

24.º do 57.º ano CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL Lisboa, 16 de Dezembro de 1945

Número 1392

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO  
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
5, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
C A M I N H O S D E F E R R O

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
Telefone P B X 20158 — LISBOA



**Quereis dinheiro?  
JOGAI NO**

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



**"ANOVÀ  
LOJA DE  
CANDEEIROS"**

Vende ao preço da tabela:  
**Fogões, Esquentadores, Lan-  
ternas e todos os artigos da  
VACUUM**

UNICA CASA NO GÉNERO QUE TEM AO  
SEU SERVIÇO PESSOAL TÉCNICO QUE  
PERTENCEU ÀQUELA COMPANHIA, TO-  
MANDO RESPONSABILIDADE EM TODOS OS  
CONCERTOS QUE LHE SEJAM CONFIADOS

Rua da Horta Sêca, 24 -- LISBOA -- Telefone 2 2942

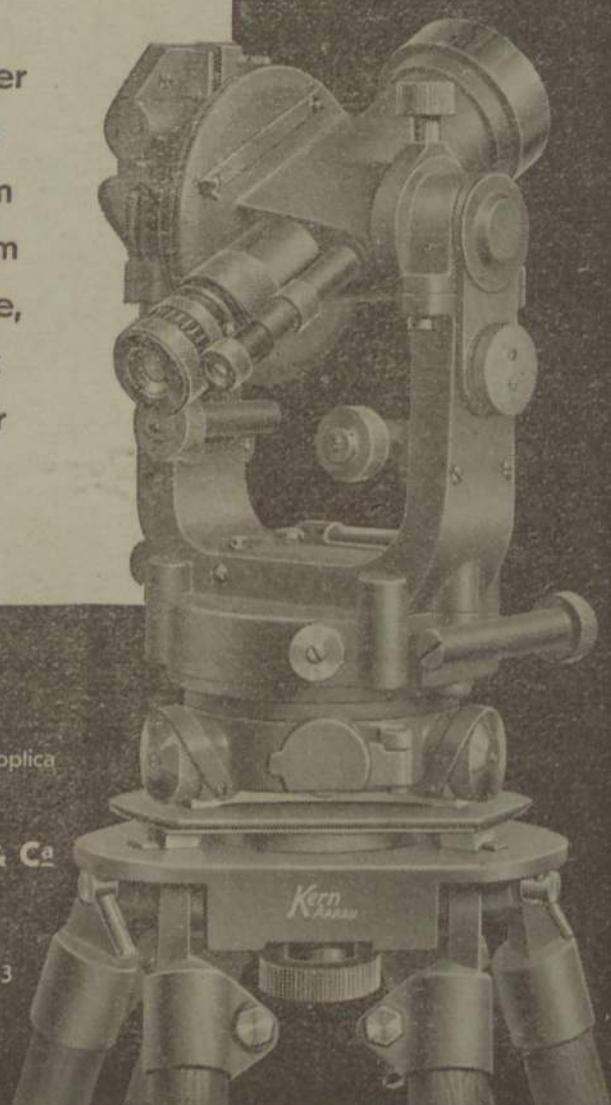
Os novos  
**Teodolitos de  
circulo duplo**

permitem obter  
os melhores  
resultados em  
medicoes, com  
mais facilidade,  
mais rapidez  
e com menor  
esforço

**Kern**  
AARAU  
(Suissa)

DK

KERN & Cia. S. A.  
AARAU (Suissa)  
Fabrica de mechanica fina e optica  
Represeñantes:  
**CARLOS GOMES & Cº**  
Lda.  
LISBOA  
Aparlado 658 Telef. 21143



**Manual do Viajante em Portugal**

Pedidos à Gazeta dos Caminhos de Ferro  
ou ao seu autor Carlos d'Ornellas,  
Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

**Rocha & Oliveira**

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES  
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO  
139, RUA DOS BACALHOEIROS  
LISBOA

ARMAZEM  
DOCA DE ALCANTARA

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

# 1392



16 — DEZEMBRO — 1945



# ANO LVII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00  
África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00  
Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

## GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

### CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVE  
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU  
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

### DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

### SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
ÁLVARO PORTELA

### REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

### COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Major de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALO  
Major HUMBERTO CRUZ  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ANTÓNIO MONTEZ  
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
RAÚL ESTEVEZ DOS SANTOS  
CARLOS BIVAR

### COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS  
ILBERINO DOS SANTOS



## S U M Á R I O

|  |     |
|--|-----|
| Começam a modernizar-se os serviços ferroviários . . . . .                             | 597 |
| O aumento da remuneração a pessoal ferroviário . . . . .                               | 598 |
| Os Caminhos de Ferro na obra de Eça de Queiroz, pelo dr. Busquets de Aguilar . . . . . | 599 |
| Carris de Ferro do Pôrto . . . . .   | 604 |
| «A Voz do Operario» e o seu fundador. . . . .  | 604 |
| Caminhos de Ferro Coloniais . . . . .  | 604 |
| Ateneu Ferroviário . . . . .   | 604 |
| Os novos horários da C. P. . . . .   | 605 |
| Há 50 anos. . . . .  | 605 |
| Companhia de Seguros «O Alentejo» . . . . .  | 606 |
| As grandes sécas da história, por Alexandre Settas . . . . .                           | 607 |
| Parte Oficial . . . . .  | 609 |
| Espectáculos . . . . .   | 609 |
| Publicações recebidas . . . . .  | 610 |
| Imprensa . . . . .   | 610 |

# Começam a modernizar-se os serviços ferroviários

O público, não só o que viaja mas também o que, atentamente, na leitura dos jornais diários, toma contacto com o noticiário geral do país e os seus problemas, não ignora que, após a guerra, os serviços ferroviários começaram a melhorar sensivelmente os seus serviços.

A C. P., que durante os cinco anos sombrios e inquietantes da segunda grande guerra, teve de lutar com mil e uma dificuldades, e entre estas até a concorrência da camionagem, entrou de resolver dentro do máximo das suas possibilidades o problema do aumento do número de viagens, de modo a satisfazer aquela parte do público que necessita, para o exercício satisfatório das suas actividades comerciais e industriais, de comunicações rápidas e normais.

Dentro de poucos meses, logo que a Europa entre num período mais calmo, a C. P. bem como as outras empresas ferroviárias não só normalizarão os seus serviços como estarão aptas a desenvolvê-los notavelmente, tanto mais que pela coordenação dos transportes terrestres, os caminhos de ferro, em vez de terem na camionagem uma concorrente, já têm nela uma colaboradora necessária.

Pode, sem exagero e sem nenhuma espécie de favor, classificar-se de admirável a acção que os caminhos de ferro portugueses conseguiram desenvolver, não só em benefício do público que viaja, mas tam-

bém na salvaguarda dos interesses superiores da economia nacional, com a manutenção de comboios de mercadorias.

Dissemos acima que os caminhos de ferro tiveram de lutar, durante o período da guerra, com mil e uma dificuldades. De facto assim foi.

A produção do carvão nacional era, e continua a ser precária, ao passo que a importação de carvão estrangeiro, quer pelos riscos da navegação quer ainda por falta de transporte, foi reduzida a uma quantidade quase insignificante. Houve, pois, que recorrer ao emprêgo da lenha das nossas matas, a fim de se poderem assegurar os meios de comunicação em todo o país.

Agora, com as facilidades, que começam a surgir, de uma importação, em mais larga escala, de combustíveis e de ferro e máquinas para a renovação de todo o material existente e forçadamente gasto, não só a C. P. como as outras companhias ferroviárias, poderão organizar um grande programa de melhoramentos.

Durante a guerra, justo é dizer-se, não estiveram as companhias de braços parados. Fez-se alguma coisa, alguma coisa que pode classificar-se de notável.

É por isso que todo o público alimenta a esperança — uma esperança que não falhará — de que os serviços ferroviários portugueses dentro de pouco tempo constituirão um motivo de orgulho nacional.

# O aumento da remuneração

## a pessoal ferroviário

*A propósito do recente decreto que estipula os novos salários para os ferroviários, o sr. Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social forneceu à Imprensa a seguinte nota oficiosa:*

«Numa reunião do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte de Portugal (Via estreita), realizada em 25 de Novembro, no Pôrto, foi apreciado o aumento das tabelas de remuneração do pessoal ao serviço das empresas de caminhos de ferro de via estreita, pronunciando-se o presidente daquêle organismo contra as referidas tabelas e expedindo, em representação da assembleia, um telegrama ao Subsecretário de Estado das Corporações em que se exprime o «descontentamento da classe», resultante da «insignificante melhoria atribuída».

Um relato da Imprensa da reunião efectuada menciona a expressa declaração do presidente do Sindicato de que os aumentos oscilavam entre 8 e 10 por cento. Segundo o mesmo relato, outros oradores teriam dito que a extinção de certas categorias, resultante das novas tabelas, atingia o sector «mais humilde e mais mal pago de todos os ferroviários do Norte, o que vem aumentar as suas grandes dificuldades».

Há que desmentir as afirmações feitas, ao mesmo tempo que se regista a atitude do presidente do Sindicato, que revelou tão estranha inconsciência das suas responsabilidades.

Das novas tabelas resulta, para o pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, aumento reputado em 25,66 por cento, ou seja 1.617 contos que acrescem aos 6.300 que à empresa estava a pagar. Dos 1.617 contos há 1.260 que correspondem ao aumento resultante da correção dos ordenados-base e da extinção de categorias e 357 que derivam da instituição das diuturnidades.

O aumento global de 25,66 por cento não é igual para todos os agentes, precisamente porque foram os mais humildes beneficiados mais do que os outros, em virtude da extinção de categorias inferiores da escala que integrou muitos deles em categorias mais elevadas.

Assim é que, por exemplo, os operários de 6.<sup>a</sup>,

que passam imediatamente a operários ajudantes, independentemente de diuturnidades, beneficiam desde já do aumento de 33,33 por cento. Ganham 390 escudos e passam a ganhar 520. Favorecidos pelas diuturnidades, atingem, no máximo de 6, o aumento de 49,33 por cento em relação aos vencimentos que auferiam.

Em condições idênticas, o aumento para os antigos fogueiros de 3.<sup>a</sup>, agulheiros de 3.<sup>a</sup> e limpadores de 3.<sup>a</sup> é, respectivamente, de 34,4 por cento, 40 por cento e 44 por cento.

Noutros graus de hierarquia em que não operou os seus efeitos a extinção de categorias, verificam-se aumentos que são, em regra, muito mais elevados do que as percentagens apontadas. Citem-se alguns exemplos extraídos dos diferentes serviços: amanuenses de 3.<sup>a</sup> — 20 por cento (com 6 diuturnidades — 34,4 por cento); factor de 3.<sup>a</sup> — 20 por cento (com 6 diuturnidades — 34,4 por cento); maquinista de 3.<sup>a</sup> — 15,38 por cento (com 6 diuturnidades — 29,23 por cento).

Fica a opinião publica esclarecida acerca da verdade e da consistência das afirmações feitas pelo presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte de Portugal (Via estreita).

\* \* \*

No gabinete do sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações foi recebido no dia 3 do corrente o seguinte telegrama :

«Os ferroviários da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (via estreita) reunidos em assembléia geral, neste Sindicato, no dia 1, desfeita a sua impressão inicial motivada pela incompleta publicação nos jornais ressalvando alguns casos de deficiência, manifestam ao Governo o aplauso e reconhecimento pela portaria da reforma de vencimentos.

O Presidente do Sindicato (a) — Quintas».

O referido Sindicato também telegrafou ao sr. Subsecretário do Estado das Corporações manifestando o seu reconhecimento pela publicação do citado diploma.

# Os Caminhos de Ferro

---

## na obra de Eça de Queiroz

---

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

### V

**A**PRESENTOU Eça de Queiroz, no «Conde de Abranhos», através das memórias biográficas de Zagalo, uma admirável sátira política de ironia suave mas penetrante. Abranhos possuia, como deputado, opiniões àcerca dos caminhos de ferro e Zagalo transcreveu um discurso proferido na Câmara dos Deputados, inspirando-se Eça de Queiroz nalguma óca oração do tempo, não pretendendo o genial romancista senão ridicularizar o conde de Abranhos e nunca a viação ferroviária de que era sincero admirador.

«Vêde-lo (¹)—exclama o orador—esse monstro de ferro, soltando das narinas turbilhões de fumo, semelhante ao Leviathan da fábula (bravo! bravo!). Vêde-lo, atravessando como um relâmpago os mais áridos terrenos: e que maravilhoso espectáculo se nos oferece então: ao contrário do cavalo de Átila, cuja pata fazia secar a erva dos prados, por onde passa este novo cavalo de fogo (bravo! bravo!) brotam as searas, cobrem-se as colinas de vinha, (muito bem! muito bem!) penduram-se os rebanhos nas encostas verdejantes dos montes, murmuram os ribeiros nas azinhagas, ondulam as searas (muito bem!) e o jovial lavrador lá vai satisfeito e alegre, cantando as deliciosas canções do campo, junto à esposa fiel, coroada das mimosas flores dos prados!»

Como já afirmei, as mais notáveis páginas de Eça de Queiroz, que são também as melhores da literatura portuguesa, com referência a caminhos de ferro, encontram-se na «Cidade e as Serras», ao narrar a viagem a Portugal de Jacinto na companhia de José Fernandes. O percurso de Paris a Tormes, ou seja Santa Cruz do Douro, desembarcando na estação de Aregos (²) da linha férrea do Douro, era muito do conhecimento de Eça de Queiroz.

«Começou (³) então o laborioso e pensativo estudo dos horários—e o dedo magro de Jacinto, por sobre o mapa, avançando e recuando entre

Paris e Tormes. Para escolher o salão que devíamos habitar durante a temida jornada, duas vezes percorremos o depósito da estação de Orleans, atolados em lama, atrás do chefe do tráfico que entontecia. O meu Príncipe recusava este salão por causa da côr tristonha dos estofo; depois recusava aquêle por causa da mesquinhês afitiva do «Water-Closet»! Uma das suas inquietações era o banho, nas manhãs que passariamos rolando. Sugeri uma banheira de borracha. Jacinto, indeciso, suspirava... Mas nada o aterrava tanto como o transbordo em Medina del Campo, de noite, nas trevas da velha Castela. Debalde a Companhia do Norte de Espanha e a de Salamanca, por cartas, por telegrama, sossegaram o meu camarada, afirmado que, quando ele chegasse no combóio de Irun, dentro do seu salão, já outro salão ligado ao combóio de Portugal, esperaria, bem aquecido, bem alumiado, com uma ceia que lhe ofertava um dos Directores, D. Esteban Castilho, ruidoso e rubicundo conviva do 202!

Jacinto corria os dedos ansiosos pela face:

«E os sacos, as peles, os livros, quem os transportaria do salão de Irun para o salão de Salamanca? — Eu berrava desesperado, que os carregadores de Medina eram os mais rápidos, os mais destros de toda a Europa. Ele murmurava:— Pois sim, mas em Espanha, de noite!... — A noite, longe da cidade, sem telefone, sem luz, parecia ao meu Príncipe povoada de surpresas e assaltos. Só acalmou depois de verificar no Observatório Astronómico, sob a garantia do sábio professor Bertrand, que a noite da nossa jornada era de lua cheia! —

«Enfim, na sexta-feira, findou a tremenda or-

(¹) José Maria Eça de Queiroz, «O Conde de Abranhos», 2.ª edição, Pôrto 1926, págs. 169 a 170.

(²) Amável informação do Senhor Conselheiro António Cabral.

(³) José Maria Eça de Queiroz, «A Cidade e as Serras», 9.ª edição, Pôrto 1924, págs. 175 a 177.

ganização de aquela viagem histórica! O sábado predestinado amanheceu com generoso sol, de afagadoura doçura».

Para despedida nesse dia passearam por Paris, indo ao Bosque de Bolonha.

«Enfim<sup>(1)</sup>, partimos! Sob a doçura do crepúsculo que se enublara, deixamos o 202. O Grilo e o Anatole seguiam num fiacre atulhado de livros, de estojos, de paletots, de impermeaveis, de travesseiras, de águas minerais, de sacos de couro, de rôlos de mantas, e mais atrás um ônibus rangia sob a carga de vinte e três malas. Na estação, Jacinto ainda comprou todos os jornais, tôdas as ilustrações, horários, mais livros, e um sacarrôlhas de forma complicada e hostil. Guiados pelo chefe do tráfico, pelo secretário da Companhia, ocupámos copiosamente o nosso salão. Eu pus o meu boné de sêda, calcei as minhas chinelas. Um silvo varou a noite. Paris lampejou, fulgiu num derradeiro clarão de janelas... Para o sorver, Jacinto ainda se arremessou à portinhola. Mas rolávamos já na treva da província. O meu Príncipe então recaiu nas almofadas:

«— Que aventura, Zé Fernandes!

«Até Chartres, em silêncio, folheamos as ilustrações. Em Orleans, o guarda veio arranjar respeitosamente as nossas camas. Derreado com aquêles catorze meses de civilização, adormeci — e só acordei em Bordeus quando Grilo, zeloso, nos trouxe o chocolate. Fora, uma chuva miudinha pingava molemente de um espesso céu de algodão sujo. Jacinto não se deitara, desconfiado da aspereza e da humidade dos lençois. E, metido num roupão de flanela branco, com a face arripiada e estremunhada, ensopando um bôlo no chocolate, rosnava sombriamente:

«— Este horror!... E agora com chuva!

«Em Biarritz, ambos observámos com uma certeza indolente:

«— É Biarritz.

«Depois Jacinto, que espreitava pela janela embaciada, reconheceu o lento caminhar pernalto, o nariz bicudo e triste, do historiador Danjon. Era êle, o facundo homem, vestido de xadrezinho, ao lado de uma dama roliça que levava pela trela uma cadelinha felpuda. Jacinto baixou a vidraça violentamente, berrou pelo historiador, na ânsia de comunicar ainda, através dêle, com a cidade, com o 202!... Mas o combóio mergulhara na chuva e névoa.

«Sobre a ponte do Bidássoa, antevedendo o termo da vida fácil, os abrôlhos da incivilização, Jacinto suspirou com desalento;

«— Agora adeus, começa a Espanha!...

«Indignado, eu, que já saboreava o generoso ar da terra bemdita, saltei para diante do meu Príncipe, e num saracoteio de tremendo salero

castanhолando os dedos, entoei uma «petenera» condigna;

«A la puerta de mi casa  
Ay Soledad, Soleda... à... à... à.

«Ele estendeu os braços suplicantes:

«— Zé Fernandes, tem piedade do enférmo e do triste!

«— Irun! Irun!...

«Nessa Irun almoçámos com suculência — porque sobre nós velava, como Deusa omnipresente, a Companhia do Norte. Depois «el jefe de aduana, el jefe de estacion», preciosamente nos instalaram noutro salão, novo, com cetins côr de azeitona, mas tão pequeno que uma rica porção dos nossos confortos em mantas, livros, sacos e impermeáveis passou para o compartimento do Sleeping, onde se repoltreavam o Grilo e o Anatole, ambos de bonés escoceses e fumando gordos charutos.

«— Buen viage! Gracias! Servidores! — E entrámos silvando nos Pirineus.

«Sob a influência da chuva embaciadora, das serras sempre iguais, que se desenrolavam, arripiadas, diluidas na névoa, resvalei a uma sonolência doce; — e, quando descerrava as pálpebras, encontrava Jacinto a um canto, esquecido do livro fechado nos joelhos, sobre que cruzara os magros dedos, considerando vales e montes com a melancolia de quem penetra nas terras do seu desterro! Um momento veio em que, arremessando o livro, enterrando mais o chapéu mole, se ergueu com tanta decisão, que receei detivesse o combóio para saltar à estrada, correr através das Vascongadas e da Navarra, para trás, para o 202! Sacudi o meu torpôr, exclamei: — oh menino!... Não! O pobre amigo ia apenas continuar o seu tédio para outro canto, enterrado noutra almofada, com outro livro fechado. E à maneira que a escuridão da tarde crescia, e com ela a borrasca de vento e chuva, uma inquietação mais aterrada se apoderava do meu Príncipe, assim desgarrado da civilização, arrastado para a natureza que já o cercava de brutalidade agreste. Não cessou, então, de me interrogar sobre Tormes:

«— As noites são horríveis, hein, Zé Fernandes? Tudo negro, enorme solidão... E médico? Há médico?

«Subitamente o combóio estacou. Mais grossa e ruidosa a chuva fustigou as vidraças. Era um desamparo, todo em treva, onde rolava e lufava um grande vento solto. A máquina apitava com angústia. Uma lanterna lampejou, correndo. Jacinto batia o pé: — É medonho! é medonho!... Entreabri a portinhola. Da claridade incerta das vidraças surdiam cabeças esticadas, assustadas. «— Que

<sup>(1)</sup> José Maria Eça de Queiroz, obr. cit., págs. 180 a 193.

hay? Que hay? — A uma rajada que me alagou, recuei: — e esperamos durante lento, calados minutos, esfregando desesperadamente os vidros embaciados para sondar a escuridão. De repente o combóio começou a rolar muito sereno.

«Em breve apareceram as luzinhas mortas dum estação abarracada. Um condutor, com o casaco de oleado todo a escorrer, trepou ao salão: — e por ele soubemos, enquanto carimbava apressadamente os bilhetes, que o trem, muito atrasado, talvez não alcançasse em Medina o combóio de Salamanca!

«— Mas então?...

«O casaco de oleado escorregára pela portinhola, fundindo na noite, deixando um cheiro de humidade e azeite. E nós encetámos um novo tormento. — Se o trem de Salamanca tivesse abalado? O salão tomado até Medina, desengatava em Medina; — e eis os nossos preciosos corpos, com as nossas preciosas almas, despejados em Medina, para cima da lama, entre vinte e três malas, numa rude confusão espanhola, sob a tormenta de ventania e de água!

«— Oh, Zé Fernandes, uma noite em Medina!

«Ao meu Príncipe aparecia como desventura suprema essa noite em Medina, numa fonda sórdida, fedendo a alho, com gordas filas de percevejos através dos lençois de estopa encardida!... Não cessei então de fitar, num desassossêgo, os ponteiros do relógio — enquanto Jacinto, pela vidraça escancarada, todo fustigado da chuva clamorosa, furava a negrura, na esperança de avisar as luzes de Medina e um combóio paciente fumegando... Depois recaia no divan, limpava os bigodes e os olhos, maldizia a Espanha. O trem arquejava, rompendo o vasto vento da planura desolada. E a cada apito era um alvorôço. Medina? Não! Algum sumido apeadeiro, onde o trem se atardava, esfalfado, resfolgando, enquanto dormentes figuras encarapuçadas, embrulhadas em mantas, rondavam sob o telheiro do barracão, que as lanternas baçás tornavam mais soturno. Jacinto esmurrava o joelho; — Mas porque pára este infame combóio? Não há tráfico, não há gente! Oh esta Espanha!... A sineta badalava moribunda. De novo fendiamos a noite e a borrasca.

«Resignadamente comecei a percorrer um «Jornal do Comércio», antigo, trazido de Paris. Jacinto esmagava o espesso tapete do salão com passadas rancorosas, rosmando como uma fera. E ainda assim se escoou, às gotas, uma hora cheia de eternidade. — Um silvo, outro silvo! — Luzes mais fortes, longe, palpitaram na neblina. As rodas trilham, com ríjos solavancos, os encontros de carris. Enfim, Medina!... Um muro sujo de barração alvejou — e bruscamente, à portinhola aberta com violência, aparece um cavalheiro barbudo, de capa à espanhola, gritando pelo sr. D. Jacinto!... De-

pressa! depressa! que parte o combóio de Salamanca!

«— Que no hay un momento caballeros? Que no hay un momento!

«Agarro estonteadamente o meu paletot, o «Jornal do Comércio». Saltámos com ânsia: — e, pela plataforma, por sobre os trilhos, através de charcos, tropeçando em fardos, empurrados pelo vento, pelo homem de capa à espanhola, enfiamos outra portinhola, que se fechou com um estalo tremendo... Ambos arquejávamos.

«Era um salão forrado de um pano verde que comia a luz escassa. E eu estendia o braço, para receber dos carregadores açodados as nossas malas, os nossos livros, as nossas mantas — quando em silêncio, sem um apito, o trem despegou e rolou. Ambos nos atirámos às vidraças, em brados furiosos;

«— Páre! As nossas malas, as nossas mantas!... P'ra aqui!... Oh Grilo! Oh Grilo!

«Uma imensa rajada levou os nossos brados. Era de novo o descampado tenebroso, sob a chuva despenhada. Jacinto ergueu os punhos, num furor que o engasgava:

«— Oh, que serviço! Oh, que canalhas!... Só em Espanha!... E agora? As malas perdidas!... Nem uma camisa, nem uma escôva!

●  
«Calmei o meu desgraçado amigo:

«— Escuta! Eu entrei dois carregadores arranhando as nossas coisas... Decerto o Grilo fiscalizou. Mas na pressa, naturalmente, atirou com tudo para o seu compartimento... Foi um êrro não trazer o Grilo connosco no salão... Até podíamos jogar a manilha!

«De resto a solicitude da companhia, deusa omnipresente, velava sobre o nosso conforto — pois que à porta do lavatório branquejava o cesto da nossa ceia, mostrando na tampa um bilhete de D. Esteban com estas doces palavras a lápis: — «a D. Jacinto y egrégio amigo que les dé gusto!» Fairei um aroma de perdis. E alguma tranqüilidade nos penetrou no coração sentindo também as nossas malas sob a tutela da deusa omnipresente.

«— Tens fome, Jacinto?

«— Não. Tenho horror, furor, rancor!... E tenho sono.

«Com efeito! depois de tão desencontradas emoções só apeteciamos as camas que esperavam, macias e abertas. Quando cai sobre a travesseira, sem gravata, em ceroulas, já o meu Príncipe, que não se despira, apenas embrulhára os pés no meu paletot, nosso único agasalho, ressonava com majestade.

Depois, muito tarde e muito longe, percebi junto do meu catre, na claridadezinha da manhã, coada pelas cortinas verdes, uma fardeta, um boné, que murmurava baixinho com imensa doçura:

«— V. Ex.<sup>as</sup> não têm nada a declarar?... Não há malinhas de mão?...»

«Era a minha terra! Murmurei baixinho com imensa ternura:

«— Não temos aqui nada... Pergunte V. Ex.<sup>a</sup> pelo Grilo... Aí atrás, num compartimento... Ele tem as chaves, tem tudo... É o Grilo...»

«A fardeta desapareceu, sem rumor, como sombra benéfica. E eu readormeci com o pensamento em Guiãis, onde a tia Vicêncio, atarefada, de lenço branco cruzado no peito, decerto já preparava o leitão.

«Acordei envolto num largo e dôce silêncio. Era uma estação muito sossegada, muito varrida, com rozinhas brancas trepando pelas paredes — e outras rosas em moitas, num jardim, onde um tanquezinho abafado de limos dormia sob duas mimosas em flor que ressendiam. Um moço pálido, de paletot côr de mel, vergando a bengalinha contra o chão, contemplava pensativamente o combóio. Agachada rente à grade da horta, uma velha, diante da sua cesta de ovos, contava moedas de cobre no regaço. Sobre o telhado secavam abóboras. Por cima rebrilhava o profundo, seco e macio azul de que meus olhos andavam aguados

«Sacudi violentamente Jacinto:

«— Acorda, homem, que estás na tua terra!

• «Ele desembrulhou os pés do meu paletot, confiou o bigode, e veio sem pressa, à vidraça que eu abrira, conhecer a sua terra.

«— Então é Portugal, hein?... Cheira bem.

«— Está claro que cheira bem, animal!

«A sineta tilintou languidamente. E o combóio deslizou, com descanso, como se passeásse para seu regalo sobre as duas fitas de aço, assobiando e gozando a beleza da terra e do céu.

«O meu Príncipe alargava os braços desolado,

«— E nem uma camisa, nem uma escôva, nem uma gôta de água de Colónia!... Entro em Portugal, imundo!

«— Na Régua há uma demora, temos tempo de chamar o Grilo, reaver os nossos confôrtos... Olha para o rio!

«Rolávamos na vertente de uma serra, sobre penhascos que desabavam até largos socalcos cultivados de vinhedo. Em baixo, numa esplanada, branquejava uma casa nobre, de opulento repouso, com a capelinha muito caiada entre um laranjal maduro. Pelo rio, onde a água turva e tarda nem se quebrava contra as rochas, descia, com a vela cheia, um barco lento carregado de pipas. Para além outros socalcos, de um verde pálido de reseda, com oliveiras apoucadas pela amplidão dos montes, subiam até outras penedias que se embriam, tôdas brancas e assoalhadas, na fina abundância do azul. Jacinto acariciava os pêlos corredios do bigode:

«— O Douro, hein?... É interessante, tem

grandezza. Mas agora é que estou com uma fome, Zé Fernandes!

«— Também eu! Destapámos o cesto de D. Esteban donde surdiu um bondo grandioso, de presunto, anho, perdizes, outras viandas frias que o ouro de duas nobres garrafas de Amontilhado, além de duas garrafas de Rioja, aqueciam com um calor de sol andaluz. Durante o presunto, Jacinto lamentou contritamente o seu êrro. Ter deixado Tormes, um solar histórico assim abandonado e vazio! Que delicia, por aquela manhã tão lustrosa e tépida, subir à serra, encontrar a sua casa bem apetrechada, bem civilizada... Para o animar, lembrei que com as obras do Silvério, tantos caixotes de civilização remetidos de Paris, Tormes estaria confortável mesmo para Epicuro. Oh! Mas Jacinto entendia um palácio perfeito, um 202 no deserto... E, assim discorrendo, atacámos as perdizes. Eu desarrolhava uma garrafa de Amontilhado — quando o combóio, muito sorrateiramente, penetrou numa estação. Era a Régua. E o meu Príncipe pousou logo a faca para chamar o Grilo, reclamar as malas que traziam o asseio dos nossos corpos.

«— Espera, Jacinto! Temos muito tempo. O combóio pára aqui uma hora... Come com tranquilidade. Não escangalhemos este almocinho com arrumações de maletas... O Grilo não tarda a aparecer.

«E corri mesmo a cortina, porque de fora um padre muito alto, com uma ponta de cigarro colada ao beiço, parara a espreitar indiscretamente o nosso festim. Mas quando acabámos as perdizes, e Jacinto confiadamente desembrulhava um queijo manchego, sem que Grilo ou Anatole comparecessem, eu, inquieto, corri à portinhola para apressar êsses servos tardios... E nesse instante o combóio, largando, deslizou com o mesmo silêncio sorrateiro. Para o meu Príncipe foi um desgôsto:

«Aí ficamos outra vez sem um pente, sem uma escôva... E eu que queria mudar de camisa! Por tua culpa, Zé Pernandes!

«— É espantoso!... Demora sempre uma eternidade. Hoje chega e abala! Paciência, Jacinto. Em duas horas estamos na estação de Tormes... Também não valia a pena mudar de camisa para subir à serra. Em casa tomamos um banho antes de jantar... Já deve estar instalada a banheira.

«Ambos nos consolámos com copinhos duma divina aguardente Chinchor. Depois, estendidos nos sofás, saboreando os dois charutos que nos restavam, com as vidraças abertas ao ar adorável, conversámos de Tormes. Na estação certamente estaria o Silvério, com os cavalos...»

Ambos continuaram a conversa até chegarem a Tormes ou seja Mosteiró.

«Guardei (¹) o meu velho «Jornal do Comércio» dentro do bolso do paletot, que deitei sobre o braço; — e ambos em pé, às janelas, esperámos com alvorôço a pequenina estação de Tormes, termo ditoso das nossas provações. Ela apareceu enfim, clara e simples, à beira do rio, entre rochas, com os seus vistosos girassóis enchendo um jarduzinho breve, as duas altas figueiras, assombreando o páteo, e por trás a serra coberta de velho e denso arvoredo... Logo na plataforma avistei com gosto a imensa barriga, as bochechas menineiras do chefe da estação, o louro Pimenta, meu condiscípulo em retórica, no Liceu de Braga. Os cavalos decerto esperavam, à sombra, sob as figueiras.

«Mal o trem parou ambos saltámos alegremente. A bojudinha massa do Pimenta rebolou para mim com amizade:

«— Viva o amigo Zé Fernandes!

«— Oh belo Pimentão!...

«Apresentei o senhor de Tormes. E imediatamente:

«— Ouve lá Pimentinha... Não está aí o Silvério?

«— Não... O Silvério há quase dois meses que partiu para Castelo de Vide, vêr a mãe que apanhou uma cornada dum boi!

«Atirei a Jacinto um olhar inquieto:

«— Ora essa! E o Melchior, o caseiro?... Pois não estão aí os cavalos para subirmos à quinta?

«O digno chefe ergueu com surpresa as sobrancelhas côr de milho.

«— Não!... Nem Melchior, nem cavalos... O Melchior... Há que tempos eu não vejo o Melchior!

«O carregador badalou lentamente a sineta para o combóio rolar. Então, não avistando em torno na lisa e despovoada estação, nem criados nem malas, o meu Príncipe e eu lançámos o mesmo grito de angústia:

«— E o Grilo? As bagagens?...

«— Grilo!... Oh Grilo!... Anatole!... Oh Grilo!

«Na esperança que ele e o Anatole viesses mortalmente adormecidos, trepávamos aos estribos, atirando a cabeça para dentro dos compartimentos, espavorindo a gente quieta com o mesmo berro que retumbava: — «Grilo, estás aí, Grilo?» — Já duma terceira classe, onde uma viola repicava, um jocoso ganha, trocando: — «Não há por aí um grilo? Andam por aí uns senhores a pedir um grilo!» — E nem Anatole, nem Grilo!

«A sineta tilintou.

«— Oh Pimentinha, espera homem, não deixes largar o combóio!... As nossas bagagens homem!

«E aflito, empurrou o enorme chefe para o fogão de carga, a pesquisar, a descortinar as nossas vinte e três malas! Apenas encontrámos barris, cestos de vime, latas de azeite, um baú amarrado com cordas... Jacinto mordia os beiços, lívido. E o Pimentinha, esgazeado:

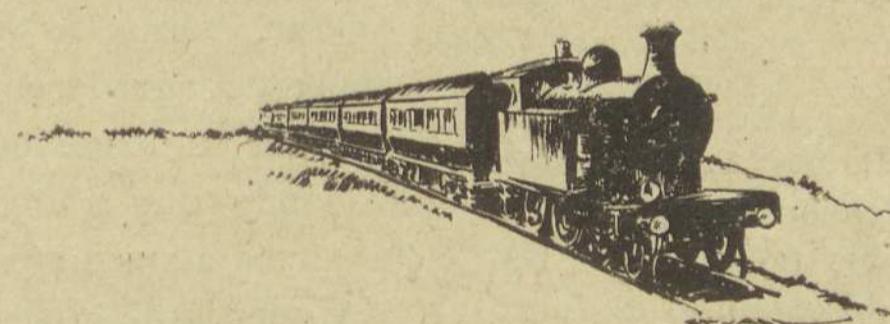
«— Oh filhos, eu não posso atrazar o combóio!...

«A sineta repicou... E com um belo fumo claro o combóio desapareceu por detrás das fragas altas. Tudo em torno pareceu mais calado e deserto. Ali ficávamos pois baldeados, perdidos na serra, sem Grilo, sem procurador, sem caseiro, sem cavalos, sem malas! Eu conservava o paletot alvadio, de onde surdia o «Jornal do Comércio». Jacinto, uma bengala. Eram todos os nossos bens!

Depois de Garrett (²), escreveu o Senhor Dr. Lopes Vieira, — e é essa a beleza do folhetim das Viagens — foram Eça de Queiroz e João de Deus, o prosador e o poeta que restituiram às nossas letras a língua viva. Com êles acabou o dialecto literário — essa coisa morta e vivaz!

(¹) José Maria Eça de Queiroz, obr. cit. págs. 194 a 196.

(²) Senhor Dr. Afonso Lopes Vieira, «Nova Demanda do Graal», Lisboa 1942, pág. 295.



# Carris de Ferro do Pôrto

O sr. Engenheiro Cancela de Abreu, ilustre ministro das Obras Públicas, nomeou os srs. dr. Simeão Pinto de Mesquita e engenheiro António Bonfim Barreiros, para, como representantes de aquêle ministério, fazerem parte da Comissão encarregada de estudar com urgência a liquidação do resgate de concessão da Companhia Carris do Pôrto e as bases do novo regime que entrará em vigor em 1 do mês de Julho próximo.

## «A Voz do Operário» e o seu fundador

Em 5 de Dezembro a benemérita Sociedade «A Voz de Operário» prestou homenagem à memória do seu fundador, que foi Custódio Braz Pacheco, com a distribuição de prémios escolares aos alunos dos seus vários estabelecimentos de ensino primário e de diplomas às alunas que concluíram o curso de corte geométrico; a inauguração do Gabinete de Raios X, cujo aparelho foi adquirido graças a um importante donativo do sr. Ricardo Covões, grande amigo daquela casa, e uma importante conferência sobre «Alguns aspectos do problema social na indústria dos Tabacos», pelo distinto escritor sr. Raúl Esteves dos Santos.

## Caminhos de Ferro Coloniais

### ANGOLA

Pelo Caminho de Ferro foi aberto concurso para o fornecimento de trinta vagões.

O prazo de entrega das respectivas propostas termina no dia 22 de Fevereiro próximo.

### MOÇAMBIQUE

No orçamento da Colónia de Moçambique, para o próximo ano, foram inscritas as votações para a construção de uma ponte-cais no pôrto de Nacata e a construção do ramal do caminho de ferro que deve servir o mesmo, respectivamente de mil contos e dois mil e quinhentos contos.

— Foi nomeado fiel do depósito de 2.ª classe dos Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, com o vencimento de 27.000 escudos anuais, o sr. Carlos A. Roque e Santos.

# Ateneu Ferroviário

Esta agremiação de recreio e cultura fundada no ano de 1934 sob a auspícios égide de excelentes elementos categorizados no meio associativo e com o apreciável patrocínio da Direcção de C. P. tem, desde então, vindo sempre a honrar o seu nome em manifestar actividades pelo que, afoitamente, se pode considerar com uma das mais expressivas realizações do meio associativo.

Escasseia-nos o espaço para aqui relembrarmos aos nossos leitores em bem desenvolvida resenha o que tem sido a vida e obra do Ateneu Ferroviário, em qualquer das suas modalidades de acção.

Porém não devemos deixar sem o devido realce uma referência à sessão solene que, integrada nas festas comemorativas do seu XI aniversário, se realizou no passado dia 8.

Presidida pelo sr. Vasco de Moura, secretário da C. P. em representação do director geral da Companhia, teve como secretários o sr. Raúl de Oliveira e sr. eng.º Joyce Diniz, presidente do Ateneu. Na mesa de honra sentaram-se ainda os srs. António Montez e Pereira Alves da Federação das Sociedades de Recreio.

Abriu a sessão o sr. eng.º Joyce Diniz proferindo um discurso em que expôs a acção do Ateneu e as suas aspirações.

Em seguida, o sr. António Montez, a quem o clube convidara para proferir uma palestra, disse durante largo tempo sobre o tema «Uma viagem à roda de Portugal», interessante trabalho que manteve atenta a assistência.

Terminada a conferência o clube em festa procedeu à entrega dos prémios instituídos em provas internas de bilhar, ténis de mesa, «damão» e «dama». Os premiados foram muito ovacionados.

O sr. Vasco de Moura discursou por último. Depois de agradecer a presença dos convidados recordou as excursões promovidas pelo Ateneu, afirmando que a direcção da C. P. distinguia o clube com a sua simpatia.

A guarda de honra à mesa que presidiu à sessão foi feita por uma delegação dos Bombeiros Voluntários da Estação de Sul e Sueste.

A festa que terminou com um acto de variedades prosseguiu com um baile, que decorreu bastante animado.

# Os novos horários

## da C. P.

A partir de hoje entra em vigor o novo horário da C. P.

A mais importante alteração diz respeito aos comboios «rápidos» entre Lisboa e Pôrto e vice-versa.

Assim passará a haver, todos os dias, com excepção dos domingos, um comboio «rápido» para o Norte, que partirá do Rossio às 8 horas e 40 minutos e chegará ao Pôrto às 14 horas e 15 minutos. Aos sábados haverá, além d'este «rápido», um outro, que partirá do Rossio às 17 e 25 e chegará ao Pôrto às 23 e 30.

Do Pôrto partirá um «rápido» todas as segundas-feiras, às 8 e 50, que chegará ao Rossio às 14 e 25; nos restantes dias, com excepção dos domingos, haverá um «rápido» que partirá do Pôrto às 18 e 10 e chegará ao Rosssio às 23 e 55.

A partir da mesma data, o serviço de automotoras com classe única passa a efectuar-se sómente aos domingos, entre Coimbra e Campanhã, com partida, respectivamente, às 11 e 45 e chegada às 14 e 16; e entre Campanhã e Coimbra, com partida às 16 e 55 e chegada a Coimbra às 19 e 13.

Entre Coimbra e Serpins o serviço de automotoras realiza-se todos os dias, com excepção dos domingos, com partida de Coimbra às 13 e 45 e chegada a Serpins às 14 e 51 e com partida de Serpins às 17 e 57 e chegada a Coimbra às 17 e 5.

Entre Coimbra e Figueira da Foz haverá todos os dias, com excepção dos domingos, um serviço de automotoras, com o seguinte horário: partida de Coimbra às 9 horas, chegada à Figueira da Foz às 0 e 1; partida da Figueira da Foz às 10 e 41, chegada a Coimbra às 11 e 43.

Finalmente, entre Badajoz e Tôrre das Vargens, as automotoras circulam diariamente, com o seguinte horário: partida de Badajoz às 9 e 20 e chegada a Tôrre das Vargens às 12 e 9; partida da Tôrre das Vargens às 19 e 10, chegada a Badajoz às 22 e 10.

A partir da mesma data fica modificado o horario dos tranvias entre Lisboa e Azambuja e Lisboa e Sintra.

O tranvia da Azambuja, n.º 12, partirá daquela localidade às 21 e 44 e chegará ao Rossio às 23 e 34; o tranvia n.º 1364 partirá de Sintra às 23 e 5 e chegará ao Rossio às 0 e 2.

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 16 de Dezembro de 1895)

## O elevador de Coimbra

Realizou-se na noite de 6 em Coimbra, uma assembléa geral dos accionistas d'este elevador.

O nosso distinto amigo sr. Mesnier fez a resumida história d'este melhoramento, e expôz o estado de empresa com todas as circunstancias sob o ponto de vista technico e administrativo; acrescentando que com a subscrisção que havia se não podia compremetter a fazer desde já partir o elevador da rua Ferreira Borges, mas que facil lhe seria o prolongamento até ali, pois que era questão apenas de mais algum capital, que estava certo não faltaria. Demonstrou que, na presumpção menos provavel de transito, o elevador nunca poderia dar prejuizo.

Em seguida o presidente, o sr. dr. Araujo Pinto, declarou que, achando se subscripto o capital e reunidos ali mais do que o numero de accionistas sufficiente para a constituição da companhia, lhe parecia dever-se tratar da lei economica da sociedade, e começar a leitura do projecto de estatutos.

O sr. dr. Sousa Bastos, propôz a nomeação de uma comissão que dêsse, em curto prazo, parecer sobre o referido projecto, o que foi aprovado, sendo a comissão composta dos srs. dr. Guilherme Moreira, dr. Costa Lobo, dr. Augusto Barbosa, dr. Sousa Bastos e Dantas Guimarães.

Um accionista menos confiado nos bons resultados da empresa ou menos competente para os apreciar, declarou que retiraria a sua subscrisção de acções se a linha não começasse, desde já, na rua Ferreira Borges.

A assembléa indignou-se com esta prova de timidez, e alguns accionistas dobraram logo a sua subscrisção, o que mais que compensou as acções retiradas.

Ainda bem que assim sucedeu.

A construcção de um ascensor em Coimbra só admira que ainda não esteja feita.

Uma cidade como aquella, com dois centros de população e actividade distanciados por uma tão consideravel diferença de nível, deveria ter sido a primeira do paiz a adoptar este genero de viação.

Só uma intelligencia muito avessa ao mais rudimentar calculo poderá conceber que o ascensor não dê resultados.

A falta de coragem de que deu provas aquelle accionista é, afinal, um reverbo do que succede a uma parte dos nossos capitalistas, quando se trata de qualquer novo empreendimento. E, a invenção dos ascensores, fora da capital, tem tido que lutar com esses receios.

Assim, a nossa bella montanha do Bussaco, continua a ser percorrida por poucos visitantes e a nossa serra da Estrelha, conserva-se quasi inacessivel aos pobres doentes que ali vão buscar melhorias.

## Linhos Portuguezas

**Nova linha.** — Diz-se que se trata de novo de se pôr a concurso uma linha ferrea de via reduzida entre Cintra e as praias das Maçãs, Magoito e a Ericeira.

É melhoramento de ha muito reclamado.



**Os directores e o pessoal da Companhia de Seguros «O Alentejo», depois do banquete comemorativo do 27.º aniversário da sua fundação**

# Companhia de Seguros “O Alentejo”

A importante Companhia de Seguros «O Alentejo», uma das mais progressivas do país, comemorou há dias, com um banquete, em que tomaram parte directores e pessoal de administração, o 27.º ano da sua fundação.

Fizeram parte da mesa de honra os administradores da Companhia, srs. dr. Amaral Barata, Almirante Tito de Moraes, António Piano, Mário Pereira, Inácio Mendes, capitão Helder Martins, dr. Manuel Silva, Alvaro Piano e Francisco Braz.

Durante o repasto, que decorreu animado, fizeram uso da palavra os srs. dr. Amaral Bárata, pela administração; Zeferino Vilhena, chefe dos escri-

tórios, Nazaré Sidónio, pelo pessoal; João Mega, director técnico; Inácio Mendes, director; António Ribeiro, como mais novo empregado da companhia; dr. Manuel Silva, Delegado de «O Alentejo» em Elvas; Alvaro Figueiredo d'Almeida; Francisco Braz, pelo concelho fiscal e por último o sr. almirante Tito de Moraes, presidente do Conselho de Administração.

Em nome dos representantes dos jornais ali presentes, o nosso director, sr. Carlos d'Ornellas, agradeceu as referências amáveis feitas à Imprensa.

À Companhia de Seguros «O Alentejo» desejamos a continuação das suas prosperidades.

**ANOS DE DESGRAÇA AGRÍCOLA****As grandes sécas da história**

Por ALEXANDRE SETTAS

**A** enumeração das prolongadas estiagens, das quais damos um sucinto relato, não constitue, possivelmente, uma novidade mas julgamos curiosa a sua publicação:

No ano de 627 o calor foi tão intenso em toda a Europa Central que quase todas as fontes secaram, ao ponto de com a falta de tão precioso elemento se inutilizarem as colheitas e pereceram bastantes animais e pessoas.

Muitos anos depois, em 879, o calor do sol foi tão ardente que os cultivadores abandonaram os campos e alguns foram vítimas de insolações fulminantes.

Depois, em 993, uma vaga de calor prolongada e deveras abrazadora, deixou as vegetações como que alcançadas pelo fogo devastador.

No ano de 1000, calamitoso a mais não ser, a persistência do calor secou as fontes, inutilizou as culturas e algumas ribeiras onde a quantidade de peixes era maior, com a evaporação das águas êstes pereceram aos montes putreficando-se em poucas horas. Por esse facto e por alguns outros motivados pela ocasional seca, registaram-se casos de peste.

Em 1022, homens e animais que se aventurassem a suportar nos campos o ardor do sol morriam quase que repentinamente.

Decorrido mais de um século, no ano de 1132, não sómente as ribeiras secaram como também o solo se fendeu, estalando como pedra aquecida sob a acção impenitente do sol escaldante. Na Alsácia o Ródano quase que secou.

Sete anos depois, em 1139, na Itália o calor foi tão forte nesse prolongado verão que as plantas ficaram, além de secas, tostadas como se tivessem estado num forno.

No reinado de Bela IV, rei da Hungria e pertencente à dinastia dos arpadianos, houve uma batalha conduzida por este soberano contra os senhores feudais agrupados sob o domínio de Rodolfo de Habsburgo, pouco depois eleito (em 1273) Imperador da Alemanha, a qual ficou designada na História com o nome de "Batalha de Bela".

Tal peleja decorreu no ano de 1260 e o torrido calor desse excepcional verão, deveras inclemente,

que assolou a Hungria, produziu muito maior número de vítimas, pela ardência causticante do sol, do que o desbaste de vidas causado pelos combates. Os homens caíam como que fulminados e os animais, mais resistentes, sentiam-se perturbados nas suas funções orgânicas, pelo excessivo calor e nem todos suportaram, sem que perecessem.

No ano de 1260, durante a batalha de Bela o embate dos exércitos fizeram menos vítimas do que o calor, pois o sol fulminava os combatentes.

Em 1277 houve também grandes embaraços para os agricultores. As forragens ficaram inaproveitáveis, as colheitas inutilizadas e a fome avassalava os homens e animais semeando a mais completa desolação por toda a parte.

Nos anos de 1303 e 1304 os rios de França, Sena e Loire, estiveram prestes a seccar por completo pelo que é fácil de imaginar as terríveis consequências de semelhante calamidade.

O ano de 1615 foi notável também por um excessivo e prolongado calor que assolou toda a Europa.

Em 1625 a Escócia sofreu igualmente os calamitosos efeitos duma grande seca que causou, como é compreensível, inúmeras desgraças a homens e animais.

Em 1705 o calor foi tão grande algumas províncias francesas que, segundo se escreveu nessa época, a temperatura nos campos era igual à dos fornos das fábricas de vidros.

Diz-se que ao sol, nesse mesmo ano, se cozinhavam facilmente a carne e do meio dia às quatro horas da tarde ninguém, ousava sair das casas, sob pena de logo sentir os inclemtes ardores do sol.

Em 1718 muitos estabelecimentos de França foram obrigados a encerrar as suas portas, por falta de vendas, ainda como consequência da prolongada estiagem. Os teatros deixaram de dar representações e durante mais de seis meses não caiu nunca uma simples gôta de água.

Em 1753 o termómetro marcou durante muitos dias seguidos a excessiva temperatura de 38° centígrados.

No verão de 1779, em Bolonha, o calor era tão sufocante que muitos casos de asfixia se verificaram

em pessoas que ousadamente se expunham à sua livre influência.

O ar era tão irrespirável que para evitar o calor de então se recorria a abrigos fundos, a minas e fúrnas húmidas, e durante êsse período ninguém tinha coragem para sair aos seus labores no campo, por não poder resistir à temperatura ambiente.

No ano de 1793 o mês de Julho foi espantosamente de grandes calores. Os legumes, nas hortas, ficaram secos, tanto como os frutos nos pomares secaram nas árvores. Em casa os móveis desconjuntavam-se com estalidos assustadores e a carne dos animais, logo pouco depois de terem sido abatidos, corrombia-se perigosamente.

Em 1803, na Normandia, região do Noroeste da França onde as chuvas são freqüentíssimas, decorreu um período de noventa e cinco dias sem que chovesse, pouco que fôsse.

Tal estiagem, sem dúvida desastrosa para a vida normal dos campos, atingiu proporções de grande calamidade, surgindo como conseqüência a fome a todo um longo cortejo de tristes privações.

Em 1811 os rios e ribeiros secaram e nalgumas regiões, tal como sucedera já nas anteriores eras acima citadas, as azenhas pararam no seu labor e a falta de moendas dos grãos tornava mais angustiosa ainda a crise que assoberbava a pobre gente de então.

Em 1822 o calor persistente acompanhado de trovoadas secas e de repetidos tremores de terra, provocou a uma dura estiagem, custosa de supor tar e enorme horda de ratazanas invadia os cam-

pos e as casas dos camponeses, de algumas províncias de França.

E era tal a quantidade dêsses perigosos roedores que só na região de Saverne, em 15 dias de perseguição se mataram perto de dois milhões de ratazanas!

Em 1832 o excessivo calor da Europa desenvolveu o cólera e nalgumas cidades houve inúmeras vítimas e, só em Paris, êsse número ascendeu a 20:000!

Em 1844 regista a história que o calor foi tão intenso durante uma semana que o termômetro, ao sol, se manteve estacionário entre 40° a 50° gráus centígrados, temperatura essa nunca ultrapassada na Europa até à data, pois os grandes calores que a seguir aqui se apontam não excederam a média, já de si elevada, de 38 gráus centígrados.

Em 1846, o termômetro marcou ao sol 42° centígrados e, como é compreensível, com todo um longo caudal de infortúnios se alastrou pelos campos e cidades.

Para resumirmos, visto que as calamidades, sempre as mesmas, se repetem quando a Natureza nos seus insondáveis mistérios se manifesta fora do que admitimos como imutável, citamos os enormes calores dos anos de 1859, 1860, 1870 e 1874, mas êstes ainda que rigorosos não causaram nenhuns desastres comparáveis aos de mais remotas idades.

Tivemos, em 1945, também uma prolongada estiagem. Não nos deteremos, porém, a enumerar as tristes conseqüências dêsses facto. Bastará dizer que, sob aspecto agrícola, foi o ano peor dêstes últimos tempos.



# PARTE OFICIAL



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 263, 2.ª série, de 10 de Novembro de 1945, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, encarregar o engenheiro director geral de caminhos de ferro Rogério Vasco Ramalho de, nos termos do artigo 26.º do decreto n.º 24:124, de 30 de Junho de 1934, ir a Madrid em missão oficial de serviço público.

Ao referido funcionário serão abonadas as despesas de transporte e a ajuda de custo diária de 600\$00, durante oito dias, podendo receber adiantadamente a importância de 4.800\$00, correspondente ao encargo provável desta missão e de que prestará contas no seu regresso.

Os abonos a efectuar nos termos desta portaria serão satisfeitos pela dotação do n.º 7) do artigo 10.º do orçamento do Fundo especial de caminhos de ferro para o corrente ano económico.

O «Diário do Governo» n.º 278, 2.ª série, de 28 de Novembro de 1945, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 1.º semestre do ano de 1945 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho) e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 268.265\$78, como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo» n.º 282, 3.ª série de 4 de Dezembro de 1945, publica o seguinte :

Para os devidos efeitos se publica a lista definitiva dos candidatos admitidos ao concurso para dactilógrafos do quadro permanente desta Direcção Geral, a qual foi homologada por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações de 12 do corrente :

Afonso Sousa Nunes.  
Alice da Silva Conde.  
António Júlio Lameirinhos.  
Augusta da Conceição Cruz.  
Beatriz Irene de Sousa.  
Conceição Cotrim.  
Eurico Ernesto Castanheira Ribeiro.  
Francelina Casalinho.  
Giselda Duarte Simões.  
Irene Carolina dos Reis Campos.  
Ivone Fernanda da Silva Feio.  
Maria Amélia Gonçalves Reis.  
Maria Amélia dos Santos Andrade.  
Maria Berta Sousa dos Santos.  
Maria Luiza Ramos Nunes.  
Maria Natália dos Santos Martinho.  
Marília da Encarnação Nobre Cardoso.

Natalina Antónia de Almeida.  
Odette Laura da Fonseca Sabino.  
Rui Jorge de Sousa Guedes.  
Solange da Fonseca Nascimento Fernandes.  
Suzette Negrier da Cunha.  
Francisco Severino Mendes.  
José da Fonseca Fortunato.

As respectivas provas práticas realizar-se-ão nos dias 10 e 11 de Dezembro próximo futuro, devendo os candidatos vir munidos do bilhete de identidade, caso o não tenham já entregue quando da abertura do concurso.

O «Diário do Governo» n.º 256, 2.ª série, de 2 de Novembro de 1945, publica o seguinte :

### Repartição de Estudos, Via e Obras

Tendo em vista o § único do artigo único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada : manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca dos terrenos, com as superfícies, respectivamente, de 15:735, 435, 415, 755, 497,50, 402 e 122 metros quadrados, situados na linha férrea do Cais do Sodré a Cascais, declarados sobrantes pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 28 de Setembro findo, publicada no «Diário do Governo» n.º 236, 2.ª série, de 9 do corrente mês, com os terrenos confinantes com o caminho de ferro, pertencentes à Junta Autónoma de Estradas e cuja área é de 18:361<sup>m²</sup>,50.

O «Diário do Governo» n.º 260, 2.ª série, de 7 de Novembro de 1945, publica o seguinte :

Tendo em vista o § único do artigo único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada : manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca do terreno, com a superfície de 8<sup>m²</sup>,78 situado entre os quilómetros 57,077,55 e 57,089,90 da linha férrea de Famalicão, declarado sobrante pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 11 do corrente mês, publicada no «Diário do Governo» n.º 244, 2.ª série, de 18 do mesmo mês, com o terreno confinante com o caminho de ferro pertencente à firma J. Carvalho & Irmão, Limitada, e cuja área é de 12<sup>m²</sup>,28.

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

EDEN – 15,30 e 21,30 – «Alma cigana».  
OLIMPIA – Às 14,15 e 21 – «Sherlock-Holmes em Washington».  
COLISEU – Às 21,30 – «Companhia de circo».

PARQUE MAYER – Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO – Exposição de animais.

# Publicações recebidas

## RELATÓRIOS

### Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Encontra-se publicado o Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, e relativos ao exercício de 1944, os quais foram presentes à Assembleia Geral ordinária dos Accionistas, convocada em 28 de Junho do ano corrente, afim de apreciar as respectivas Contas e Conclusões nos mesmos contidas.

Principia o Relatório por lamentar «a perda da preciosa colaboração do Engenheiro Augusto Cancela de Abreu», por haver sido nomeado para o alto cargo, até agora exercido com tão abalisada proficiência, de Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Não escondem os relatores, nas considerações que antecedem as Contas, a situação criada à Companhia pelo aumento dos encargos, devido ao «acréscimo apreciável dos preços das matérias primas», de combustíveis principalmente.

Não são optimistas, embora possamos esperar que não venham a ser pessimistas no próximo Relatório, pois a guerra acabou e a situação deve, talvez, modificar-se. No entanto, ainda não é lícito alimentar exageradas esperanças...

Como medida de prudência, os gerentes da Companhia decidiram «manter o critério seguido em anos anteriores quanto à remuneração do capital accionista».

As receitas da exploração em 1944 somam, reduzidos os impostos e reembolsos, 33.157.807\$70; as despesas atingiram o montante de 25.019.250\$85.

Comparando êstes totais com os seus paralelos de 1943, que foram 24.693.316\$90 e 19.360.717\$05, respectivamente de receitas e despesas, observa-se uma diferença para mais, em ambas, de 8.464.490\$80, nas receitas, e de 5.658.533\$80, nas despesas, em relação ao ano anterior.

Da quantia de 8.138.556\$85, excedente das receitas sobre as despesas de exploração, foi retirada uma provisão para o Serviço das Obrigações e para os trabalhos do 1.º Estabelecimento (especialmente Via e Pontes) na importância de 7.408.262\$77.

Com a ponte de Côa, cujo custo será superior a 9 mil contos, e a qual deve estar concluída em 1946, gastaram-se já 2.671.463\$65.

Encontramos, no activo do balanço, sob a rubrica «Abastecimentos», a verba de 7.831.839\$35, o que representa um aumento de 1.545 contos em

relação a 1943, em virtude da carestia dos materiais.

Empregou-se a quantia de 1.102.441\$65 em balastragem, construção de casas, de dormitórios para agentes, cais, tomas de água, etc..

\* \* \*

Como se sabe, o Governo aprovou o projecto de alteração dos Estatutos da Companhia, condicionando o facto à prévia liquidação dos encargos em dívida — juros das obrigações de 1.º grau e amortização, em atraso, das obrigações do 1.º e 2.º graus — ao que já procedeu a Companhia, que também ordenou o pagamento dos cupões das obrigações existentes em Portugal. O pagamento das obrigações existentes no estrangeiro — diz o Relatório — será anunciado, em Paris e em Londres, logo que se normalizem as comunicações e seja permitida a indispensável transferência de fundos.

O documento que vimos apreciando encerra as respectivas considerações que antecedem as Contas nos seguintes termos:

«Estas medidas anunciam, por um lado, a regularização da situação perante os seus credores, e, por outro, a nacionalização da Companhia. Este resultado, de larga projecção na vida desta entidade, não tem menor significado na política de valorização da indústria ferroviária nacional.»

### Companhia de Seguros Comércio e Indústria

Recebemos o Relatório da Administração desta importante Companhia de Seguros, referente a 1944 e ao 37.º ano de exercício da sua actividade.

A posição da Companhia «Comércio e Indústria» é das mais firmes da nossa praça. A receita processada proveniente da exploração dos seus diferentes ramos foi de 37.231.932\$61. Desde a sua fundação até ao encerramento do último exercício a importância das indemnizações pagas por esta Companhia atingiu a cifra de esc. 122.518.279\$27,5. Para o Dividendo de 1944 foi destinada aos accionistas a quantia de 1.000.000\$00.

# Imprensa

### «O SETUBALENSE»

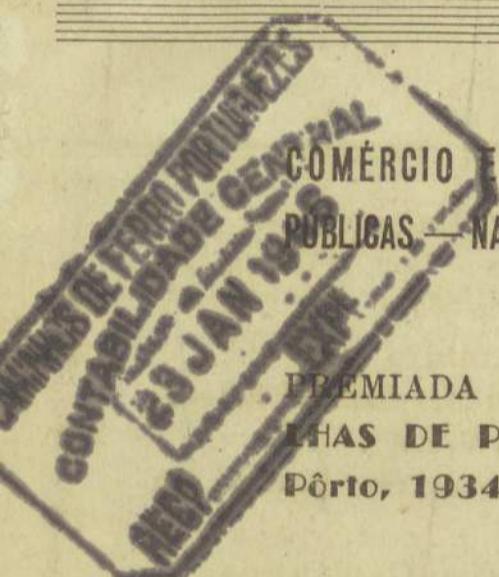
Reapareceu no dia 1 de Dezembro *O Setubalense*, antigo diário informativo e defensor dos interesses do distrito de Setúbal, que passou a publicar-se às 2.ªs, 4.ªs e sábados.

Setúbal está, pois, de parabens, com o reaparecimento do seu antigo jornal.

Os nossos desejos de longa vida.

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

REVISTA QUINZENAL  
Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA



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

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: — GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1888. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1887; Liège, 1907; Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz (Estados Unidos), 1904.

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

L I S B O A

TELEFONES: { (P. B. X.) 20158  
DIRECÇÃO 27520

## CONSELHO DIRECTIVO:

RAÚL AUGUSTO ESTEVES, General de Engenharia e Vice-Presidente do Conselho de Administração da C. P.; ALEXANDRE LOPES GALVÃO, Coronel de Engenharia e Inspector das Obras Públicas; RAÚL DA COSTA COUVREUR, Engenheiro e Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas; AUGUSTO CANCELA DE ABREU, Ministro das Obras Públicas, Engenheiro e Director da Sociedade Estoril; LUIZ FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro e Director do diário «A Voz».

## DIRECTOR-GERENTE, EDITOR E PROPRIETÁRIO:

CARLOS D'ORNELLAS, Jornalista e Director da revista de turismo «Viagem»

## SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

ARMANDO FERREIRA, Secretário Geral da Companhia dos Telefones; ALVARO PORTELA, Comerciante

## REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS, Funcionário da Secretaria da Imprensa Nacional de Lisboa; REBELO DE BETTENCOURT, Escritor e Jornalista; JOSÉ FRANCISCO RODRIGUES, Professor.

## COLABORADORES:

JOÃO DE ALMEIDA, General do Estado Maior do Exército; CARLOS ROMA MACHADO DE FARIA E MAIA, Coronel de Engenharia na Reserva, e Colonial; CARLOS MANITTO TORRES, Engenheiro; ABEL AUGUSTO DIAS URBANO, Coronel de Engenharia; MARIO DE OLIVEIRA COSTA, Major de Engenharia e membro do Conselho de Administração da C. P.; D. GABRIEL URIGÜEN, Engenheiro dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha; JAYME JACINTHO GALLO, Capitão de Engenharia e Funcionário superior da C. P.; HUMBERTO CRUZ, Major-aviador; JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR, Escritor; ANTÓNIO MONTEZ, Funcionário-ferroviário; ADALBERTO FERREIRA PINTO, Engenheiro Civil e Capitão de Engenharia; DR. MANUEL MÚRIAS, Director do Arquivo Histórico Colonial e Director do «Diário da Manhã»; RAÚL ESTEVES DOS SANTOS, Funcionário da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro; CARLOS BIVAR.

## COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS, Desenhador; ILBERINO DOS SANTOS, Desenhador

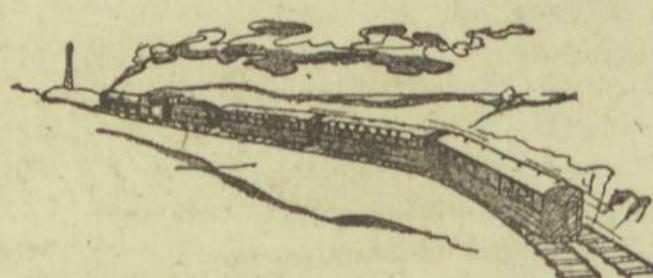
# Índice dos Artigos e Secções do 57.º Ano

1 9 4 5

| Pág.   | Pág. | Pág.   |     |  |     |
|--|------|--|-----|--|-----|
| Actividade e Melhoramentos dos C. T. T.— Os novos edifícios e a estética das nossas cidades, por <i>Rebelo de Bettencourt</i> , 130 e . . . . .    | 131  | Caminho de Ferro pertence e deve pertencer a primazia em qualquer Sistema Nacional de Coordenação de Transportes (Ao — 221 a . . . . .)                              | 224 | Combóios aerodinâmicos (A precursora dos) Por <i>William F. Mc Dermoth</i> , 565 e . . . . .   | 566 |
| Actualidades Económicas em Espanha (As — Por <i>Luiz de Quadros</i> , 436 e . . . . .)   | 437  | Caminho de Ferro em Portugal (A Inauguração do primeiro — Por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .)   | 357 | Comboios do futuro . . . . .   | 28  |
| Agradecendo, por <i>Adriano de Souza Castro</i> . . . . .  | 347  | Caminhos de Ferro, A Camionagem e a Coordenação de Transportes Terrestres, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> , 427 a 530, 518 a . . . . .                        | 520 | Começam a modernizar-se os serviços ferroviários . . . . .   | 579 |
| Agradecimento (Mensagem de Álvaro Portela . . . . .)   | 233  | Caminho de Ferro construído na África Tropical (O — Por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .)   | 403 | Como se viajava em França no ano de 1849 . . . . .   | 31  |
| Amarante, pelo Dr. <i>Varela e Seixas</i> , 337 a . . . . .  | 339  | Caminhos de Ferro — Carruagem directa de Lisboa-Hendaia, duas vezes por semana . . . . .   | 546 | Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (A — Dezoito anos de exploração — Pelo Engenheiro A. A. de Vasconcelos Porto, 239 a . . . . .)  | 260 |
| Anos (Há 50 — 46, 47, 62, 80, 103, 122, 135, 153, 160, 183, 200, 201, 218, 232, 364, 384, 388, 408, 441, 511, 526, 546, 560, 575, 594 e . . . . .) | 605  | Caminhos de Ferro (A Guerra e os — 44, 60, 61, 101, 102, 136, 162, 183, 196 a 199, 215, 373, 374, 389 a . . . . .)   | 391 | Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (O nosso número especial consagrado à . . . . .)  | 440 |
| Ascensor Município — Biblioteca, por <i>Raúl Mesnier de Pousard</i> , 571 a . . . . .  | 574  | Os Caminhos de Ferro na Literatura (Os — Pelo Dr. <i>Busquets de Aguilar</i> , 404 a 406, 521 a . . . . .)   | 524 | Companhia Nacional de Caminhos de Ferro — Relatório de 1944 . . . . .  | 233 |
| Ateneu Ferroviário . . . . .   | 604  | Caminhos de Ferro na Obra de Eça de Queiroz (Os — Pelo Br. <i>Busquets de Aquillar</i> , 539 e . . . . .)  | 540 | Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta — Na assembleia geral foram aprovados o relatório e as contas da gerência de 1944. . . . .   | 364 |
| Aumento da remuneração a pessoal ferroviário (O . . . . .)   | 598  | Caminhos de Ferro Portugueses . . . . .  | 72  | Companhia de Seguros «O Alentejo» . . . . .  | 606 |
| Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro . . . . .   | 160  | Caminhos de Ferro Sul-Americanos e o seu grande desenvolvimento (Os — 29 e . . . . .)  | 30  | Caminhos de Ferro Coloniais — Comunicações com Tete — Pelo Coronel de engenharia Alexandre Lopes Galvão, 10 a . . . . .  | 16  |
| Belas Artes . . . . .  | 538  | Capitão A. Ferreira Pinto . . . . .  | 50  | Conferência sobre «Oliveira Martins e o problema dos tabacos» (Uma notável — Por Raul Esteves dos Santos . . . . .)  | 397 |
| Bomba Atómica Novo Tabu (A — Por <i>Carlos Bivar</i> , 525 e . . . . .)  | 526  | Carlos» (Os — Vinte contos aos homónimos pobres para comemorar o XV aniversário . . . . .)   | 548 | Conselho Superior de Caminhos de Ferro . . . . .   | 63  |
| Brindes e Calendários, 50, 105 e . . . . .   | 233  | Carlos Lopes (Dr. . . . .)   | 63  | Conselho Superior de Transportes Terrestres (Foi criado o, 587 a . . . . .)  | 589 |
| Câmara Corporativa — Vide: Parecer acerca da proposta de lei n.º 96, sobre coordenação de transportes terrestres. . . . .                          | 18   | Carlos da Silva Carneiro . . . . .   | 526 | Consumo mundial de carvão (O . . . . .)  | 392 |
| Caminhos de Ferro, a Camionagem e a Coordenação dos Transportes Terrestres (Os — por José Lucas Coelho dos Reis, 502 a 504, 551 e . . . . .)       | 552  | Carlos Vasconcelos Porto e os Sénatários dos Caminhos de Ferro do Estado (In Memoriam de — Por Manuel dos Santos Cabanas, 116 e . . . . .)                           | 117 | «Containers» considerados material ferroviário em Espanha (Os . . . . .)   | 527 |
| Caminhos de Ferro Coloniais, 59, 77, 122, 154, 161, 376, 408, 511, 526, 538, 575 e . . . . .   | 604  | Carris de Ferro do Pôrto . . . . .   | 604 | Coordenação de transportes terrestres (A proposta de lei de — 125 a . . . . .)   | 129 |
| Caminhos de Ferro (Electrificação dos — Pelo Engenheiro Américo Vieira de Castro . . . . .)  | 225  | Cartas de Espanha — Vide: O Governo espanhol e os ferroviários . . . . .   | 48  | Coordenação dos transportes — Foram já publicados no «Diário do Governo» as bases da lei votada na Assembleia Nacional — 506 a . . . . .   | 508 |
| Caminhos de Ferro de Espanha em Lisboa, em visita de Estudo (Os Dirigentes dos — . . . . .)  | 153  | Casa do Ribatejo . . . . .   | 538 | C. P. — Vide: Actividade e Melhoramentos . . . . .   |     |
| Caminhos de Ferro Franceses . . . . .  | 201  | Caso de Timor (O — Os primeiros contingentes de tropas portuguesas que chegaram àquela ilha foram recebidos com públicas manifestações de regosijo, 537 e . . . . .) | 184 | C. P. (Assembleia Geral da — Foram aprovados, por unanimidade, o relatório e contas do último exercício e, por aclamação uma acção de homenagem ao ilustre engenheiro sr. Vasconcelos Corrêa, 377 a . . . . .) | 380 |
| Caminho de Ferro de Granada a Sierra Nevada (Prolongamento do — . . . . .)   | 201  | Celorico de Basto — Pelo Dr. António Marinho Dias, 341 e . . . . .   | 149 | C. P. em 1944 (A vida da Aumentaram as receitas como nunca, mas as despezas agravaram-se em virtude das subvenções ao pessoal e da carestia dos combustíveis, 421 e . . . . .)                                 | 422 |
| Caminho de Ferro há 100 anos (O — . . . . .)   | 47   | Circulação de comboios que tinham sido suprimidos (Restabeleceu-se a . . . . .)  | 160 |  |     |
| Caminho de Ferro de Lourenço Marques ao Transvaal (O — Cinquentenário da sua inauguração . . . . .)  | 407  | Colaboração total — Portugal e a Espanha em íntima harmonia, poderão alcançar a vitória social — Por <i>Luiz Quadros</i> , 147 e . . . . .                           | 510 |  |     |
| Caminho de Ferro de Lourenço Marques, cinquenta anos depois de Inaugurado (O — Pelo coronel de engenharia Alexandre Lopes Galvão, 423 a . . . . .) | 426  | Comandante Alvaro Machado . . . . .  |     |  |     |
| Caminhos de Ferro na Obra de Eça de Queiroz (Os — Pelo Dr. <i>Busquets de Aguilar</i> , 553, 555, 568, 570, 582, 585, 589 e . . . . .)             | 603  | Comboio Presidencial do México é o mais luxuoso do mundo (O . . . . .)   |     |  |     |

| Pág.   |       | Pág.   |     |
|--|-------|--|-----|
| Covilhã — Capital de trabalho . . . . .  | 484 e | Gouveia . . . . .  | 493 |
| Crónica internacional — Pelo Dr. Plínio Banhos, 442 e . . . . .  | 443   | Governo Espanhol e os Ferroviários (O — Por Luiz Quadros . . . . .   | 132 |
| Curiosidades e distrações da «Gazeta» — Por Alexandre F. Settas — 41 e 42, 434 e . . . . .   | 435   | Grande Hotel de Turismo em Castelo Branco (O — . . . . .   | 231 |
| Descoberta da terra pelo Caminho de Ferro (A — Por Marino d'Ornellas, 432 e . . . . .  | 433   | Grande Problema» («O — Pelo Professor Francisco José Rodrigues, 39 e . . . . .   | 40  |
| Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 150 e . . . . .   | 397   | Grandes secas da história (As — Por Alexandre Settas, 607 e . . . . .  | 608 |
| Direito Ferroviário — Pelo Dr. Busquets de Aguillar — 19 e 20, 53 e 54, 63 a 69, 70 e 71, 89, 109 e 110, 157 e 158, 173 e 174, 190 e . . . . . | 191   | Grandeza e Decadência dos Tramueis Eléctricos — Pelo Engenheiro Vieira de Castro, 533 e . . . . .  | 534 |
| Economia mundial no intervalo de duas guerras (A — Pelo Engenheiro civil Américo Vieira de Castro, 515 a . . . . .                             | 517   | Grémio da Lavoura de Fafe . . . . .  | 333 |
| Ecos & Comentários — Por Sabel, 43, 56 e 56, 72, 159, 208, 232, 438 e 439, 550 e . . . . .   | 593   | Grémio da Lavoura de Póvoa de Varzim . . . . .   | 270 |
| Electrificação do Caminho de Ferro (A — Pelo Engenheiro Américo Vieira de Castro . . . . .   | 225   | Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 482 |
| Empresas ferroviárias e a remuneração do trabalho (As . . . . .  | 530   | Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide — Vide: Escola Profissional António Vasconcelos Corrêa.  | 311 |
| Energia hidráulica e energia térmica — Pelo Eng.º Américo Vieira de Castro, 192 e . . . . .  | 193   | Grupo Tauromáquico «Sector 1» . . . . .  | 49  |
| Engenheiro Cancela de Abreu, Ministro das Obras Públicas e Comunicações . . . . .  | 499   | Grupo Tauromáquico «Sector 1 — Homenagem a Pepe Luís Vasquez . . . . .   | 162 |
| Engenheiro Carlos Santos . . . . .   | 217   | Guerra e os Caminhos de Ferro (A — 44, 60, 61, 78, 79, 101, 102, 136, 152, 162, 183, 196, 199, 215 e . . . . .   | 216 |
| Engenheiro Raul Couvreur — Vide: Sociedade dos Engenheiros Civis da França . . . . .   | 88    | Guerra Europeia (No Fim da . . . . .   | 189 |
| Engenheiro Vasconcelos Corrêa — Cinquenta anos ao serviço da C. P., 85 a . . . . .   | 160   | Henrique Sommer (Homenagem a Hospital da C. U. F. . . . .  | 440 |
| Engenheiro Vasconcelos Corrêa — Uma homenagem da Revista «Ferrocarriles y Tranvias» . . . . .  | 152   | Imprensa 62, 80, 161, 216, 388, 444, 546, 557 e . . . . .  | 610 |
| Escola Profissional António Vasconcelos Corrêa. . . . .  | 581   | Industria Metalúrgica de José Ferreira de Carvalho, Póvoa de Varzim . . . . .  | 270 |
| Espanha Nova e a Protecção à Imprensa (A. . . . .  | 581   | Jardim Zoológico de Lisboa e os seus Notáveis Melhoramentos (O — O Parque das Laranjeiras e os Jardins do Conde de Farrobo formam hoje um maravilhoso conjunto . . . . . | 509 |
| Espectáculos, 49, 66, 80, 105, 122, 138, 154, 164, 234, 400, 478, 512, 527, 538, 562, 576 e . . . . .  | 609   | Josés» («Os — 136 e . . . . .  | 160 |
| Estação de Cascais (A construção da . . . . .  | 530   | Juan Cabrera (D. . . . .   | 586 |
| Estaleiros Navais do Alfeite (Um ano de actividade nos . . . . .   | 567   | Juízo do Ano, 7 a . . . . .  | 9   |
| Expressos (À memória dos grandes — Por José da Natividade Gaspar, 24 e . . . . .   | 2f    | Lazareto (O — Por Carlos Bivar, 133 e . . . . .  | 134 |
| Fafe (A vila de — Centro industrial e até admirável estância de turismo, 329 a . . . . .   | 332   | Legenda, 237 e . . . . .   | 238 |
| Fermil . . . . .   | 347   | Leiria, 454 e . . . . .  | 455 |
| Ferroviários do Reich fizeram frente à guerra (Como os . . . . .   | 163   | Ligaçao Ferroviária Espanha-França não é possível por enquanto (A. . . . .   | 47  |
| Ferroviários vão beneficiar de novos salários e ordenados (Os, 590 a . . . . .   | 592   | Ligações Ferroviárias entre Portugal a Espanha e França vão ser coordenadas (As . . . . .  | 360 |
| Festa anual dos combatentes do antigo Batalhão dos Sapadores da Caminhos de Ferro (A 194 e . . . . .   | 195   | Linhas Coloniais — O Caminho de Ferro de Mossâmedes, via de penetração económica — Por Avila de Azevedo, 558 e . . . . .   | 550 |
| Gabriel Urigüen (D., 217 e . . . . .   | 586   | Linhas Estrangeiras, 59, 74, 75, 217, 380, 393, 444, 528, 560, 576 e . . . . .   | 586 |
| «Gazeta dos Caminhos de Ferro, e os seus colaboradores (A — Um comentário do «Jornal de Comércio, . . . . .                                    | 137   | Linhas Férreas do Estado . . . . .   | 58  |
| Gouveia . . . . .  | 443   | Linhas Portuguesas, 77, 103, 122, 376, 551 e . . . . .   | 586 |
| Governo Espanhol e os Ferroviários (O — Por Luiz Quadros . . . . .   | 443   | Locomotivas a Óleos Pesados — Entraram em funcionamento as primeiras das vinte locomotivas adquiridas pela C. P. . . . .   | 375 |
| Grande Hotel de Turismo em Castelo Branco (O — . . . . .   | 435   | Magno Problema (Um — Vide: Plano de electrificações do País — Representação da Associação Industrial Portuguesa à Assembleia Nacional.                                   | 375 |
| Grande Problema» («O — Pelo Professor Francisco José Rodrigues, 39 e . . . . .   | 435   | Maia, Terra de Trabalho e de Beleza — Por João Artur Carvalho da Fonseca, (Da Comissão «Pró-Barreiro», 286 e . . . . .   | 292 |
| Grandes secas da história (As — Por Alexandre Settas, 607 e . . . . .  | 433   | Mapa da Rêde Ferroviária de Portugal — Por Carlos Bivar, 21 a Marinha Grande, Terra de Beleza e de Progresso . . . . .   | 458 |
| Grandeza e Decadência dos Tramueis Eléctricos — Pelo Engenheiro Vieira de Castro, 533 e . . . . .  | 433   | Matozinhos e a Acção do seu Município (A Vila de — 261 a . . . . .   | 264 |
| Grémio da Lavoura de Fafe . . . . .  | 397   | Memória dos Grandes Expressos (À — Por José da Natividade Gaspar, 24 e . . . . .   | 25  |
| Grémio da Lavoura de Póvoa de Varzim . . . . .   | 397   | Ministro das Obras Públicas . . . . .  | 388 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Música e Cultura — Pelo Dr. Fernando Manitto Torres, 33 a . . . . .  | 38  |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Necessária Variante Ferroviária (Uma — Por Guerra Maio, 535 e . . . . .  | 536 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Nossos mortos (Os — 95, 137, 814 e . . . . .   | 234 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Notas da Quinzena — Por Rebelo de Bettencourt, 55, 73 e . . . . .  | 94  |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Novos horários da C. P. (Os . . . . .  | 605 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Número especial dedicado à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (O nosso . . . . .   | 576 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Número especial do Vale do Vouga (Ainda o nosso . . . . .  | 32  |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Obras Públicas — A grande tarefa realizada, 549 e . . . . .  | 550 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Oficinas gerais da C. P. — A primeira locomotiva ali construída começou a fazer serviço com os melhores resultados, 90 a . . . . .                                       | 93  |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Ordem dos Engenheiros, 161 e . . . . .   | 184 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Palácio e a Quinta do Ramalhão (O — Pelo Dr. Manuel Busquets de Aguilar, 358 a . . . . .   | 363 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Parecer à cerca da Proposta de Lei N.º 96, sobre a Coordenação de Transportes Terrestres, 210, 214, 229, 230, 365, 366, 382, 382 a 284, 395 a 397, 409 a . . . . .       | 414 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Passagens de nível nas Estradas Nacionais (Vão ser suprimidas as . . . . .   | 529 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Parte Oficial, 64, 65, 81, 106, 138, 165, 170, 202, 399, 400, 415, 416, 478, 512, 561, 562, 577, 578 e . . . . .   | 609 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Plano de Electrificação do País (Representação da Associação Industrial Portuguesa à Assembleia Nacional sobre, 177 e . . . . .  | 182 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Plano Ferroviário (Em torno dum — Do Côa a Vila Franca das Naves, ou do Côa a Vilar Formoso? — Por Guerra Maio, 111 e . . . . .  | 115 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Plínio Silva (Engenheiro . . . . .   | 408 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique — Relatório do ano económico de 1943 . . . . .  | 387 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Portugal, Espanha e França — (Horários dos Caminhos de Ferro em . . . . .  | 184 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Portugueses e o Mar (Os . . . . .  | 445 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Póvoa de Varzim, 268 e . . . . .   | 270 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Praias Portuguesas (Classificação das — Pelo Dr. Busquets de Aguilar, 466 a . . . . .  | 447 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Publicações recebidas, 50, 62, 95, 135, 153, 366, 381, 398, 524, 556, 557 e . . . . .  | 610 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Ramalhão (O — Por Carlos Bivar, 145 e . . . . .  | 146 |
| Guarda, A Cidade da Saúde, 481 e Guimarãis, Maravilhosa Cidade Histórica, 308 a . . . . .  | 397   | Rápidos e do Lusitânia-Expresso (Condições de . . . . .  | 376 |

| Pág.  |     | Pág.  |     |
|---|-----|---|-----|
| Reconstrução Ferroviária no após Guerra (A — Por <i>Carlos Bivar</i> , Repositório de assuntos referentes a Teatro e Cinema — Por <i>Miguel Coelho</i> , 66, 105, 164, 185, 277 e . . . . . | 431 | Timor — Vide: O Caso de Timor. Todos devem saber (O que — 47, 62, 105, 376, 388, 408 e . . . . .  | 476 |
| Santo Tirso — Centro Industrial e admirável e região de turismo, 297 a . . . . .  | 234 | Tráfego Ferroviário entre Portugal, Espanha e França (Unificação do . . . . .   | 233 |
| Sapadores de Caminhos de Ferro — Vide: A Festa anual dos combatentes do antigo Batalhão.  | 298 | Tráfego de passageiros em Terra, no Mar e no Ar (O — Pelo <i>Engenheiro Américo Vieira de Castro</i> , 143 e . . . . .  | 144 |
| Serviços Ferroviários (Começam a modernizar-se os . . . . .   | 597 | Tramueis Eléctricos — Vide: Grandezza e decadência.   |     |
| Serviços Ferroviários vão ser reduzidos durante 60 dias (Os . . . . .   | 129 | Transcrições . . . . .  | 63  |
| Serviços Suburbanos, Ruinosas Tarifas Ferroviárias — Pelo <i>Engenheiro Américo Vieira de Castro</i> , 371 e . . . . .  | 372 | Transportes Aéreos — Pelo <i>Major aviador Humberto da Cruz</i> , 3, 26 e . . . . .   | 27  |
| Sociedade dos Engenheiros Civis de França . . . . .   | 444 | Transportes Aéreos e Marítimos — Pelo <i>Engenheiro Américo Vieira de Castro</i> , 205 e . . . . .  | 296 |
| Sociedade «Estoril» . . . . .   | 388 | Transportes de Guerra (A Técnica Ferroviária e os . . . . .   | 58  |
| Sociedade «A Voz do Operário» — Vide: Conferência sobre «Oliveira Martins e o problema dos Tabacos», por <i>Raúl Esteves dos Santos</i> .   |     | Transportes Marítimos e a Economia Mundial após a Guerra (Os — Pelo <i>Engenheiro Américo Vieira de Castro</i> , 175 e . . . . .  | 176 |
| Sociedade de Geografia — Ao nosso ilustre membro do Conselho Administrativo, Sr. Coronel Lopes Galvão, foi conferido o título de Secretário perpétuo daquela colectividade. . . . .         | 207 | Transportes Terrestres (O problema dos — Uma proposta de lei vai autorizar o Governo e promover a fusão das empresas ferroviárias para exploração de toda a rede de via larga e estreita, 96 a 100, e 118 a . . . . . | 121 |
| «Sud-Express» . . . . .   | 153 | Transportes (O Problema dos — Uma exposição da C. P. em que são apontadas as causas da crise, 354 a . . . . .   | 356 |
| Técnica Ferroviária e os Transportes de Guerra . . . . .  | 58  | Troços de linhas abertos à Exploração desde 1856 até hoje, sua extensão e total de quilómetros abertos em cada ano . . . . .  | 104 |
|   |     | Unificação de Horários nos Combóios — Vieram a Lisboa missões técnicas francesas e espanholas . . . . .   | 208 |
|   |     | Util e oportuna Iniciativa — Com a estação «terminus» de Cascais a linha do Estoril servirá ainda melhor o turismo, passageiros e o tráfego, 541 a . . . . .  | 545 |
|   |     | Vagões Frigoríficos (Novos . . . . .  | 66  |
|   |     | Vale do Vouga (Ainda o nosso número especial do . . . . .   | 32  |
|   |     | Variante de Loulé (A . . . . .  | 151 |
|   |     | Velocidade, Comodidade, Segurança e Economia — Pelo <i>Engenheiro Civil Américo Vieira de Castro</i> , 500 e . . . . .  | 501 |
|   |     | Veranear — Pelo <i>Professor Francisco Maria Rodrigues</i> , 451 a . . . . .  | 453 |
|   |     | Viagens e Transportes, 48, 76, 77, 161, 393, 538, 552 e . . . . .   | 586 |
|   |     | Vida Artística . . . . .  | 576 |
|   |     | Vida Ferroviária, 51, 59, 77, 184, 201, 231, 408, 444 e . . . . .   | 527 |
|   |     | Vila do Conde — Pelo <i>Dr. Pereira Júnior</i> 265 a . . . . .  | 269 |
|   |     | Vila Nova de Famalicão e o progresso espantoso de Riba de Ave, 276 a . . . . .  | 258 |
|   |     | Vila Real de Santo António e a sua nova estação ferroviária . . . . .   | 505 |
|   |     | Viseu, capital da Beira Alta, 468 e . . . . .   | 469 |
|   |     | Voz do Operário e o seu fundador («A . . . . .  | 604 |



*Para interiores*  
UMA TINTA A ÓLEO, FÓSCA,  
DE ASPECTO AVELUDADO  
Aplica-se à pistola ou o pincel, adere o tódas as superfícies, é lavável, isento de produtos tóxicos, não deixa cheiro, e é por isso recomendado para escolas, hotéis, casas de saúde, hospitais, etc.  
Com esta tinta obtém-se os mais belos efeitos decorativos.

**VALPASTEL**

# VALENTINE

SOC GILLCAR. LTDA  
Rua Nova do Almada, 81, 2.  
Telef 24504 LISBOA

LUCRE, ACERTE, ATINE, PINTANDO COM VALENTINE

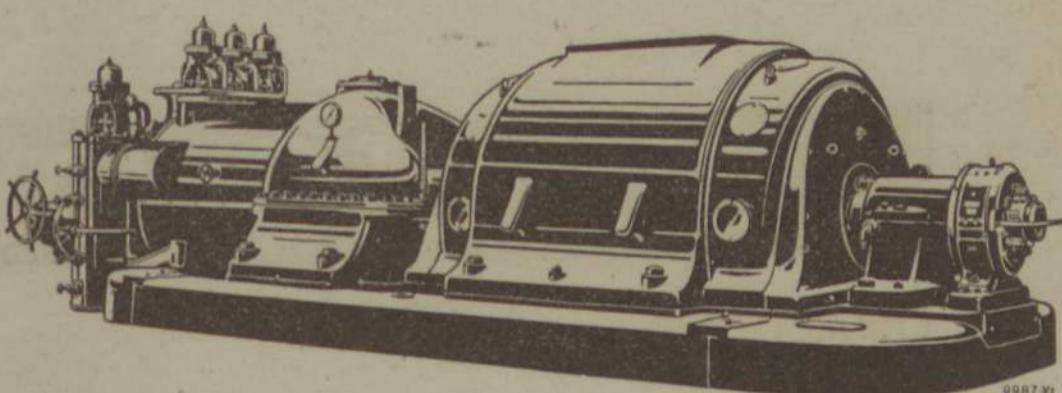
Telefone 2411

Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

Sociedade Anónima Brown, Boveri & Cia

B A D E N — S U I C A

A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas — A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal



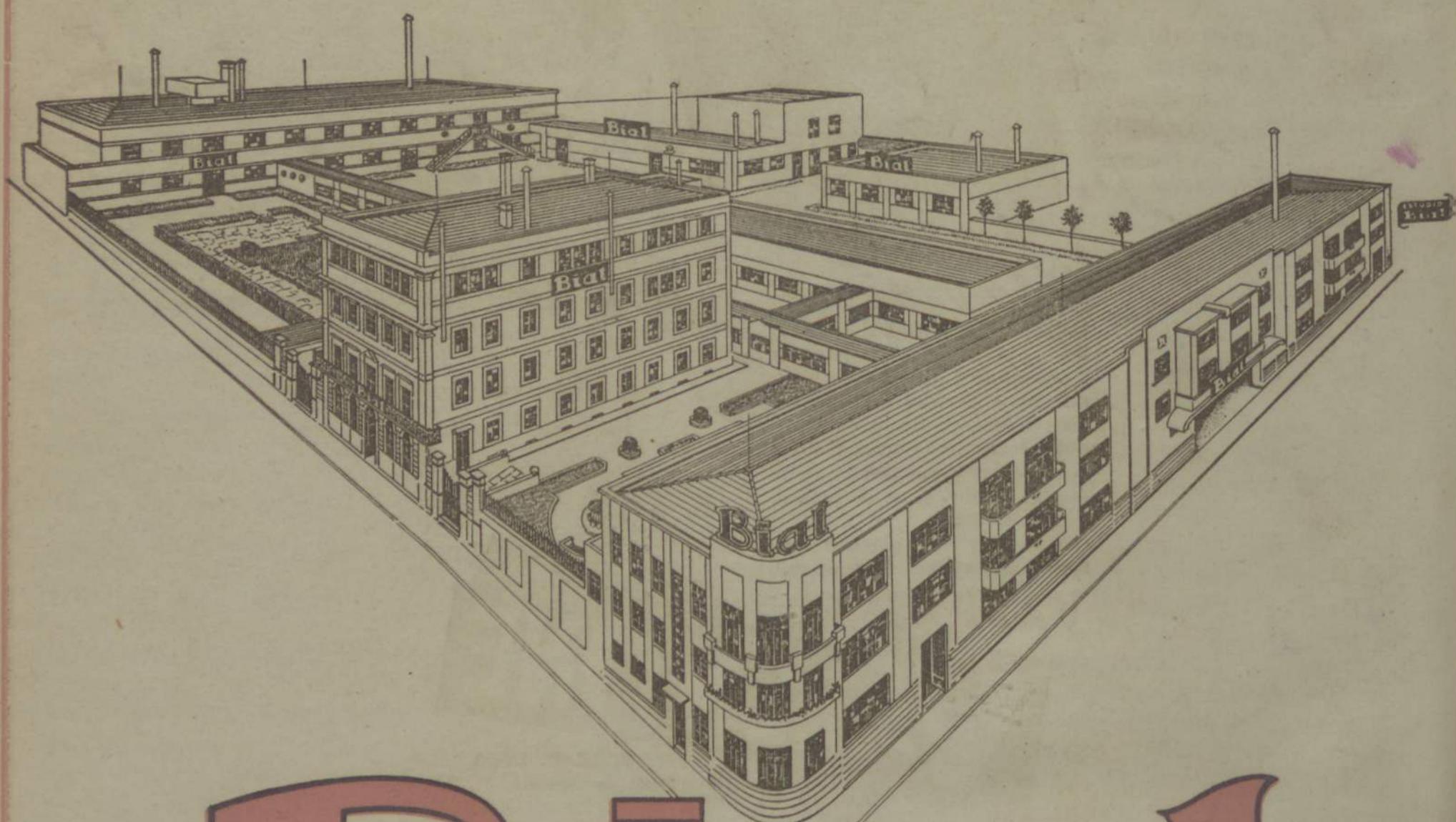
União Eléctrica Portuguesa, Pôrto  
Turbo-grupo a vapor de 7.500 kilowatts

Representante geral para Portugal e Colónias:

**EDOUARD DALPHIN**

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Praça D. João I, 25, 3.<sup>o</sup>, Dt.<sup>o</sup> — Pôrto



# Bial

É NESTES LABORATÓRIOS  
QUE SE PREPARA O

## BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE