios de transporte e as pessoas que se metiam a caminho, nem sempre estavam certas de poderem alcançar, ao fim de longos dias, a terra demandada.

Viajar era nos tempos dos nossos avós, expôr-se aos maiores perigos.

E então, perdidos no fundo de suas casas, os homens passavam a vida, numa extática contemplação, como frades em convento, rememorando seus dias passados.

Se isto era verdade pelo que diz respeito aos

homens, mais o era quanto às mulheres, porque essas, dizia-se, para serem virtuosas deviam sair de casa apenas para batizar, para casar e para enterrar.

\* \* \*

Com o aparecimento dos transportes movidos a vapor, com os comboios, pôde dizer-se que, sob o ponto de vista material e sob o ponto de vista moral, a vida mudou. Os produtos que até aí se trocavam, na maioria dos casos, entre regiões de pequena distância, passaram a ter um intercâmbio maior, começou a produzir-se para o mundo, surge a troca das matérias e a permuta das ideias, numa esfera mais desenvolvida, e assistimos assim a um maior incremento da chamada economia internacional.

Nesta fase da história, para todos, o mundo é pequeno e o homem torna-se instável; instável nas suas dedicações e instável nos seus ódios, desprende-se, pouco a pouco das velhas convenções; se a sorte não lhe sorri aqui, vai tenta-la em outro sitio mais propicio, e como a existencia é curta, desce-lhe á alma o desejo de gosar e fixar o que é efémero, de fruir a vida com prazer.



SETUBAL — Monumento a Bocage

Não vá, porém, daqui depreender-se que este sentido da vida se apoderou imediatamente de todos e que todas as conquistas do progresso foram, assim, admitidas sem discussão ou sem protesto.

Não! Homens de pensamento houve, estetas, sobretudo, que lançaram sobre os meios de comunicação velozes, e sobre a máquina de um modo geral, o seu anatema fulminante, condenando-os em nome da beleza da paisagem e do sossêgo da vida antiga, que eles diziam ter sido conspurcada pelo fumo das locomotivas e das chaminés das fábricas gritantes.

• • •

Mas os tempos passaram e o espaço quieto de outrora, pouco a pouco, foi-se enchendo de ruidos de locomotivas, de vozes agudas de automóveis e do zumbido dos aeroplanos. O corpo da humanidade foi-se assim dilatando. Oxalá sua alma o pudesse seguir.

Chegou-se assim à época das grandes empresas e da economia dirigida.

Com a industrialização dos grandes centros, com o urbanismo sempre crescente, alimentado pelo exodo constante e inquietante, da gente do

campo para as cidades, não há remédio senão considerar este ponto Capital: — Pode o homem passar a existência inteira nêstes aglomerados sociais que são hoje os grandes centros, sem se atrofiar, sem que isso o prejudique e traga o depauperamento físico da raça?

Nos grandes centros populacionais, para obviar a estes males, que os higienistas há muito denunciaram e os homens públicos compreenderam, as edilidades respectivas procuram abrir largas avenidas; por toda a parte os jardins com relva e folhagens de árvores se multiplicam e com estes melhoramentos surgem por encanto os campos para jogos, as piscinas, os bairros operários e os grandes palácios para trabalhadores.

A idéia de que por todos os meios é necessário trazer para dentro das cidades um pouco da vida feita em contacto com a Natureza, é perfilhada, hoje, por todos aqueles que têm a seu cargo a administração dos grandes centros, o seu embelezamento e superintendem nos planos da sua construção.

Certo é que quem labuta durante o dia nos bairros mais populosos e febris, procura para sua residência recantos solitários e pacíficos, servidos



BARCELOS — Colégio de Sant'Ana, Antigo Morgado de Bemposta

por meios rápidos de comunicação, de modo que no sossêgo da terra arejada e fresca, e sob o azul do céu, sinta um pouco da calma e bem estar reconfortante, que só a Natureza pôde dar.

E assim, pelo progresso dos meios de comunicação, as cidades foram-se descongestionando e perdendo aquele aspecto antigo e acanhado, de emaranhado de ruas escuras e estreitas, onde não entra a luz do sol, e vão ganhando em largueza e beleza natural.

Os homens foram-se prendendo de amor à terra, dir-se-ia um regresso ao humus donde saíram. Nasceu neles o desejo de viajar e a tal ponto que o turismo foi mais uma indústria que apareceu.

A vida ao ar livre, os sports, o que se pôde chamar a ressurreição dos corpos, foi uma conquista do século XX, pagã, cheia da alma dos gregos.

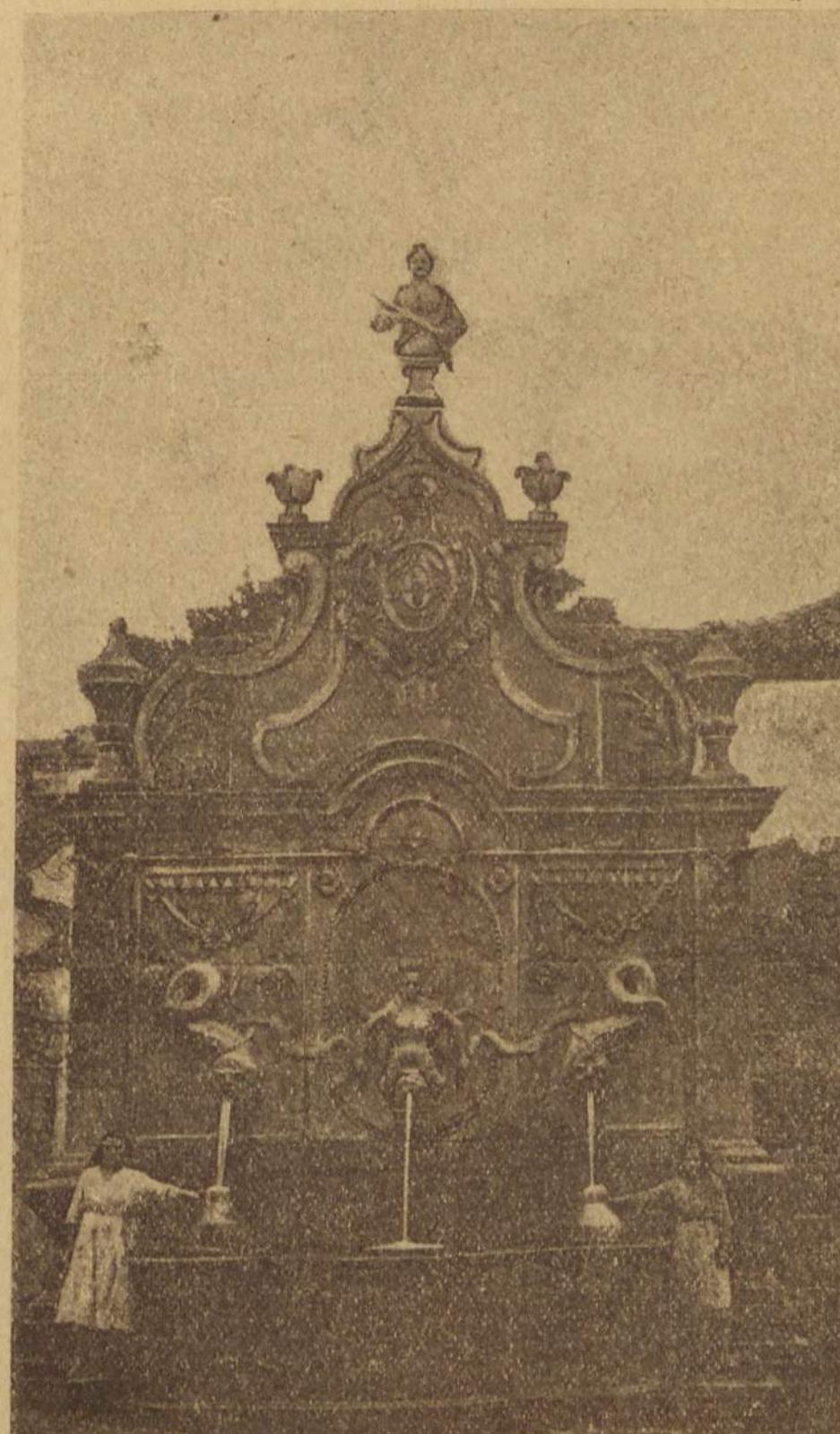
Para aqueles que no árduo labutar do dia a dia não conseguem amealhar o bastante para poderem passar alguns dias em contacto com a Natureza, este desejo de fugir da cidade, de respirar, por horas que seja, o ar puro

das montanhas, torna-se uma obsessão constante.

Compreendendo este desejo, as grandes companhias ferroviárias de todos os países procuram dar-lhe realização. Assim por toda a parte se promovem hoje estas viagens, que, se têm por fim mostrar às pessoas as belezas naturais do país em que vivem, e desvendar aos seus olhos de cidadãos o mistério da vida da aldeia, têm também por objectivo retemperar-lhes o organismo em contacto com a Natureza rude.

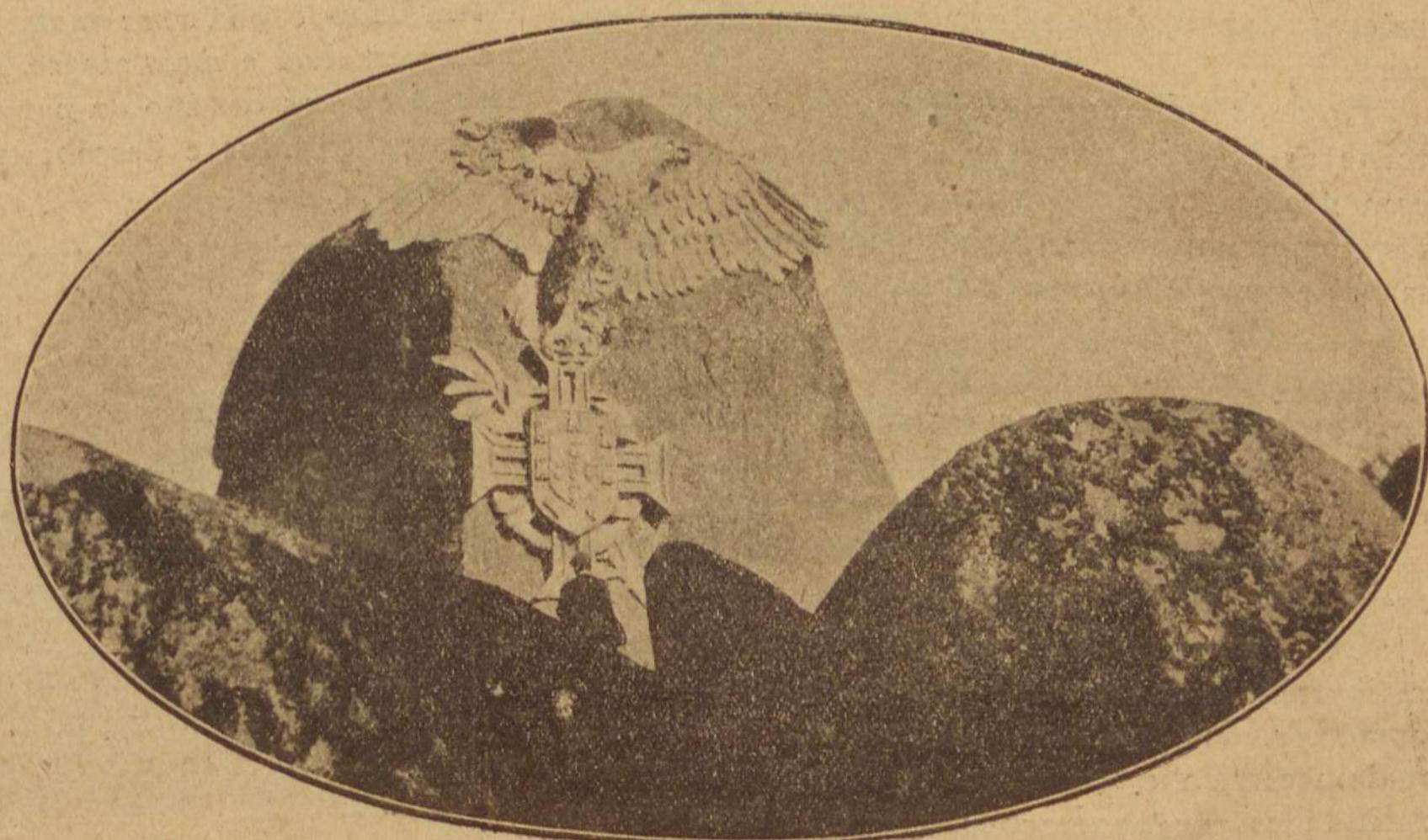
Sobre este assunto muito se tem feito já em Portugal, com o barateamento das passagens em épocas de férias, para praias e estâncias de repouso, mas recordamos, a título elucidativo do que se passa lá por fóra, esta notícia reproduzida num grande diário europeu. Refere-se à Itália e diz assim:— «Os comboios italianos do Estado, depois do feliz exito dos ensaios dos anos

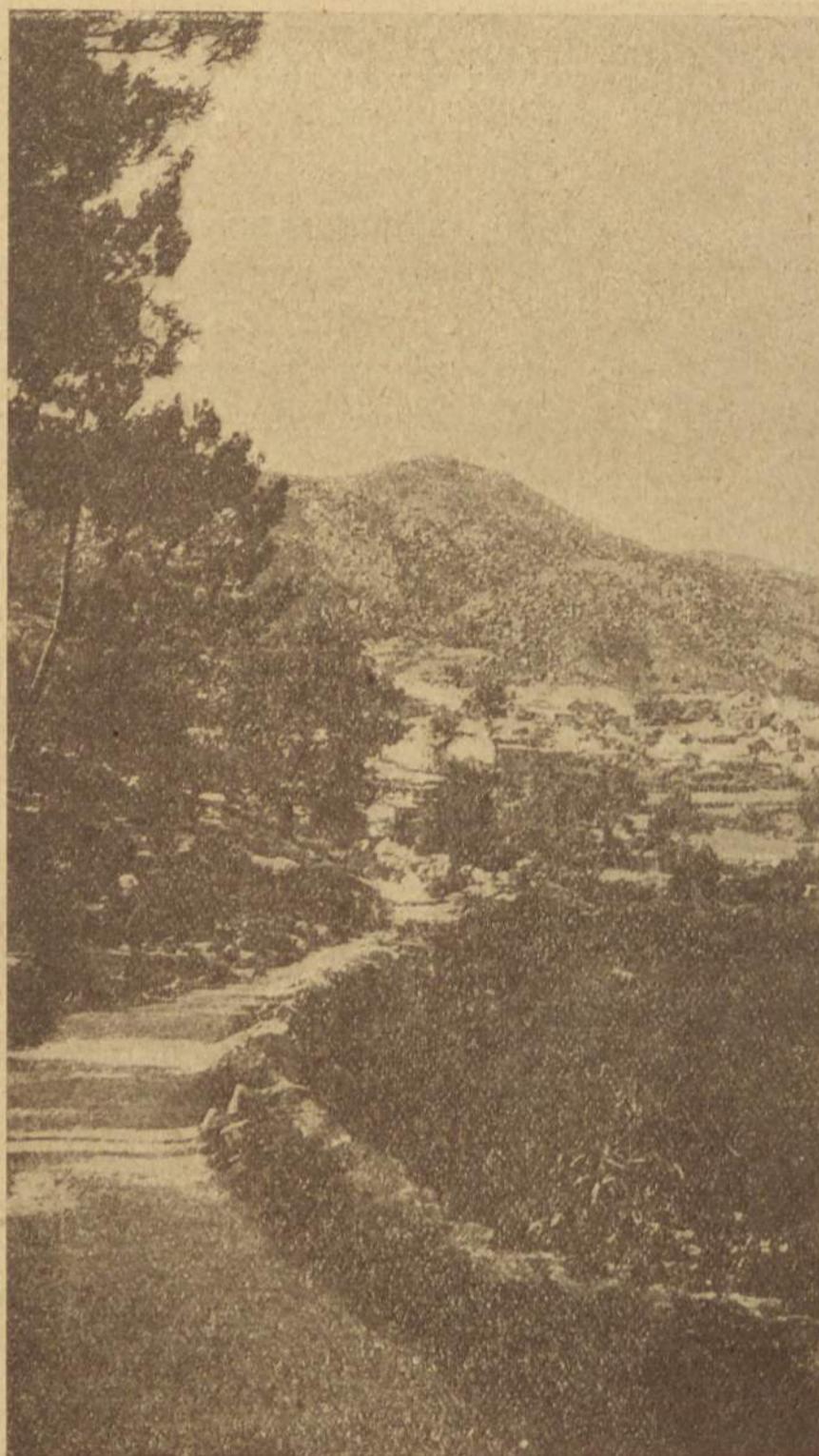
anteriores, renovaram em grande escala as viagens populares. No primeiro dia saíram 47 comboios que transportaram 36.815 passageiros. As viagens populares não devem ser consideradas unicamente



TONDELA - Chafariz da Praça

PENHA - Monumento  
aos aviadores  
Gago Coutinho  
e  
Sacadura Cabral





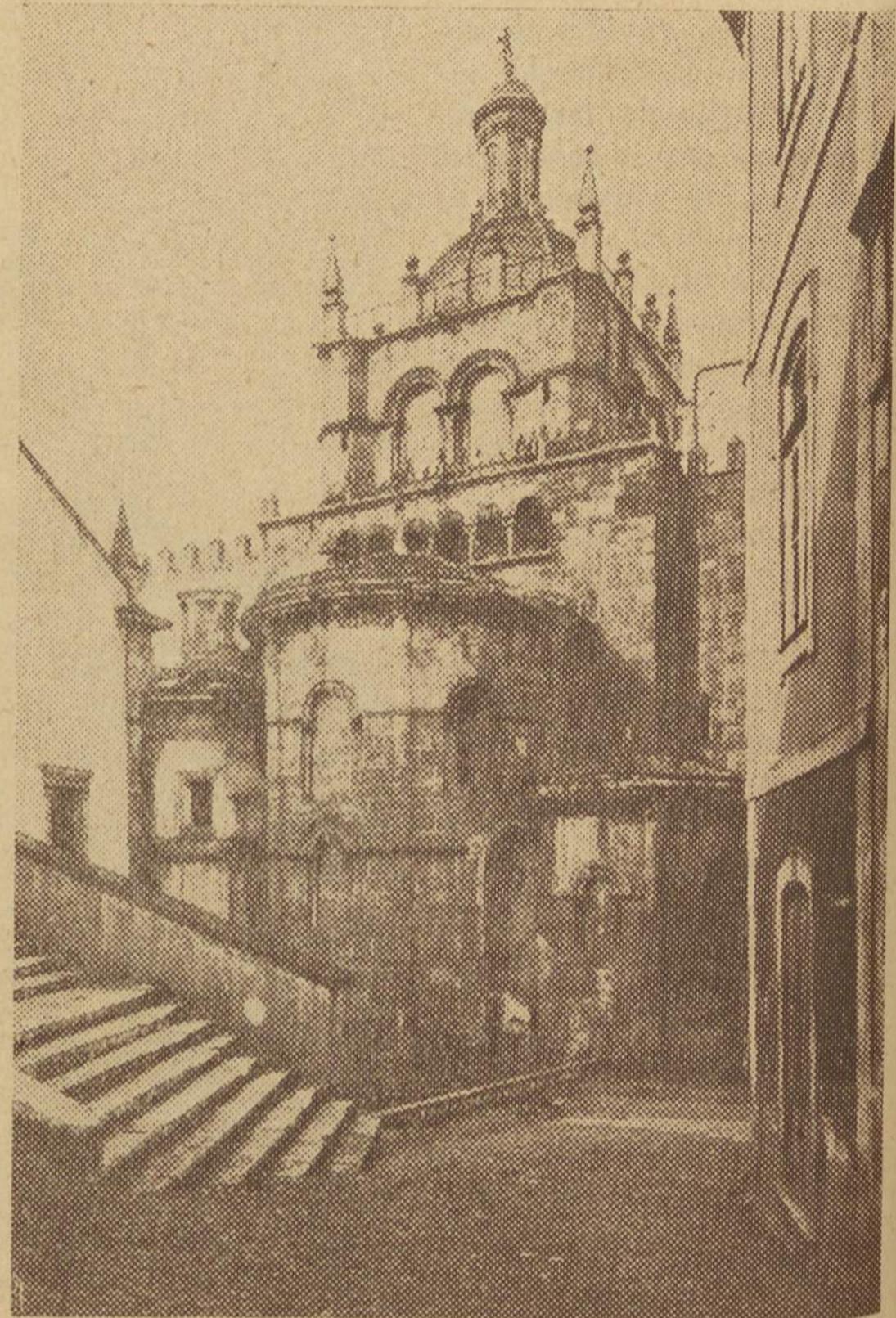
CARAMULO - Um trecho da Serra

como um passeio dado ao domingo até junto do mar, até à montanha ou até às lindas cidades, mas também como uma manifestação de um sistema novo de vida nacional, que permita a todos os cidadãos, até os de escassas possibilidades económicas, deslocar-se, visitar o país, admirar suas belezas, dar ao seu espírito descanso eficaz e necessário.

Hoje os italianos podem conhecer e disfrutar todas as belezas naturais e artísticas da nação, com gastos limitadíssimos; empregados, estudantes, comerciantes e operários, pôdem visitar aquelas belezas que atraem à Itália os espíritos selecotos de todo o mundo». E a notícia continua: «A iniciativa italiana merece ser secundada por todas as empresas ferroviárias em vista dos benefícios, tanto materiais como morais, que pôdem trazer a organização de estas viagens populares».

Em Portugal já se começa a encarar êste assunto que não é para desprezar.

Na verdade são as classes laboriosas, as que mais trabalham durante o ano, o enxame dos operários, dos funcionários públicos, aqueles que mais necessidade têm de que se lhes proporcionem facilidades para poderem sorver o ar livre e puro dos campos ou retemperar o organismo empobre-



COIMBRA - Sé Velha

cido, junto da curva azulineia do mar de todos nós, de modo que a um ano intenso de trabalho, suceda uma época de repouso, que dê, ainda que seja por momentos, a ilusão de que nem tudo são agruras, que a vida não é tão má como os homens a tem feito e pôde ser mais bela, mais fecunda, mais aprazível e mais alegre. Só assim o homem, dentro do seu destino da perfeição, será o senhor dos seus triunfos e descobertas, em vez de ser o seu escravo.



PENHA - Um aspecto do santuário

# PARTES OFICIAL



Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Decreto-lei n.º 22:604

Os transportes automóveis são hoje, pela importância dos valores que representam, pelas actividades que utilizam e pelos benefícios da sua acção, elementos necessários que muito interessam à vida do País.

Os aperfeiçoamentos constantes dos veículos automóveis e a restauração da rede de estradas têm tido como consequência natural o incremento progressivo da sua utilização.

A generalização dos veículos automóveis tem criado fortes correntes de tráfego — há bem pouco tempo ainda de ignorada possibilidade ou insignificantes —, dos quais uma boa parte é canalizada para os caminhos de ferro.

Outra parte porém, e a essa se vem juntar algum tráfego dantes exclusivamente realizado por caminho de ferro, desviou-se da via férrea, provocando assim uma viva concorrência entre estes dois meios de transporte e dos transportes automóveis entre si, concorrência que está longe de obedecer a um critério industrial bem enunciado, o que tem produzido o desfazimento das empresas dos dois ramos.

Não pode o Estado, pela própria natureza da sua função coordenadora das actividades nacionais, deixar de intervir no exercício da indústria dos transportes automóveis, orientando-a por forma a evitar o desbarato de capitais e no sentido de que da sua acção resulte fomento de riqueza.

Dada a acuidade do problema, vai o Governo publicar, em obediência a tais princípios, o regulamento dos transportes em automóveis pesados.

Nêle se fixam as normas de conjugação dos transportes por caminho de ferro e por estradas, disciplinando a sua concorrência ou promovendo a sua colaboração, com o intuito de obter o regime que mais convenha ao interesse nacional, se definem e unificam os critérios sobre capacidade de transporte e normas de segurança, se estabelecem os novos moldes de relação dos condutores conforme o seu grau de responsabilidade e de um modo geral se consideram os novos aspectos técnicos, económicos e administrativos do problema de transporte em automóveis pesados.

Ora a actual organização dos serviços de viação é manifestamente insuficiente — mostra-o a experiência — para assegurar a eficiência dos serviços em face dos importantes e complexos problemas postos ao novo regulamento e dos problemas técnicos especializados que a cada momento surgem em matéria de viação automóvel.

Assim reconhece o Governo a necessidade de remodelar a sua estrutura no sentido de obter dos serviços de viação a máxima eficiência, uniformizando-os, quanto possível, com outros serviços técnicos do Estado e preparando as condições indispensáveis para posterior e oportunamente promover a concentração de todos os serviços de transportes sob uma única direcção.

Nestes termos:

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:

## CAPÍTULO I

### Da organização dos serviços de viação

#### Disposições fundamentais

Artigo 1.º Os serviços de viação do continente e ilhas adjacentes funcionam na dependência do Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 2.º Para os efeitos da organização dos serviços de viação é a metrópole dividida em cinco circunscrições:

Norte.  
Centro.  
Sul.  
Açores.  
Madeira.

a) A circunscrição norte, com sede no Porto, corresponde à zona compreendida entre a fronteira norte do País e o limite sul dos concelhos de Espinho, Feira, S. João da Madeira, Oliveira de Azeméis, Macieira de Cambra, Arouca, Sintra, Resende, Lamego, Tarouca, Armamar, Tabuaço, S. João da Pesqueira, Penedono, Meda, Vila Nova de Fozcoa e Figueira de Castelo Rodrigo;

b) A circunscrição do centro, com sede em Coimbra, corresponde à zona compreendida entre a circunscrição norte e a linha correspondente ao limite sul dos concelhos de Pombal, Vila Nova de Ourém, Tomar, Vila Nova da Barquinha e a margem do Tejo, dali até a fronteira;

c) A circunscrição sul, com sede em Lisboa, compreende o restante território do continente;

d) A circunscrição dos Açores, com sede em Ponta Delgada, compreende as ilhas dêsse arquipélago;

e) A circunscrição da Madeira, com sede no Funchal, compreende as ilhas daquele arquipélago.

Art. 3.º São órgãos dos serviços de viação: o Conselho Superior de Viação, a Comissão Administrativa dos Serviços de Viação e a Direcção dos Serviços de Viação.

Art. 4.º O Conselho Superior de Viação é constituído da forma seguinte:

Presidente:

O presidente da Junta Autónoma de Estradas.

Vice-presidente:

O director dos serviços de viação.

Vogais:

a) O engenheiro director dos serviços de construção da Junta Autónoma de Estradas;

b) O engenheiro director dos serviços de conservação da Junta Autónoma de Estradas;

c) O director dos serviços da 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública;

d) Um engenheiro delegado da Direcção Geral de Caminhos de Ferro;

e) Um delegado da Inspecção das Tropas de Comunicação;

f) Um delegado da Direcção Geral da Segurança Pública;

g) O comandante da polícia de trânsito de Lisboa;

h) Um delegado do Automóvel Clube de Portugal;

i) Dois delegados das empresas ferroviárias, um pelas rôdes de via larga e outro pelas rôdes de via estreita;

j) Dois delegados pelos concessionários de carreiras, um pelo norte e outro pelo sul do País.

k) Dois engenheiros mecânicos de reconhecida competência em assuntos de automobilismo, da livre escolha do Ministro.

l) O conservador do registo de propriedade automóvel da circunscrição sul, que será o consultor jurídico dos serviços de viação.

§ 1.º Os delegados das empresas ferroviárias e dos concessionários de carreiras serão eleitos em lista tríplice e nomeados pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

§ 2.º Os vogais a que se referem as alíneas d) a f) e h) a k) exercem o seu mandato por três anos, podendo ser reconduzidos.

§ 3.º Quando as entidades mencionadas nas alíneas h), i) e j) não acordarem na indicação dos seus delegados, o Mi-

nistro das Obras Públicas e Comunicações nomeará pessoas idóneas para as representar.

§ 4.º O Conselho Superior de Viação reúne ordinariamente uma vez por mês e extraordinariamente sempre que o Ministro das Obras Públicas e Comunicações assim o determine, ou por iniciativa do presidente.

§ 5.º O Conselho Superior de Viação e o Conselho Superior de Caminhos de Ferro poderão reunir em sessão conjunta sempre que o Ministro das Obras Públicas e Comunicações o determine.

§ 6.º As funções de vogal do Conselho Superior de Viação são gratuitas.

Art. 5.º A Comissão Administrativa dos Serviços de Viação, é constituída pelo director dos serviços de viação, como presidente, por um vogal eleito anualmente pelo Conselho Superior de Viação e pelo director dos serviços da 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, como vogal nato.

§ único. Os membros da Comissão Administrativa dos Serviços de Viação têm direito a uma gratificação, que será fixada pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 6.º A Direcção dos Serviços de Viação é constituída por uma repartição técnica com uma secretaria de expediente e contabilidade, nos serviços centrais, e por cinco secções técnicas com as respectivas secretarias, nas sedes das circunscrições.

§ 1.º A Direcção dos serviços de Viação é dirigida por um engenheiro de reconhecida competência, da livre escolha do Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

§ 2.º O director dos serviços de viação tem a categoria e vencimentos de um director geral e é coadjuvado por um adjunto, engenheiro mecânico.

§ 3.º A repartição técnica é dirigida pelo engenheiro adjunto do director e os serviços técnicos que lhe competem são desempenhados por um engenheiro mecânico e dois condutores de máquinas, diplomados ou técnicos de automobilismo.

§ 4.º A secção de expediente e contabilidade é dirigida por um funcionário administrativo de reconhecida competência, que secretaria, sem voto, o Conselho Superior de Viação e a comissão administrativa.

§ 5.º As secções técnicas dos serviços de viação são chefiadas por um engenheiro mecânico e constituídas pelo seguinte pessoal técnico :

*Secções técnicas do centro, Açores e Madeira* : um condutor de máquinas diplomados ou técnico de automobilismo.

*Secção técnica do norte* : um engenheiro mecânico e um condutor de máquinas diplomados ou técnicos de automobilismo.

*Secção técnica do sul* : um engenheiro mecânico e três condutores de máquinas diplomados ou técnicos de automobilismo.

§ 6.º Junto das secções técnicas dos serviços de viação haverá um delegado da Inspecção das Tropas de Comunicação, que terá função de informação e ligação com os serviços de comunicações do Ministério da Guerra.

## CAPITULO II

### Atribuições

Art. 7.º São atribuições do Conselho Superior de Viação:

1.º Emitir parecer sobre as dúvidas que se suscitarem na execução dos diplomas legais referentes ao serviço de viação;

2.º Propor ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações as medidas que julgar úteis e oportunas para o estudo e resolução de todos os problemas que possam interessar ao aperfeiçoamento dos serviços de viação;

3.º Emitir parecer sobre os processos de concessão de carreiras e respectiva classificação;

4.º Emitir parecer sobre propostas referentes ao regime de exploração das carreiras de serviço público e nomeadamente a tarifas, a submeter ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações;

5.º Julgar os recursos que lhe sejam submetidos por determinação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações;

6.º Emitir parecer sobre os projectos de posturas municipais relativas ao trânsito na via pública, depois de devidamente informados pela Direcção dos Serviços e em ordem a obter em todo o País a maior uniformidade possível nas normas reguladoras do trânsito, atendendo embora ás circunstâncias especiais de cada caso;

7.º Consultar sobre quaisquer assuntos relativos a trânsito que sejam submetidos ao seu exame pelo Ministro ou pelo director dos serviços de viação.

Art. 8.º Compete à comissão Administrativa dos Serviços de Viação :

1.º Gerir os fundos e dotações que lhe forem confiados;

2.º Promover e fiscalizar a cobrança das receitas dos serviços de viação a entregar ao Tesouro;

3.º Autorizar pagamento até a importância de 200.000\$;

4.º Publicar anualmente o relatório da sua gerência relativo ao ano económico anterior.

Art. 9.º Compete ao director dos serviços de viação :

1.º Apresentar a despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, devidamente informadas, todos os negócios correntes e propor-lhe a adopção das medidas que julgar convenientes para aperfeiçoamento dos serviços de viação;

2.º Estudar e apresentar ao Conselho Superior de Viação os problemas cuja solução possam interessar ao desenvolvimento da indústria dos transportes automóveis;

3.º Superintender em todos os serviços de viação, orientando e fiscalizando a acção dos serviços técnicos e do corpo especial de polícia de trânsito;

4.º Zelar pelo rigoroso cumprimento das disposições legais sobre viação;

5.º Promover a organização do cadastro de todos os veículos automóveis e condutores que houver no País e da estatística de todos os acidentes ocasionados pelo trânsito na via pública;

6.º Organizar o corpo especial de polícia de trânsito;

7.º Organizar e informar todos os processos de concessão de carreiras e ordenar a expedição dos títulos de licença dos que forem aprovados;

8.º Fiscalizar técnica e comercialmente o estabelecimento e funcionamento de carreiras;

9.º Ordenar às secções técnicas inspecção extraordinária dos veículos automóveis, especialmente dos que sejam empregados em carreiras de passageiros, sempre que o julgue necessário;

10.º Outorgar por delegação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações em todos os contratos para que tenha competência legal;

11.º Propor à Comissão Administrativa dos Serviços de Viação, para ulterior aprovação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, os vencimentos do pessoal técnico e administrativo contratado, bem como as gratificações que julgue deverem ser abonadas ao pessoal ao serviço da Direcção.

12.º Fornecer mensalmente à Inspecção das Tropas de Comunicação, em duplicado, as fôlhas referentes aos veículos registados e condutores aprovados em cada mês;

13.º Apresentar relatórios anuais sobre os assuntos da sua Direcção.

## CAPITULO III

### Disposições diversas

Art. 10.º Os membros da Comissão Administrativa e o pessoal técnico e administrativo da Direcção dos Serviços de

Viação não podem estar interessados, directa ou indirectamente, em quaisquer ramos do comércio ou indústria de automóveis ou em emprêsas de caminhos de ferro.

§ único. É-lhes também vedado exercer qualquer função alheia aos serviços de viação ou exercer, por si ou por interposta pessoa, qualquer ramo de comércio ou indústria sem autorização do Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 11.º Os lugares da Direcção dos Serviços de Viação, a que se refere este decreto, serão providos pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações por contrato e sob proposta da Direcção dos Serviços de Viação.

§ 1.º A Direcção dos Serviços de Viação poderá contratar ou assalariar, mediante autorização do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, o pessoal técnico e administrativo auxiliar que fôr exigido pelas necessidades dos serviços, desde que os respectivos encargos caibam nas suas dotações.

§ 2.º O pessoal técnico dos serviços de viação deve estar habilitado com a licença de condução de automóveis.

Art. 12.º É da exclusiva competência do Governo o lançamento e cobrança de quaisquer impostos, taxas, contribuições ou multas relativas ao uso, trânsito, estacionamento ou qualquer outro assunto em tudo que se relacione com veículos automóveis, respectivos condutores, bem como a gasolina, protectores e câmaras de ar.

Art. 13.º O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, mediante parecer consultivo do Conselho Superior de Viação, regulamentará os serviços de viação e estabelecerá as bases de organização e funcionamento do corpo especial de polícia de trânsito nas estradas, a qual fica na dependência directa dos serviços de viação.

Art. 14.º Às câmaras municipais é permitido, de acordo com os serviços de viação e nos termos das leis em vigor, regulamentar o trânsito nos respectivos concelhos.

§ 1.º No caso de discordância entre as câmaras municipais e os serviços de viação, resolverá o Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

§ 2.º O trânsito nas vias públicas de veículos que não careçam de carris é exclusivamente condicionado pelos preceitos do Código da Estrada, legislação complementar e respectivos regulamentos, mas ficando o de todos os outros sujeito às respectivas determinações na parte aplicável.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 31 de Maio de 1933.—  
ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Albino Soares Pinto dos Reis Júnior — Manuel Rodrigues Júnior — Luiz Alberto de Oliveira — Aníbal de Mesquita Guimarães — José Caeiro da Mata — Duarte Pacheco — Armindo Rodrigues Monteiro — Gustavo Cordeiro Ramos — Sebastião Garcia Ramires.

#### Decreto-lei n.º 22.717

— Define quem deve ser considerado condutor profissional de automóveis.

#### Decreto n.º 22.718

Aprova o regulamento de transportes em automóveis pesados.

#### Presidencia do Conselho

Rectificação ao decreto-lei n.º 22.636, que concede à Sociedade Portuguesa de Estudos e Exploração de Minas, Limitada, o direito exclusivo de proceder a pesquisas de ouro e metais nobres a ele associados nas áreas declaradas cativas por portarias de 23 de Fevereiro de 1933.

#### Ministério de Comércio, Indústria e Agricultura

#### Decreto-lei n.º 22.676

Autoriza a delegação da Junta Nacional de Exportação de Frutas, no Algarve, a contratar com a Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdencia um ou mais empréstimos até o montante de 80.000\$00.

# A «GAZETA» EM ESPAÑA

#### LINHA DE MURCIA CARAVACA

No dia 28 do mês de Maio foi solenemente inaugurada, esta linha que será explorada pelo Estado.

Assistiram ao acto o director geral dos Caminhos de Ferro e outras individualidades da mais alta representação do Comércio, da Indústria e Bancos.

A nova linha enlaça em Alguazas com a rede da Companhia M. Z. A. Em Murcia não tem empalme com a dita Companhia.

O seu comprimento é de 79 quilómetros e as suas estações são as seguintes: Murcia, La Riviera, Molina de Segura, Alguazos, Los Rodeos, Campos Del Rio, Albudeite, Los Baños, Puebla de Mula, Mula, El Niño, La Luz, Bullos, Sehegin e Caravaca.

Por agora não prestará serviço combinado.

As tarifas desta linha são isentas durante dez anos do encargo de 15 %, e do imposto de transporte.

#### ESTAÇÕES ECLIPSES

Inaugurou-se na linha de Monforte a Corunha o novo serviço das estações «eclipses», o que quer dizer que funcionam durante uma parte do dia e estão paradas durante as horas da noite por serem desnecessários os seus serviços.

São 144 as estações atingidas pela novidade, com o que se chega à supressão de 444 agentes de trem, calculando-se a economia de em umas 485.000 horas de trem e um milhão e meio de quilómetros. Fazendo o custo do quilómetro a duas pesetas, obtém perto de 3.000.000 de pesetas de economias.

O funcionamento das estações eclipses atinge principalmente os comboios de peixe que durante a noite não necessitam serviço nas estações fechadas.

#### CONCURSO PARA AQUISIÇÃO DE LOCOMOTIVAS

A Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, foi autorizada a abrir concurso para aquisição de 15 locomotivas com os seus respectivos tenderes.

Este concurso que é aberto exclusivamente à indústria nacional fecha hoje.

# Publicações recebidas

## Relatório de 1932, da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Apresentado à assembléia geral ordinária, realizada em 28 de Abril passado, mostra desenvolvidamente as contas da exploração do último exercício, contendo muitos mapas explicativos das diversas receitas, despesas, impostos, etc..

Dão as suas contas um lucro na antiga rede de Esc. 161.888\$77,5, apresentando as linhas arrendadas um prejuízo de Esc. 1.891.210\$44, isto é um prejuízo líquido de Esc. 1.729.321\$66,5 que conjugado com outras contas deu em realidade um prejuízo de Esc. 1.308.100\$44.

O parecer do Conselho Fiscal dá esta situação como grave, devendo no entanto ser atenuada logo que o Governo em cumprimento do Acordão do Tribunal Arbitral, a que houve necessidade de recorrer, reembolse a Companhia de 70 % dos déficits havidos nas linhas arrendadas durante este exercício.

## Memoria presentada por el Consejo de Administracion a la junta general de accionistas celebrada el 28 Mayo de 1933

É um completo e bem documentado relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Zaragoza e Alicante.

## Boletim Comercial

Ministério dos Negócios Estrangeiros, Direcção Geral dos Negócios Comerciais — 2.ª repartição — Serie III — n.º 45 referente a Junho de 1933.

Interessa sobretudo ao Comércio Exportador pela grande soma de informações sobre mercados externos.

## Relatório do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Apresenta-se muito bem elaborado, mostrando-nos numa forma bem evidente a excelência da sua administração e os progressos quanto a aumento de receitas e tráfego durante o ano findo.

## Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Na notícia que, da Assembleia Geral desta Companhia, demos aos nossos leitores, dele se fez referência.

## Relatório e Contas da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela

Pela breve análise que fizemos verifica-se que, apesar da crise e da diminuição de receitas há a von-

tade da parte do conselho de administração de melhorar a situação desta importante empreza.

Assim as despesas diminuíram grandemente, equilibrando um pouco mais a situação vinda do exercício anterior.

## Ferrocarriles

Aprovechamiento y Cambio de Material Movil por J. Rolland Paleo.

É uma obra absolutamente técnica e com especialidade dedicada aos Serviços da Companhia do Oeste de Espanha.

## Código do Inquilinato

Suplemento de actualização até Junho de 1933 com o decreto 22.661 ultimo sobre inquilinato e sua apreciação pelo Dr. Carlos de Mendonça.

É um folheto utilíssimo a toda a gente não só para consulta, mas também pela inteligente forma como são apreciadas pelo autor as leis sobre o assunto.

## Ruidos da Cidade

Câmara Municipal de Lisboa.

É o relatório acerca dos trabalhos da Comissão Municipal incumbida de estudar a possibilidade de reduzir e eliminar os ruidos provenientes da actividade da Cidade de Lisboa. Apresentado em sessão da Comissão Administrativa realizada em 23 de Março de 1933.

## Banco de Portugal

Serviços de Estatista e Estudos Económicos.

Boletim n.º 2 — Janeiro a Maio de 1933. Interessantíssimo pela sua colaboração e pelos dados preciosos sobre comércio, indústria, finanças, estatística, etc..

## Saudades da «Terra das Oliveiras»

Tese apresentada no I Congresso Alentejano realizado em Évora por um Congressista Oliventino.

## Olivença, a Gloriosa

Palestra realizada a pedido da Direcção do Gremio Alentejano em 22 de Maio de 1933.

Ambos os folhetos são da autoria de V. L. A., edição da Casa Ventura Abrantes.

Prosa repassada de saudades de uma terra onde tudo nos fala ao coração de portugueses.

Terra irridenta de Portugal, e portuguesa a fala dos seus habitantes e portuguesas são as suas igrejas com pedras tumulares de fidalgos lusitanos.

Tudo isto no recorda e aviva a nossa saudade, V. L. A. nos seus patrióticos e interessantes folhetos.

## A Mulher do próximo, por Guedes de Amorim

É uma interessante novela onde o enredo prende e os diabolos são bem cuidados.

Guedes de Amorim é um novo que promete e que merece ser acarinhado pelo público.

# AS ORIGENS VULCANICAS DOS ARQUIPÉLAGOS DA MADEIRA E DOS AÇORES

Pelo Coronel CARLOS ROMA MACHADO

(Continuação do número anterior)

mais antiga em resultado do vulcão que rebentou na prainha do Norte, formando o mistério desse nome. Perto de Bandeiras rebentou o vulcão de St.<sup>a</sup> Luzia em 1 de Fevereiro de 1718 formando outro grande *mistério*. Em 10 de Fevereiro de 1720 rebentou o vulcão de S. João produzindo outro *mistério*. Na ilha do Faial em 12 de Abril de 1672 houve a formação dos vulcões do Capello e da Praia do Norte, cujas vilas foram submersas, formando o primeiro, o do Capello um *mistério* com 300 metros de largura, sendo todos estes vulcões precedidos de grandes tremores de terra.

Os habitantes das ilhas, gente muito religiosa, quando estas novas explosões de lava vinham cobrir o solo cultivado, uma mata, uma vinha, e mesmo uma aldeia dirigiam-se aos padres que embora ignorantes neste assunto tentavam apaziguá-los disendo-lhes que eram *mistérios de Deus*, e assim se ficaram denominando *mistérios* aos grandes lençóis de lava meia solidificada, que saíndo nessa época de alguns dos vulcões novos ou mesmo dos da segunda, se espalhava em mantos de meio metro de espessura até 2 e 3 metros, sobre o terreno cultivado, e em larguras que se estendiam quando nas partes mais afastadas dos vulcões e mais junto ao mar em 200 a 300 metros de largura em marcha lenta, dando tempo aos habitantes das vilas e povoações a fugirem como na vila das Velas em S. Jorge. Houve um sítio em que estando uma mulher sem po-



(15) - Queda de um *Mistério* (2) sobre a Vila das Velas na Ilha de S. Jorge

der fugir se apegou a um santo orando, e a lava abriu-se em duas partes seguindo pelos lados, de onde ela estava, e deixando-a sem ser queimada. Naturalmente porque alguma pedra ou elevação fêz partir em duas a torrente de lava, que seguia unida, e assim deixou uma porção de terreno livre de *mistério* como me mostraram perto da Calheta na Ilha de S. Jorge

unindo-se num só manto de lava na parte inferior, deixando como que uma ilha. Ainda assim nestes calacismos morreram muitos habitantes, sobretudo no Falal, Pico e S. Jorge. Nesta ilha a Igreja das Urselinas ficou emersa cerca de 90 anos antes da minha visita, contornando-a a lava descida de um vulcão em nível superior, e como a igreja era já na planície ou quase, em vez de o mistério se alastrar, subiu, subiu, até chegar à altura do telhado, mas então começou a dobrar para o interior da parede, para entrar na igreja, depois do telhado ter ardido, mas neste momento solidificou-se e ficou em pendor, dentro das paredes da igreja, e quando eu há mais de 40 anos ali fui via-se apenas pequena parte superior dos muros, sair da rocha basáltica, não tendo sido ofendida a imagem da Nossa Senhora, segundo me disseram. Homens ainda encontrei, já muito velhos, que isto tudo tinham presenciado.

Na ilha de S. Miguel abateu de repente um grande vulcão, dando lugar à formação da magestosa Caldeira das Sete Cidades, cuja água é doce. Nesta revolução de terreno foram cobertas com mantos de lavas matas antigas, muito pujantes, e cuja existência há poucos anos foi comprovada pelas sondagens a que já fiz referência e que meu Tio o Dr. Mariano Machado de Faria e Maia então director das Obras Públicas mandou fazer para estudo e projecto do desaguamento superficial da referida lagôa, cujo nível por causa das chuvas ameaçava inundar os jardins e parques em torio.

O sábio Fouqué comprovou até certo ponto as duas primeiras épocas, vulcânicas visto no local das duas primitivas ilhas de S. Miguel se encontrar basalto rijo e nos vulcões que as ligaram, a quasi total existência de tufo, cascalho, e de pequenos jazigos de madeira carbonizada.

De todas as ilhas foi o Pico a mais vitimada pelos *mistérios* e é muito trabalhosa nesta ilha a cultura da figueira e vinha porque é só plantada no solo arável que fica inferior à camada dos *mistérios* que é preciso furar a tiro de dinamite, para se poder plantar bacelo e as figueiras no terreno inferior, mas em compensação o vinho é muito, e de superior qualidade, especialmente o vinho branco.

A lava que os vulcões deitaram nessa época, é levíssima com a cõr de carvão de coke, às vezes azulada, e muito porosa. Havia quando lá estive extenções enormes ainda não captadas pela vegetação superiormente, e onde apenas então vegetavam uns raquiticos e raros likens, análogos aos que cobrem em Portugal a rocha basáltica. É esta a feição mais característica dos *mistérios*, dessas enormes extensões de terreno, das quais um homem só com bastante fadiga, pode sair, tão irregulares são os sítios onde mal e com risco mesmo de se ferir, pode colocar os pés. Fouqué diz que a ilha Graciosa parece não ter tomado parte na actividade vulcânica desta época. A nós parece-nos que a ela se podem juntar as ilhas de St.<sup>a</sup> Maria, Madeira e Porto Santo.

## Qual aplicação mais prática que podem ter muitos dos picos vulcânicos dos Açores e Madeira

Foi este o estudo que encetamos há mais de 40 anos, quando fazímos parte da 4.<sup>a</sup> brigada de reconhecimentos militares das ilhas dos Açores e Madeira, e por essa ocasião notámos que os picos vulcânicos da segunda época, ficando todos mais ou menos perto do mar, e dominando as costas das ilhas, pela sua elevação, poderiam com bastante vantagem servir, para nêles instalar as necessárias baterias marítimas de calibre médio, e mesmo grandes calibres, e obuses para a defesa das ilhas. Daí o dividirmos êsas vulcões em classes, pelo seu perfil, visto que a planta, em todos êles é mais ou menos circular. As cotas desses vulcões cujas crateras já se encontram entulhadas, ou mesmo tendo desaparecido a indicação do local da sua abertura na sua parte superior, vão de 50 a 300 metros acima do nível do mar. Assim os picos do primeiro tipo, tem um perfil mame-loide como de um seio, podendo-se perfeitamente instalar

uma bateria na sua parte superior. Citaremos os dois exemplos do monte das Cruzes na Ilha das Flores, e o Pico da Cruz na ilha da Madeira, imediatamente a oeste do Funchal o qual me consta já ter servido para este fim, no tempo da grande guerra.

O segundo tipo refere-se aos picos que tendo um perfil mameloide tem contudo uma depressão na parte superior mas os respectivos bordos todos à mesma altura, depressão que representa o local onde existiu a antiga cratera do vulcão, hoje esbroadada e aterrada no fundo, pela desagregação das matérias mais ou menos soltas, que o formam. Citaremos por exemplo o cabeço do Brasil na ilha do Pico, e os picos da Bagassina na ilha Terceira.

O terceiro tipo refere-se aos vulcões com o mesmo perfil mameloide, mas em que a cratera central está mais bem definida, tendo as bordas em nível diferente e o bordo mais elevado do lado do mar. Neste tipo encontramos inclinações de encostas que vão até 40 graus e alguns em que por vezes o bordo menos elevado se confunde com o terreno adjacente. Esta diferença de nível foi naturalmente devida à acção do vento dominante na ocasião da erupção mais demorada. Assim quando soprava o vento da terra para o mar o bordo mais elevado era desse lado, e vice-versa. Citaremos para exemplo deste tipo os picos do Jardim e Hortelã na ilha Graciosa e a posição do Monte da ilha do Pico, situada a 4 quilómetros da vila Madalena para sul, que tem 160 metros de cota, e dista 200 metros da costa. Tem na parte superior entre os bordos 20 metros de largura, suficiente para estabelecer uma bateria e a parte mais baixa, rasa o terreno vizinho. Encontram-se muitos picos deste tipo uns ao pé dos outros, o que confirma ser devida à acção do vento a menor altitude da sua borda do lado de terra.

Finalmente os picos do 4.º tipo, o qual não é mais que o

tipo antecedente, na posição inversa, ou seja a parte mais baixa da borda do lado do mar, igualmente devido a efeito do vento. Deles encontramos dois exemplos bem frisantes o do monte da Guia no Faial, já aí atraç mencionado à cota máxima de 200 metros e cortada a encosta quase a prumo do lado do mar, tendo na parte mais alta 80 metros de largura suficiente para uma bateria e as extremidades mais salientes sobre o mar uns 50 metros de largo. igualmente próprias para baterias. O fundo da caldeira é abaixo do nível do mar, que por ela entra. Um outro é o ilheu das Cabras na ilha Terceira que é apenas em planta metade de um pico deste tipo tendo sido a outra metade desmoronada pelo mar. Tem 140 metros de cota e fica a 5 quilómetros da baía de Angra.

Terminaremos citando mais três exemplos deste tipo de picos, a saber o Monte Brasil na ilha Terceira, e sua grande cidadela, à cota máxima de 240 metros; o Morro grande das Velas, perto da vila do mesmo nome, na ilha de S. Jorge, e cota de 180 metros, e o Pico da Ajuda na ilha Graciosa à cota de 120 metros, próximo de St. Cruz.

Por aqui se vê que já os nossos antigos engenheiros militares, e construtores aproveitaram para a defesa destas ilhas pelo menos um destes picos, o do Monte Brasil, o que me fez pensar ao vizitá-lo, que era perfeitamente adaptável este como os outros indicados ao estabelecimento neles de moderna baterias modernas.

Termino referindo-me aos Açores, abençoado arquipélago. pátria de homens notáveis de grande energia, e imaginação; desde os antigos navegadores até aos poetas e políticos da época actual, e em que a grande quantidade rádio, emanada dos vulcões, como que a todos tem dado o desapêgo do psígio em que constantemente vivem e a enérgica mentalidade que muitos tem mostrado.

## “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:

### Gente da Guerra:

Outro livro de Carlos d'Ornellas, mas completamente diverso, na forma, do anterior.

Dá-nos agora contos da guerra, mas contos rápidos, contos que, no entanto, conseguem prender a atenção do leitor.

É uma das coisas mais difíceis que conheço o escrever contos que agradem e que não decaiam na linguagem vibrante e apaixonada do artigo de fundo.

Uma narração que deve ser o mais possível sóbria, procurando no desfecho a moralidade pretendida, há quem faça dela uma série de digavações em torno dum eixo que se acaba por quebrar, filosofando até perder o fio ao discurso, na preocupação humaníssima de «falar bem» ou irritar o indígena.

E, em dada altura quando os linguados se amontoam no lado esquerdo e as ideias caminham aos encontrões por falta de fia-guia, o contista cai em si, e diz atrapalhado:

Ó demonio! Onde ia eu?

Vê que perdeu o principal efeito que desejava. Meia a obra e encontra-a fraquinha e, vae d'áí, resolve acabar de qualquer modo, ma-

tando a heroína ou sacrificando uma personagem que, pobre dela, só lhe faltava morrer de morte macaca.

Carlos d'Ornellas transpôs, com facilidade, aquele fôsso em que tantos caem.

E conseguiu dár-nos contos naturais e autênticos, contos que se guardam na estante, ao lado dos chamados livros bons.

«Contos Amargos da Guerra» tem, ainda, outros elementos interessantíssimos: Publica o drama em 1 acto «O ultimo dia do condenado», episódio que recorda o fusilamento do único homem que no exército português sofreu tal sentença.

Capa de S. Veloso.

E.F.

### Comércio do Porto:

«Carlos d'Ornellas – nosso distinto colega na Imprensa lisbonense e combatente da Grande Guerra – dá-nos, neste seu interessante livro uma série de sugestivos contos que se leem com aprazimento.

«Contos Amargos da Guerra» intitulou o sr. Carlos d'Ornellas este ser agradável livro, que fica, na literatura sobre a conflagração mundial como mais um interessante documento.

O autor não nos dá apenas uma obra de simples literatura – através dos seus contos, efabulados com espontaneidade, escritos com colorido, nos quais há lampejos de ironia e espírito e cintilações de sentimento e emotividade, colhem-se revelações e surpreendem-se aspectos sobre essa terrível hecatombe que assolou o Velho Mundo e que nos proporcionam uma leitura empolgante e sugestiva».

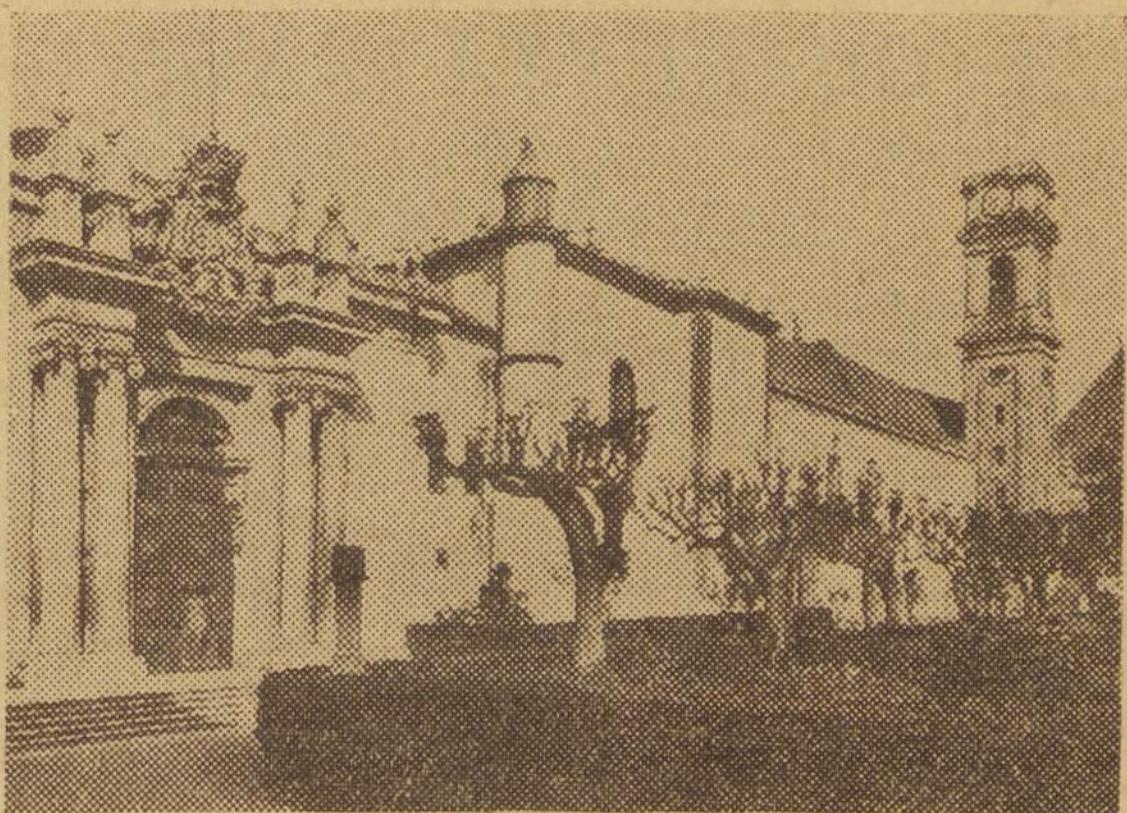
# TERRAS PORTUGUÈSAS

Deambulação por Coimbra  
e seus arredores

Regresso a Sintra — o jardim  
de Portugal

## I

Pelo Dr. JACINTO CARREIRO



COIMBRA — Cidade Doutora

**A**velha usança coimbrã — tida e mantida inalterável através as idades — e que faz juntar em sucessivos quinquenios, na cidade doutora, os bachareis que em direito se formaram e anualmente se vão espalhando pelo país fóra, não aproveita apenas ao prestígio e ao renome da nobre Universidade, sempre homenageada pelos seus antigos alunos, saudada sempre com sentida emoção nos discursos inflamados dos discípulos d'outrora.

Certo que essa praxe constitue também e dalgum modo como que uma resistência disfarçada à senectude, que cada vez mais se avisinha tão depressa começam a despontar os primeiros cabelos brancos.

E é certamente subjugados pelo cruel avançar do crepúsculo que os bachareis de hoje, camaradas de ontem, que se não vêm há dez, há quinze, há vinte anos, se estreitam n'um abraço sempre mais demorado e mais enternecido, com a lembrança

cada vez mais viva d'um tempo que lhes foge, que se lhes vai perdendo de vista...

Todos sentem que os anos vão fazendo seus estragos.

Os que se reúnem agora voltarão d'aqui a 5 anos?

\*\*\*

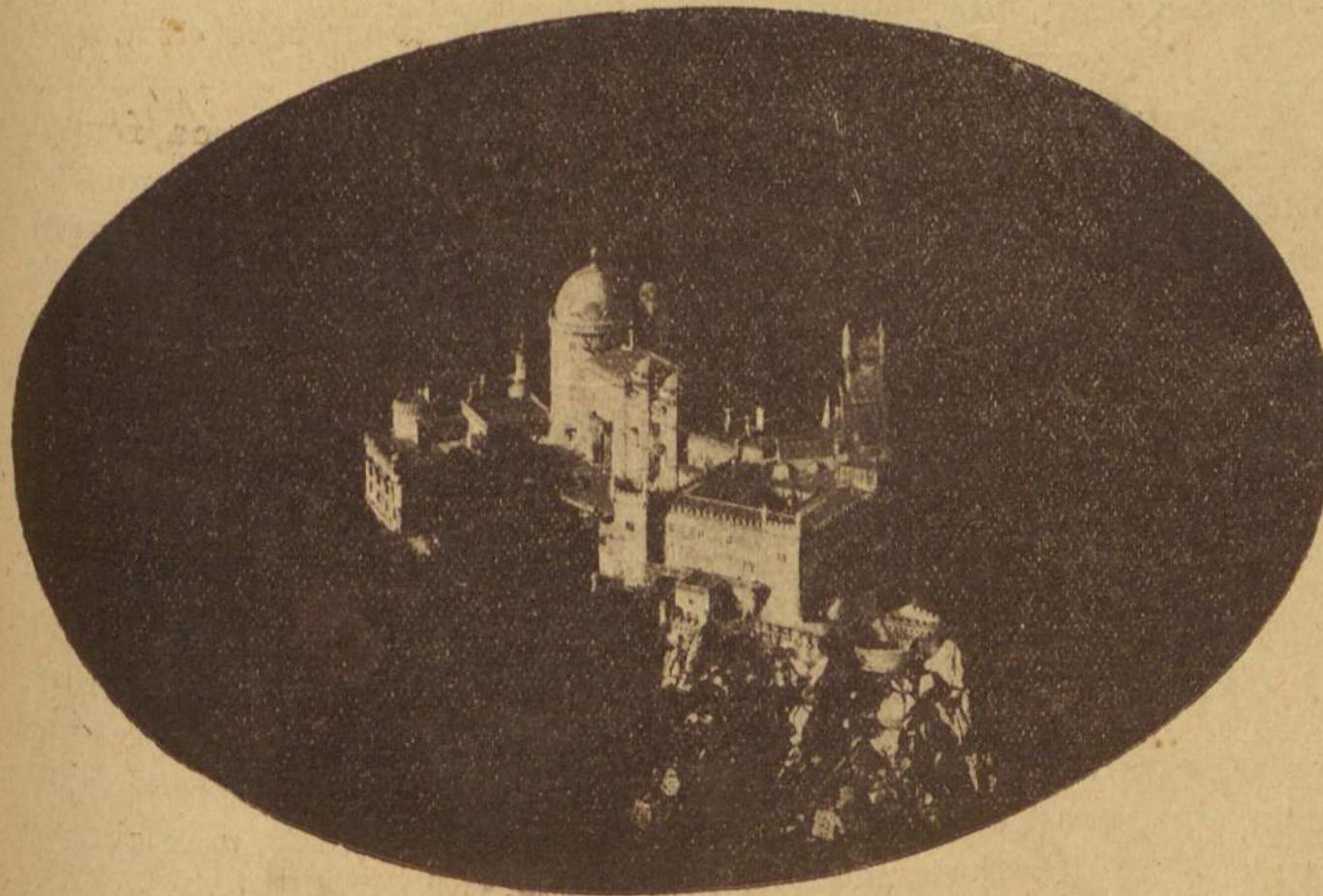
Afóra êste aspecto, que tem seus longes de sentimentalismo, a tradição apontada consolida igualmente afinidades mal defenidas e mal caracterizadas, que melhor se apercebem no amadurecer da vida, e dá-nos por vezes um sentido novo de coisas e aspectos que escapa com frequencia à observação da mocidade. Reparam-se injustiças graves e modificam-se interpretações, erraneas freqüentes vezes; aquilo que o fácil humorismo dos verdes anos ridicularisava surge agora com diversa e bem mais verdadeira perspectiva. Os homens tornam-se a nossos olhos mais «humanizados» certos logares são-nos menos hostis, mais acolhedores.

É talvez um acto de penitência, de contrição.

D'antes, em pleno estouamento, em plena juventude irrequieta — a Universidade, os lentes, as «sebentas» constituiam de ordinário um pesadêlo, qualquer coisa de que convém afastarmo-nos sem demora...

Volvidos porém alguns anos, munidos já então do saber de experiência feito, não se sobe a escadaria da «Via Latina» sem nos sentirmos invadidos e dominados por uma funda emoção, por um respeito mais alto, sincero...

E é ver então o Administra-



CINTRA — O Jardim de Portugal

# HA QUARENTA ANOS

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

## Boletim financeiro

Lisboa, 30 de Junho de 1893.

Está concluída a discussão do orçamento geral do estado (que ha treze anos se não fazia) tendo-o hoje sancionado o conselho d'Estado, devendo publicá-lo amanhã o *Diário do Governo*. Das propostas do governo, que formavam o conjunto das suas reformas financeiras, estão ainda pendentes as referentes à contribuição predial, à contribuição industrial e ao regimen do alcool. A primeira parece que foi posta de parte, por dificuldades surgidas, a segunda discute-se na camara dos deputados, mas parece receiar-se que tenha uma votação contrária, a terceira diz-se também que está prejudicada por haver sido impossível chegar-se a um acordo sobre ella.

D'estes factos, demasiadamente evidentes para que possam ser ócultados, resulta que a situação governativa se tornou mais e mais difícil, parecendo a muitos inevitável uma recomposição ministerial, que se fará poucos dias depois de encerradas as camaras. A situação parlamentar também deve preocupar o governo, que não dispõe na camara dos deputados de força numérica de votos que lhe dê maioria no caso de uma votação em que as oposições deviam manifestar-se contra. Dahi naturalmente a indicação da dissolução das camaras, solução a que o governo não deseja ir recorrer agora por motivos faceis de compreender. Em todo o caso esta camara está condannada.

O nosso mercado monetário esteve durante a quinzena algum tanto animado, em consequencia da consolidação dos juros da dívida interna. Tem continuado a concorrência á conversão, tendo até hoje sido apresentados títulos por um valor superior a 10:000 contos. O preço das inscrições tem corrido paralelamente com o da dívida externa de 28,25 e 28,40. O mercado de cambios não se agravou apesar da constante procura de papel para os vencimentos do fim de semestre, prevalecendo as cotações de cheques sobre Londres de 43 a 43 1/2 e sobre Paris de 655 a 659. O agio das ilhas estabeleceu-se mais em paridade com os cambios, regulando entre 970 e 975 réis.

No sentido de fornecer aos nossos leitores todos os elementos para a apreciação do movimento das cotações de títulos portugueses no paiz e no estrangeiro, começaremos a publicar com o nosso boletim de 15 um mappa contendo as notas diárias das cotações de fundos portugueses na Bolsa de Lisboa e nas de Paris e Londres, com o que lhes proporcionaremos meio de avaliar bem as oscilações e a verdadeira situação dos nossos títulos.

As acções do Banco de Portugal sustentaram a cotação de 116\$500 réis, havendo compradores a este preço. O dividendo do primeiro semestre de 1893 será de 3 p. c. podendo ser maior, porque os lucros davam para isso margem, mas o conselho do banco entendeu preferivel reservar para o dividendo complementar o aumento, afim de poder consolidar algumas contas do activo. As do Banco Lisboa & Açores mantiveram o preço do 89\$500 e a do Commercial 84\$000 réis (papel).

As obrigações de 4% (emprestimo de 1888) tiveram pequena procura e pequena venda a 13\$000 réis, as de 4% (1890) procura regular a 37\$700 e 38\$000 réis, as de 4 1/2% (coupon) tiveram compradores a 36\$200, 36\$300 e 36\$400 réis. As obrigações do Crédito Predial tiveram procura regular, as de 6%, obtendo, as de assentamento, 91\$500 réis, as de 5% 86\$000 réis (ass.) e 85\$500 (coupon). As obrigações Loanda-Ambaca subiram um pouco com a proximidade do vencimento do coupon de julho, cujo pagamento se vai realizar.

As camaras nada resolveram ainda sobre a questão do Banco Ultramarino. A proposta do governo, prorrogando os privilégios, tem já parecer favorável da comissão do ultramar, mas, como dissemos, vai ser impugnada, constando que se proporá que a prorrogação seja apenas até 31 de dezembro de 1893 e que se faça um inquérito oficial á situação d'este banco nas diversas colônias. Estes inquéritos bancários teem sempre grandes inconvenientes porque abalam a confiança que nos bancos inqueridos deposita o público e sobressaltam os interessados n'elles. O inquérito ao Banco Ultramarino está feito nos relatórios da sua gerencia no largo periodo decorrido, desde a sua fundação até hoje, cerca de 30 annos. A nós figura-se-nos que a questão do Banco Ultramarino se não resolve por inquéritos, mas por um estudo conscientioso das suas condições e circunstâncias, que ha muito devia ter sido feito nas estações officiaes de modo a fazer d'este estabelecimento o que elle deve ser, isto é, um banco colonial exclusivamente destinado a favorecer o commercio, a industria e a agricultura das províncias ultramarinas.

dor Geral da Caixa de Crédito, grave, solene, dizer palavras solenes, palavras graves, de saudação aos antigos mestres; e é adivinhar as lágrimas de comoção que embargam a voz do juiz de Moimenta, homenageando a velha Universidade na pessoa do seu Reitor.

...Está feito o exame de consciência — sem esforço, sem constrangimento: o revoltado de outros tempos, o iconoclasta, o rebelde confessou prontamente se penitencia, de bom grado repudia as apostrofes violentas, os ápodos levianos, as blasphemias irreverentes que tudo pretendiam desmronar.

Irrecusavelmente: Coimbra foi sempre, há de ser sempre o escrinio da mentalidade lusa.

Por isso eu te saúdo, oh Coimbra do meu tempo!

\* \* \*

A velha cidade universitária deve ser presentemente a terra portuguêsa mais progressiva, que mais tem prosperado nestes ultimos anos.

A sua população, que em 1918 era de 20 mil

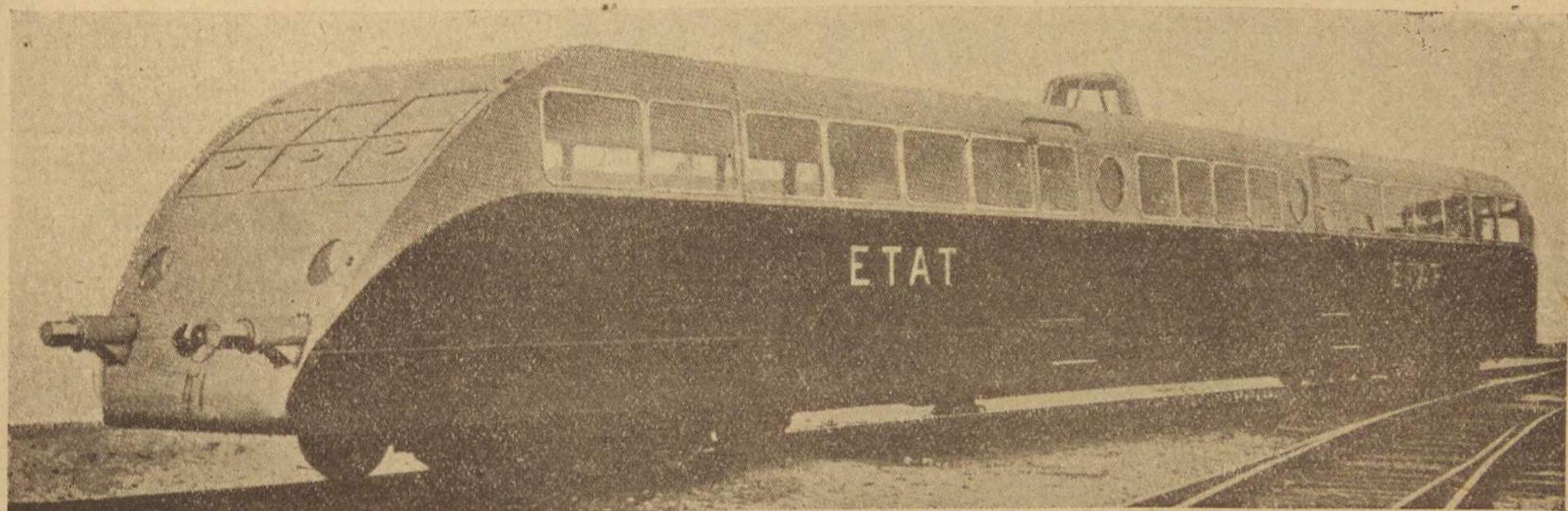
habitantes, hoje é aprroximadamente de 40 mil. Isto diz tudo. O desenvolvimento da população traduz bem-estar, conforto, condições económicas prosperas e desafogadas. Supomos que em Coimbra, pelo menos na classe de construção civil, não deve haver crise de trabalho.

A área da cidade aumentou por uma forma que a todos impressiona. Há novos arruamentos em vários pontos da cidade, as construções novas são incontáveis e por toda a parte se erguem os andaimes, n'uma faina que o viajante observa com visivel agrado.

A quietude, o marasmo e o bafio da cidade velha cederam o passo a uma alegria de renovação, de arejamento, de vitalidade que nos deixa surpresos e maravilhados.

Decidimos por isso tomar um melhor contacto com esta velha urbe que resurge, com esta formosa terra que se desdobra por tal arte que, conservando o tipo tradicional, secular, consegue criar a seu lado, em permanente comunhão, uma cidade nova, moderna, civilizada.

Visitemol-a, que bem o merece.



A AUTOMOTORA BUGATTI FORNECIDA AOS CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO FRANCEZ

**A** parte dos interessantes detalhes mecanicos da automotora Bugatti exposta recentemente na estação de St. Lazare em Paris, algumas das suas particularidades foram descritas na «Railway Gazette» do mez passado. O projecto do veiculo chama a atenção porque agrupa os resultados de pesquisas e pratica de experiencia conseguidas na construção e condução de automoveis de corrida. Seguindo este principio foram efectuadas experiencias com pequenos modelos num tunel de vento, a fim de conseguir a melhor forma sob o ponto de vista de resistencia do vento, outras experiencias foram feitas para determinar os efeitos de atravessamento de tuneis e de passagem por outros veiculos, em direção contraria a grande velocidade. As experiencias feitas com a automotora foram coroadas do melhor exito, sendo a resistencia no cruzamento de veiculos praticamente insignificante e a deslocação de ar ligeiramente sentida pelos passageiros das plataformas quando a automotora Bugatti as atravessa a grande velocidade.

A colocação do condutor ao centro do carro na torre de comando permite ver em todas as direções, devido á disposição da carrosserie, igualmente os passageiros podem ver em todas as direções. Nos periodos finais do projecto do veiculo os constructores foram auxiliados pelo sr. M. Pacon, arquitecto dos caminhos de

# A

## AUTOMOTORA

B  
U  
G  
A  
T  
T

ferro do Estado. As dimensões da automotora correspondem ás dos carros da Wagon Lit, sendo de 76 pés em todo o comprimento, 9 pés e 3,1 2 polegadas de largura e com a altura interior de 6 pés e 6 polegadas. As acomodações são para 52 passageiros, sendo 42 os assentos reversíveis dum engenhoso e simples sistema patenteado. Esta automotora projectada para funcionar em grandes velocidades.

O sr. M. Ettore Bugatti deu a entender que brevemente será possivel viajar nos caminhos de ferro com o dobro das velocidades conseguidas até hoje. Nas experiencias de velocidade entre Connerré-Beillé e Le Mans, a automotora Bugatti electricamente chronometrada alcançou 107 milhas por hora, e quando posta ao serviço regular entre Paris e Trouville-Deauville, distancia esta de 137 milhas, poderá atingir uma media de 69 milhas por hora. Nas experiencias realizadas para demonstração de estabilidade e resistencia, a automotora fez um percurso de 500 milhas sem parar.

Depois do conjunto geral, talvez a parte mais interessante da automotora Bugatti é o esquema dos eixos-bogies, sobre a qual é montada. Estes bogies foram projectados para prover um movimento diferencial nas direções verticais e laterais, resultando que a amplitude de qualquer movimento do eixo naquelas direções, é reduzida á quarta parte do tempo

# ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

## SOL, VIDA, DESPORTOS E TURISMO

**B**ANDOS de estrangeiros, ingleses na sua maioria, atraíam diariamente a cidade de Lisboa, exibindo suas fisionomias sádias, bem coradas, em flagrante contraste com as dos lisboetas, neurastenizados pela luta diária na conquista do pão que o diabo amassou. A lusa palidez, e certo ton asiático ou bronzeado, emprestam aos tristes habitantes de Lisboa a cidade destinada pela sua maravilhosa situação a possuir uma intensa vida náutica e desportiva — um vago ar doente, e triste, que pessimamente contrasta com a exuberante saúde física e moral daqueles que nos visitam.

As mulheres oferecem maior destaque. Sádias, fortes, robustas, bustos direitos e musculados membros, parecem vender saúde ao lado das burguesas cloróticas, pinalgadas de vermelho, que saltitantes atravessam as ruas da capital, temerosas do Sol, e do vento, olhos magnificados por desejos vagos, vestígios de romantismo que em pleno século vinte, à sucapa, pelos bairros longes vai ceifando, ainda, as suas vítimas. As inglesas e americanas ficam estonteadas com o bom Sol que amorna a lusa grei, e não compreendem a ausência de saúde moral que os mais leigos facilmente diagnósticam nos rôstos lisboetas.

*Sol, Vida, Desportos! Bem haja o turismo, indústria da saúde, que exibe aos olhos doentes dos lisboetas, exemplares sádios, corpos ginasticados, em cujas epidermes rosadas nós advinhamos os efeitos salutares e terapêuticos do Sol, dos desportos e da vida.*

em que chega ao ponto á qual o bogie é ligado ao chassis. O seu funcionamento é demonstrado claramente pelos os desenhos diagramaticos, especialmente quando estes são estudados em conjunto com a fotografia que reproduzimos, mostrando a construção da bogie. O resultado desta disposição, é, naturalmente de conseguir que o veiculo corra suavemente, os motores estão assentos sobre suportes de borracha, igualmente a carrocerie assenta em blocos de borracha, sendo as rodas de construção especial com borracha inserida entre o cubo e o aro, esquema este que reduz os ruidos.

Dos quatro eixos de cada bogie, os dois centrais são movidos pelos motores, enquanto os externos são simplesmente eixos de condução, sendo as rodas igualmente montadas sob cubos, e similares ás dum carro normal, ficando assim completamente livres para seguir a curva da linha. Daqui resulta, que este sistema em combinação com o movimento diferencial dos eixos, permite que curvas de raios pequenos como sejam as de 262 pés possam ser feitas a grande velocidade. Todas as rodas são equipadas com travões de expansão interna, do tipo de automovel, comandados por cabos, o que impede por completo a gripagem dos travões.

## SUICIDIO DE TELEFONISTA

CONTA a República que uma empregada dos Telefones de Paris ligou para a redação de um jornal e comunicou: — Esta é a minha última ligação telefónica. O meu último serviço. Vou suicidar-me.

Da redacção do jornal acorreram a estação telefónica — e verificaram que a comunicação era verdadeira.

E comenta o caso de seguinte maneira:

Pálida e loira, como nos versos do Poeta, a telefonista jazia por terra com uma bala no coração... por um desgosto de amor.

Foi telefonista até ao fim. E até ao fim... mulher.

Porque só as mulheres ainda sabem morrer de amor nestes duros tempos de prosa e de crise.

## REPRESSÃO DO NUDISMO

A Direcção Geral de Segurança Pública forneceu, á imprensa, a seguinte «nota oficiosa»:

«A bem da moral e dos bons costumes, torna-se publico que vão ser tomadas as necessarias providencias, por forma a reprimir «severamente» as praticas de nudismo nas praias portuguesas, bem como a exibição de trajes que, pela sua simplicidade ou transparencia, ofendam a decencia e o pudor publico».

E o sr. ministro da marinha mandou reforçar a polícia marítima nas praias, para se evitar não só o nudismo, como o uso de vestuários pouco decorosos.

Até que finalmente vamos entrar no caminho da decencia nas praias.

Assim já o celebre sr. dr. não pode exibir-se com a esposa, dois filhos e tres meninas todos nus na praia da Trafaria, mandando fotografias para as revistas alemãs.

Bem hajam os moralistas.

Não conseguimos colher elementos detalhados sobre o sistema de propulsão e transmissão, apenas conhecemos que estão agrupados a meio da automotora, 4 motores de 200 H. P. cada, utilizando como carburante o alcool-benzolado, não existe caixa de velocidade mas apenas um sistema especial de embraiagem com reversão de marcha que permite á automotora a deslocar-se com a mesma velocidade em qualquer dos sentidos. A caixa de velocidade torna-se desnecessaria em face da facilidade com que os motores conseguem demarrar. O peso do veiculo é relativamente pequeno pois pesa 23 toneladas alem disso o sistema especial de arranque montado sobre rolamentos Timken facilita enormemente a demarragem. O chassis é construido em aço prensado e a carrocerie em chapa de aço.

O sistema de lubrificação foi cuidadosamente estudado sendo absolutamente perfeita a lubrificação de todas as partes moveis da suspensão, a tal ponto que não requerem durante alguns meses o mais pequeno cuidado.

O sr. M. Ettore Bugatti agradeceu sinceramente ao sr. M. Dautry, gerente geral dos caminhos de ferro do Estado Francez pelo seu auxilio e pelo recebimento duma encomenda de duas automotoras Bugatti.

# UMA PÁGINA DO MEU JORNAL

Por AUGUSTO D'ESAGUY

30 de Out. de 1932

**A**RRUMEI tudo para escrever. Sinto que hoje vou trabalhar muito. Há vários dias que uma idéia me persegue — a idéia de escrever a nossa vida desde o início, desde o nosso primeiro dia.

Tinha resolvido o contrário, tinha jurado nunca mais escrever, isolar-me de todos, deixar-me ir, despedaçar-me de encontro à corrente. Uma força oculta, superior, obriga-me a trabalhar. Não sei se queres que conte a nossa vida, tam cheia de tormentos e aventuras, que divulgue os nossos segredos, a luta formidável que nós tivemos, os horríveis instantes da barricada.

Móro numa casa que fica na Avenida da República. Fronteira a ela, à janela do nosso quarto, há um platano, cujas fôlhas foram teus brinquedos durante a tua longa doença, e junto dele um banco. Não sei bem ligar todas estas coisas, mas disseram-me hoje que aqueles cinco homens que todas as tardes ali passavam horas esquecidas não voltaram mais depois do teu último dia. Reparei neles uma ou duas vezes. O mais velho tinha certo ar de cipreste. Tu gostavas de os ver, entretidos uns com os outros, e algumas vezes verifiquei que que os teus olhos, os teus olhos maguados pela longa doença, seguiam com carinho os gestos desocupados daquêles cinco homens, entretidos a consumir as horas sob a sombra tranquila do nosso platano querido.

Tenho uma novidade par ti: êles não voltaram mais. O nosso platano está doente, doente de outono; ferido pelo vento e pela chuva, abandonado, deixou tombar todas as fôlhas, ficou esquelético, braços erguidos para o céu, numa atitude mística de oração.

Quando falo de ti, quando aponto uma ou outra passagem da nossa vida, sinto que não posso continuar, e fico à tua espera, à espera dos teus sorrisos, da tua presença.

Continua a chover, estou cada vez mais só, e mais inquieto.

Levanto-me e vou à janela. Fixo a nossa Avenida que tem certo ar de boulevard distante, frio e pouco acolhedor. Enquanto estou debruçado na janela do nosso quarto, sentindo a chuva cair sonolentamente, recordo-me, não sei porque misteriosa intercepção de pensamentos, dos meus dias de Paris, Boulevard Pasteur, 14.

Tenho necessidade de passar pelo Hotel a saber se tenho carta tua, a recolher as tuas notícias.

Há a mesma tristeza nesta Avenida, idêntico aspecto desolador. Passam crianças pálidas a caminho do colégio, indiferentes a tudo, à tragédia que paira sobre elas, ao movimento constante dos automóveis. Os meus olhos tomam conta delas.

Porque será que as janelas fronteiras às nossas nunca se abriram? Aflige-me a tragédia daquela casa que tem um exterior de túmulo envidraçado, e esqueço a da minha. Tenho uma imperiosa von-

tade de ir bater àquela porta, e interrogar a porteira. Nasce no meu espírito uma dúvida: aquela casa terá porteira? Será Dona Morte a porteira daquela vivenda silenciosa que foi muitas vezes motivo das nossas longas conversas?

Regresso à minha secretária, e julgo que um romance sobre aquela casa alcançaria um grande êxito, mas talvez não; a tragédia da vida deve ser muito superior à daquela família que escolheu um túmulo envidraçado para viver, e morrer, e poucos dão conta dela.

Manhãs de Paris! Metro Nord-Sud, Hospital de St. Louis! Ai do Lusiada, coítado... Passagens de modelos, tristes modelos mutilados pela vida, fazendo bicha para as injeções...

## AVIAÇÃO

(Continuação da página 394)

forte, viverá mais Português, quando a bandeira de Portugal acompanhar o ronco dos motores das naves aéreas que aproximam, que enlaçam energias, que despertam actividades acabando com o pesadelo das distâncias.

Na África, a Guiné, Angola e Moçambique, mostram bem quanta falta lhes faz o avião. Nas ligações entre si ou com a metrópole alguma coisa devia estar feito já e no entanto nem a simples avioneta dá ao Governo Central de cada uma delas a faculdade de um transporte rápido tantas vezes preciso através dos seus extensos territórios. Que o digam, e êsses melhor que ninguém, todos os Governadores Coloniais, quantas vezes êles sentiram a falta! A nossa Índia lá vai fazendo sentir os proveitosos ensinamentos do mundo colonial. Os seus dois aviões são já uma promessa que merece atenção.

Macau — A resposta está dada pela leitura do Relatório do Ex.<sup>mo</sup> Almirante Ivens Ferraz, acerca do seu cruzeiro nos Mares da China. O que viu e sentiu melhor do que as palavras nos mostram quanto era necessário lá termos uma base. E Timor? Tão distante! É vêr o desenvolvimento da Aviação nas Ilhas suas vizinhas, hoje dos Holandeses, as quais, pelas suas carreiras aéreas com a Europa, nos convinha estar ligados.

E não quero falar das nossas Ilhas. Não é preciso somar argumentos, estou disso convencido.

É preciso apenas, ... lembrar o assunto. Se êle é tão claro!

Aguardemos, com alguma esperança, a nova era que desde já se deve manifestar como consequência das conferências decorridas sobre o nosso Império Colonial. A Aeronautica não passou, com certeza, por detrás da segura mentalidade dos nossos governadores.

## Comissão Central de Assistência de Lisboa

Desta comissão que é presidida pelo sr. Governador Civil de Lisboa recebemos o relatório da gerência durante o período decorrido de 1 de Dezembro de 1929 a 31 de Dezembro de 1932..

É um documento que bem evidencia, pelos seus números, a obra benemérita que tem levado a efeito e que certamente não deixará de continuar, sobretudo para bem da caridade privada, que neste organismo conta com o principal protector.

### TINTA A ÁGUA «OLSINA»

#### Vernizes e Esmaltes

Produtos de MANDER BROTHERS (Inglaterra)

(CASA ESTABELECIDA EM 1792)

Fornecedores oficiais da  
Casa REAL INGLEZA

(Agentes e depositários em Portugal)

FERNANDO QUEIROZ, LIMITADA

R. Sampaio Bruno, 12

Porto

TELEFONE 903

## MAYBACH

UNICO AGENTE:

CARLOS CUDELL GOETZ,

PR. DA ALEGRIA, 65

L I S B O A

TELEFONE: 23831

TELEGRAMAS: CARDELETZ

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Séde - Calçada do Duque n.º 20 - Lisboa

Pagamento do cupão das obrigações de 6 %  
relativo ao 1.º semestre de 1933

São avisados os portadores do cupão n.º 4 das obrigações de 6 %, de que o seu pagamento líquido de impostos, terá lugar a partir de 1 de Julho de 1933, em escudos, ao cambio do dia sobre Paris, ao preço de:

Frs. F. 12,00 para a série n.º 1 a 378.118

Frs. F. 12,85 para a série n.º 378.119 a 484.845

O pagamento efectuar-se-ha:

Em Lisboa:

Séde da Companhia

Banco de Portugal

Fonsecas, Santos & Viana

No Porto:

Filial do Banco Lisboa & Açores

O pagamento no estrangeiro será efectuado em Paris, Berlim, Londres, Genebra, Bruxelas e Amsterdão, conforme os anuncios publicados nos diversos países.

O pagamento na séde da Companhia, efectua-se todos os dias úteis, desde as onze às treze e das quatorze e meia às dezesseis horas e aos sábados desde as onze às doze e meia horas.

Lisboa, 21 de Junho de 1933

O Presidente do Conselho de Administração

António A. Vasconcellos Correia

## Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACCÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00

CAPITAL OBRIG.—Esc. (ouro) 44.165.070\$00

S E D E E M L I S B O A

L A R G O D O Q U I N T E L A, 3

C O M I T É D E L O N D R E S:

P R I N C E S H O U S E, 95, G R E S H A M S T R E E T, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:

Desde o Lobito á Fronteira, quilometros

1.347. Distancia do Lobito á região mineira da Katanga: Quiometros 1.800

## HOTEIS RECOMENDADOS

## PORTUGAL

LISBOA

Grande Hotel de Inglaterra

PRIMEIRA CLASSE

Rua do Jardim do Regedor

## PORTUGAL

BEJA

## HOTEL ROCHA

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

Preços módicos. Banho,

Ótimos vinhos e  
boa comida.

## PORTUGAL

ENTRONCAMENTO

RESTAURANTE DO ENTRONCAMENTO

Sob a direcção de FRANCISCO MÉRA

Ótimo serviço de mesa. Almoços e jantares  
por encomenda

Entroncamento :::: Estação

## Horário dos comboios directos da Linha Norte

Preços Esc.	1.ª Cl.	2.ª Cl.	3.ª Cl.	DIST.	Estações e apeadeiros	51	3	53	55	17	15	
						RÁPIDO A C	OMNIBUS A D	SUD LUXO A	RÁPIDO A I	OMNIBUS A L	OMNI- US A G	
De Lisboa-R.	k.	LISBOA-ROCIO	P		8 40	9 50	12 55	18 05	20 55	22 15		
2 35	1 80	1 10	6	CAMPOLIDE	—	—	—	—	—	—		
4 25	3 05	2 00	11	ENTRE-CAMPOS, ap.	8 51	10 02	10 17	18 15	21 30	22 27		
4 25	3 05	2 00	11	BRACO DE PRATA	—	—	—	—	—	—		
5 45	3 85	2 55	14	OLIVAIAS	—	—	—	—	—	—		
6 55	4 65	2 00	17	SACAVEM	—	—	—	—	—	—		
9 60	6 75	5 40	2	POVOA	—	—	—	—	—	—		
11 20	7 80	4 10	2	ALVERCA	—	—	—	—	—	—		
12 60	8 95	5 85	35	ALHANDRA	—	—	—	—	—	—		
14 20	10 00	6 50	37	VILA FRANCA	—	—	—	—	—	—		
16 50	11 55	7 50	43	CARREGADO	—	—	—	—	—	—		
20 75	14 50	9 50	54	VILA NOVA DA RAINHA, ap.	—	—	—	—	—	—		
23 40	16 35	10 70	61	REGUENGO	—	—	—	—	—	—		
24 10	16 90	11 00	63	SETIL	(C)	11 28	—	—	22 20	23 39	23 32	
25 70	17 95	11 70	67	SANT'ANNA-CARTAXO	—	—	—	—	—	—		
27 85	19 55	12 80	73	VALE DE SANTAREM	—	—	—	—	—	—		
31 05	21 73	14 10	81	SANTAREM	9 46	12 03	—	19 12	22 52	23 54		
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 03	109	TORRES NOVAS	—	—	—	—	—	—		
43 15	30 35	19 70	113	ENTRONCAMENTO	(C)	10 13	12 49	14 12	19 37	23 31	0 23	
46 30	32 55	21 15	121	LAMAROSA	(P)	—	13 24	—	19 40	0 01	0 48	
48 90	34 25	22 55	128	PAIALVO	—	13 34	—	—	0 11	0 58		
52 35	36 65	23 90	137	CHÃO DE MACAS	10 35	15 47	15 50	—	0 40	1 21		
55 70	39 05	23 45	146	CEISSA-OUREM, ap.	—	15 52	—	—	0 44	—		
55 70	39 05	23 45	146	CAXARIAS	—	14 01	—	—	0 55	1 35		
59 60	41 95	27 20	16	ALBERGARIA	11 05	14 23	16 14	20 28	1 18	1 38		
64 15	44 95	28 30	156	LITEM, ap.	—	14 32	—	—	1 32	2 12		
64 15	44 95	28 50	168	VERMOIL	—	14 40	—	—	1 46	2 26		
67 55	47 25	30 80	177	POMBAL	11 19	14 51	—	20 45	2 03	2 42		
75 25	51 35	33 45	192	SOURE	—	15 07	—	—	2 10	2 49		
78 25	54 80	33 65	205	V. NOVA D'ANCOS, ap.	—	15 13	—	—	2 19	2 58		
87 05	54 80	33 65	205	ALFARELOS	(C)	11 42	15 21	—	21 10	2 33	3 13	
79 45	55 66	36 20	208	Figueira da Foz	(P)	—	—	—	21 13	3 19		
83 20	58 25	37 95	218	FORMOSELHA	—	15 51	—	—	2 39	3 51		
83 60	59 85	38 95	224	TAVEIRO	—	16 07	—	—	2 51	3 49		
86 20	60 45	39 40	226	COIMBRA-B	(C)	11 58	16 20	15 50	21 31	3 00	3 49	
				Coimbra	(P)	—	—	—	3 15	3 53		
				(Louzã)	(P)	—	—	—	—	3 55		
88 50	61 95	40 40	232	COIMBRA-B	(P)	12 00	16 32	16 06	21 31	—	3 53	
91 15	63 95	41 60	239	SOUZELAS	(P)	—	16 42	—	—	5 25	4 04	
				PAMPILHOSA	(C)	12 14	16 53	16 16	21 49	3 37	4 16	
				(Beira Alta)	(P)	—	—	—	3 57	4 31		
92 75	65 00	42 25	243	MEALHADA	—	17 39	16 25	21 59	4 05	4 41		
96 10	67 40	43 90	252	AGUIM, ap.	—	17 45	—	—	—	—		
96 10	67 40	43 90	252	CURIAS, ap.	12 27	17 46	—	—	4 21	4 55		
98 80	67 40	43 90	2 2	MOGOFORES	—	17 51	—	—	4 28	—		
98 80	69 20	45 10	259	PARAIMO, ap.	—	17 57	—	—	4 36	5 06		
104 10	73 95	47 55	273	OLIVEIRA DO BAIRRO	—	18 03	—	—	4 45	—		
104 10	73 95	47 55	273	OLIA, ap.	—	18 10	—	—	4 58	5 22		
106 80	74 75	48 75	280	QUINTANS	(C)	12 55	18 29	16 51	22 28	5 06	5 30	
106 80	74 75	48 75	294	AVEIRO	(P)	—	—	—	5 16	5 40		
				(Vale Vouga)	(P)	18 45	—	—	5 26	5 49		
112 20	78 55	50 95	294	CACIA, ap.	—	18 57	—	—	5 41	6 03		
114 85	80 45	52 40	301	ESTARREJA	—	19 08	—	—	5 55	6 15		
117 55	82 50	53 60	308	AVANCA	—	19 18	—	—	6 38	6 25		
121 65	85 15	55 55	19	OVAR	—	19 32	—	—	6 52	6 36		
125 60	86 45	61 55	19	ESMORIZ	—	19 41	—	—	6 52	6 36		
124 80	87 33	56 90	524	ESPINHO (V. Vouga)	—	13 32	19 47	—	23 08	7 05	6 47	
127 85	89 45	58 30	527	GRANJA	—	13 38	19 47	—	23 14	7 10	6 55	
129 25	90 60	59 00	335	VALADARES	—	—	19 59	—	—	7 25	7 05	
130 85	91 65	59 65	343	VILA NOVA DE GAIAS	—	13 56	20 14	17 52	23 34	7 50	7 22	
133 20	93 50	60 85	349	CAMPANHA	C	14 04	20 21	18 00	23 42	7 58	7 30	
				PORTO (M. e Douro)	—</td							

# HOTEIS RECOMENDADOS

ESPAÑHA

MADRID

## HOTEL LONDRES

Calle Galdo 2

Telefones: 12728-16490

ESPAÑHA

VAGO

ESPAÑHA

VAGO

Conforto moderno  
em todos os quartos

Cosinha excelente

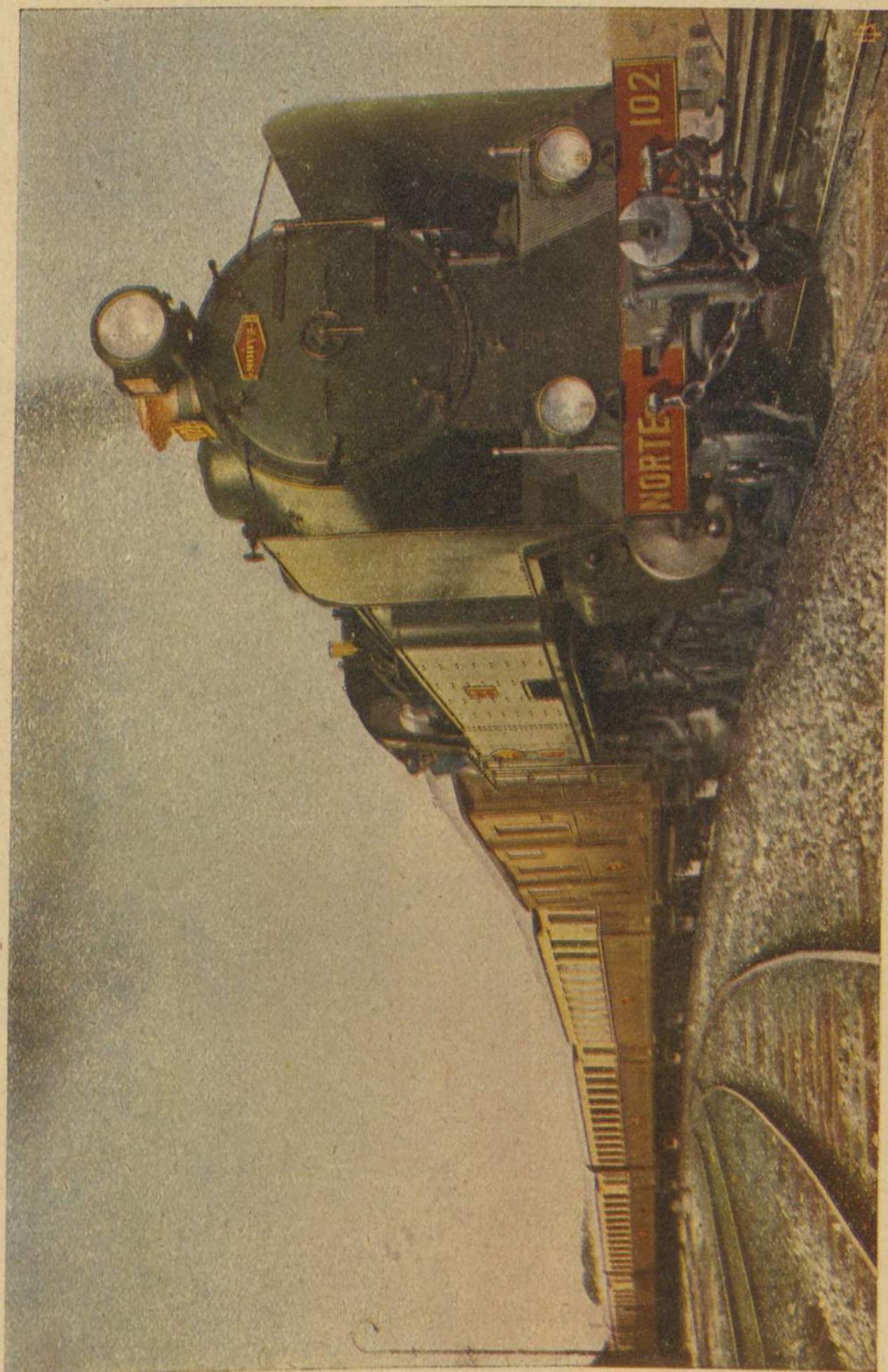
PREÇOS MODERADOS

VAGO

### Horário dos comboios directos da Linha Norte

Preços Esc.	k.	Estações e apeadeiros	18		52		54		56		8		
			1.ª Cl.	2.ª Cl.	3.ª Cl.	B	A K	1.ª 2.ª 3.ª Cl.	SUD LUXO	A	1.ª 2.ª Cl.	A H	
Do Porto		PORTO (M. Douro)				P	8 55	8 13	11 45	18 00	22 00		
2 35	1 85	1 25	6	CAMPANHÃ			9 07	8 25	11 54	18 13	22 21		
5 70	3 65	2 55	12	VILA NOVA DE GAIA			9 19	8 56	12 05	18 26	22 37		
5 90	4 25	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	ESPINHO (V. Vouga)			9 53	8 55	—	18 46	23 10		
11 95	8 60	5 65	51	ESMORIZ			10 05	—	—	—	25 18		
16 10	11 60	7 55	42	OVAR			10 27	9 11	—	—	25 56		
18 85	13 40	8 65	49	AVANCA			10 48	—	—	—	25 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 (V. Vouga)			11 11	9 34	12 47	19 22	0 25		
29 15	20 65	15 50	76	QUINTANS			11 34	—	—	—	0 51		
34 45	24 40	15 90	80	OIA, ap.			11 42	—	—	—	—		
34 45	24 40	15 90	90	OLIVEIRA DO BAIRO			11 50	—	—	—	1 07		
37 45	26 50	17 35	98	PARAIMO, ap.			11 56	—	—	—	—		
37 45	26 50	17 35	98	MOCOFORES			12 04	—	—	—	1 18		
41 00	28 95	18 85	107	CURIA, ap.			12 08	10 02	—	19 47	1 22		
41 00	28 95	18 85	107	AGUIM, ap.			12 11	—	—	—	—		
41 00	28 95	18 85	107	MEALHADA			12 18	—	—	—	1 51		
42 45	30 00	20 55	111	PAMPILHOSA (Beira Alta)			12 24	10 12	13 17	19 58	1 37		
45 10	21 80	20 75	118	SOUZELAS			—	—	—	—	—		
47 75	33 65	22 05	125	COIMBRA-B			12 49	—	—	—	2 02		
48 65	34 20	22 40	127	Coimbra (Louzã)			12 58	10 28	13 43	20 17	2 11		
50 15	35 20	23 05	131	COIMBRA-B			—	—	—	—	—		
53 95	37 95	24 80	141	TAVEIRO			13 08	10 31	13 55	20 20	2 19		
55 00	38 70	25 55	144	FORMOSELHA			13 17	—	—	—	2 28		
55 00	38 70	25 55	144	ALFARELOS			13 29	—	—	—	2 40		
67 65	47 40	29 30	167	FIGUEIRA DA FOZ			13 34	10 46	—	20 36	2 45		
60 00	42 20	27 55	157	V. NOVA D'ANCOS, ap.			14 15	—	—	—	5 06		
60 00	42 20	27 55	157	SOURE			14 24	—	—	—	5 16		
66 15	46 50	30 30	173	POÓBAL			14 46	11 16	—	21 04	5 59		
69 20	48 70	31 75	181	VERMOIL			14 58	—	—	—	5 54		
73 75	51 80	33 85	193	LITEM, ap.			15 09	—	—	—	—		
73 75	51 80	33 85	193	ALBERGARIA			15 27	11 43	—	21 30	4 21		
77 90	54 80	35 70	204	CAXARIAS			15 41	—	—	—	4 36		
81 40	57 20	37 55	215	CEISSA-OUREM, ap.			15 49	—	—	—	—		
81 40	57 20	37 55	215	CHÃO DE MACAS			15 57	—	—	—	4 51		
84 80	59 50	38 90	222	PAIALVO			16 08	—	—	—	5 01		
87 05	61 15	39 90	228	LAMAROSA (Tomar)			16 16	—	—	—	5 09		
89 45	63 35	41 50	236	ENTRONCAMENTO (Leste B. Baixa)			16 30	12 21	15 25	22 10	5 24		
92 10	64 65	42 20	241	TORRES NOVAS			—	—	—	—	—		
95 10	66 85	43 50	249	MATO DE MIRANDA			17 03	—	—	—	—		
98 85	69 45	44 25	259	VALE DE FIGUEIRA			17 14	—	—	—	—		
102 40	71 55	46 50	268	SANTAREM			17 50	17 44	12 55	22 43	6 11		
105 40	75 90	48 25	276	VALE DE SANTAREM			—	17 57	—	—	—		
107 65	75 55	49 55	282	SANT'ANNA-CARTAXO			—	18 06	—	—	—	6 30	
109 15	76 60	50 00	286	SETIL (V. Novas)			18 12	—	—	—	—		
109 95	77 20	50 30	288	REGUENGO			—	18 25	—	—	—	—	
113 00	79 25	51 75	296	AZAMBUJA			—	18 38	—	—	—	—	
116 70	81 95	53 40	306	VILA NOVA DA RAINHA, ap.			—	18 45	—	—	—	—	
119 05	83 55	54 50	312	CARREGADO			—	18 51	—	—	—	—	
120 95	84 90	55 40	317	CASTANHEIRA, ap.			—	18 54	—	—	—	—	
122 55	85 95	56 05	321	VILA FRANCA			—	19 03	—	—	—	—	
124 00	87 00	56 80	325	OLIVAIS			—	—	—	—	—	7 35	
127 15	89 20	58 15	333	BRACO DE PRATA			—	—	—	—	—	7 44	
128 20	90 05	58 70	336	ENTRE-CAMPOS, ap.			—	—	—	—	—	7 54	
129 00	90 50	59 00	338	SACAVEM			—	—	—	—	—	3 00	
132 00	92 70	60 45	346	CAMPOLIDE			—	—	—	—	—	—	
131 60	92 45	60 25	343	LISBOA-P			—	—	—	—	—	—	
135 20	93 50	60 85	344	LISBOA-ROCIO			—	—	—	—	—	—	
				(C)			20 10	14 10	16 50	23 57			

Tem vagão restaurante



*O novo material circulante da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal*