

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

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

Premiada nas exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897; Liège, 1906;
Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Don Ramón de la Cruz, 83 — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Capitão HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS
E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre).	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £	1.00
FRANÇA (ano) francos.	100
ÁFRICA (ano).	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
NÚMERO AVULSO.	3\$00
NÚMEROS ATRAZADOS	5\$00

SUMÁRIO DÊSTE NÚMERO

Festas Centenárias, A sessão inaugural do Congresso do
Mundo Português. — 1640-1940, O Dia da Restauração, pelo
Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — Nas linhas do Vale do
Vouga, Circulou pela primeira vez em Portugal o «auto-rail»,
que deu excelentes resultados. — Norberto de Araujo. — «Liga
Portuguesa de Profilaxia Social». — Linhas Portuguesas. — Há
50 anos. — Parte oficial. — Teatros e Cinemas. — Publicidade.



1640-1940



O Dia da Restauração

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Festejamos hoje, 1.º de Dezembro, o terceiro centenário da Restauração da independência de Portugal.

Não pode ser outro o assunto a que se dê hoje na *Gazeta* o lugar de honra.

Não havia em 1640 caminhos de ferro, nem telégrafos, nem aviões, nem automóveis. Raras eram as estradas transitáveis. Falta, pois, em relação a essa época remota, matéria para as divagações habituais da *Gazeta*. Havia então, porém, o que não sabemos se há hoje no mesmo grau: o patriotismo capaz de todos os sacrifícios para reconquistar a independência perdida e sacudir o jugo opressor de um Rei estrangeiro.

Após dois séculos gloriosos de navegações, descobertas e conquistas, durante os quais fundámos, com um punhado de homens: soldados e missionários, imenso império, em que se dilatava a fé, veio a natural crise de esgotamento de forças e de influência deprimente das riquezas.

Um Rei moço e cavaleiroso sonhara com grandes empresas guerreiras para a largar, perto da Metrópole, um império que criáramos lá ao longe. Em terras de Marrocos seria talhado.

Esvaiu-se o sonho de D. Sebastião nos campos de Alcácer Quebir empapados no mais nobre sangue português.

Sem Rei, entregue à fraca regência de uma Rainha e de um Cardial sem a energia precisa, era a sucessão de D. Sebastião disputada por seis pretendentes, que alegavam com fundamentos vários o direito de herança, pelo parentesco. Pertencia, manifestamente, a coroa a D. Catarina de Bragança. Prevaleceram a força e a corrupção ao serviço do poderoso monarca espanhol D. Felipe II.

De nada valeu a efémera resistência do pretendente, D. António, Prior do Crato, que logrou reunir partidários, mas que não tinha as qualidades precisas para triunfar. Não era um novo Mestre de Aviz. Fal-

tava um homem à altura da missão para encarnar vitoriosamente o sentimento popular.

As Côrtes de Tomar confirmaram em 1641 a aclamação de Felipe II, que reuniu as duas coroas em Monarquia dual. Promessas formais de respeito da nossa independência da Espanha foram formuladas em extenso articulado de direitos e regalias que a assegurassem.

Que importavam textos explícitos perante a força das coisas, que pouco a pouco transformaria a monarquia dual em reino unitário, faltando aos compromissos e sujeitando Portugal independente a pesada tirania exercida em ritmo acelerado pelos sucessores de Felipe II de Espanha?

Estava esta em guerra com a França, a Holanda, a Inglaterra. Tanto bastou como pretexto para que os corsários e as Companhias coloniais dêses países atacassem o império português e o mutilassem por saques e conquistas na Ásia, na África, na América.

O poder, que a custo sustentávamos como Reino independente e amigo daquelas nações, não existia quando encorporados na Espanha, sua inimiga.

Eram consideradas boa prêsa as parcelas do nosso vasto domínio ultramarino. A nossa navegação era alvo de cubieas violentas que não poupavam ao martírio os nossos missionários.

Debalde haviam jurado Felipe III e Felipe IV o respeito da nossa autonomia. Crescia o peso dos impostos. Os nossos soldados eram arrebanhados e levados para a Flandres e para a Catalunha. As nossas colónias achavam-se sem defesa à mercê dos ávidos inimigos de Espanha.

Pouco a pouco surgiam manifestações de resistência. O povo, animado pelo Clero, reagia aqui e acolá, chegando a reacção contra o jugo espanhol a tomar graves proporções no movimento sedicioso de Évora em 1637. A melhor parte da Nobresa punha as suas esperanças no Duque de Bragança para Rei da Monarquia restaurada.

As quimeras sebastianistas, que faziam

crer no regresso do Rei cavaleiro, que escapara à morte e viria reconquistar o seu reino, tomaram corpo com profecias e com a aparição de vários aventureiros.

Um grupo de nobres patriotas com homens de lei como João Pinto Ribeiro urdiram uma conjura em relações íntimas com o Duque de Bragança.

No dia 1 de Dezembro de 1640 às 9 horas rebentou a revolução começada pela audaz invasão do Paço, onde foi morto o legado do tirano espanhol, Miguel de Vasconcelos, reduzida à impotência a Duquesa de Mântua e ocupado o Castelo por capitulação da guarnição espanhola.

Como um rastilho que rápido vai ardendo, propagou-se o movimento pelo país inteiro, a breve trecho emancipado do jugo castelhano. O Duque foi proclamado Rei com o nome de D. João IV, homem prudente, com o tacto e a energia precisos para dirigir vasta e inteligente acção diplomática, contrastar veleidades conspiratórias da minoria de descontentes e organizar a necessária resistência militar e financeira.

Colossal empresa a luta de um país empobrecido e esgotado de homens contra o poderio imenso da Espanha!

Achava-se, porém, esta, felizmente, em guerra com boa parte da Europa. Surge um cabo de guerra competente, Matias de Albuquerque, a inflingir no Montijo, em 26 de Maio de 1644, estrondosa derrota aos espanhóis.

Recrutam-se auxílios, organizam-se exércitos.

O P.^o António Vieira punha a sua eloquência ao serviço da causa patriótica, prêgando a união e o voluntário sacrifício de tributos. Vai exercer importantes missões diplomáticas.

Quantas vicissitudes na luta durante os 16 anos do reinado de D. João IV, falecido em 6 de Novembro de 1656! Nem faltaram tentativas de atentado contra o Rei.

A acção diplomática na França, na Inglaterra, na Holanda, na Suécia, em Roma junto da Santa Sé, foi extraordinária de perícia e constância. Era o Rei que a dirigia com habilidade notável.

No Brasil, em Angola, em vários pontos do nosso império, o movimento restaurador determinava reacção vitoriosa dos colonos e dos nativos contra os invasores que eram afinal expulsos, reduzindo-se assim as perdas de território que devíamos ao abandono e impotência da Espanha.

Era D. João IV um Rei verdadeiramente católico, cheio de fé e de acatamento filial

o Papa e impedir a recepção dos embaixadores de Portugal, indo até os ataques à mão armada nas ruas de Roma.

Vinte e oito anos duraram essas lutas e negociações, que se prolongaram pelo reinado de D. Afonso VI.

Quando o fôgo da Reforma protestante havia alastrado pela Europa e a contra-reforma católica preparada no Concílio de



D. JOÃO IV

(Desenho de Manuel de Macedo, no «Ocidente» de 1885)

para com o Santo Pontífice. Proclamou Maria Imaculada como Padroeira do Reino. Procurou o reconhecimento da independência de Portugal pela Santa Sé e a nomeação de Bispos para as numerosas dioceses que iam vagando.

Tinha de lutar com a arrogante e violenta oposição de Espanha, que não recuava perante nenhuma acusação para intimidar

Trento se efectuava com custo, era de temer para a Igreja a hostilidade de tão poderoso Estado, como a Espanha, o mais forte campeão do Catolicismo.

Compreendem-se, pois, as delongas e hesitações dos Pontífices, que então se sucederam na Cadeira de Pedro: Urbano VIII, Inocêncio X, Alexandre VII, até que a celebração de paz com a Espanha em 1668 le-

vou Clemente IX ao reconhecimento da independência de Portugal e à resolução das questões pendentes. Em 1669 foi recebido o Conde do Prado, nosso embaixador em 1670, e confirmados por Clemente X em 1670 os Bispos. Chegou a haver apenas um em Portugal!

Ocorrera entretanto o episódio do reinado de D. Afonso VI, primeiro sob a regência da Rainha Mãe D. Luisa de Gusmão e depois na precoce maioridade atribuída ao Rei incapaz, que teve no Marquês de Castelo Melhor um estadista à altura das exigências de governação em conjuntura tão crítica interna e externa, política diplomática e militar.

Reorganizou-se o Exército com homens como o Marquês de Marialva, o Conde de Vila Flor e Schomberg. Sucederam-se as vitórias das Linhas de Elvas em 1658, do Ameixial em 8 de Maio de 1663 após a perda de Évora, logo reconquistada, de Castelo Rodrigo em 6 de Julho do mesmo ano, de Montes Claros em 17 de Junho de 1665, ano em que faleceu Felipe IV.

Em 1668 foi deposto Afonso VI, substituído por seu irmão D. Pedro como Regente, anulado o casamento com D. Maria Francisca de Saboia, jurado Príncipe herdeiro D. Pedro e celebrado o seu casamento com a Rainha.

Após complicadas negociações diplomáticas em que intervieram activamente a Inglaterra e a França, foi celebrado afinal em 13 de Fevereiro de 1668 o tratado de paz com a Espanha e reconhecida a integridade de Portugal independente, apenas com a perda de Ceuta.

Verdadeiro milagre!

Quantas vezes esteve quasi perdida a causa portuguesa! Assim, em 7 de Setembro de 1659 celebrou a França o tratado dos Pireneus com a Espanha, abandonando indignamente Portugal aos seus recursos e juntando à traição o escárneo, pois que no art. LX se estipulava que, em atenção à poderosa intercessão da França, se concedia aos portugueses que voltassem à situação em que se achavam antes de 1640. A restauração monárquica em Inglaterra fez

raiar uma esperança para Portugal, que abandonado pela França, se voltou para aquele país, comprando o seu apoio com o casamento da infanta D. Catarina, a qual levou em dote Tanger e Bombaim.

A acção vigorosa de D. João da Austria tornou mais uma vez extremamente crítico a situação de Portugal. Basta lembrar que em 1663 tomou esse general a cidade de Évora e chegou com o seu exército a Alcaccer do Sal, a dois passos de Lisboa. Que admira pois que em épocas tão angustiosas se lançasse mão de todos os alvitres que podiam trazer a paz?

* * *

Consumou-se assim a separação definitiva e irrevogável dos dois países.

A Pátria portuguesa ficou para sempre afirmada e consolidada pelo território, a língua, cinco séculos de vida independente e a forte vontade da distinção dos dois países.

Não admira que em muitos espanhois haja aspirações mais ou menos vagas à unidade peninsular. Em peitos portugueses não cabe tal veleidade, contra a qual tudo protesta.

Tem-se querido atenuar o valor das comemorações de hoje, transformando-se a festa da Restauração em festa da Mocidade, à qual pertencerá a casa histórica da Restauração com inteira subalternização da Sociedade Histórica da Independência Nacional.

Até há tresloucados que sonham com uma monarquia dual em antinomia hostil com a velha aliança inglesa.

Não! fieis à velha e profunda tradição nacional, o palácio Almada é a Casa da Restauração, como o é a festa de hoje.

Afirmamos bem alto a inabalável independência nacional nas melhores relações de amizade com a vizinha Espanha, sem confusão, porém, de soberanias nem obliteração dos seus destinos distintos e independentes.

E essa a insofismável significação das comemorações centenárias de hoje.



VOUZELA — OS CONVIDADOS JUNTO DO "AUTO-RAIL"

NAS LINHAS DO VALE DO VOUGA

Circulou pela primeira vez em PORTUGAL

o «auto-rail», que deu excelentes resultados

A CABAMOS de assistir a mais uma inovação nos caminhos de ferro portugueses. Estas inovações, raras no nosso país pela falta de protecção do Estado, dão-nos uma certa alegria e criam um ambiente de admiração pelo arrôjo a que os homens se abalançam hoje, tornando possível o que julgávamos impossível, demais a mais nos tempos que vão correndo, em que as dificuldades aparecem dia a dia e de momento a momento.

Depois da inauguração, em 8 de Agosto, do magnífico combóio «Flecha de Prata», que nos conduziu ao Porto em quatro horas e alguns minutos, comodamente instalados em carruagens alegres, vistosas e elegantes, que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses adquiriu nos Estados Unidos, temos que registar aqui as belas impressões que colhemos na inauguração do «auto-rail», que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para exploração das linhas do Vale do Vouga, con-

seguiu pôr em circulação para benefício do passageiro. O «auto-rail» é um veículo também comodo e simpático ganhando ao seu caminho de ferro uma velocidade muito respeitável. E dizemos simpático porque além de o ser de verdade, é construído por portugueses, em oficinas portuguesas e com material português.

O que nos diz a Direcção do Vale do Vouga

—Por se reconhecer cada vez maior a necessidade e conveniência de estabelecer serviços mais rápidos, foi proposto pela Direcção da Exploração o aproveitamento, a título de experiência, do chassis de um dos camiões «Panhard» há anos adquiridos e que foram retirados da circulação principalmente por excederem as dimensões fixadas actualmente

pelo Código da Estrada. Autorizada desde logo essa experiência pela Administração da Companhia, foi encarregado do prévio estudo e trabalho o Serviço de Material e Tracção, com a recomendação expressa de aproveitar ao máximo — visto que de contingente experiência se tratava — tudo o que fôsse possível aproveitar do chassis em referência; dêsse estudo e execução trataram pois o chefe daquele serviço, sr. engenheiro Melo Duque, e o chefe das oficinas, sr. Simão da Silva, de cujas competências e aptidões são prova segura os bons e animadores resultados obtidos nas experiências feitas, perante as quais foi autorizada a circulação do «auto-rail» a título experimental.

Foi executado o trabalho, que constou, em linhas gerais, do seguinte: reduzir a largura do chassis e comprimento dos semi-eixos para a largura da via em que terá de circular, substituindo as rodas motoras por outras com aros de aço, construídas, aproveitando o próprio cubo primitivo e mesmas condições de rolamento dêste. As rodas da frente do camião foram inteiramente substituídas por um pequeno «bogie» totalmente construído nas oficinas que a Companhia possui em Sernada, sobre rodas próprias de caminho de ferro e sobre êle se faz o assentamento do chassis, como é usual em caminho de ferro. A frenagem do veículo é feita por 8 «cêpos» de ferro accionados, simultâneamente, 4 nas rodas do bogie e 4 nas rodas motoras, por sistema de grade, idêntico ao usado no caminho de ferro e comandados dupla e indiferentemente por alavanca directa ou por sem-fim accionados manualmente pelo motorista.

Foi aproveitado o motor «Panhard-Levassor» de 23 cavalos, 4 cilindros, transmissões, embraiagem, cardan, diferencial e respectiva caixa de velocidades, de que se suprimiu a antiga primeira velocidade por desnecessária.

Feitas cuidadosas experiências do chassis assim modificado e verificadas as condições satisfatórias de segurança, obtido da Direcção Geral de Caminhos de Ferro o seu parecer favorável, foi executada a carroceria tal como se encontra. Na sua elaboração concorreu o esforço, boa vontade e gosto de vários operários hábeis, diligentes participantes do resultado obtido.

Consideramos uma grande glória dos dirigentes da Companhia do Vale do Vouga a de ter empregado no «auto-rail» materiais portugueses.

E quizemos ouvir de um ilustre engenheiro aquelas palavras de satisfação:

— Sim, senhor, todos os materiais são nacionais; são de lamigueiro das margens do Vouga os prumos e contraventamentos, assim como são de eucalipto da região o sobrado, travessas, etc.; são de nogueira nacional tôdas as molduras e nacional é ainda a placa de cortiça com que o veículo foi in-

teiramente forrado com os melhores resultados que poderiam esperar se.

O «auto-rail», que, a título experimental, entra em serviço para verificação do que dará na prática e da aceitação do público, só depois será resolvido se deve ou não fazer-se mais ou que alterações convirá fazer. É, de facto, na sua modéstia, alguma coisa de novo entre nós. Se se confirmarem os resultados que se esperam, tal iniciativa abrirá largas perspectivas ao caminho de ferro, permitindo-lhe resolver com economia e segurança o problema de comunicações rápidas em zonas de pequeno tráfego de passageiros dentro das condições técnicas da via em que circule, dando-se assim comodidades e facilidades, sem dúvida importantes, aos passageiros.

No caso presente, o horário proposto à aprovação superior, prevê, por agora, serviço tri-semanal entre Viseu e Espinho, partindo de Viseu de manhã, cêrca das 9 horas, para chegar a Espinho ligando com o combóio que daqui parte às 12,40 para o Pôrto; no regresso parte de Espinho cêrca das 20 horas para chegar a Viseu pouco depois das 23 horas. Quer dizer: há nestas viagens a economia de mais de 1/3 do tempo agora gasto nos melhores combóios do Vale do Vouga que de cêrca de 5 horas passam a gastar menos de 3,30 horas entre Viseu e Espinho. Uma vez confirmados na prática diária os resultados já obtidos, êste tempo melhorará ainda.

Só resta pois que se confirmem tôdas as experiências até agora realizadas e que o público corresponda ao sacrifício feito pela Companhia, para que esta promova a imediata construção de novos veículos, melhorados de certo com os ensinamentos que a prática aconselhar ou as entidades superiores indicarem.

Vai proceder-se à experiência

Chegámos a Espinho às 9 horas e quinze minutos. O dia favorece os viajantes: há sol, boa disposição e o sorriso dos dirigentes da Companhia, que previam uma vitória. O engenheiro Constantino Cabral, funcionário que há vinte anos acompanha os destinos da Companhia e que representava o Conselho de Administração, apresenta os jornalistas do Pôrto ao Director da Exploração sr. engenheiro Francisco Tristão Ferreira de Almeida, homem experiente no meio ferroviário e um dos bons funcionários trabalhadores que o Minho e Douro encontrou durante largos anos e num período bastante agitado e difícil para os caminhos de ferro portugueses. A sua competência não só a demonstrou no Minho e Douro como também a fez valer quando na Grande Guerra foi chamado ao serviço activo,

desempenhando lugares de responsabilidade na vida militar.

Caminhámos para a estação de Espinho-praia. Há convidados: o sr. dr. Augusto Braga de Castro Soares, ilustre presidente da Câmara Municipal da Vila, que também representava o sr. Governador Civil de Aveiro, a imprensa local bem como os representantes dos jornais de Lisboa.

Comparecem os funcionários da Companhia do Vale do Vouga, srs.: engenheiro Melo Duque, chefe dos Serviços de Tracção; Maximiano Pais, chefe do Serviço de Movimento; Simão da Silva, chefe das oficinas em Sarnada, que conta 80 operários.

É posto à disposição da Imprensa e convidados um confortável «auto-rail», onde ocupámos lugar.

Às nove horas e vinte é dado o sinal de partida. Afastámo-nos da margem do Oceano e, a subir, atravessamos pinheirais que avistamos constantemente logo que aparece ou desaparece aquela imensidade de curvas que parece não mais acabarem e onde o «auto-rail» desliza com uma suavidade estranha.

O engenheiro Constantino Cabral vai dando algumas notas curiosas, sendo a mais interessante aquela que já sabíamos de que «tudo aquilo que ali lá era feito com a prata da casa». Continua a marcha; passámos Albergaria-a-Velha, importante centro industrial e agrícola que não é fácil esquecer desde o célebre «Congresso do Vale do Vouga» em que Ferreira Lima deu provas do seu amor ao turismo e aos caminhos de ferro. Recordar êsse ilustre engenheiro é prestar homenagem a quem tanto soube ser português e bom chefe de família.

A chegada a Vouzela e um almoço regional

Vouzela à vista. Foguetes estoiram — dizem que não há foguetes sem música mas, desta vez, enganaram-se porque só apareceram o Povo e as pessoas de maior destaque na terra: tenente-coronel Francisco dos Aidos, presidente da Câmara Municipal; dr. Abrantes Tavares, Governador Civil de Viseu; dr. Henrique Vaz, secretário geral, e Mário de Matos, presidente da Comissão de Turismo, ambos de Viseu; Joaquim de Figueiredo, representando a Junta da Província da Beira Alta; dr. Guilherme Coutinho; tenente Anastácio dos Santos; José Ro-

drigues Pereira, e António Fernandes Martins, administrador do Concelho. Mais pessoas conhecidas: o engenheiro Ricardo Gaioso de Penha Garcia, que foi na Grande Guerra um brioso oficial do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro e que hoje exerce na Companhia o lugar de chefe de Via e Obras e o Inspector sr. Gomes da Costa. Depois de uma rápida troca de cumprimentos seguiu-se o almoço oferecido pela Companhia na sala de jantar do magnífico Palácio Pensão «Mira Vouga». Sentaram-se indistintamente os directores da Companhia, convidados e imprensa.

É um belo almoço regional servido com abundância e com belos vinhos do Dão.

O primeiro discurso é proferido pelo sr. engenheiro Constantino Cabral, em nome do Concelho de Administração da Companhia. Começa por agradecer a comparência das autoridades, imprensa e demais convidados, acabando por ler uma carta do sr. Visconde da Merceana, administrador-delegado do Vale do Vouga, associando-se às homenagens tributadas aos convivas do almoço.

Segue-se o sr. Governador Civil do Distrito. Disse congratular-se pela efectivação de uma tão útil iniciativa que, de futuro, muito beneficiará os interesses turísticos da região, e termina por afirmar que de ora avante as comunicações ferroviárias entre as capitais da Beira Alta e do Douro Litoral possuem um melhoramento importante, de grande e útil vantagem para o país.

O sr. engenheiro Tristão de Almeida — a alma viva dos grandes empreendimentos da Companhia — levanta-se e lê o seguinte:

Duas palavras apenas. Primeiramente para agradecer a V. Ex.^{as} terem vindo até à nossa linha em aquiescência gentil ao convite do Vale do Vouga, o que deveras nos sensibiliza. Aqui ficam pois, com os nossos cumprimentos e saudações, os melhores agradecimentos que resumirei em expressão e maneira de dizer muito desta minha província da Beira, coração de Portugal, circunstância esta porque é duplamente do coração que o faço: Bem hajam todos por tudo. Queria em seguida falar-lhes àcerca do herói do dia — o nosso «auto-rail» — mas receio bem nada poder dizer-lhes de interesse que êle próprio já não tenha dito, ou, melhor ainda, mais que dito, feito... Na verdade não nos transportou êle desde Espinho até esta linda vila de Vouzela percorrendo em 2 horas e 22 minutos apenas os 107 quilómetros que separam as duas terras? Sabendo-se que o nosso actual combóio mais rápido gasta no mesmo trajecto 3 horas e 44 minutos, verifica-se que se ganhou mais de $\frac{1}{3}$, exactamente 36,5 %, do tempo concedido até agora, sensível e apreciável vantagem, certamente do maior interesse para toda a região, muito mais nestes apressados tempos de hoje em que, cada vez mais e mais do que



INTERIOR DO "AUTO-RAIL"

nunca, o tempo é dinheiro. Está já estudado um horário que esperamos será aprovado para circulação regular do «auto-rail» entre Viseu e Espinho. Não é ainda definitivo, muito longe disso, visto que estes meses que vão seguir-se serão ainda período experimental de estudo, não só para se terem demoradas provas dêste veículo em serviço, quasi como normalmente ficará trabalhando, mas também para estudo cuidadoso do que conviria modificar ou conservar em outros que se façam, se este de facto corresponder ao essencial que dêle parece poder esperar-se após as provas e experiências rigorosas e repetidas a que até hoje foi sujeito. Seja como fôr, do que não resta dúvida é que o nosso modesto «auto-rail» será a primeira carruagem automotora que circulará em linhas portuguesas e com êle se quebra um encanto, por aí muito falado e desde há muito, quanto a automotoras. Como Director da Exploração destas linhas, alegre-me, é claro, que assim seja e posso dizer que foi para mim dia de grande contentamento aquêle em que vi com todo o aspecto de bom êxito a efectivação da proposta que fiz à Administração desta Companhia — proposta logo aprovada para se estudar e ensaiar a construção do «auto-rail», trabalho este a que o nosso Serviço respectivo deu o melhor do seu interesse, competência e aptidões profissionais, sendo de toda a justiça citar aqui o nome do Chefe de Serviço, Engenheiro Melo Duque e do Chefe das Oficinas, Simão da Silva e, dentre os operários, o carpinteiro Joaquim Henriques, que deram realização ao que lhes foi determinado pela forma notável que o próprio «auto-rail» apresenta. A circunstância acima apontada e o facto de ser também esta Companhia a primeira, e creio que única ainda, que estabeleceu serviços de camionagem por conta própria em colaboração com o caminho de ferro, são provas bem flagrantes e indiscutíveis do espírito de iniciativa da Companhia do Vale do Vouga que assim procura servir a sua região tão bem e tanto quanto lho permitem os seus limitados recursos aproveitando-se dos modernos meios de tracção e transporte para melhorar os seus serviços. E tais factos demonstram bem o que poderá fazer-se — e um dia certamente se fará — quanto à colaboração recíproca do automóvel com o caminho de ferro, completando-se um ao outro e fazendo cada um aquilo que o outro não pode ou não deve fazer para que bem se aproveitem todo o seu rendimento e eficiência. Quanto a este ponto — eficiência e rendimento dos diversos meios de transporte — não posso deixar de citar aqui alguns números que encontrei na monumental obra de Chapellon, grande engenheiro francês que revolucionou a construção da locomotiva a vapor dando-lhe possibilidades antes nunca imaginadas em rendimento e velocidade. Calculou êsse Engenheiro os pêsos que poderão ser transportados, nos diferentes meios de transporte supondo que todos marcham a 100 quilómetros hora e por cavalo indicado da potência dos seus motores e encontrou os seguintes:

Avião	pode transportar	13k,5	por HP	indicado
Auto-turismo	»	21k 00	»	»
Camião	»	43k 00	»	»
Auto-rail	»	100k,00	»	»
Navio	»	210k 00	»	»
Combóio rápido	»	400k,00	»	»
Combóio mercad.	»	640k,00	»	»

Tais números dispensam quaisquer comentários, tão concludentes são quanto ao valor de cada meio de transporte e quanto à função que portanto a cada um deve caber para aproveitamento do seu melhor rendimento. Como falar assim, em guerra, oposição ou concorrência entre o caminho de ferro e o automóvel? Não, em verdade não deve haver nada disso e não o haverá, ao menos com o ruinoso e desordenado aspecto de agora, desde que se faça, como é indispensável, a boa coordenação dos dois admiráveis meios de transporte tendo em vista o que acima digo — ou seja valor efectivo, verdadeira eficiência de cada um, altos interesses da ecónomia e defeza nacionais.

Pela sua parte esta Companhia tem feito tudo quanto lhe é possível em tal sentido; e, simultaneamente, não tem des-

curado a renovação do seu material circulante como V. Ex.^{as} verificam pelas duas últimas carruagens reconstruídas nas nossas Oficinas segundo confortáveis tipos modernos. Procuramos bem servir a nossa região e esta é a nossa melhor e maior aspiração.»

Referindo-se o orador ao proprietario do Mira Vouga diz: Não quero terminar sem agradecer a sua bela iniciativa que muito o honra e que é um grande valor na região: a construção do seu bellissimo hotel, bem como a atenção e carinho que dispensou. Por tudo muito obrigado. Finalmente não posso deixar de dar o devido destaque ao gentil e carinhoso acolhimento que tivemos n'esta terra.

Por tudo aqui fica o nosso sincero e profundo agradecimento, fazendo os melhores votos pelas prosperidades desta generosa e acolhedora terra.

Falaram ainda os srs. dr. Castro Soares, que, num improvisado, brindou a Direcção do Vale do Vouga pelos progressos dos seus caminhos de ferro e terminou com um brinde à imprensa portuguesa na pessoa dos representantes ali presentes e o dr. José Henrique de Melo e Castro, director do «Povo da Beira», que teve palavras elogiosas para os dirigentes da Companhia do Vouga.

Terminado o almôco todos se dirigiram para a estação, a fim de seguirem a viagem até Viseu.

A chegada a Viseu

Não é o momento para fazer a história da povoação que foi da antiga Lusitânia. A visita era de pouca demora. Mas, todavia, recordemos o célebre Viriato, montanhês dos Hermínios, um dos chefes lusitânos que mais difícil tornou à República Romana a conquista da Península Hispânica, e exaltemos, ao menos, as suas belezas para que, mais uma vez, fique gravado, quanto encerra de encantador a cidade histórica, com os seus monumentos e com as suas maravilhas.

São 14 horas e trinta minutos. As camionetas que a Companhia do Vale do Vouga poz em serviço combinado com os seus caminhos de ferro rapidamente nos transportaram ao edifício onde está há anos instalada a Comissão de Turismo. Ali o sr. engenheiro Tristão de Almeida elogiou o «auto-rail» e, por fim, agradeceu a gentileza da recepção; falou depois o sr. engenheiro Constantino Cabral e finalizou os discursos o sr. dr. Castro Soares, que pediu ao primeiro orador para transmitir as homenagens de Espinho à Câmara Municipal de Viseu, pois há muito tempo lhe deve uma visita prometida.

Vinte minutos apoz, voltámos à estação ferroviária e regressámos a Aveiro onde os dois delegados do Vale do Vouga, srs. Tristão de Almeida e Gaioso de Penha Garcia e o chefe de movimento sr. Maximiano Pais acompanharam os jornalistas num intimo jantar.

O «auto-rail», como já tivemos ocasião de informar, possui uma cabine com 5 lugares. Todo o trabalho de carpintaria foi executado habilmente pelo sr. Joaquim Henriques, funcionário sabedor e activo da Companhia.

NORBERTO DE ARAÚJO

No dia 17 de Novembro, o Grupo «Amigos de Lisboa» homenageou, com um almoço, no restaurante «Senhor Roubado», o distinto jornalista e investigador olissiponense, sr. Norberto de Araújo, que alcançou com o seu livro «Peregrinações em Lisboa» o primeiro prémio, num concurso do melhor trabalho sobre a capital, instituído, há pouco, pela Câmara Municipal.

A prestarem justiça e homenagem a Norberto de Araújo acorreram os melhores ornamentos do jornalismo lisboeta, como o sr. Dr. Augusto de Castro, que elogiou, merecidamente, a pessoa e a obra do homenageado. Falaram, também, em elogio e louvor a Norberto de Araújo, os srs. Dr. Alberto de Mac-Bride, Dr. Jaime Lopes Dias, Leitão de Barros, Luiz Pastor de Macedo, Luiz Teixeira e Martins Barata.

Terminou o almoço com um serviço de licores e café, oferecido aos convivas na «Nau Portugal».

Felicitemos Norberto de Araújo e associamo-nos, de todo o coração, à justa homenagem que lhe foi prestada.

“Liga Portuguesa de Profilaxia Social”

No Pôrto é proibido escarrar no chão

Depois de uma árdua e prolongada campanha, a «Liga Portuguesa de Profilaxia Social» conseguiu em várias cidades do País a proibição do escarro, nomeadamente na cidade do Pôrto, onde essa medida começou agora a ter execução.

A sanção imposta aos contraventores da postura municipal consta duma pequena multa. No desejo, porém, de suavizar, quanto possível, esta medida, e sobretudo para as pessoas desprevenidas que, vindas de fora do Pôrto, visitem a cidade, a «Liga de Profilaxia» solicitou a tóda a imprensa do País a publicação desta local, de modo que êsses visitantes, conhecendo a lei da cidade, possam evitar as sanções impostas e constantes da proibição.

Oxalá todas as cidades e vilas de Portugal sigam o bom exemplo dado pela cidade do Pôrto e pelas outras terras do País que já adoptaram tão salutar disposição, sendo de esperar que em breve ela se estenda a tóda a nossa bela Pátria, não só para seu benefício higiénico e profilático, como para acabar de vez com o desprestígio que tão antipática e asquerosa usança representa perante os forasteiros, que cada vez mais procuram, ávidamente e por tóda a parte, as grandes belezas naturais da nossa terra e as opulências do nosso património histórico e monumental.

A «Liga de Profilaxia» vai igualmente solicitar do Rev.^{mo} Clero, Comandantes das Unidades Militares, e em geral de tódas as pessoas que possam eficazmente fazê-lo, a divulgação e propaganda da benéfica medida agora promulgada no Pôrto.

Linhas Portuguesas

Horário dos combóios

A C. P. estabelece a partir de 5 do corrente, os seguintes combóios na linha de Oeste: Entre Caldas da Rainha e Amieira—Combóio n.º 2221, partida às 3 horas, chegada às 9,20. Dá ligação para a Figueira da Foz, Pôrto e Entroncamento. Combóio de mercadorias n.º 2223, partida às 13 horas, chegada às 21,44. Dá ligação para Alfarelos, Coimbra e Entroncamento. Entre Cacem e Caldas da Rainha—Combóio de mercadorias n.º 2201, partida às 3,14, chegada às 9,57. Entre Cacem e Tórres Vedras—Combóio de mercadorias n.º 2203, partida às 16,20, chegada às 19,28. Entre Lisboa-Rossio e Tórres Vedras—Combóio n.º 201 (omnibus), partida às 7,38, chegada às 9,26. Combóio n.º 1325/205, partida às 14,40, chegada às 16,47. Tem trasbordo em Cacem. Entre Lisboa-Rossio e Caldas da Rainha—Combóio n.º 207 (omnibus), partida às 7,45, chegada às 20,59. Entre Lisboa-Rossio e Amieira—Combóio n.º 203 (omnibus), partida às 9,8, chegada às 14,21. Combóio n.º 209 (omnibus), partida às 19,10, chegada às 0,16. Dão ligação para a Figueira da Foz, Alfarelos, Pôrto e Entroncamento. De Tórres Vedras para Cacem—Combóio de mercadorias n.º 2204, partida às 2,16, chegada às 5,34. Combóio n.º 206/1328 (omnibus), partida às 13,40, chegada às 15,52. Tem trasbordo em Cacem. Combóio n.º 208 (omnibus), partida às 18,8, chegada às 20,17. Entre Caldas da Rainha e Lisboa-Rossio—Combóio n.º 202 (omnibus), partida às 6,25, chegada às 9,30. Entre Amieira e Caldas da Rainha—Combóio de mercadorias n.º 2222, partida às 5,25, chegada às 14 horas. Combóio de mercadorias n.º 2224, partida às 13,49, chegada às 20,55. Recebem ligação do Entroncamento, Alfarelos, Coimbra, Pôrto e Figueira da Foz. Entre Amieira e Lisboa-Rossio—Combóio n.º 204 (omnibus), partida às 7,33, chegada às 12,42. Recebe ligação de Coimbra, Alfarelos e Figueira da Foz. Combóio n.º 210 (omnibus), partida às 19,28, chegada às 0,35. Recebe ligação de Entroncamento, Alfarelos, Pôrto e Figueira da Foz. Entre Caldas da Rainha e Cacem—Combóio de mercadorias n.º 2202, partida às 15,30, chegada a Lisboa às 22,11. Nas estações de Queluz e Amadora o combóio n.º 202 apenas recebe passageiros possuidores de bilhetes de assinatura. O combóio n.º 209 não admite passageiros com destino às estações de Queluz e Cacem. Os combóios 201, 203, 205, 207 e 209 recebem ligação de Sintra. Os combóios n.ºs 202, 204, 206, 208 e 210 dão ligação para aquela vila.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A um nosso antigo assinante que coleciona desde o primeiro número a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faltam-lhe as colecções completas dos anos de 1900, 1901 e 1902 que misteriosamente lhe desapareceram.

Compram-se pois na administração, todos os exemplares referentes às colecções acima indicadas.

O SUISSO ATLANTICO HOTEL

Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para familia. Condição unica pelo socego.

Rua da Glória, 3 — Telefone 2 1925

Há 50 anos

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro
de 1 de Dezembro de 1890



A inauguração da Linha de Santa Comba a Vizeu

O genio entusiasta e amante do progresso dos habitantes da cidade de Vizeu, e seu concelho, encarregaram-se de desdizer as affirmações dos seus jornaes, das quaes nos fizemos echo em o nosso numero anterior.

Dizia-se que não haveria o menor festejo por ocasião da inauguração da linha ferrea; pois houve-o e muito notavel, relativamente ao que costumam ser estas festas no nosso paiz, (quando as ha): simples manifestação official, a que o povo se não associa, e que, por vezes, vê como que desagradavelmente.

Vizeu, ao contrario, rejubilou, armou-se em festa, embandeirou e illuminou as casas, fechou as lojas e veio para as ruas, que as musicas percorriam tocando alegremente, todas as classes da sociedade ali consideraram de gala o dia 24 de novembro, e todas expontaneamente manifestaram o seu regosijo por vêr a sua capital de districto ligada por uma via accelerada ao resto do paiz.

Uma sociedade, formada por pessoas das mais illustradas da cidade, offereceu um lauto banquete ao ministro das obras publicas; outra deu um baile animadissimo. Para um e outro festejo foram convidados todos os que de fóra haviam ido acompanhar os vizienses na sua alegria. Aqui lhes agradecemos a parte com que honraram o nosso jornal na pessoa do seu director.

O comboio de inauguração foi recebido em todas as estações do transito por uma agglomeração enorme de povo, muitas senhoras, as autoridades locais, musica, foquetes e outras manifestações de regosijo. Especialmente em Tondella, onde havia um pavilhão luxuosamente adornado, cheio de senhoras elegantemente vestidas, e em Vizeu, onde, ao lado da linha de entrada, um longo palanque armado sobre wagons, ostentava as damas das mais elevadas classes da cidade, enquanto que os caes da estação, vias, avenidas e montes proximos, tudo se apresentava cheio de povo, saudando alegremente a chegada do comboio.

A descrição da linha e suas obras d'arte já a demos em o nosso n.º 59, de 1 de junho ultimo; por isso nos limitaremos hoje a dizer que a sua construcção é solida, offerecendo o andamento do trem a maior commodidade. As suas 7 pontes são elegantes, procedentes da acreditada Societé Internationale de Braine-le-Comte, elevando-se o ferro n'ellas empregado ao peso de 809 toneladas.

Esta sociedade tem já construido em Portugal 183 pontes metallicas, com o peso total de cerca de 1:900 toneladas.

O comboio parou no viaducto da Ortigueira, que foi percorrido a pé pelos excursionistas, admirando a sua elegancia e solidez.

As carruagens são commodas e luxuosas, talvez até demais para serviço ordinario; as 1.ªs classes, estofadas em velludo carmezim.

O restante material fixo e o circulante foi fornecido pelas seguintes casas estrangeiras:

Carris e accessorios pela fabrica Hoesch, de Westphalia.
Mudanças de via e cruzamentos pela de Bochum (Westphalia).

Locomotivas (6) de 25 toneladas cada uma, pela Maschinenfabrick, de Esslingen (Wurtemberg).

Carruagens: um salão, 2 de 1.ª classe, 6 de 2.ª, 8 de 3.ª, 3

mixtas de 1.ª e 2.ª, e 4 fourgons fornecidos pela Societé de Braine-le-Comte.

Wagons: 12 fechados, 2 para peixe, 12 bordas altas e 14 plata-fórmis. Ao todo 40 wagons, fabricados nas officinas belgas de *La Metallurgique*, em Nivelles.

As locomotivas receberam os seguintes numeros e nomes:

N.º 1—Beira Alta, n.º 2—Vizeu, n.º 3 Santa Comba, n.º 4—Tondella, n.º 5—Dão, n.º 6—Viriato.

Penna competente faz, n'um dos nossos collegas, a historia d'esta linha ferrea, que nos parece interessante transcrever:

A linha de caminho de ferro de Santa Comba-Dão a Vizeu foi primitivamente adjudicada, em hasta publica, á firma Henry Burnay & C.ª, que não chegou a assignar o contrato definitivo, em virtude da clausula posteriormente introduzida pelo patriotico ministro Antonio Augusto de Aguiar e que obrigava a companhia que se formasse para explorar aquella concessão a ter a maioria do seu conselho de administração composta de cidadãos portuguezes e domiciliados em Portugal, clausula que aquella firma não acceitou.

Foi aberto novo concurso e a linha adjudicada definitivamente aos srs. conde da Foz, visconde de Macieira, Fernando Palha e H. J. Moser. A base que serviu á adjudicação foi a de 22:880\$000 por kilometro, garantindo o governo á empresa que se formasse o juro de 5 % por cento, caso as receitas da exploração fossem inferiores a 700\$000 por kilometro. O contrato definitivo foi assignado em 29 de julho de 1885 representando o governo o finado estadista Fontes Pereira de Mello, ministro das obras publicas, e o sr. conselheiro Martens Ferrão, procurador geral da corôa.

Os concessionários da nova linha, que a esse tempo já o eram tambem da de Foz Tua a Mirandella, organisaram em 22 de outubro de 1885 a companhia nacional de caminhos de ferro, para a qual transferiram as duas concessões.

Mais de dois annos foram consumidos com os estudos da linha ferrea de Vizeu, a que se chama ramal de Vizeu.

Todos queriam que o caminho de ferro lhes passasse pela porta, e, como os governos nem sempre são superiores as influencias de campario, o facto foi que um sem numero de variantes teve de ser estudado, e que um tempo precioso foi consumido n'estes ingloriosos trabalhos. Para se fazer idéa do que custou a estudar esta pequena linha de 50 kilometros, bastará dizer que, entre outros engenheiros foram ao campo os seguintes srs.: Almeida Eça, Mousinho de Albuquerque, Sant'Anna Castello Branco, Lourenço da Silveira, Bernardo de Aguiar, Poças Leitão e Abecassis! Por fim foi approvada uma secção da linha, de Santa Comba a Tondella em fins de 1887, mas a approvação completa da linha só se effectuou em março de 1888!

A companhia nacional dos caminhos de ferro contratou a construcção da infra-tractura da linha com o sr. visconde de Barreiros, empreiteiro vantajosamente conceituado pela execução de obras importantissimas no Brazil. A serie de variantes e o tempo perdido com ellas, junto, segundo consta, ao preço diminuto que o sr. visconde tinha por kilometro, obrigaram o empreiteiro, de accordo com a companhia, a rescindir o contrato, o que se realisou em janeiro d'este anno. A esse tempo os trabalhos podiam considerar-se em meio. Algumas pontes ainda estavam por começar, outras tinham apenas as alveuarias fóra de alicerces; as expropriações dos ultimos vinte kilometros do lado de Vizeu estavam, na sua maior parte, por fazer e a grande trincheira e tunnel de Fonte de Arcada, bem como todos os edificios das estações e casas de guarda, inteiramente por começar.

Os entendidos davam anno e meio para a conclusão dos trabalhos, a cuja frente a companhia collocou o sr. engenheiro Diniz da Motta, que já tinha o seu nome ligado á construcção da linha de Mirandella, e que, a esse tempo, desenvolvia a sua prodigiosa actividade em uma importante empreitada do caminho de ferro da Beira Baixa. Só quem conhece o moço engenheiro, que é um notavel exemplar de *mens sana in corpore sano*, avalia dos esforços que elle empregou para em 18 de outubro passado dar a linha prompta para ser aberta á exploração!

Trabalhou-se dia e noite em muitos pontos, porfiando todos, tarefas e operarios, em coadjuvar, nos limites das suas forças, o seu engenheiro em chefe. O sr. Diniz Moreira da Motta é ilheco, e natural de S. Miguel. E' bacharel em mathematica pela universidade de Coimbra e tem o curso de engenharia civil da escola de Lisboa. Apesar de contar apenas 30 annos, já desempenhou importantes commissões de serviço: foi chefe de secção no caminho de ferro do Algarve, chefe da construcção da linha de Mirandella, empreiteiro do caminho de ferro da Beira Baixa e chefe da construcção da linha de Vizeu.

Tem estado por vezes no estrangeiro, fiscalizando o fabrico de material e tracção. Todas as locomotivas da linha de Vizeu foram montadas por elle e por elle experimentadas na linha, fazendo assim a um tempo os serviços de montador e de machinista. Até hoje, quasi todas as locomotivas teem sido montadas em o nosso paiz por montadores estrangeiros vindos das fabricas que as constroem.

O pessoal tecnico, que auxiliou o sr. Diniz da Motta na sua ardua tarefa, e a quem não cabe tambem pequeno quinhão de gloria na realisação d'este melhoramento, compunha-se dos srs. engenheiros Abecassis e Bettencourt e dos srs. conductores valladas e Oliveira Duarte, chefes das quatro secções em que a linha estava dividida.

Na administração superior e direcção da companhia nacional estão desde a sua fundação os srs. marquezes da Foz e de Fontes Pereira de Mello, visconde de Moreira de Rey, conselheiros Julio de Vilhena, Eduardo Segurado e Matheus dos Santos, Antonio Raposo de Sousa d'Alte, Alfredo Ribeiro e Arnaldo Navarro, administradores, Antonio Xavier de Almeida Pinheiro, administrador director, M. Emygdio da Silva, secretario geral e chefe interino da repartição technica da construcção da linha de Vizeu, e Fortunato Del Negro, chefe da contabilidade geral.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 241, II Série, de 16 de Outubro, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 9 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ampliando às mercadorias no mesmo designadas as disposições constantes da nota (10) da mencionada classificação.

O «Diário do Governo», n.º 245, II Série, de 21 de Outubro, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho da Direcção Geral de Caminhos de Ferro de 12 do corrente mês, o projecto do 5.º aditamento ao 2.º complemento da tarifa especial n.º 22 (bilhetes de banhos), alterando a condição estabelecida sobre utilização destes bilhetes na viagem de regresso antes do 12.º dia, conforme projecto remetido pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acôrdo das mais empresas interessadas.

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo

O «Diário do Governo», n.º 240, II série, de 15 de Outubro, publica o seguinte:

Por contrato celebrado em 8 do mês corrente, aprovado por S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações na mesma data e visado pelo Tribunal de Contas em 11:

Julieta Laura Veiga Guimarães Sarmiento — nomeada, precedendo concurso, dactilógrafo do quadro permanente desta Direcção Geral, nos termos dos artigos 21.º, 23.º e 27.º do de-

creto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, e em harmonia com o disposto no artigo 1.º do decreto n.º 27:236 e seu § 1.º, de 23 de Novembro de 1936. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por contrato celebrado em 26 de Setembro findo, aprovado por S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações em 1 do corrente e visado pelo Tribunal de Contas em 11 do presente mês:

Manuel Marques de Barros — nomeado, precedendo concurso, terceiro oficial do quadro permanente desta Direcção Geral, nos termos dos artigos 21.º, 23.º e 27.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 249, II Série, de 26 de Outubro, publica o seguinte:

Por despacho de 21 do corrente:

Eduardo Augusto da Costa Santos, fiscal de 1.ª classe de exploração, via e obras — concedidos oito dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 245, II série, de 21 de Outubro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com António da Rocha para a execução da empreitada n.º 13 da linha de cintura do Pôrto, de construção de muros, remoção de terras desabadas, abertura e revestimento de valetas com calçada à portuguesa e construção de aquedutos na estrada de acesso ao edifício de passageiros da estação de Leça de Balio.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo de concurso público realizado para a execução da empreitada n.º 13 da linha de cintura do Pôrto, de construção de muros, remoção de terras desabadas, abertura e revestimento de valetas com calçada à portuguesa e construção de aquedutos na estrada de acesso ao edifício de passageiros da estação de Leça do Balio, adjudicar a António da Rocha a mencionada empreitada pela importância de 24.900\$00.

A ALEMANHA FALA!

NOTICIÁRIO EM LÍNGUA PORTUGUESA (Todos os dias)

Horas	Ondas Curtas	Postos
17,45 às 18,00 . . .	49,83 m. (6.020 Kc/s) e 25,49 m. (11.720 Kc/s) . . .	DJC e DJD
20,45 às 21,00 . . .	49,83 m. (6.020 Kc/s) e 25,49 m. (11.720 Kc/s) . . .	DJC e DJD
23,00 às 23,15 . . .	29,16 m. (10.290 Kc/s) e 19,63 m. (15.280 Kc/s) . . .	DZC e DJQu
1,00 à 1,15 . . .	29,16 m. (10.290 Kc/s) e 19,63 m. (15.280 Kc/s) . . .	DZC e DJQu

ACTUALIDADES EM LÍNGUA PORTUGUESA (Todos os dias uteis)

Horas	Ondas Curtas	Postos
22,30 . . .	29,16 m. (10.290 Kc/s) e 19,63 m. (15.280 Kc/s) . . .	DZC e DJQu
1,15 . . .	29,16 m. (10.290 Kc/s) e 19,63 m. (15.280 Kc/s) . . .	DZC e DJQu

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do referido decreto, o projecto de concordância da estrada de acesso à estação de Sendim, da linha férrea do Vale do Sabor, com a estrada nacional n.º 26-2.^a

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 15^{m²},90, à direita da linha férrea de cintura do Pôrto, entre os quilómetros 0,959,30 e 1,050, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Ermezinde, concelho de Valongo, disfruto do Pôrto, e confronta ao norte com Júlio Vilar de Freitas e ao sul, nascente e poente com o caminho de ferro.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 79 metros quadrados, situada à direita da linha férrea de cintura do Pôrto, entre os quilómetros 8.890,00 e 0,959,30, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Portocarrero, freguesia de Ermezinde, concelho de Valongo, distrito do Pôrto, e confronta ao norte e nascente com Júlio Vilar de Freitas e ao sul e poente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 256, II série, de 4 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar o projecto do apeadeiro do Ribeiro do Freixo, ao quilómetro 7,521,50 do trço de Cabeço de Vida a Portalegre, da linha de Portalegre, e bem assim o respectivo orçamento, na importância de 180.851\$56

O «Diário do Governo», n.º 257, II série, de 5 de Novembro, publica o seguinte:

Tendo em vista o disposto no § único do artigo único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936 e considerando o que foi requerido pelo interessado: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca de terreno, com a superfície de 15^{m²},90, declarado sobrança pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 15 do corrente mês, publicada no «Diário do Governo» n.º 245, 2.^a série, de 21 do mesmo mês, com o terreno confinante com o terreno confinante com o caminho de ferro pertencente a Júlio Vilar de Freitas e cuja área é de 15^{m²},90.

Teatros e Cinemas

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL—21,45 «A lei do coração».
AVENIDA—21,45 «O Paraltico».
VARIEDADES—20,45 e 23—«O Costa do Castejo».
MARIA VITÓRIA—20,45 e 23—«O miudo do Terço».
COLISEU—21,30—Nova companhia de circo, com «O circo antigo e o circo moderno».

CINEMAS

EDEN 21,30—«Piedosa mentira».
POLITEAMA—Filmes de grande agrado.
TIVOLI—Estupendos programas.
SÃO LUIZ—Filmes de categoria.
CAPITÓLIO—Parque Mayer.
ODÉON—Programas de bom agrado.
PALÁCIO—Programas de grande classe.
CONDES—Filmes sensacionais.
OLIMPIA—Desde as 14,30—Sessões continuas.
LYS—Programas variados com filmes escolhidos.
CHIADO TERRASSE—Filmes de grande metragem.
PARIS—Filmes excelentes.
EUROPA—Rua Almeida e Sousa, 63.
PALATINO—Rua Filinto Elísio, C. V.
ROYAL—Rua Direita da Graça, 100.
MAX-CINE—Rua Barão de Sabrosa, 27.
CINE-ARTE—Filmes de grande alcance.
CENTRAL—Praça dos Restauradores.
REX—Excelentes programas.
IMPERIAL—Sensacionais programas.
PROMOTORA—Largo do Calvário.
CINEMA ROSSIO—Programas variados.
CINEMA RESTAURADORES—Restauradores.
CINE BÉLGICA—R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).
SALÃO PORTUGAL—Travessa da Memória.
CINE ORIENTE—Avenida General Roçadas.
JARDIM-CINEMA—Avenida Pedro Álvares Cabral.
BELEM JARDIM—R. Bartolomeu Dias.

JARDIM ZOOLOGICO—Exposição de animais.

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 26519

Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar—Cirurgia geral e operações—às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo—Pete e sífilis—às 6 horas
Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. Mário de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas
Dr. Mendes Bello—Estômago, figado e intestinos—às 4 horas
Dr. Francisco Calheiros—Garganta, nariz e ouvidos—às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Silva Nunes—Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Armando Lima—Bôca e dentes, prótese—às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Talho da CARNE DE CAVALO

Já experimentou comer Carne de Cavalo? Pois deve experimentar! Segundo as opiniões dos médicos veterinários é a mais nutritiva de todas as carnes

Lombo, 10\$00—Limpa para bife e assar, 8\$00—Assar com ôsso, 5\$00—Limpa guizar ou coser, 4\$00—Coser e guizar, 2\$00

Só o fundador dos Talhos de Carne de Cavalo, em Portugal, MATEUS HENRIQUES JORGE, consegue vender mais barato a título de reclame

Dirija-se à Praça do Chile, 14 — LISBOA — Telefone: 49002 — ENTREGA AO DOMÍLIO



GUIMARÃIS — Estátua de D. Afonso Henriques