

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

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

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»

e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

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

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

S U M A R I O :

Página artística: Palmela, Castelo. — A' Tabela,
pelo Eng.^o ARMANDO FERREIRA. — Direcção
Geral de Caminhos de Ferro, pelo Eng.^o J. FER-
NANDO DE SOUSA. — Ecos & Comentarios,
por NICKLES. — «Remember». — Obras Públicas.
— Notícias Ferroviárias. — Parte Oficial. — Avia-
ção de Dôr e de Glória, pelo Dr. ALFREDO
BROCHADO. — Às autoridades de Sintra. — Cró-
nica Internacional, por PLINIO BANHOS. — Li-
nhas estrangeiras. — O perigo da viação. — «Con-
tos Amargos da Guerra». — Bibliografia, pelo
Dr. ARMELIM JÚNIOR. — Publicações recebi-
das. — O Horario dos Combóios do Minho e
Douro sofreu algumas alterações. —

1934

ANO XLVII

1 DE MARÇO

NUMERO 1109

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA
CUSTÓDIO DAS NEVES

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
Eng.º ARMANDO FERREIRA
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

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

DELEGAÇÕES

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

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

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

Telefone P B X 2.0158

DIRECÇÃO 2.7520

A' TABELA

A CIVILIZAÇÃO

E OS

CAMINHOS DE FERRO

PUBLICOU a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* em número recente, a lição inaugural do Curso de Caminhos de Ferro feita pelo engenheiro Vicente Ferreira. Não se publicou essa brilhantíssima página sobre o problema mais interessante e apaixonado da actualidade — caminhos de ferro e automóveis — por mera curiosidade ou admiração pelo cultíssimo e douto professor do I. S. T., mestre de quasi todos nós que vinte anos depois de sairmos das suas mãos ainda o consideramos no mesmo nível de Mestre e primeiro das ciências que cultiva e ministra.

Não foi por curiosidade. Foi para que o público arredado das intimidades técnicas, pudessem lêr e meditar sobre o aspecto social dos dois inventos — o caminho de ferro, instrumento de disciplina social e de cooperação, e o automóvel, fermento dissociador, excitante dos sentimentos individualistas.

Enquanto o caminho de ferro se limita à ligação dos núcleos sociais, vilas ou cidades, o automóvel leva à dessiminação do homem, à sua independência, ao seu afastamento egoista dos centros de trabalho.

Diz o sociólogo observador dos fenómenos que se estão passando na superfície da terra: «o Estado procura absorver o indivíduo à custa das maiores violências e não podendo encerrar-lhe o espírito dentro das velhas tradições intelectuais e sentimentais que criaram a civilização moderna, procura captá-lo na rede das necessidades económicas sujeitando-o a uma feroz disciplina de produção, e criando em vez do indivíduo livre, com personalidade própria, o homem-formiga, eternamente jungido à mesma tarefa no ergastulo do sindicato ou da corporação». Mas o automóvel vai sendo o micróbio do individualismo opondo-se aos rigores da disciplina social militarizada, e desenvolvendo cada dia mais o espírito da independência, da liberdade de acção, o gosto pela distância e expansão de vistas.

Na realidade enquanto o automóvel é um veículo pessoalista ou de exclusismo familiar, o combóio, a longa viagem em comum, ainda conserva o espírito de camaradagem, induz ao convívio, seguindo os costumes dos velhos transportes em comum, nas malapostas e deligências. Este aspecto mais limitado e particular do característico da viagem pelos dois meios de comunicação rivais, dá idéa da possível acção do veículo nos sentimentos sociais das gerações.

O prazer de viajar era, em grande parte, ontem, devido ao carácter associativo dos viajantes, que no fim de horas, de dias, — como ainda sucede nas viagens por mar — se sentiam familiarizados; o prazer de viajar hoje, é o de fugir... meter-se no automóvel e desaparecer, não falar a ninguém, ir para sítios isolados e e isoladamente percorrer quilómetros e quilómetros, sem horário, sem programa...

Não há dúvida pois, que o caminho de ferro, é elemento associativo, um eficaz instrumento de disciplina social, chegando a horas, partindo a horas, reunindo-nos à mesma mesa, sujeitando ao mesmo destino as vidas mais estranhas e dispares.

A R M A N D O F E R R E I R A

DIRECÇÃO GERAL

DE

CAMINHOS DE FERRO

RELATORIO DE 1931-1932

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

CONTINUA a Direcção Geral de Caminhos de Ferro a pôr em prática o seu louvável propósito de registar em relatórios anuaes os serviços por ela desempenhados e os factos occorren-tes que interessam ao desenvolvimento da nossa rede de caminhos de ferro.

Veu agora a lume o relatório de 1931-1932.

Começa por enumerar os decretos complementa-res dos que prescreveram o arrendamento dos Cami-nhos de Ferro do Estado a fim de facilitar as opera-ções derivadas do respectivo contrato.

Alude também á remodelação do Conselho Supe-rior de Obras Públicas, que obriga a Direcção Geral a prestar informação minuciosa ácerca dos projectos emanados das empresas, o que trouxe considerável acréscimo de trabalho.

Depois da referência ao decreto n.º 20.618, que destinou 100.000 contos a melhoramentos nos C. F. E., dá conta o relatório da distribuição dessa quantia, que importa registar:

Programa dos melhoramentos a realizar nas linhas do Estado

(Decreto n.º 20.618 de 4 de Dezembro de 1931)

*Linhas arrendadas á Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses*

SUL E SUESTE

VIA:	Contos
Balastragem de Pinhal Novo a Setúbal, 12,7 Km. × 57.700\$00 (números redon- dos)	735
Balastragem de Pinhal Novo a Pegões, 26 Km. × 63.300\$00 (números redon- dos)	1 650
Balastragem de Pegões a Alvito, 84 Km. × 57.500\$00.	4.830
Balastragem de Alvito a Beja, 29 Km. × 49 700\$00 (n. r.)	1 445
Balastragem de Beja a Funcheira, 64 Km. × 63.100\$00 (números redondos).	4 040
Renovação entre Boliqueime e Faro, 25 Km. × 189.600\$00.	4.740
Renovação entre Marim e Tavira, 17,5 Km. × 199.000.00 (números redondos)	3 490 20.930

PONTES:

Pontes de Quinta Nova e Mouratos e res- pectivas variantes :	Contos	
Empreitada já em execução.	3.500	
Pontes de Pavorra, Vale de Mú, Sobrali- nho e variante	2.620	
Ponte da Magra e variante	1.190	
Ponte de Mira e variante	1.050	
Pontes de Consulta e Padrona e variante comum	900	
Pontes de Totenique e Garvão	305	
Ponte de Arade.	100	
Pontões entre Casa Branca e Évora (4)	190	
Pontões entre Casevel e Funcheira (4)	65	
Pontões entre Funcheira e Tunes (9)	330	10.250

ESTAÇÕES:

Barreiro	1.500	
Pinhal Novo	2.200	
Diversos (ampliações de resguardos, etc.)	300	4.000

CASAS PARA PESSOAL:

4.500

MATERIAL CIRCULANTE E DE
TRACÇÃO:

Instalação eléctrica para iluminação de carruagens	420	
Instalação de cilindros de vácuo nos va- gões com freio manual	370	
Instalação de freio vácuo nas locomotivas	70	
Instalação de aparelhos de aquecimento a vapor nas carruagens	1.200	
Instalação de intercomunicação de freio de vácuo	180	
Instalação de sinais de alarme nas carrua- gens	100	
Instalação de retretes e lavatórios nos furgões	80	
Instalação de aparelhos de choque e trac- ção reforçados (Mater. Unificado Francês)		
Diferença entre o custo dos aparelhos reforçados e sua colocação e o custo dos aparelhos actuais no estado novo	600	3.020
Pequenos melhoramentos nos termos do Decreto n.º 16.019 de 10 de Outubro de 1928 e outros		750
		43.450

MINHO E DOURO

VIA:

Renovação de Campanhã a Ermezinde e ramal da Alfândega, 10,9 Km. × 62.150\$00 (números redondos)	680	
Renovação de Ermezinde a Braga, 45,5 Km. × 190.000\$00 (números redondos)	8.650	
Construção da 2.ª via entre Contumil e Ermezinde:		
Terraplenagens	1.100	
Via, 5,9 Km. × 80 contos (números redondos).	470	1 570
Balastragem de Nine a Viana, 43 Km. × 51.000\$00 (números redondos).	2.200	13.100

PONTES:

Pontes entre Ermezinde e Régua	15.700	
Pontes entre Ermezinde e Viana e ramal de Braga	3.300	19.000

ESTAÇÕES :

Contumil.	2 350	
Rio Tinto	1 100	
Ermezinde	1.630	
Diversos (ampliação de resguardos, etc.)	250	5.350

CASAS PARA PESSOAL :	2.200	
----------------------	-------	--

MATERIAL CIRCULANTE E DE TRACÇÃO :

Instalação eléctrica para iluminação de carruagens	650	
Instalação de cilindros de vácuo nos vagões com freio manual	930	
Instalação de freio de vácuo nas locomotivas	140	
Instalação de aparelhos de aquecimento a vapor nas carruagens	1.800	
Instalação de intercomunicação de freio de vácuo	320	
Instalação de sinais de alarme em carruagens	120	
Instalação de retretes e lavatórios em furgões	80	
Instalação de aparelhos de choque e tracção reforçados (Mater. Unificado Francês).		
Diferença entre o custo dos aparelhos reforçados e sua colocação e o custo dos aparelhos actuais no estado novo	940	4.980
Pequenos melhoramentos nos termos do Decreto n.º 16.019 de 10 Outubro de 1928 e outros		650

A deduzir :

Troca de material retirado das renovações, por 10 Km. de material novo de 40 Kg./m. c. 10 Km. \times 104.000\$00	1.040	
Valorização do material retirado das renovações, 3.200 T. \times 90\$000 (n. r.).	290	1 330
		43.950

RESUMO:

Rêde do Sul e Sueste	43.450 contos
Rêde do Minho e Douro	43.950 »
	87.950 »

LINHAS ARRENDADAS A COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

VALE DO CORGO

VIA :

Renovação entre o apeadeiro do Corgo e Vila Real 23,5 Km. (Estimativa enviada pela Companhia Nacional)	2 080	
Balastragem de alguns lanços da linha 16.000m ³ \times 20.000\$00	320	2.400

CASAS PARA PESSOAL :	500	
----------------------	-----	--

MATERIAL CIRCULANTE E DE TRACÇÃO :

Construção das oficinas em Vila Real	1.100	
Instalação de aparelhos de alimentação a água quente tipo Metcal em 4 locomotivas	36	
Instalação eléctrica para iluminação de carruagens	159	

Instalação de aparelhos de aquecimento nas carruagens	68	
Aquisição de aparelhos Maihak para tirar diagramas	12	1.375
Pequenos melhoramentos nos termos do Decreto n.º 16.240 de 31 de Dezembro de 1928 e outros		105

VALE DO SABOR

VIA :

Renov.ão entre Pocinho e Moncorvo com material já adquirido, 12 Km. \times 16.000\$00 (n. r.)	200	
---	-----	--

MATERIAL CIRCULANTE E DE TRACÇÃO :

Construção de oficinas em Carviçais	600	
Instalação de aparelhos de alimentação a água quente tipo Metcalf em 4 locomotivas	35	
Iluminação eléctrica em 2 furgões e 10 carruagens	45	
Instalação de aparelhos de aquecimento em 8 carruagens	20	700

CASAS PARA PESSOAL :	250	
----------------------	-----	--

Pequenos melhoramentos nos termos do Decreto n.º 16.430 de 31 de Dezembro de 1928 e outros	70	1.220
--	----	-------

RESUMO:

Vale de Corgo	4.380
Vale do Sabôr	1.220
	5 600

LINHAS ARRENDADAS Á COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL

VALE DO TAMEGA

VIA :

Renovação de Livração a Vila Caiz, 6,2 \times 78.000\$00	484	
Mudanças de via, 11 \times 6.000\$00	66	
Balastragem entre Livração e Chapa, 6.000m ³ \times 20\$00.	5	675
Modificação nas linhas da estação de Livração.	6	675

CASAS PARA PESSOAL :	50	
----------------------	----	--

MATERIAL CIRCULANTE E DE TRACÇÃO :

Instalação para iluminação eléctrica em 14 carruagens	80	
Instalação de sobreaquecedores Schmedt em 2 máquinas e aplicação de injectores de vapor de escape	50	
Construção duma oficina em Livração	120	250
Melhoramentos diversos		25
		1 000

RESUMO GERAL DOS MELHORAMENTOS A EFECTUAR NAS LINHAS DO ESTADO

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	87.400
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro	5.600
Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal	1.000
	94.000
Despesas Prováveis em dívida relativas a obras anteriormente autorizadas e em curso (art. 5.º do Decreto n.º 20 801 de 16 de Janeiro de 1932)	6.000
	100 000

Depois desta importante resenha dos melhoramentos autorizados nos C. F. E., importa archivar na *Gazeta* a seguinte nota de extensão exacta das diversas linhas da nossa rede:

Extensão total das linhas férreas do Continente, sobre que incide a Fiscalização do Governo (3.416^k,346)

É a seguinte a sua distribuição pelas Companhias que as exploram:

(Via larga de 1^m,67 — 2.728^k,755)

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Linha de Leste (Lisboa-Santa Apolónia à fronteira por Elvas)	275.599
Linha do Norte (Entroncamento a Campanhã)	229.573
Ramal de Coimbra (Coimbra-B a Coimbra-cidade)	1.922
Linha de Lisboa a Torres Vedras (Alcântara-T a Torres Vedras)	64.360
(*) Linha de Torres Vedras à Figueira da Foz, Ramal de Alfaias e Bifurcação de Lares	168.125
Ramal de Sintra (Cacém a Sintra)	9.829
Linha Urbana de Lisboa (Lisboa-Rossio a Campolide)	3 953
Ramal de Santa Apolónia a Bemfica (Xabregas a B. de Bemfica e R. de Braço de Prata)	8 935
(*) Linha da Beira Baixa (Abrantes à Guarda)	211.007
Linha de Cáceres (Torre das Vargens à Fronteira, por Marvão)	72.193
Linha transversal de Vendas Novas (Vendas Novas a Setil)	69.250
(*) Linha de Arganil (Coimbra-B a Serpins)	35.235

LINHAS DO ESTADO EXPLORADAS POR ESTA COMPANHIA:

Linha do Minho (Porto a Monsão)	148 800
Ramal da Alfândega (Campanhã a Alfândega)	4.500
Ramal de Braga (Nine a Braga)	14.900
Ramal da Doca de Viana do Castelo	1.285
Linha do Douro (Ermezinde a Barca d'Alva)	191.000
Linha do Sul (Seixal a V. R. S.º António e Ligação para Barreiro Mar)	400.500
Ramal de Aldegalega (Pinhal Novo a Montijo)	11.051
Linha do Sado (Pinhal Novo a Funcheira)	148.808
Ramal de Montemor (Torre da Gadanha e Montemor)	12 815

Linha de Évora (Casa Branca a Vila Viçosa)	90.405
Linha de Móra (Evora a Móra)	60.188
Linha do Guadiana (Evora a Reguengos e Pias a Moura)	57.432
Linha de Portalegre (Extremoz a Souzel)	19.100
Linha Transversal de Sines (Ermidas a S. Tiago do Cacém)	27.900
Linha de Sueste (Beja a Pias)	42.153
Ramal de Portimão (Tunes a Lagos)	45.787
Ramal de Aljustrel (Est. de Aljustrel à Vila de Aljustrel)	8.280
Ramal de Tomar (Lamarosa a Tomar)	15.121

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES DA BEIRA ALTA

Linhas da Beira Alta (Figueira da Foz a Pampilhosa e V. Formoso)	252.522
--	---------

SOCIEDADE ESTORIL

Linha de Cascais (Cais do Sodré a Cascais e ligações com Alcântara)	26.227
---	--------

(Via reduzida de 1 metro — 732^k,591)

COMPANHIA NACIONAL DE CAMINHOS DE FERRO

(*) Linha do Tua (Foz-Tua a Mirandela)	54.680
(*) Linha do Tua (Mirandela a Bragança)	79.026
(*) Linha de Santa Comba Dão a Foz-Tua (entre Santa Comba Dão e Viseu)	49.207
Linha do Corgo — C. F. E. — (Régua a Chaves)	97.200
Linha do Sabor — C. F. E. — (Pocinho a Mogadouro)	70.097

COMPANHIA PORTUGUESA PARA A CONSTRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO

(*) Linha do Vouga (Espinho a Viseu)	140 403
(*) Ramal de Aveiro (Sarnada a Aveiro)	34.559

COMPANHIA DOS CAMINHO DE FERRO DO NORTE DE PORTUGAL

Linha do Litoral do Minho (entre Sr.ª da Hora e Póvoa de Varzim)	24.000
Ramal de Leixões (Sr.ª da Hora a Leixões)	7.261
(**) Linha de Guimarães (Boa Vista a Sr.ª da Hora, Sr.ª da Hora a Trofa e Trofa a Fafe (1) (2))	79.987
Linha de Famalicão (Póvoa de Varzim a Famalicão)	29.825
Linha do Tâmega — C. F. E. — (Livração a Celorico (3))	34 486

EMPRESA MINEIRA DO LENA

Linha de Martingança a Mendiga (Martingança a Porto de Moz)	21.830
---	--------

(*) Tem garantia de juro do Estado.

(**) Tem garantia de juro do Estado para o trço Senhora da Hora a Trofa.

(1) Aberto à exploração trço da Senhora da Hora a Trofa, em 14 de Março de 1932.

(2) Está incluída nesta linha o trço da linha transversal do Minho, entre Vizela e Guimarães, na extensão de 8,000

(3) Aberto à exploração entre Chapa e Celorico, em 20 de Março de 1932.

(*) Garantia de juro já liquidada.

(*) Tem garantia de juro do Estado.

Após os dados numéricos transcritos, o relatório dá conta dos trabalhos de cada Serviço.

No que respeita ao de estudos, dá-se breve noticia dos seguintes projectos elaborados:

LINHA DE ALJEZUR

1.º lanço — de Lagos à Senhora do Lena . 7.200^m

LINHA DE EXTREMOZ A PORTALEGRE

4.º lanço — de Cabêço de Vide à linha de Leste. 12.954^m

LINHA DO GUADIANA

2.º lanço—de Reguengos a Mourão, (trabalhos de campo). 19.332^m

LINHA DE MÉRTOLA

Importa transcrever o trecho do relatório que se lhe refere:

Por decreto n.º 18.190 de 10 de Abril de 1930 foi classificada e chamada «Linha de Mértola» a linha que partindo da estação de Castro verde, na linha de Almodóvar, também classificada no decreto citado, passe por S. Marcos da Ataboeira, Alcaria Ruiva e Mértola, onde atravessa o rio Guadiana, tendo o seu términus no pôrto fluvial do Pomarão.

Iniciados os trabalhos em Agosto de 1931, foi feito previamente o estudo do trôço da linha de Almodovar, entre a estação de Carregueiro, na linha do Sul (actualmente Castro Verde-Almodovar) até Castro Verde, origem da linha de Mértola.

Foram estudados, entre Carregueiro e S. Marcos da Ataboeira, 32.173 metros do traçado, que, pelas condições naturais do terreno, permite boa planta e perfil. Além das obras de arte correntes, foram previstas, como obras de arte especiais, uma ponte sobre a ribeira de Cobres e uma passagem superior para a estrada nacional de 1.ª classe n.º 19.

Como o traçado se aproximou bastante de Entradas, previu-se a eventualidade do estabelecimento de um apeadeiro para serviço daquela povoação, além das estações de Castro Verde e S. Marcos da Ataboeira, previstas no Plano Geral da Rede Ferroviária do Continente.

LINHA DE ALMODOVAR

1.º lanço — da linha de Mértola de Carregueiro a Castro Verde 14.500^m

LINHA DA SENHORA DA HORA Á TRÓFA

Estudou-se uma variante entre perfis 148 e 201 para supressão de uma passagem de nível.

LINHA DE CIRCUMVALAÇÃO DO PORTO

Estudou-se novo projecto de passagem superior da E. N. n.º 2.

LINHA MARGINAL DO DOURO

Fez-se o reconhecimento entre Ermezinde e Porto na extensão de 55 quilómetros.

LINHA DO VALE DO LIMA

Estudaram-se diversas variantes do 2.º lanço da linha do Lima em Refojos e Ponte do Lima, somando 8.974^m.

Fez-se o reconhecimento do 3.º lanço com 25 quilómetros.

LINHA DO TAMEGA

Elaboraram-se vários projetos de estradas de acesso da estação de Gatão e apeadeiros de Codeçoso e Lórido, na extensão total de 5.474^m.

LINHA DE LAMEGO

Trabalhos de campo do 2.º lanço entre Lamego e Granja Nova com 31.734^m e do lanço da Granja Nova a Mondim com 16 quilómetros.

LINHA DO SABOR

Estudou-se uma variante de 3.470^m para evitar duas passagens de nível.

LINHA DE ARGANIL

Concluiu-se o projecto de Serpins a Arganil com 24.279^m e fizeram-se trabalhos de campo entre Arganil e Gandara de Espariz.

Fizeram-se, além disso, vários estudos de gabinete, entre os quais se mencionam cálculos de complementos de anuidade das linhas de via estreita previstas no plano, do tráfego provavel na ponte do Montijo, gráfico das receitas liquidas das linhas do Continente e finalmente a compilação da legislação de caminhos de ferro de 1925-1931.

Em resumo, no ano a que se refere o relatório fizeram-se 97.179^m de trabalhos de campo e 151.573^m de trabalhos de gabinete.

Para não alongar demasiado êste artigo deixamos para o número seguinte a sua continuação.

(Continua)

Porto-VAMAR

Vinhos AUTENTICOS do Porto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE UNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Rua Actor Taborda, 41, r/c. — LISBOA

Endereço telegráfico: VAMAR — Lisboa

Telefone: N. 5818

ECOS & COMENTARIOS

Por NICKLES

A TRÁGICA MORTE DO REI DOS BELGAS

GOLPE brutal que enlutou a Bélgica, Portugal, o mundo inteiro foi a trágica morte de Alberto I, rei dos belgas — uma das grandes figuras da Grande Guerra. A maneira, porém, como o Rei-Soldado encontrou a morte nos rochedos de Vieux-Bon-Dieu causou geral surpresa, pois o soberano era tido como um alpinista seguro, calmo e com grande experiência.

Admitir-se-ia mais facilmente que Ele se houvesse perdido, na noite, sem poder encontrar o caminho e que, ao procurá-lo, se despenhasse, do que um desastre nas condições já esclarecidas pelos jornais e pelo registo judicial.

Segundo agora se verifica, as penedias de Marchés-Dames são muito abruptas e, apesar da sua pequena altitude, apresentam aos escaladores dificuldades semelhantes às dos Alpes.

Os habitantes daquela região afirmam que os acidentes podem ser frequentes nas Ardennes, pois as rochas, ali, tornam-se duma falsa consistência, em consequência, das bruscas variações de temperatura.

Sabe-se, agora, que, durante as pesquisas, um dos gendarmes deliberou ir acordar um indivíduo de nome Hemmy, grande conhecedor dos penedos do "Vieux-Bon-Dieu", para que ele servisse de guia. Hemmy ergueu-se, prontamente e acompanhou a caravana, bem como um seu filho.

O guia relatá assim, o encontro do cadáver do Soberano:

— "O facto de andarem á procura do rei, que di-

ziam ter-se perdido, causou-me espanto. No entanto, dispus-me, inteiramente, a guiar as pessoas que realizavam as pesquisas.

A empresa é difficilissima e muito perigosa, mesmo de dia, pois os rochedos são muito escarpados e, a cada passo, se escancaram pequenos abismos. De noite, então, é um verdadeiro pavor pensar, sequer, em ir, ali.

Graças ás lampadas eléctricas, aos archotes e a vários candieiros de acetilene, iniciamos a ascensão.

De súbito, ouvimos o barão Jacques de Dixmude, ajudante do rei, que lograra subir a cem metros, ainda que o terreno fôsse escorregadio, gritar que tinha encontrado o cadáver.

Aproximámo-nos com luzes e vimos, então, o corpo, na cavidade de um rochedo, em fôrma de pequeno patamar. Estava suspenso, de cabeça para baixo, pelos pés, numa aspereza da penedia e cheio de sangue enegrecido.

As lunetas de ouro estavam intactas, pousadas numa rocha.

Houve grandes dificuldades a vencer para retirarmos o cadaver e transportá-lo até á estrada".

E o homem terminou, assim, o seu relato:

— "Enquanto eu viver, jámais esquecerei o trágico espectáculo da noite passada!"

Segundo dizem de Liège, no local do acidente juntou-se grande multidão, a apanhar do solo as fôlhas que o sangue do rei tingiu.

Na própria Alemanha a notícia da morte do Rei dos Belgas causou a mais viva emoção. O presidente Hindenburgo dirigiu um sentido telegrama de condolências à rainha Isabel, o mesmo fazendo o presidente da Polónia.

O governo francês resolveu decretar luto oficial, durante um mez.

Na proclamação do governo belga ao paiz, lê-se que a Bélgica perdeu um guia, um sustentáculo e um servidor incomparável. Quer na paz, quer na guerra,



S. M. OS REIS DA BÉLGICA

AVIACÃO DE DOR E DE GLÓRIA

Pelo DR. ALFREDO BROCHADO

Não se apagaram ainda, nem se apagarão tão cedo, as impressões de dôr causadas pela morte dos três aviadores, na manhã do dia 22, podendo afoitamente dizer-se, sem que para isso seja necessário fantasiar, que aqueles três oficiais desceram ao túmulo entre as lágrimas sentidas de toda a população de Lisboa.

Dêste modo, seus nomes ficarão para sempre gravados na memória de todos nós, como se não bastasse já, para isso, seus feitos e suas glórias.

Seus nomes andaram de boca em boca como uma oração, para enaltecer e para chorar suas vidas. Dir-se-ia que eram irmãos de todos nós. E nunca, como nessa hora, a aviação esteve tão identificada com o espírito do povo português.



BRITO PAIS

Recordo, neste instante, a figura de bronze do tenente-coronel Brito Pais, a simplicidade galharda de Rodrigues Alves e a mocidade sorridente de Avelino de Andrade, e sobre os seus cadáveres frios me debruço, na despedida final, em nome desta *Gazeta*.

* * *

A aviação tem destas coisas incompreensíveis. Se nos maravilha pelos seus triunfos, breve nos sobressalta pelas grandes tragédias que ocasiona, sendo quasi sempre os mais hábeis, os mais sacrificados.

Isto fez dizer, ainda há pouco tempo, a um aviador francês, a propósito do drama do *Esmeralda*, onde com os passageiros, perdeu a vida um dos pilotos mais experimentados da França: "quando um aviador sobe para o aeroplano com a maior naturalidade e sem o mais leve sobressalto, então é que começa o perigo".

É o eterno símbolo de Icaro a repetir-se pelos tempos fóra.

A vida dos aviadores é intensa. Para eles não há paz; vivem sempre em guerra aberta com os elementos, parêdes meias com a morte. Mas porque muito representam a vida, no que ela tem de mais heroico e destemido, porque são figuras representativas da coragem e do esforço mais pertinaz, contínuo e sem desfalecimentos, porque teem fé, são optimistas e acreditam na sua boa estrela, porque, em poucas palavras, vivem mais fortemente do que nós, mais nos custa acreditar que desapareçam e muito nos choca e pesa a notícia da sua morte.

São figuras tão afirmativas da vida, que nossos olhos teimam, por muito tempo, em vê-los sempre de pé, passando junto a nós, ou no espaço, nessas manhãs de sol, sob um ceu azul purissimo, com o coração a bater ao ritmo apressado do resfolgar dos motores.

Por tudo isto, e sobretudo porque são portugueses, sacrificados numa altura em que muitos deles havia ainda a esperar, Lisboa sofreu ha dias uma das suas horas mais dolorosas dos últimos tempos.

Sentiamos todos, quem os conhecia e quem os não conhecia, que Alguem nos tinha sido impiedosamente roubado e que as azas do nosso sonho tinham sido feridas mortalmente.

* * *

Juntando a nossa sentida mágua à de tantos, queremos também compartilhar com uma flôr, na corôa de dôr e de glória que a Nação portuguesa, silenciosamente, entreteceu e depôz sobre suas fronte calcinadas.

Fazemo-lo com profunda saudade, por Êles, os que morreram, manifestando ao mesmo tempo, e mais uma vez, a nossa grande admiração pela Aviação portuguesa.

o soberano só pensou no bem da sua Nação. Leopoldo, duque de Brabante, que a tragédia elevou ao trôno da Bélgica, conta 33 anos incompletos. Levou sempre uma vida simples e do seu romance de amor fez-se, o casamento com a princeza Astrid, da Suécia, de quem tem dois filhos: a princeza Josefina Carlota, nascida em 11 de Outubro de 1927, e o príncipe Baudoin, nascido em 7 de Setembro de 1930.

O sr. general Oscar Carmona, Chefe do Estado, logo que teve conhecimento da morte do Rei Alberto, enviou á Rainha Isabel um telegrama, no qual exprime a magúa do povo português pelo falecimento daquêle monarcha e transmitia os pesames de Portugal á Nação Belga.

A morte do Rei-Soldado causou profunda consternação entre os combatentes, belgas e francezes que residem em Lisboa.

Vamos terminar esta lutuosa crónica com a frase lapidar que o Soberano belga dirigiu ao nosso colega O Seculo, quando visitou o respectivo Stand na Feira Internacional de Bruxelas:

—E' um povo que póde apresentar-se a todos os outros como modelo de virtudes cívicas.

É que o Rei-Soldado fixára no placard do Stand de O Seculo o nome de Portugal!

CONCURSOS

Encontram-se abertos os seguintes concursos:

Junta Autonoma de Estradas.

Dia 14 de Março de 1934.

Reparação da E. N. n.º 106-2.ª, troço entre a Ponte de Tabua e Castro Marim.

Base de licitação 845.549\$47

O caderno de encargos etc, encontra-se patente na sede da J. A. E. em Lisboa e na 10.ª Secção, em Faro.

Construção dum pontão sobre a ribeira de Odelouca da E. N. n.º 108-2.ª.

Base de licitação 108.342\$73

O caderno de encargos, etc. encontra-se patente na sede da J. A. E. e na 10.ª Secção, em Faro.

Estes concursos realisam-se pelas 15 e 15 1/2 horas.

Junta Administrativa do Empréstimo para o Ensino Secundario.

Dia 17 de Março de 1934 pelas 11 horas.

Acabamentos da Construção do edificio do Liceu Fialho de Almeida, em Beja (2.ª empreitada).

Base de licitação 1.406:000\$00

O caderno de encargos, etc. encontra-se exposto na sede desta Junta, no edificio do Congresso da Republica efectuando-se o respectivo concurso no dia e hora indicada no mesmo local.

Camara Municipal de Lisboa

Dia 21 de Março de 1934 pelas 15 horas

Pavimentação das ruas a paralelepipedos e a calçada à portuguesa em basalto das seguintes arterias desta cidade:

Rua Poeta Milton	} Em cubos de granito de 0,12×0,12 em espinhado
Rua dos Remedios	
Rua de S. Gens	
Calçada da Graça	
Rua de S. Tiago	
Rua da Saudade	} em cubos de granito 0,12×0,13 e calçada à portuguesa em basalto.
Rua Barão de Sabrosa —	
Rua Cavaleiro Oliveira —	

Base de licitação 483.649\$79

O caderno de encargos, etc. encontra-se exposto na sede da Escrivania desta Camara.

Acquisição de lubrificantes

Dia 20 de Março de 1934 pelas 15 horas

10 barris de oleo A.	
18 « « B. B.	
10 « « B.	

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão de Vias e Obras

Dia 3 de Março de 1934 pelas 15 horas

Calcetamento do Pateo exterior da estação de Caide da Linha do Douro.

Base de licitação 31.988\$84

O concurso efectua-se na Delegação do Norte desta Direcção Geral, Estação de S. Bento — Porto

Administração Geral dos Serviços Hidraulicos e Electricos.

Junta Autonoma das Obras do Porto e Barra de Setubal e do Rio Sado.

Dia 19 de Março de 1934 pelas 14 horas

Empreitada para o calcetamento do Porto de Comercio.

Base de licitação 670.100\$00

O caderno de encargos, medições, orçamento, etc, estão patentes na Secretaria desta Junta Autonoma, na Avenida Todi em Setubal. O concurso efectua-se tambem na sede desta Junta no dia e hora indicado, sendo o deposito provisorio de Esc. 16.750\$00.

Comissão Administrativa Autonoma das Obras do Arsenal do Alfeite.

Dia 5 de Março de 1934, pelas 14 horas.

Construção dos anexos no interior da officina de Serralheria Civil, do Arsenal do Alfeite

As condições deste concurso, caderno de encargos, orçamento, etc, estão patentes na Secretaria da Comissão Administrativa, no Alfeite. O deposito provisorio é de Esc. 1.200\$00

Resultados dos seguintes concursos:

Junta Autonoma de Estradas

Em 22 de Fevereiro de 1934.

Ramal da E. N. n.º 19-2ª para a E. N. n.º 30-2.ª lanço de Penha Longa ao apeadeiro da Pala.

Base de licitação 1.721:137\$55

Concorrentes:

Antonio Monteiro Alves Serdoura	1.280.000\$00
Antonio Correia Martins.	1.320.00 \$00
Joaquim da Fonsêca	1.339.900\$00
Martins, Ferreira & C.ª	1.494.490\$00
Mesquita, L.da	1.584.500\$00
Raul Ferreira Peneda.	1.593.000\$00
José Domingos d'Almeida	1.605.000\$00

E. N. n.º 13-1.ª ramal para o Cais do Cabo.

Base de licitação 1.428:345\$45

Deserto.

E. N. n.º 43-2.ª lanço de Moinho do Almoxarife à estação da Amieira.

Base de licitação 152.511\$32

Concorrentes :

José Maria dos Santos Cardoso Novo e outro	97 200\$00
António Lopes Trindade e outro	97.600\$00
Mariano Lopes Morgado	108.800\$00
Francisco Ivo	109.200\$00
Virgílio Lopes Florido e outro	109.999\$00
Albino Pereira dos Santos	113.900\$00
José Maria dos Santos Cardoso	115.907\$00
Manuel Cardoso Carvalheiro	118.000\$00
Adelino Dionísio da Rosa	119 900\$00
António Minitra de Carvalho	120.000\$00
Dureuil & Canart	122.000\$00
Francisco Rosado dos Santos	135 000\$00
António Ferreira de Araujo	excluído
José Catorze	excluído

Em 28 de Fevereiro de 1934.

E. N. n.º 29-2.ª, troço entre Ovar e Souto Redondo.

Base de licitação 2.690:242\$67

Concorrentes :

Francisco Ivo	2.217.500\$00
Martins, Ferreira & C.ª	2.278.500\$00
Antero de Andrade e Silva	2.377.000\$00
Waldemar Jara d'Orey	2.453.000\$00
Mesquita, L.ª	2.544.400\$00
Reconstrutora, L.ª	2.574.000\$00
Parceria de Construção e Reparação de Estradas, L.ª	excluída

E. N. n.º 88-2.ª troço entre Galveias e a Machadinha.

Base de licitação 572.671\$70

Antonio Dias Afonso	536.000\$00
Soc. Constructora de Cimento Armado, L.ª	557.600\$00

Administração Geral dos Serviços Hidraulicos e Eléctricos.

Em 26 de Fevereiro de 1934.

Construção de um muro de revestimento para defesa da Praia Norte da Vila do Barreiro, junto à mesma vila.

Base de licitação 290.000\$00
Deserto.

Construção dum muro de suporte e de um terra-pleno calçado em S. Martinho do Porto.

Base de licitação 110.000\$00

Concorrentes :

Joaquim Corte-Real Landerset	68.980\$00
Alberto Rodrigues Aurélio	79.000\$00
Emílio Hidalgo	82.750\$00
Sebastião Gomes Casaca J.º	89 500\$00
Carlos da Cruz Oliveira	94 450\$00
Francisco Wenceslau Oliveira	95 000\$00
Soc. Construtora de Cimento Armado, L.ª	107.900\$00

Camara Municipal de Lisboa.

Em 17 de Fevereiro de 1934.

Pavimentação a ladrilhos asfálticos da Praça do Município.

Base de licitação 318.933\$73

Concorrentes :

Sociedade de Pavimentos Aperfeiçoados, L.ª	314.000\$00
Virgílio Preto	315.000\$00
Reconstrutora, L.ª	318.000\$00

Direcção Geral de Caminhos de Ferro — Divisão de Via e Obras.

Em 1 de Março de 1934.

Empreitada n.º 8 de construção da variante às pontes da Pavorra, Vale do Mu e Sobralinho, entre os quilómetros 240,077,90 e 241,600 da linha do Sul.

Base de licitação 1.239.798\$16

Concorrentes :

António Veiga e Manuel Martins de Oliveira	1.231.500\$00
Francisco José Morgadinho, Ltd.	1.235 000\$00
Manuel Pais de Almeida	1.319.300\$00
Amadeu Gaudêncio	1.352 500\$00
Manuel Xavier Ramalho Rosa	1.329.000\$00
Emílio Hidalgo	Excluído

Em 2 de Março de 1934.

Empreitada n.º 16 — Construção da ponte da Padrona e variante aos quilómetros 246,911,80 e 247,291,38 da linha do Sul.

Base de licitação 365.982\$44

Concorrentes :

António Veiga & Manuel Martins de Oliveira	355.000\$00
Emílio Hidalgo	359 000\$00
Francisco José Morgadinho, L.ª	364.000\$00
Vergílio Preto	365.000\$00
Manoel Xavier Ramalho Rosa	365.000\$00
Eduardo Martins Seromenho	362.750\$00

Divisão de Construção.

Em 3 de Março de 1934.

Linha do Vale do Lima — Empreitada n.º 2 — Construção do lanço de Lanhêses — Refojas ao perfil 85 da 1.ª variante de Ponte de Lima e estradas de acesso à estação de Ponte do Lima, de Lanhêses ao Rio Lima, etc.

Base de licitação 2.210.299\$87

Concorrentes :

Joaquim Pepino	2.191.000\$00
Pardal Monteiro, L.ª - excluído	2.198.000\$00
Manoel Xavier Ramalho Rosa	2.200 000\$00
Jorge Vieira Bastian e Manoel Gonçalves da Costa	2.202 000\$00
Eduardo Martins Seromenho	2.209.000\$00
Mesquita, L.ª	2.209.500\$00
Albano Mendes	2.210.000\$00
Sociedade de Engenharia Erg, L.ª	excluído
Francisco José Morgadinho, L.ª	excluído
Francisco Leonardo da Mota	excluído

CRÓNICA INTERNACIONAL

TODOS os jornais do mundo se ocupam da situação, austriaca, que consideram gravíssima, especialmente sob o aspecto internacional.

O correspondente em Roma do jornal *Le Tour* informa que, em Trieste e Pádua, há grande concentração de tropas italianas, sendo os acontecimentos seguidos com vivo interesse nos meios governamentais.

Um outro jornal apreciando a situação austriaca diz que ela apresenta dois aspectos. Um é a vitória do chanceler Dollfuss que, neste caso, recorrerá á Sociedade das Nações para que os direitos da Austria sejam decididamente defendidos. Acrescenta que as potências devem acudir em defeza daquêl paiz e, se necessário fôr, manter ali uma força militar, salvaguardando-se assim a paz da Europa, o prestígio da

se daria em face da derrota

Sociedade das Nações e os interesses internacionais.

Outro aspecto da questão é a derrota de Dollfuss que implica o desprestígio, se não o desaparecimento da Sociedade das Nações, o que póde provocar uma nova conflagração europeia.

* * *

Os bolchevistas projectavam, há muito, um golpe contra Dollfuss.

Foram presos em Viena o major Eifler, o capitão Loow e o ex-comandante do Corpo Municipal de Segurança da capital austriaca, todos pertencentes á direcção da "Schutzbund" social democrata. A agitação dos socialistas começou devido ao levantamento da Heimwehr contra os elementos chamados anti-nacionais e a favor dum Estado autoritário, segundo o modelo italiano.

Diziam os chefes daquela organização armada, chefiada por Starhenberg, que pretendiam realizar o programa exposto pelo chanceler em Setembro do ano passado nas directivas da enciclica papal *Quadra géssimo ano*. Aos

heimvehren do Tirol juntaram-se os camponêzes, com a aprovação expressa de vários membros do clero.

Já há dias que as autoridades vinham fazendo a apreensão de armas e explosivos nos centros sociais-democratas de Viena e do resto da Austria. Fizeram-se muitas prisões. Uma nota officiosa diz que os marxistas e bolchevistas projectaram há muito, um golpe de mão contra Dollfuss.

Este chanceler, porém, a despeito da sua meã figura, conseguiu a derrota dos Sociais-Democratas.

Dollfuss é defensor da Civilização Cristã.

INTERREGNO FRANCÊS
REABRIU O PARLAMENTO

Houve forte rajada de balas nas ruas de Paris,

Nova conflagração europeia

outr'ora habituadas ás farandolas ligeiras. Bandos agitados da guerra civil tornaram a *Cidade da Luz* na *Cidade de Trevas*. Ambulâncias vertiginosas correram em direcção aos hospitaes, sob o matraquear das metralhadoras e dos gritos alucinantes das mulheres.

No entanto a Social-Democracia perdeu, como em Viena, a partida.

A Austria tem Dollfuss e França Doumergue. Este ilustre homem público declarou nas Câmaras que o único fim do governo (*ganho por 402 votos contra 125 e 68 abstenções*) é conseguir realizar a trégua das lutas partidárias... "trégua essa que se afigura indispensável para se conseguir uma justiça pronta e integral, desapaixonada para atingir o saneamento moral, para lograr o fortalecimento da auctoridade, para finalmente se notar rápidamente o orçamento equilibrado, condição indispensável á defeza da moeda."

do chanceler DOLLFUSS?...

Doumergue para tratar da política externa declarou:

"Os problemas de política externa impõem também e imperiosamente a trégua partidária, a pacificação dos espíritos. A Paz entre os franceses é um poderoso elemento de garantia, tanto da Paz mundial como da segurança da própria França. Unicamente a Paz interna nos dará a necessária autoridade para desempenharmos

utilmente o nosso papel na S. D. N., e nas conferências internacionais. Só ela, também, nos permitirá tomar, com o acôrdo de todos os cidadãos, aquelas medidas necessárias de segurança que porão o país ao abrigo de perigosas surpresas".

A Câmara das Esquerdas e das Direitas aplaudem — segundo o relato dos jornaes — delirantemente Doumergue. Este declara ainda, referindo-se ao seu chamamento para organizar o governo:

A França revolucionária — A "Falan-ge espanhola" — Um vasto plano de espionagem avassala a Europa inteira

Por PLINIO BANHOS

«Aceitei a presidência abandonando o meu lar onde ha três anos me encontrava retirado dos grupos políticos, porque me disseram que a acalmia e a paz voltariam se eu aceitasse. Se não sois nem cegos nem surdos deveis compreender que o que se passa lá fóra hoje é de molde a preocupar-nos. Não farei milagres, mas o Parlamento, êsse póde fazer um: levantando o país, dando-lhe boas finanças. O espectáculo da França, tôda a França, reunida em volta do Parlamento e dum velho, para realizar as obras necessárias, daria á França um imenso prestígio. Foi o que eu julguei. Os senhores dirão se me enganei.»

E o certo é que estas últimas palavras de Doumergue terminaram numa explosão de apoiados e aplausos, com excepção da extrema-esquerda, como não podia deixar de ser...

Enfim: já ha Paz nas ruas de Paris, as quais constituem uma metrópole de prazer!

A ESPANHA PRETENDE SALVAR-SE

A *Falange Espanhola*, chefiada por D. José Antonio Primo de Rivéra, é o primeiro grito consciente da Revolução da Ordem. É que a Espanha pretende salvar-se do abismo para onde a arrastaram o demoliberalismo e o marxismo dissolventes.

D. José Antonio Primo de Rivéra, moço inteligente e culto, advogado distinto, orador de palavra fluente, é o filho mais novo do antigo Ditador Primo de Rivéra.

A *Falange Espanhola* — *La Fe* — obedece ás características das organizações políticas da hora que passa — da hora que estão vivendo Portugal, a Itália, a Alemanha e a que aspiram viver a França e a Espanha...

Para a *Falange Espanhola*, a Espanha não é apenas um território, nem um agregado de homens e mulheres. A Espanha é, antes de tudo, *uma unidade de destino* — «uma realidade histórica» — «uma entidade, verdadeira em si mesma, que soube cumprir, e ainda terá que cumprir, *missões universais*».

Portanto, se a Espanha existe com realidade *distinta e superior*, há de ter *fins próprios*: — 1.º — «a permanência na sua unidade» — 2.º — «o ressurgimento da sua vitalidade interna;» — 3.º — «a participação com voz preeminente, nas emprêzas espirituais do Mundo».

A *Falange Espanhola* constitue, pois, um movimento político que se impõe — pelo seu corpo de doutrinas, comentários aos altos interesses do ressurgimento político, moral, económico e social de Espanha.

Pela pena brilhante de Ruy de Penna é que extraímos, com a devida vénia, alguns períodos desta crónica, muito amarga para os *largos caballeros da G. U. T.*

MEIO MILHÃO DE PESSOAS EXERCE A ESPIONAGEM NA EUROPA

A Europa está eivada de espiões. Ha espias, e super-espias; espias, que controlam e vigiam outros espias, numa engrenagem de milhares e milhares de *bureaux* de espionagens, de confiados e temerosos, todos com o receio de que mutuamente se espiem entre si.

Vem esta crónica a propósito das recentes prisões, que se fizeram em Paris, de dezoito dirigentes de um grande sindicato de espionagem internacional, de que fazem parte americanos, francezes, russos, alemães, búlgaros e finlandeses.

Portugal não se fez, felizmente, representar.

O tal sindicato, que caiu em fracasso, projectava comprar assalariados em todos os ramos de acção naval, militar e económica.

A espionagem é a profissão mais remunerada, na época actual, em toda a Europa: — o risco é grande e a cabeça nem sempre está segura...

Quer nos delicados e complicados centros de Paris e Riga, Viena e Sofia, quer na doçura ociosa das estâncias de recreio ao longo da Riviera, quer ainda nas costas da Dalmacia e nos recórtres alcantilados dos Alpes, brotam e pululam os grandes dramas de espionagem — opinião auctorizada do redactor-chefe em Paris da *United Press*.

Meio milhão de pessoas, desde vaporosas belesas de olhos perturbadores, a graves cavalheiros de aspecto sério e circunspectamente insuspeitos, dedicam-se activamente á indústria da espionagem.

A contrastar com estas *super-individualidades* ha, igualmente, outras personagens de mais baixa esfera social. Vejamos:

Não são, apenas, as grandes capitais como Paris, Londres, Berlim, Viena, que estão cheias de espiões; êles abundam também nas outras capitais. Servem cafés nos restaurantes e lêem os apontamentos dos fregueses por cima dos seus ombros. Fazem de criados de quarto nos hotéis cosmopolitas e violam a correspondência, recambiando, diligentemente, as informações colhidas. Entram nas casas como cozinheiros ou criados e tomam conhecimentos do que se passa. Escrevem volumosas comunicações do que vão recolhendo e, aproveitando-se da escuridão, deslisam até junto dos chefes, aos quais as entregam, recebendo, em troca, fartos maços de notas do Banco.

Durante que foi a grande guerra não se conta que nenhum governo estivesse desprovido da sua milícia de espiões. Ha verdadeiras legiões por toda a parte.

E até alguns jornaes nacionalistas francezes declararam que metade dos operários estrangeiros empregados nas fortificações francesas eram de espiões.

Quando a Policia francesa desmascarou o Sindicato Internacional, descobriu que êste grupo tinha ramificações nos Estados Unidos, Inglaterra, Finlândia, Alemanha, Rússia e Japão.

Mais uma vez, com orgulho repetimos, Portugal não está no número das outras nações.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ARGENTINA Comunicam de Buenos Aires que o rio Mendoza transformou-se em verdadeira torrente, arrastando, na força do caudal, pontes, choupanas, ranços, casas, e tudo que encontrava na sua frente.

Até agora já se registaram trinta mortes, temendo-se que o número seja muito maior, visto que não se conhece o paradeiro de muitos empregados ferroviários e suas famílias, assim como de excursionistas que cruzavam os Andes.

Cachueta, que é uma das estações de águas mais conhecidas da América do Sul, foi praticamente arrazada.

São avaliados em dez milhões de pêsos os danos provenientes da formidável enchente que destruiu a central eléctrica, o hotel balneário, as termas e vinhedos de Cachueta. A violência das águas carregou cinquenta quilómetros de linhas do caminho de ferro do Pacífico.

As enchentes foram causadas pelo derretimento da neve no alto dos Andes, invadindo todas as terras baixas que ficaram inundadas por completo, presumindo-se que a continuação da onda do calor há-de resultar novas inundações.

Segundo as últimas informações, os serviços de caminho de ferro transandino não poderão funcionar durante todo este ano.

Os jornais destacam a acção dos mecânicos da Central Eléctrica de Cachueta, que pereceram por terem permanecido no seu posto até à última hora, afim de comunicar às autoridades de Mendoza o perigo que corria aquela cidade, devido à violência da enchente.

COLONIAS ITALIANAS A Itália continua a desenvolver esforços para dotar as suas colónias de vias de comunicação,

principalmente caminhos de ferro. Essas colónias são divididas em dois grupos: o da África do Norte que compreende entre outras a Tripolitânia e a Cirenaica, e o da África Oriental com a Erythrée e a Somália.

A política ferroviária deve constar para o primeiro grupo, da abertura de linhas com rumo à África Setentrional, em harmonia com as linhas limitrofes da Tunísia e do Egipto, sem perder de vista o movimento turístico. Ao contrário, a África Oriental deve ser cortada por vias de comunicação de penetração, dos principais portos com rumo ao planalto Ethiopico.

Quando o fascismo assumiu o poder, a rede ferroviária colonial tinha a extensão de 897 quilómetros, nos quais 285 na Tripolitana; 170, na Cirenaica; 355, na Erythrée e 174 na Samalia.

De acordo com a recente disposição ministerial

foram iniciadas na Cirenaica os trabalhos de construção de uma nova linha, de 115 quilómetros de comprimento, a qual deve ser terminada em cinco anos. Do outro lado o governo da Somália foi autorizado a contrair um empréstimo de 12 milhões de liras para proceder à abertura de algumas linhas.

Outros projectos foram ainda estudados e logo que sejam postos em execução, a rede ferroviária colonial tomará aspecto inteiramente novo.

O governo pretende executar esse plano o mais cedo possível.

CANADÁ Os salários do pessoal de conservação de via, foram reduzidos 10 por cento a partir de 15 de Julho de 1933. Os salários das outras categorias dos caminhos de ferro canadianes já haviam tido anteriormente identica redução.

Segundo parece os resultados de exploração do Canadian National Railway vão melhorando. Durante a segunda semana do ano notou-se um aumento de receitas de 114.606 dólares, em compensação com os do mesmo período de 1933. As receitas desta mesma semana importaram em 1933 num total de 3.074.782 dólares.

AUSTRIA A direcção dos Caminhos de Ferro Federais Austriacos propoz que lhe fosse concedido monopólio da venda de carvão, com o lucro da qual lhe permitiria fazer frente ao déficit na exploração dos caminhos de ferro; porem a ideia encontrou muita opposição nos circulos interessados. É provavel que se chegue a uma transacção que dará aos Caminhos de Ferro Federais seis a sete milhões de schillings de receitas suplementares, ou seja, mais ou menos, 8 por cento do déficit de 80 milhões que teem na actualidade por motivo da baixa de tráfego.

FRANÇA A Câmara Sindical de Constructores do material Ferroviário de França, acaba de publicar uma memória pessimista da qual extraímos algumas cifras.

O movimento da industria siderurgica foi em 1932 somente 70 por cento da cifra de 1931, e da industria mecanica em conjunto, aproximadamente uns 50 por cento. A fabricacão de material de exploração, que alcançou em 1932 sómente 59 por cento da cifra do ano de 1931, baixou 25 por cento desta cifra em 1933. Parece, tambem, que a diminuição continúa. Em dois anos perderam o seu trabalho 55 por cento dos operários dos ateliers de construcção do material ferroviário, ou seja em total, 25.000 homens.

No ano de 1930 as grandes emprêsas ferroviárias fizeram construir 404 locomotoras a vapor; em 1931 a quantidade chegou a 103; em 1932 a 80 e em 1933 a 60. No ano de 1930 construíram-se 709 carruagens de passageiros (numericamente 25 por cento menos que antes da guerra, mas mais do dobro em tonelagem);

O PERIGO DA VIAÇÃO

Sucedeu, ha dias, um grave desastre ao nosso querido amigo sr. dr. Alberto de Sousa, director do Sanatorio de S. Braz do Alportel, que seguia no seu automovel, acompanhado por sua esposa, sr.^a D. Joaquina de Sousa, e por um filho.

O lamentável acidente, que consternou uma grande parte da população algarvia e de Lisboa, onde o sr. dr. Alberto de Sousa, só conta amisades, succedeu assim.

Ao passar o carro na *Curva da Morte*, próximo da Ribeira do Roxo, o carro teve uma derrapagem, despenhando-se por uma ribanceira da altura de 12 metros, onde ficou dentro da agua dum barranco, com as rodas para o ar. A muito custo os passageiros e o *chauffeur* conseguiram subir a barreira e alcançar a estrada, ficando a esposa do sr. dr. Alberto de Sousa deitada na valeta, enquanto seu marido esperava que passasse qualquer automovel para lhe pedir socorro. De facto, momentos depois passava ali um carro, mas o respectivo *chauffeur* recusou-se a prestar socorro, tendo até acelerado a marcha.

Os feridos, por o seu estado não ser considerado grave, são hospedes do sr. Miguel Mendonça, de Beja.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* sentindo profundamente o desastre sofrido pelo sr. dr. Alberto de Sousa, e família faz sinceros votos pelo pronto restabelecimento de todos.

CONTOS AMARGOS

DA GUERRA

Ainda a propósito da sahida do II volume dos *Contos Amargos da Guerra* da autoria do nosso director Carlos d'Ornellas publicou, trascrevemos o seguinte :

O Povo do Barreiro : — Registamos o oferecimento dum elegante volume com o titulo acima indicado, da autoria do Sr. Carlos d'Ornellas, antigo combatente da Grande Guerra, em França.

Constitui o II volume da colecção que o autor se propõe publicar. Nête é comentada em breves e atraentes narrativas, a forma condenável porque foi organizado o Corpo Expedicionário Português, e as precárias e criminosas condições que o rodearam na Flandres, onde, mercê duma politica nefasta, como muito bem lhe chama o autor, encontraram a morte alguns milhares de portugueses.

Para melhor comprovação do que afirma o autor transcreve e comenta muito acertadamente a célebre nota enviada pelo saudoso Marechal Gomes da Costa ao Chefe do Estado Maior do C. E. P.

Contos Amargos da Guerra cujo texto é acompanhado de várias fotografias e diversos quadros e taticos referentes ao numero de victimas directa ou indirectamente atingidas pela mais terrível guerra que a Historia regista, apresenta-se com as suas 150 páginas numa elegante edição saída das oficinas tipográficas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Renascença : — Este opúsculo vem completar o primeiro volume da obra, que appareceu no decorrer do último ano. E' mais um depoimento pessoal a juntar ao grandioso volume que se vem escrevendo sobre o último conflito europeu. Algumas injustiças cometidas no C. E. P., o valor de certos combatentes portugueses e outros acontecimentos que interessam, estão devidamente registados neste livro e alguns autenticados com documentos que o A. reproduz. O sr. Carlos d'Ornellas, que escreveu o seu livro em estilo corrente, sem preocupações, presta justiça às enfermeiras portuguesas e pede mais carinho e atenção para os antigos combatentes. O seu pedido tem todo o direito a ser atendido.

em 1931, 224 e em 1933 sómente 25. Os pedidos de vagon de mercadorias passaram de 17.145 em 1929 a 12.525 em 1930 e 2354 em 1931. A quantidade de 1933 será mais ou menos a mesma.

INGLATERRA Desde o ano de 1929, existe neste país uma lei que autoriza os caminhos de ferro a explorar linhas aereas, porem até ao momento actual as Companhias dos caminhos de ferro não teem feito mais do que firmar contractos com a empresa de navegação aerea "Imperial Airways" para os transportes combinados. Os trajectos por avião têm sido sempre efectuados por esta empresa. A Companhia de Caminhos de Ferro "Great Western" é a primeira a iniciar uma linha propria, entre Torquay e Cardiff, numa distancia de 120 k.mos, que se percorre em 45 minutos. Devido à via Severn obriga que, indo por caminho de ferro, se passe por Bristol, numa distancia de 225 quilometros, para cujo percurso se necessitam quatro horas. Os aeroplanos serão adquiridos pela empresa ferroviária, mas o piloto será um dos da Imperial Airways. A empresa fer-

roviária fará o serviço de camionagem entre a cidade e o aerodromo. Como deseja a empresa que com tres passageiros se cubra o custo da viagem, os preços das passagens são bastante elevados, a saber: 3 libras por bilhete simples e 5 libras por ida e volta.

SUIÇA

Depois de largar negociações, os representantes dos caminhos de ferro e dos transportes de mercadorias por automoveis, apresentaram um projecto para regular a questão da competência entre o auto e o rail. As condições de concessão estão muito exactamente estipuladas no dito projecto. Nele as tarifas de transportes automoveis dependem das dos caminhos de ferro, e as empresas de transportes por automoveis estarão agrupadas numa associação encarregada de cobrar o preço dos transportes efectuados e de repartir depois, entre as diversas empresas, as somas arrecadadas.

Tambem se creará uma comissão composta de três representantes da industria, três representantes dos caminhos de ferro e três dos transportes por automovel, que cuidará da boa colaboração entre o auto e o rail.

BIBLIOGRAFIA

OS MEUS LIVROS

Pelo Dr. ARMELIM JÚNIOR

(Continuação do n.º 1105)

Alem das obras avulsas, especificadas no meu anterior artigo, tem o sr. Tude Martins de Sousa colaborado, largamente na Imprensa periodica, quer politica e noticiosa, como a *Vanguarda*, de Lisboa e *Comércio do Porto*, quer em Revistas cientificas e literárias, como a antiga *Ilustração Portuguesa*, a *Portugália*, a *Terra Portuguesa*, o *Boletim do Instituto de Criminologia*, *Boletim da Direcção Geral da Agricultura*, *Voz do Lavrador*, *Gazeta das Aldeias*, *Brados do Alemtejo*, de Extremoz, e *Ecos da Colonia*, de Vila Fernando.

Actualmente, trabalha numa *Monografia*, que se me antolha notável, sobre a sua querida, e nunca olvidada, terra natal, — *Amieira*, do antigo Priorado do Crato, do actual concelho de Niza.

* * *

Tem sido, oficialmente, distinguido:

— Com várias Portarias de Louvor: pelo Ministério da Instrução Pública, em outubro de 1913, pela sua notável Conferencia, por ocasião da *Festa da Arvore* no Gerez, e generosa distribuição, pelas escolas da região, de 200 exemplares da sua edição; e pelos Ministros da Justiça, em fevereiro de 1918, janeiro de 1920, e novembro de 1922 e de 1929, pelos seus relevantissimos serviços, prestados na superior Direcção e zelosa administração económica da «Colónia Penal Agrícola» de Sintra.

— Com as seguintes nomeações: — em junho de 1919, Chefe dos Serviços Agrícolas da Administração e Inspeção Geral das Prisões; em setembro de 1917, membro da Comissão para a organização do trabalho agrícola da Cadeia de Monsanto, em maio de 1921, membro da Comissão, para elaborar a reforma do sistema penal e prisional; em fevereiro de 1932, para a Comissão encarregada de instalar uma colónia penitenciária em Alcoentre; em junho do mesmo ano, para a Comissão, que devia instalar uma prisão para mulheres, na antiga Quinta da Mitra, em St.º Antão do Tojal, (Loures); em setembro de 1929, encarregado pelo Governo de remodelar a Escola Agrícola de Paiã, que alargou a sua esfera de acção, passando a denominar-se Escola Profissional de Paiã, com a aprendizagem de varios officios, além do agrícola; e creando uma *secção infantil*, e baixando para 7 anos a idade da admissão dos alunos.

Importa ainda diser que, entre tantas, tão interessantes e valiosas conferencias culturais do Sr. Tude de Sousa, avulta a que êle fez, a convite do *Século*, por ocasião da série, promovida por este Diário, para fomentar a cultura do trigo, e em que, proficientemente, como sempre e em tudo, versou o tema — «*A electricidade na Agricultura*», e aí demonstrou e provou que foi na «Colónia Penal Agrícola» de Sintra da sua superior Direcção, que, pela primeira vez em Portugal, se applicou a electricidade á debulha mecânica dos cereais e ao enfardamento da palha.

Poucos funcionários do *Estado* podem gloriar-se de ter tão larga e brilhante folha de serviços á *Nação*.

* * *

O sr. Artur E. Morgan, illustre Presidente do *Antioch College*, *Yellow Springs*, de Ohio, e Presidente da *Dayton Morgan Engineering, C.º*, de Deyton, na Norte América, visi-

tou, no dia 20 de novembro de 1931, a «Colónia Penal Agrícola» de Sintra, e publicou bem traçado artigo de apreciação critica; no numero 1.º, relativo ao mês de janeiro de 1932, do Vol. XII do *The Prison Journal*, revista de criminologia penologia e de assuntos prisionais, órgão da *The Pennsylvania Prison Society*, de Filadelfia, fundada em 1787.

Neste artigo — vertido em português e publicado no «Boletim do Instituto de Criminologia de Lisboa» e, depois, em *Separata* deste Boletim, — o seu Autor, descreve e encommenda a Colónia, aprecia e enaltece o seu illustre Director, nos seguintes termos:

— «Era interessante vêr como o Director Sousa transformou estes criminosos, que fariam lembrar um bando de piratas, assassinos e brigões; como transformou êste deserto da montanha em hortas com água recolhida em tanques, e em matas desenvolvidas. Não ha terreno desperdiçado; tudo está aproveitado.»

— «Tude M. de Sousa o director, não era um criminalista, mas era florestal. E' português, e nunca estudou criminologia ou siveultura fóra de Portugal. Encarregou-se da Ins. ituição, e, pondo em prática as suas próprias ideias na maneira correcta e humanitária de tratar criminosos, seguiu para isso o seu método.»

— «Conversei com o Director Sousa o bastante para avaliar o seu espirito. A sua satisfação é tratar estes homens como pessoas normais, que precisam de ser educadas por meios racionais de vida, concedendo-lhes muita liberdade. Mostra tambem satisfação no facto de, passado um certo periodo de prova durante algum tempo, em geral, entregá-los depois á sua vida normal.»

— «E' um homem que, em parte, por acaso, como supponho, foi colocado no logar que lhe é próprio, e no qual tem podido demonstrar a eficiencia dos métodos humanitários. E' um homem de temperamento bondoso e decidido sentimento artistico, como se vê em tudo; de comprovada ordem, e com hábitos de rigorosa economia e simplicidade de vida.»

Ao terminar a sua visita, escreveu no *Libro dos Visitantes*, os seguintes, simples mas bem expressivos, conceitos: — «Um grande trabalho é sempre o trabalho de um homem com uma grande alma.

«No meu caminho eu julguei ter visto e encontrado as marcas duma tal alma e, por isso, aproveitei a oportunidade para com ela tomar conhecimento.

«O que achei foi precisamente igual ás experiencias que alimentára.

«O Director pôde orgulhar-se da sua obra.

«Espero que homens de espirito idêntico ao seu lhe imitem a coragem.»

20 Nov. 1931.

Artur E. Morgan.

Eloquentissimo depoimento este de tão illustre Penologo.

* * *

Terminando:

E' com prazer, e certo desvanecimento, que vejo um técnico distinto, enaltecer e fomentar na sua Obra literária, a creação do gado bovino ou vacum, e a disseminação do pinheiro; pois vem roborar, com sua especial autoridade, conceitos, que emiti na minha segunda Conferencia sobre *Os Açores*, na Sociedade de Geografia de Lisboa, na noite de 7 de junho de 1927, e publicada, na integra, de pag. 9 a 16, do n.º 9, junho do mesmo ano, da *Revista Insular e de Turismo*.

«E' de notar que, em todas as Ilhas abunda o gado bovino, como em todas existe o pinheiro.

Ha, entre as arvores, uma, e, entre os animaes, um par, que eu sobre todos aprecio e quero, porque os sei aquilatar em toda a sua valia.

Esse par é a vaca e o boi, essa arvore é o pinheiro.

E' que a vaca e o boi são entre os animaes, o que o pinheiro é entre as arvores: simples, sobrios, prestadios e uteis. Dão proficua lição aos homens.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

“LA CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONAL”

Recebemos e agradecemos a interessante *plaque* *La Chambre de Commerce Internationale*, que trata da independência dos interesses económicos no mundo moderno, que paire acima das fronteiras políticas e que constitua o vínculo permanente entre os centros de negócio de todos os países.

Em suma, a *Câmara do Comércio Internacional* combate, nos domínios alfandegário, monetário, financeiro, dos transportes e comunicações, contra todas as formas que constituem um obstáculo ao comércio entre as nações.

“FRANÇA-PORTUGAL”

Temos presente sobre a nossa banca de trabalho a folha de informação editada pela Casa de Portugal em Paris *França-Portugal*.

Impressa em ótimo papel insere, além de um interessante artigo sobre *A Guerra Comercial*, a nota oficial do Ministério do Comércio Francês sobre *A Polícia dos contingentes* e uma curiosa local sobre *A Grande Ameaça Japonesa*.

Da vaca e do boi tudo se aproveita.

Vivo ou morto, é sempre um amigo, e é sempre proveitoso.

Vivo, dá-nos a sua grande e utilíssima força motriz, o seu fecundo trabalho de tracção, de aradura, de lãvra; dá-nos as suas belas crias, o seu delicioso leite, e, com este, as suas magníficas manteigas e queijos de tão variados tipos e sabores; dá-nos a sua bosta ou excremento que é um aproveitável adubo animal na estrumação das terras de cultivo.

— *Morto*, dá-nos as suas saborosas e variadas espécies de carne e de miúças; e os seus galhos e a sua pele para diversas aplicações industriais.

Como na vaca e no boi, tudo se aproveita e utiliza no pinheiro, tão singelo na sua elegancia nativa, tão formoso nas copadas franças, tão salutar e util na sua sombra amiga, tão simples e sóbrio nas suas exigencias, de tão admirável fertilidade, que, com pequena porção de *penisco*, rapidamente fecunda, propaga e cresce, disseminando-se em largos tratos de terreno, quer entre as rudes asperezas do Septentrião, quer entre as suavíssimas amenidades do Meiodia.

O *tronco* do pinheiro fornece madeiras para variadíssimas construcções terrestres e navais; as suas *franças* servem para o aquecimento de fornos e de fogões, que trasem poderoso auxilio ás industrias e o maior conforto e bem estar aos lares; a sua benéfica *sombra* é bastas vezes doce alívio, e, quantas vezes, radical cura de gravíssimas enfermidades.

Dá o pinheiro, pelas incisões corticaes, saudável e nutriente seiva, odorífera resina, preciosa terebintina de inúmeras aplicações industriais, e o pitoresco fructo — a *pinha* — cuja amendoa ou *pinhão*, é um alimento delicioso, de característico sabor, aromático e peitoral.

O HORARIO DOS COMBÓIOS DO MINHO E DOURO

SOFREU ALGUMAS ALTERAÇÕES

Desde o dia 25 do corrente que a marcha do comboio n.º 706 é limitada ao trajecto de Tua a Porto, passando o comboio n.º 704 a ter início em Barca de Alva, sendo modificada a marcha deste último, bem como as dos comboios n.ºs 707, 739, 740, 2351, 2354 e 2355. O comboio n.º 735 passou a efectuar-se diariamente, sendo suprimido o comboio n.º 731. O comboio n.º 607 passa ter paragem em Aguas Santas ás 20,4 e o comboio n.º 610 em Contumil ás 17,49, sendo a sua marcha modificada no trôço Campanhã-Porto com este horário: Partida de Campanhã ás 17,55; chegada ao Porto ás 18,1.

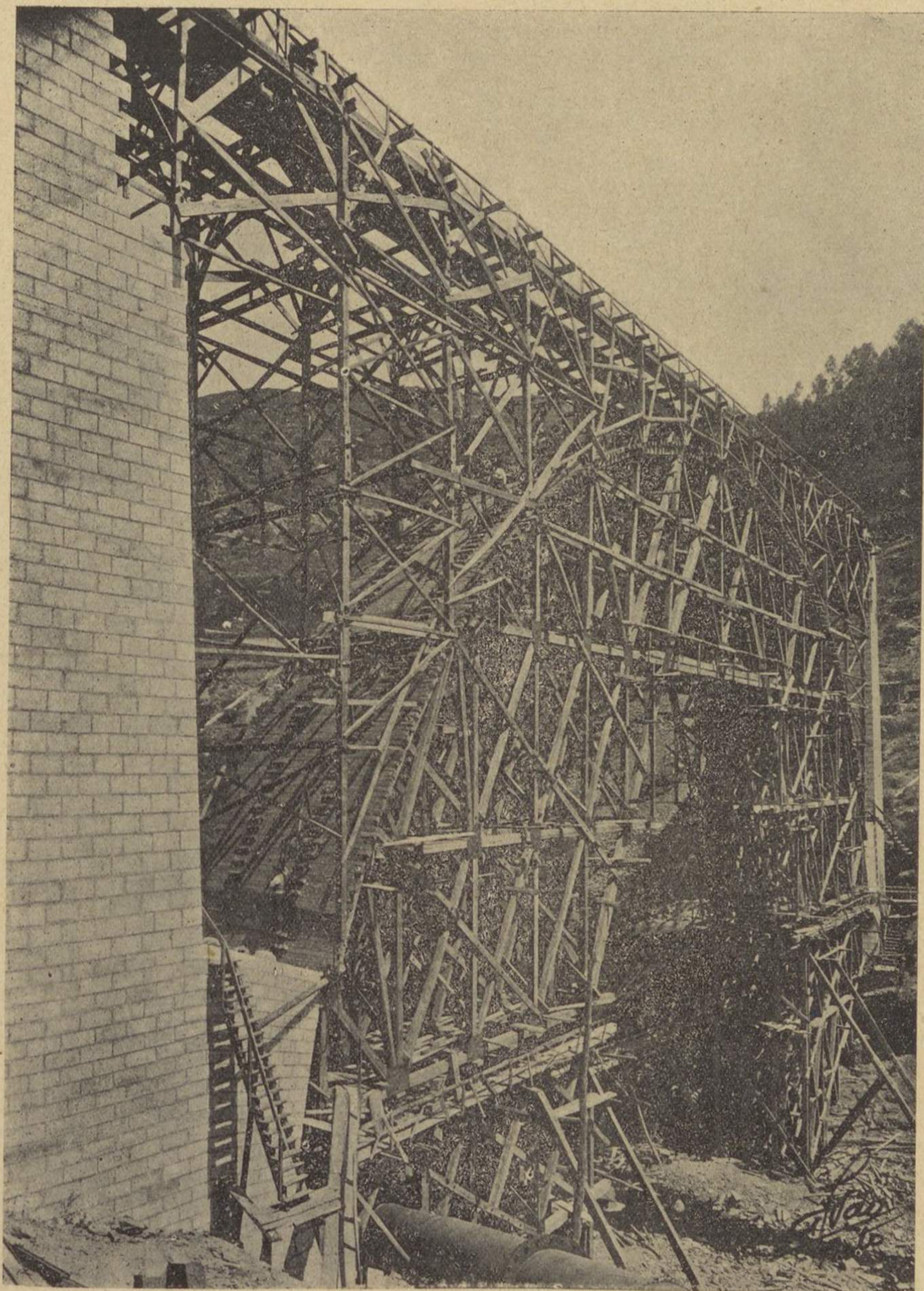
O comboio n.º 734 passou a ter paragem nos apeadeiros de Bustelo e Aguas Santas e os comboios n.ºs 733, 736 e 737 no de Bustelo, sendo também modificadas as suas marchas. O comboio n.º 637 deixou de realizar-se aos domingos, circulando nestes dias em seu lugar o novo comboio n.º 639.

O comboio n.º 609 passou a ter paragem em Alva-rães ás quintas-feiras, ás 16,7.

A seguir se indicam os comboios cujas marchas foram alteradas:

Comboio n.º 734 — Partida de Marco ás 6,45; chegada ao Porto ás 8,50. Não se realiza aos domingos nos meses de Maio a Setembro. Comboio n.º 740 — Partida de Marco ás 11,48, sendo a chegada ao Porto ás 13,43. Efectua-se de 2 de Outubro a 1 de Julho. Comboio n.º 2354 — Partida da Régua ás 9,20; chegada a Ermesinde ás 20,48. Comboio n.º 736 — Partida do Marco, ás 14,33; chegada ao Porto ás 15,51. Comboio n.º 704 — Partida de Barca de Alva ás 13,10; chegada ao Porto ás 18,12. Nos meses de Junho a Setembro têm meio minuto de paragem em Cête, para serviço de passageiros sem bagagem registada. Comboio n.º 733 — Partida do Porto ás 9,35; chegada a Marco ás 11,47. Comboio n.º 2355 — Partida de Ermesinde ás 10,27; chegada a Régua ás 20,22. Comboio n.º 707 — Partida do Porto ás 14,24; chegada a Régua ás 16,44. Realiza-se de 1 de Julho a 30 de Setembro. Comboio n.º 739 — Partida do Porto ás 14,50 sendo a chegada a Marco ás 16,34. Efectua-se de 1 de Outubro a 30 de Junho. Comboio n.º 737 — Partida do Porto ás 19,15; chegada a Marco ás 21,24. Comboio n.º 639 — Partida do Porto ás 19,25; chegada a Braga ás 21,14. Só se realiza aos domingos. Comboio n.º 2351 — Partida de Campanhã ás 23,57, sendo a chegada a Régua ás 4,53.

**Visado pela
Comissão de Censura**



LINHA DE LAMÊGO — Simples do arco central da ponte do Varosa