

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; Porto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1954; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º—Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

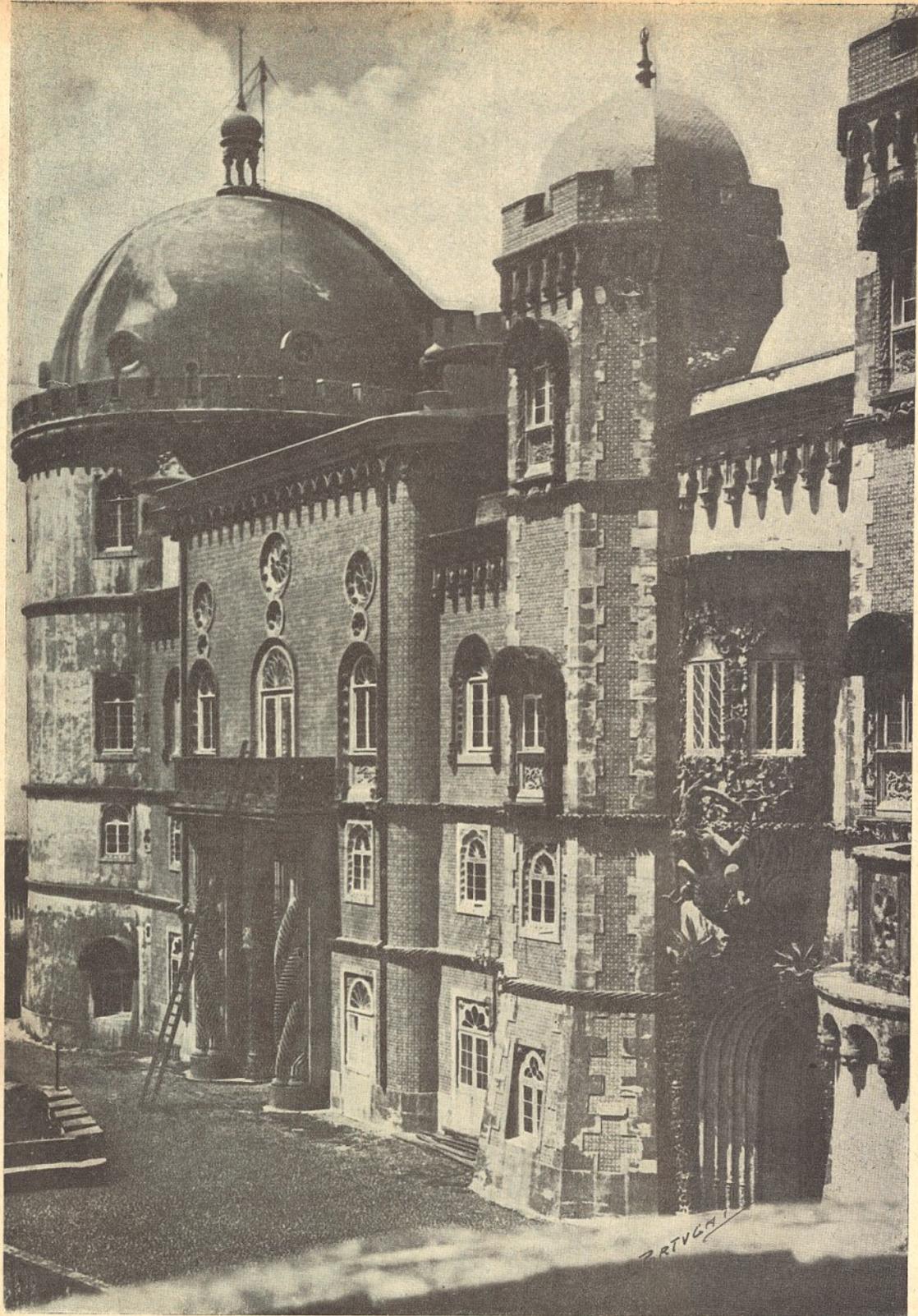
Sintra, Palácio da Pena. — Conferência do Tráfego Ferroviário Franco-Hispano-Português. — O Caminho de Ferro de Benguela em 1936, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. — Linhas portuguesas. — Carris de Caminhos de Ferro. — Um passeio náutico a Setúbal organizado pelo pessoal dos telefones. — Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. — Os combatentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, por CARLOS D'ORNELLAS. — Portugal Turístico. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Cartas de Viagem, por MANUEL PEDRO. — Há quarenta anos, por L. MENDONÇA E COSTA. — Ajardinamento da Linha de Sintra. — Parte oficial.

1 9 3 6

ANO XLVIII

16 DE JUNHO

NÚMERO 1164



FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTÁVIO PEREIRA
Eng.º ARMANDO FERREIRA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
DR. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

General JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. JACINTO CARREIRO
Tenente HUMBERTO CRUZ
Capitão BELMIRO VIEIRA FERNANDES
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHOPREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre)	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £	1.00
ESPAÑA () ps. ^{as}	35.00
FRANÇA () fr. ^{os}	100
ÁFRICA ()	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

Conferência do Tráfego Ferroviário
FRANCO - HISPANO - PORTUGUÊS

EFFECTUOU-SE há dias, no Estoril, a reunião semestral dos delegados das Companhias Ferroviárias interessadas no tráfego internacional através da Península Ibérica.

Fazem parte da conferência os caminhos de ferro franceses de Paris-Orléans e Midi; os espanhóis do Norte, os do Oeste, os de Madrid a Saragoça e Alicante, os Andaluzes, e os de Central de Aragão; os portugueses da C. P., da Beira Alta e de Cascais; as Companhias de Tanger a Fez e dos Caminhos de Ferro de Marrocos; a Companhia de Navegação Transmediterrânea; e a Companhia dos «Wagons Lits».

Além de numerosas questões relativas ao tráfego franco-espanhol e sua ligação com Marrocos, a Conferência tratou, em especial, pelo que diz respeito a passageiros, os seguintes assuntos: horário, atrasos, composição e aproveitamento do comboio «Sud Express», facilidades nas fronteiras, policiais e alfandegárias; entrada em vigôr da nova tarifa de passageiros franco-hispano-portuguesa, assim como dos bilhetes a preço reduzido entre Londres, Lisboa e Estoril; facilidade de opção das vias Pampilhosa-Vilar Formoso-Medina ou Valência de Alcântara-Madrid, para os passageiros entre a França, Lisboa e Estoril; melhoria da ligação entre Lisboa e Madrid; propaganda das novas tarifas franco-hispano-portuguesas, especialmente das estabelecidas entre Londres e Estoril, com a facilidade de viagens irradiantes a preços reduzidos, etc..

Pelo que se refere a tráfego de mercadorias, a conferência ocupou-se: do desenvolvimento do tráfego entre a França e Portugal; dos transportes em vagões de eixos intermindáveis; das tarifas franco-portuguesas para encomendas postais e para volumes-expressos; transporte de automóveis de Inglaterra e de França para Espanha e Portugal; transporte de mercadorias em «cadres»; relações com os países situados além da França; etc..

Efectuaram-se várias excursões uma das quais a Mafra onde ouviram concerto de carrilhão e de órgão. Visitaram Monserrate, o Palácio de Sintra e todo o Parque da Pena, seguindo pela Serra de Cascais.

Almoçaram na nova esplanada das Azenhas do Mar e tiveram um «chá-concerto» no Museu Castro Guimarães, em Cascais. Realizaram um passeio no Tejo até Vila Franca, sendo-lhes oferecido a bordo um almôço típico e executadas músicas e cantos populares. No outro dia os conferencistas visitaram o Castelo de Sesimbra e Setúbal e almoçaram no Castelo de S. Felipe. A conferência foi encerrada com um banquete a que se dignou presidir o sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações. Todos os delegados estrangeiros retiraram com as mais agradáveis impressões da sua estadia entre nós, e encantados com as belezas que, em condições especialmente favoráveis, lhes foi dado apreciar. A próxima reunião terá lugar em Paris, no mês de Outubro, a convite dos Caminhos de Ferro de P. O.-Midi.

O CAMINHO DE FERRO

DE

BENGUELA EM 1936

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

TEMOS presente o relatório e contas da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela do 32.º exercício, que abrange o ano de 1935.

A crise geral, que na provincia de Angola foi agravada por circunstâncias de ordem regional de todos conhecidas, não podia deixar de ter repercussão no tráfego e nas receitas dessa importante linha.

Assim, as receitas de exploração somaram 24.801 contos, menos 369 que em 1934.

As diferenças foram para menos de 111 contos de passageiros e 552 de mercadorias, havendo em compensação mais 294 de diversos.

As despesas atingiram 21.026 contos, ou menos 204 que em 1934.

A receita líquida foi pois inferior em 165 contos apenas à do ano anterior.

A-pesar-disso, concluiu-se a construção de duas variantes do Lengue de Caimbambo, que asseguram a regularidade da circulação e evitam interrupções causadas por chuvas anormais.

Está iniciada a obra tão louvável de colonização a que nos referimos em tempo, a propósito do relatório de 1934. Partiram para lá em Março as quatro primeiras famílias de colonos cujos terrenos estão já preparados e semeados.

Refere também o relatório o facto importante de se arborizarem em larga escala territórios ao longo da linha.

Em 1935 autorizou-se a plantação de 400.000 eucatiptos e para 1936 autorizou-se igual plantação.

Assim se suprirá em devido tempo a carestia de lenha de ungerite, que vem de muito longe e é necessária para os combóios de passageiros. O poder calorífico do eucalipto é sensivelmente o mesmo: 4870 calorías, enquanto a melhor lenha de ungerite, de 4776 calorías por quilograma.

O coeficiente de exploração de 0,860 foi quasi igual ao de 1934, 0,855.

Eis o mapa das receitas do tráfego:

Designação	Receitas ordinárias em escudos		Totais
	Quantidades	Importâncias	
PASSAGEIROS			
1.ª classe	2.510	549.568\$	
2.ª classe	14.236	740.968\$	
3.ª classe	44.177	243.424\$	
Indígenas	95.322	459.113\$	
Suplementares	2.409	123.883\$	2.116.959\$
GRANDE VELOCIDADE			
Toneladas			
Bagagens	440	364.859\$	
Mercadorias	1.846	337.708\$	
Carruagens e gado	6	103.861\$	
Diversos	—	40.106\$	846.535\$
PEQUENA VELOCIDADE			
Toneladas			
Mercadorias	—	—	
Tráfego interno	168.094	11.394.860\$	
Carruagens e gado	—	82.665\$	
Transportes de serviço	66.109	240.632\$	
Minério	25.501	5.210.052\$	
Tráfego internacional	11.546	1.901.433\$	
Diversos	—	599.412\$	19.429.056\$
RECEITAS FÓRA DO TRÁFEGO			
Aluguer de material circulante	—	610\$	
Ponte-cais	—	442.316\$	
Venda de água	—	52.783\$	
Telegramas	5.365	157.320\$	
Armazenagens	—	9.326\$	
Receitas hospitalares	—	31.302\$	
Bilhetes de gare	—	7.511\$	
Receitas eventuais	—	858.655\$	
Compensação de despesas	—	479.649\$	2.039.475\$

É de esperar que a melhoria de condições económicas gerais e da provincia dê lugar a lisonjeiro aumento de receitas na extensa e importante linha de penetração, que se deve à rasgada iniciativa de *Williams*, inteligentemente acolhida pelo Ministro Teixeira de Sousa.

LINHAS PORTUGUESAS

VALE DO VOUGA

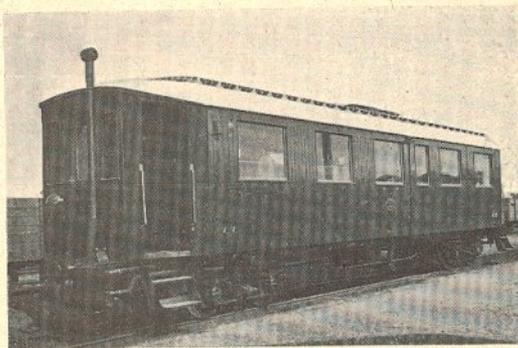
DAMOS hoje aos nossos leitores quatro gravuras de duas novas carruagens que acabam de entrar em circulação nas linhas do Vale do Vouga. Já por varias vezes temos publicado noticias varias sôbre os melhoramentos realizados nos últimos anos por esta Companhia e, é sempre



Vista interior da carruagem A-201

com grande prazer que inserimos novas sôbre o desenvolvimento das suas oficinas que dia a dia progridem, marcando um lugar de destaque pelo bem elaborado material que apresentam em circulação.

As carruagens a que acima nos referimos são reconstruídas sôbre os chassis de carruagens antigas, sofrendo os mesmos uma reparação além de serem reforçados, e as caixas respectivas ficaram completamente novas.



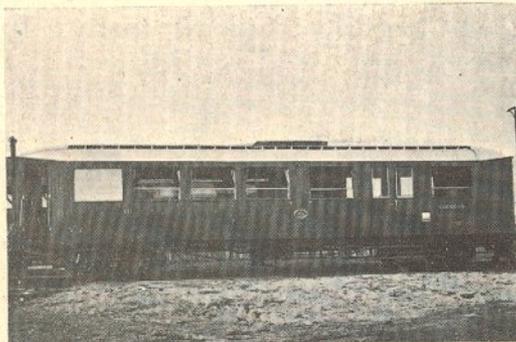
Vista exterior da nova carruagem A-201

Continua a Companhia do Vale do Vouga a dar execução ao programa que estabelecera e a oferecer ao público cada vez melhores comodidades e vantagens, para o que agora põe em circulação estas carruagens, que são já a terceira e quarta das transformadas e reconstruídas segundo o novo tipo com o qual a Companhia procurou e conseguiu torná-las mais amplas.

Todos estes trabalhos foram executados nas oficinas de Sarnada, do Serviço de Material e Tracção, de que é chefe o eng.º Francisco Malheiro, autor, também, do respectivo projecto.

As carruagens que oferecem bastante conforto e comodidade são dotadas de aquecimento e luz eléctrica, sendo a A para transportar trinta passageiros e a C. P. para vinte e oito passageiros e ambulância.

Com bastantes sacrifícios para a execução



Ambulância de 3.ª classe, vista exterior

Carris de Caminhos de Ferro

Tem-se tentado aumentar o comprimento dos carris de caminhos de ferro em vários países do mundo o que corresponde por outras palavras a tentar diminuir o número de juntas que torna incomodos os trajectos em caminho de ferro e fadiga não só os nervos dos viajantes mas o material rolante e a própria via pelo efeito de martelagem a que um e outro estão sujeitos na passagem dos rodados sobre as juntas.

A Hungria já experimentou atingir comprimentos de 100 metros nos carris. O superlativo, como sempre é americano, a companhia americana de Delaware, foi muito mais longe pois que soldou as juntas dos carris que só deixou em aberto todos os 850 metros, tendo efectuado uma primeira experiência de dois anos.

Os carris comportaram-se optimamente. Perante os resultados da experiência aumentou-se o comprimento do carril sem juntas para uma milha (1610 metros).

Os resultados parecem continuar a ser os melhores. Os viajantes apreciam extraordinariamente esta inovação, denominando ao trajecto em experiência «via de veludo».

— ÊSTE NÚMERO FOI VISADO —

— PELA COMISSÃO DE CENSURA —

UM PASSEIO NÁUTICO
A SETÚBAL ORGANISADO PELO

PESSOAL DOS TELEFONES

No dia 28 do corrente o «Telefone Excursionista» realisa mais um passeio, que desta vez é náutico até Setúbal, a bordo do vapor «Rio Tejo».

Setúbal prepara-se para receber êsse grupo alegre de funcionários dos dois sexos, que, entusiasmados, vão levar a efeito mais uma interessante festa que deve marcar bem uma glória das que sempre se marca quando há uma festa organizada pelo pessoal dos telefones.

A avaliar pela última festa realizada no «Maxim's» o passeio a Setúbal deve marcar mais um triunfo para nós e para essa gente que tanto trabalha e que é tão mal compreendida pelo nosso publico exigente.

~~Publico~~

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

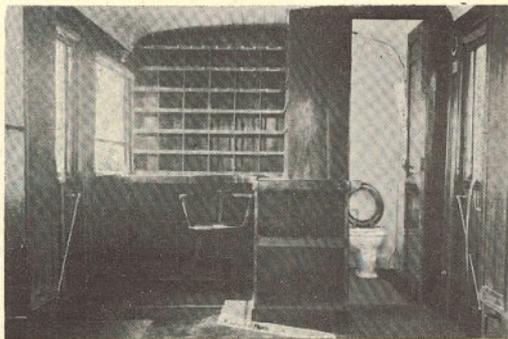
SERVIÇO DE VIA E OBRAS

Pelo presente se faz público que, pelas 12 horas do dia 1 de Agosto próximo, no Escritório do Serviço de Via e Obras, em Figueira da Foz, recebem-se propostas em carta fechada, para o fornecimento de 24.000 travessas normais e 3.000 rectangulares, tôdas de eucalipto, nas condições do Caderno de Encargos datado de hoje, que se acha patente, todos os dias úteis, naquele Escritório desde as 9 1/2 às 12 1/2 horas e das 14 às 18 horas.

Figueira da Foz, 26 de Maio de 1936.

O Engenheiro Director, *Fernando d'Arruda*.

dêstes trabalhos tem a Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro das linhas do Vale do Vouga, conseguido demonstrar o seu velho desejo de bem servir o público da sua região; e, ainda, que dispõe de pessoal técnico e operário perfeitamente apto para efectuar todos os trabalhos que são ne-



Vista interior de parte da ambulância com WC privativo do pessoal

cessários e que mais poderiam sêr se as entidades governativas quizessem vêr e atender a difícil situação económica dos caminhos de ferro em Portugal.

Pode pois muito bem dizer-se que entre as companhias de caminhos de ferro portugueses a do Vale do Vouga marca o seu lugar de destaque pelo desenvolvimento que tem tomado.

OS COMBATENTES DO ANTIGO BATALHÃO DE SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

REUNIRAM-SE NUMA FESTA DE CONFRATERNIZAÇÃO

PARA SOLENISAR O SEU REGRESSO Á PÁTRIA APÓS A GRANDE GUERRA

ASSISTE O SR. CORONEL TIROCINADO RAUL ESTEVES, E O SR. MAJOR JOAQUIM

ABRANCHES, MINISTRO DAS OBRAS PÚBLICAS, OFICIAIS ANTIGOS DO B. S. C. F.

Por CARLOS D'ORNELLAS

(Conclusão)

Depois da brilhante oração dum improvisado e brilhante advogado dr. Ferreira Deusdado que foi um dos mais brilhantes oficiais do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, e do seu interessante discurso, falou o sr. coronel Vaz Coelho, actual Comandante do B. S. C. F., e depois o nosso director Carlos d'Ornellas, que em nome da imprensa agradeceu as homenagens que todos os oradores dirigiram à imprensa e leu as palavras que se seguem, de homenagem aos seus camaradas combatentes:

Meus queridos camaradas;

Mais uma vez tenho a honra e o prazer de vos ver reunidos, numa bela festa de confraternização e de lembrança das horas incertas e trágicas, vividas na Flandres.

Organizam-se com viva satisfação estas festas anuais e o vosso antigo Comandante Raul Esteves é o nosso querido camarada, que sempre fixe, nos ajuda a criar ânimo nesta simpática e interessante iniciativa.

E vós, com aquela disciplina feita de admiração e de afecto de que sempre haveis dado prova na paz e na guerra, aqui estais, hoje como há um ano, como há dois anos, recordando os camaradas queridos que já desapareceram, alegrando-vos e enchendo-vos de carinho e entusiasmo ao ver os companheiros de luta que a vida cotidiana afasta de vós.

Como dedicado colaborador do grande Comandante de Sapadores — que assim há de ficar na história dos nossos dias —, e como modesto jornalista que como militar também viveu os momentos emocionantes da guerra em França, eu vos saúdo, fazendo rotos por que em 1937, na linda cidade de Guimarães, ou outro qualquer local, como em todos os anos seguintes, enquanto houver dois sobreviventes do vosso Batalhão, estes se reúnem para lembrar os mortos e para comunicar o seu affecto.

Nós, camaradas, que constituímos uma força, vamos beber pela malta das trincheiras.

FALA O SR. MINISTRO DAS OBRAS PÚBLICAS:

Os combatentes que têm um admiração grande pelo major Joaquim Abranches, ao verem-no levantar, manifestam-se com uma prolongada salva de palmas.

O sr. major Abranches que, apesar dos seus muitos afazeres não quiz faltar a tão simpática festa, dirige-se aos camaradas combatentes da guerra e diz sentir-se satisfeito por se encontrar de novo numa festa simpática, e, enaltecendo as nobres afirmações do sr. Alberto Tota lê o seguinte discurso:

Meus queridos Camaradas:

É sempre com grande alegria e alvoroço que tomo parte nestas festas de confraternização de todos quantos fizeram parte do B. S. C. F. em França, durante a grande guerra, sem distinção de categorias.

E se me tem sido sempre grato encontrar-me com aqueles que foram os meus camaradas, hontem durante a guerra, e hoje e sempre amigos queridos, muito mais grato me é no actual momento, — porque durante os curtos e fugidios instantes que passamos juntos, — procuro esquecer a tarefa ingrata e cheia de responsabilidade que pesa sobre os meus hombros fracos, revivendo outros momentos difíceis que do coração desejo se não repitam, mas que foram também duma camaradagem inesquecível.

Não ocupo esta posição actual por vaidade ou ambição, pois nunca a desejei, mas sim porque sendo militar disciplinado, me disseram ser este agora o meu posto!

Não me estonteou a altura da posição que ocupo e a que me fizeram subir, antes sinto e meço as responsabilidades que sobre mim pesam, mas, habituado, — bem o sabeis, — a cumprir o meu dever em tôdas as circunstâncias, cumpro-lo-hei também agora, sem brilho é certo, mas tão bem quanto possa e saiba, com os olhos postos na Pátria e com a consciência sempre tranqüilla.

* * *

«É cheio de incertezas o momento que passa em que a Paz do Mundo grandes riscos corre.

«Nós, os que tomamos parte na grande guerra, e que pelos horrores que presenciámos nos convencemos de que seria a última, ardentemente desejando que assim fôsse, com amargura vemos o que se está passando no Mundo, e que pôde conduzir a uma situação igual ou pior do que aquela que se desenrolou.

«Portugal, país ordeiro e pacífico, entregue ao seu labor, em nada contribuiu para a incerteza do momento que passa, e tudo tem feito e fará, para que seja evitado o cataclismo possível.

«Na iminência de tal eventualidade, todos os países preparam a defesa nacional, e Portugal, não obstante os seus sentimentos pacíficos, não podia deixar de cuidar da nossa defesa, e com ela, de facto, se tem preocupado.

«Como militar, como português tão cheio de amor pátrio como

aqueles que mais o sentem, eu posso afirmar por fórmula categórica, graças à posição que occupo, que a defesa nacional tem merecido ao governo o maior cuidado.

«Durante uma semana inteira, em successivos conselhos desde pela manhã até noite, e posteriormente em algumas outras longas sessões, a questão foi debatida larga, superior e inteligentemente, e, affirmo-o bem alto, todos os que a elas assistiram e muito especialmente os militares, todos nós podemos garantir que difficilmente se poderia ou poderá tratar o problema da defesa nacional em todos os seus múltiplos aspectos com a elevação e amor pátrio superiores, áqueles com que Sua Ex.^a o Sr. Presidente do Ministério os tratou.

«O assunto foi esgotado, aguardando-se para a sua completa efectivação, que os altos organismos militares ultimem os trabalhos que tem entre mãos.

«Feita esta pequena digressão que a magnitude do assunto plenamente justifica e um simples sentimento de justiça ditou, regressando ao motivo pelo qual aqui nos encontramos reunidos, aproveite o ensejo para mais uma vez lhes expressar a minha estima e consideração, afirmando-lhes que não só não esqueço mas cultivo e muito aprecio a vossa lial camaradagem e amizade.

«Bebo por todos quanto fizeram parte do nosso Batalhão em França, bebo por Portugal e pela paz do Mundo.»

Vai agora falar o Comandante do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

A assistência prolonga uma salva de palmas e após o silêncio o sr. Comandante Raul Esteves diz:

Meus queridos camaradas:

Segundo o protocolo eu devia começar por dizer: «Sr. Ministro das Obras Públicas», mas, para nós, e para êle também, é decerto muito mais grato não o desintegrar do seio desta pleiade que constitue o nosso Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, e por isso, para nós o Ministro das Obras Públicas é aqui o nosso camarada major Abranches. (Apoiados).

Meus queridos camaradas. Mais uma vez nos encontramos reunidos para afirmar a boa harmonia e a união que reina entre todos os que constituimos a nossa gloriosa unidade, e nesta reunião nós recordamos os trabalhos que juntos passámos, e retemperamos também a nossa alma de portugueses. (Muito bem).

Temos nesse passado comum, muitas horas difíceis, outras alegres, e dele comungámos nos mesmos sacrificios e nas mesmas esperanças, creando aquele espirito de corpo que nos faz agora reunir, no mesmo amplexo de estima e de solidariedade, tantos camaradas vindos de todos os pontos do país — e até das colónias — para afirmar aquella boa harmonia e amizade que a todos nos liga.

Encontrámo-nos aqui com aquella franqueza e lealdade de corações que se estimam, e que pulsaram sob o mesmo espirito da nossa vida militar.

Encontramo-nos aqui com aquella franqueza e lealdade de corações que se estimam, e que pulsaram sob o mesmo espirito da nossa vida militar.

Nas nossas fardas de militares podem distinguir-se os galões, as divisas e os distintivos que marcam a nossa missão e o nosso posto de trabalho, mas sob tôdas elas há sempre o mesmo coração de portugueses de uma só fé, daquela fé que nos faz afirmar bem alto que somos portugueses e portugueses queremos morrer! (Vivos applausos).

Deixemos aos outros que se degladiam po êsse mundo as suas teorias e os seus internacionalismos!

Nós que temos nove séculos de existência como nação livre e independente, não

precisamos receber lições de ninguém sobre o modo de nos governarmos, nem sobre teorias sociais. Na nossa vida gloriosa e bem movimentada encontraremos sempre a tradição do espirito português, e não temos que aprender com os outros, aquilo que de há muito já praticámos cá dentro. (Aplausos prolongados).

Não há, por certo, lá fóra, donde se pretendem importar lições de socialismo internacional, uma reunião mais leal na sua amizade e mais ardente na sua fé patriótica do que esta que hoje aqui realizamos. (Aplausos).

Sejamos sempre assim: tão bons portugueses na paz como na guerra, aqui e em toda a parte... (Aplausos e vivas).

A festa de hoje, meus queridos camaradas, é bastante para elevar e fortalecer êste sentimento nacionalista que nos reúne e que bem português se manifesta em tudo.

Na nossa festa tudo é bem português, desde o nosso lindo sol, que desde Lisboa nos acompanhou, até à atmosfera dêste recinto hospitaleiro, enquadrado pelos toneis dêste vinho delicioso que é o sangue de Portugal, bem diferente daquelas misturas que conhecemos nas terras de Flandres.

É bem português ainda êsse grupo de gentis creanças, com os seus trajes regionais que nas suas vozes puras e ingenuas cantaram há pouco o hino dêsse mesmo vinho.

Enfim, português e bem português é ainda o carácter de fidalguia e de generosidade com que nos acolheram os nossos amáveis hospedeiros de Sintra e de Colares, patenteando aqueles velhos tesouros de cordalidade que constituem a boa hospitalidade portuguesa.

Tudo isto nos comove e fica bem gravado no espirito portuguêsíssimo do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. (Apoiados).

Nesta Europa agitada, troyejam ameaças de guerra, e volta a soar o clarim das lutas em perspectiva. Talvez que mais uma vez nós tenhamos de enfieirar na falange dos que hão-de defender a independência e o bom nome da nossa Pátria.

Seja como fór, nós estamos prontos. (Vivos applausos).

Por toda a parte se fazem preparativos para uma nova guerra. Nas fábricas nos laboratórios, nos campos de experiências, estudam-se novos engenhos mortíferos, instrumentos espantosos de destruição, e nem sabemos as surpresas que o futuro nos reserva.

Todos procuram armar-se, e numerosas comissões compram armas, canhões, munições de guerra, e tudo o que constitue o material necessário para a defeza de um país.

Nós, os Sapadores de Caminhos de Ferro, também não podemos ficar indiferentes a essa tarefa, porque temos de concorrer para a defeza do nosso Portugal! (Apoiados).

Mas na defeza de um país, há um elemento superior a todas as armas, a todos os recursos dos meios materiais, e êsse elemento é o espirito nacionalista e patriótico de um povo que quer ser sempre independente.

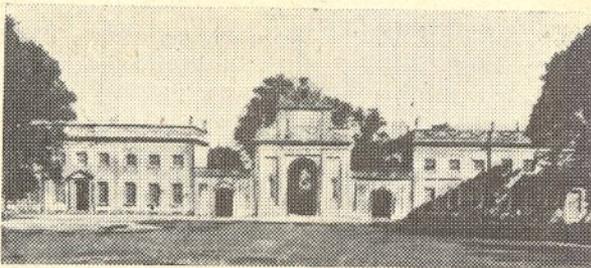
Ora, esta nossa festa tão sentidamente portuguesa, é bem a afirmação que nós fazemos, perante todo o país, de que o nacionalismo português não morre.

Estamos provando aqui a todo o País, que, através de tantas discussões internas e em face dos internacionalismos dissolventes que nos pretendem aniquilar, ainda é possível reunir 300 corações portugueses que, no mais fraternal convívio e animados do mais puro espirito patriótico, estão sempre dispostos a sacrificar-se pelo seu Portugal. (Apoiados).

Meus camaradas! O Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, hoje como ontem, e amanhã como hoje, ha-de manter-se «Sempre fixe» na defeza de Portugal!

Viva o nosso Portugal! (Aplausos e vivas).

O sr. Ministro das Obras Públicas abraça o Comandante



SINTRA — CAMPO DOS SITIAIS.

Raul Esteves e, entre os aplausos prolongados aparecem lágrimas de comoção.

A custo cessam as palmas e novamente os combatentes brindam pela Adega Regional e pelo sr. Alberto Tota, que, particularmente agradece.

O sr. Comandante Raul Esteves, oferece neste momento ao sr. Tota o galhardete de comando que engalanava a mesa presidencial, agradecendo este muito reconhecidamente.

A chuva prejudica imenso a visita a Colares e Azenhas do Mar.

Alguns combatentes ainda para ali caminharam mas a chuva era em demasia.

Mas não terminou ainda a interessante festa de Sapadores.

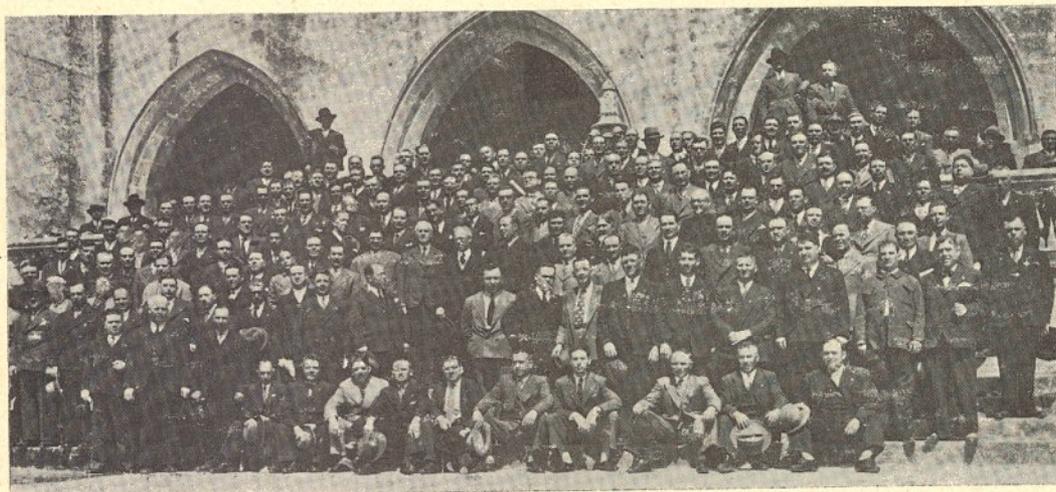
O sr. Alberto Tota organizou á noite uma

batentes, entre estes, oficiais, sargentos, cabos e soldados.

* * *

Compareceram aos festejos os srs.:

Coronel tirocinado Raul Augusto Esteves, major Joaquim Abranches, Manuel Duarte Silva, Dr. Domingos Ferreira Deusdado, Joaquim Simões Pratas, major Teófilo Leal de Faria, Gregório Camarinhas, engenheiro Luís Menezes Acciainoli, Artur Rodrigues, Carmino Azevedo, Fernando Bento, engenheiro D. Rodrigo de Serpa Pimentel, António Nunes, José Maria Figueiredo, capitão Mário Ferreira Mendes, José de Almeida Júnior, Manuel Martins, Raul Amaral Azevedo, Artur Barreira, Elyseu da Silva Ruivo, Carlos



Os Combatentes do B. S. C. F. tendo ao centro o seu antigo Comandante Raul Esteves

festa que dedicou á Comissão Organizadora, festa esta que foi cheia de surpresas.

Um jantar, uns toques de guitarra, e umas canções por profissionais.

Mario Graça, acompanhado por um excelente viola toca umas variações de Armandinho e o sempre jovem Alberto Costa canta quadras dedicadas a Alberto Tota, Adega Regional e aos Combatentes.

O cansaço da Comissão, e de todos os presentes não permitiu que a festa se prolongasse.

Apezar disso perderam-se todos os combóios para Lisboa, e, ás 2 horas da madrugada, um autocar gentilmente cedido pelo sr. Camilo Farinhas, que foi um dos grandes auxiliares dos festejos de Colares, conduziu vinte e duas pessoas aos Restauradores.

E assim é que terminou a II festa do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França em 1917 e que regressou a Portugal em 1919 de que fizeram parte 300 com-

José da Costa, Francisco Martins, Amadeu António de Matos, António de Quintanilha, António da Silva Neves, João Marcelino Assunção, José Joaquim Vaz Bandeira, Amadeu Augusto da Silva, Manuel Garcia, Frederico da Silva, João Ferreira, André Maria Fernandes, Carlos de Souza, Sebastião Mendes, Domingos de Oliveira Salgado, António José Gomes Domingos Ribeiro, Bento Teixeira, António Cabrita, Pedro António Ferreira, João António de Carvalho, Adriano Augusto Monteiro, Joaquim Simplicio Junior, Antonio Augusto Cecilio Martins, António Ribeiro Maciel, Alvaro Ribeiro da Costa, Mario Januario Berredo, Joaquim Barbosa, Francisco de Almeida Sereno, Alberto Guedes Osorio, Manuel Dias da Costa Reis, José Dias da Cunha, Manuel de Azevedo, Antonio de Carvalho, José Maria Diniz, Ernesto Ramos Dias, Americo de Almeida, Antonio Joaquim dos Reis, Ricardo A. Monteiro, Abilio Alves da Costa Braga, Manuel Joaquim Grenha, Antonio Maria Dias, José Manuel Gonçalves, Antonio José Martins Gonçalves, Antonio Cardoso, Antonio Quintela, Antonio Botelho

de Carvalho, Antonio Julio Pinto Gouveia, Alberto Augusto Venceslau, Antonio Esteves Garcia, Alfeu Ermida da Fonseca, Guilherme José Guerra, Augusto Alves Zenha, Zeferino Moreira Brites, José Maria Fernandes, Ernesto Pereira da Silva, Manuel José da Silva, Joaquim Manuel Dias, José Maria de Almeida, Francisco Parreira, Manuel Lopes, Antonio Joaquim Trabulo, Carlos Ferreira da Mota, Fernando José Dias, Joaquim Rodrigues, Alfredo de Almeida, Joaquim da Mata, Cezar Augusto Aguiar, José de Oliveira Campos, Miguel da Costa dos Anjos, Francisco de Souza, Alexandre Gomes Pereira, Aurelio Ferreira Rôlo, Alexandre Pinto de Carvalho, José Marques Junior, Engenheiro Ligorio Canas da Silva, Engenheiro Emídio Abrantes, major Miguel Baccelar, capitão António Cortez Lobão, João Braz dos Santos, Estevão Ribeiro, Francisco Xavier da Silva, João dos Santos Camarinhas, Eduardo Marques de Figueiredo, José Nunes, Armando Marques Costa, Jorge Francisco Baracho, Francisco Carvalho, Joaquim Caetano Frazão, Manuel Maria Tondela, Luis Cesar das Neves, Engenheiro D. José de Lencastre e Távora, José Mendes Pereira, António Ferreira Coelho, João da Silva Alvaro, António Rodrigues Baltazar, José Girardi, Joaquim António da Costa, José Pereira, José Duarte, Valeriano de Aguiar, José da Silva Gaspar Junior, José Soares de Pinho, António Ramos de Abreu, José de Oliveira Jorge, Francisco dos Santos, Diamantino da Graça, Ernesto Nunes da Assunção, Alvaro Inácio, Ivo Costa, Raimundo Duarte de Oliveira, António Luiz Nogueira, Manuel Gregório, José de Oliveira, Francisco Sertório dos Santos, Joaquim Neves, Luiz Gonzaga de Oliveira, Alvaro Bernardo Santos, Pedro de Freitas, José Joaquim Paninho, Honorato Lopes dos Santos, António de Abreu, Artur de Freitas, Adelino Lopes, capitão António Rosa Bastos, Engenheiro Carlos Alves, Carlos da Silva Alfaro, Amilcar

Pires, António Carlos Duarte Soares, Artur Goes de Carvalho, Manuel Ramos, António Cardoso, Joaquim Pires, Joaquim Gomes da Silva, David José Marques, António dos Reis Júnior, António Marques, João Maria Pereira de Souza, Manuel Vieira Grego, José Martins, Joaquim dos Santos, Alexandre Duarte, Gabriel Amaral Azevedo, David Fonseca Matos, Lucio Augusto Sobral, Clemente Augusto, Joaquim Augusto Flôres, José Pachêco Viegas, António Mendes, capitão José Martins dos Santos Loureiro, dr. Avelino de Figueiredo, major Frederico Vilar, major-veterinário Souza Amado, dr. Reinaldo Duarte de Oliveira, engenheiro Gaioso Penha Garcia, major Salema Garção, capitão-médico Herberto Freire Ruas, Raul Amaral Azevedo, Joaquim Inácio da Cruz, António da Silva Alfaro, João Sebastião Sérgio Iria, José António dos Santos Correia, António Ruy Gomes, Joaquim Martins Pereira, José António Pires, José Caetano Anselmo, Francisco Henriques Groza, Luís da Silva, Jerónimo António dos Santos, Silvestre dos Santos, Joaquim Maria Santana, Casimiro Correia, Fortunato Manuel, José Nunes, João Veríssimo Gravata, João da Encarnação Peres, António Nicefero de Oliveira, Francisco António Bexiga, Miguel dos Santos, Carlos Arnaldo Saborida, Manuel Martins, Jaime Freire, Silvério Mendonça, Francisco Assunção Povoá, Artur José Ramos, António Magalhães Júnior, Izidoro Joaquim das Neves, Manuel da Cruz, Francisco Nunes Raposo, Bernardino Pereira Lopes, Alfredo Silva, João Figueiredo, António Joaquim Lobão, José da Silva Beja, Pedro Fernandes Ermida, José dos Santos, Joaquim de Figueiredo, Abilio Alves, António Lopes Vellozo, João de Almeida, José Alves, Leonildo da Silva, Alfredo Figueiredo, José da Costa e Silva, João Simões, Manuel Gomes de Pinho, José Simplicio, José Fernandes, António Marques Lino e Francisco Duarte.

ANTIGOS COMBATENTES CATÓLICOS

Assisti em massa ao CONGRESSO

Peregrinação Internacional da PAZ em LOURDES

Nos dias 11, 12, 13, 14 e 15 de Setembro de 1936

Organizado pela Liga dos Padres, Antigos Combatentes (P. A. C.)

Secção portuguesa: Sob a presidência de

Sua Eminencia Reverendissima o Senhor Cardeal Patriarca

e com a assistência do VENERANDO EPISCOPADO PORTUGUÊS

Director Nacional: Sua Excelência Reverendissima o senhor BISPO DE BEJA

Antigo Capelão-Chefe do C. E. P.

Na secção portuguesa podem inscrever-se todos os católicos que participem dos ideais da Paz

Pedir indicações ao: **Secretariado do Congresso-Peregrinação da Paz — Praça dos Restauradores, 13**

LISBOA

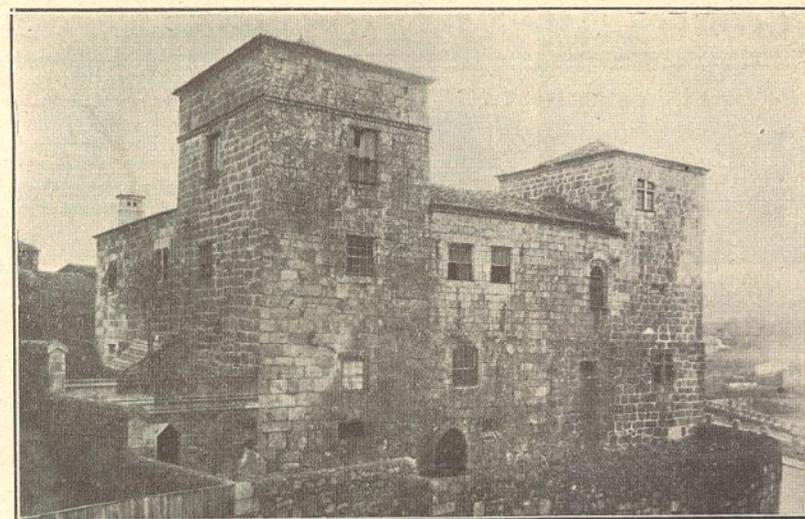
Telefone 23188

AVISO IMPORTANTE: Só as pessoas que se inscreverem neste Congresso-Peregrinação, poderão assistir ás cerimónias em Lourdes. Nos dias 11, 12 e 13 de Setembro, a Gruta e o recinto estão exclusivamente destinados ás cerimónias da P. A. C.

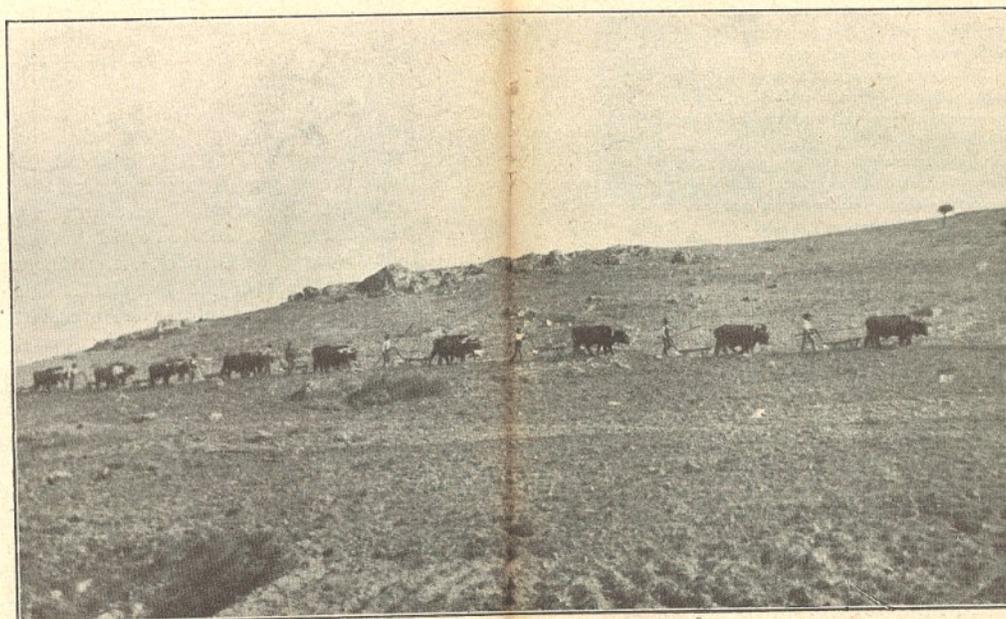
PORTUGAL TURÍSTICO



BARCELOS — Escola complementar
Estação Telégrafo Postal
Caixa Geral de Depósitos



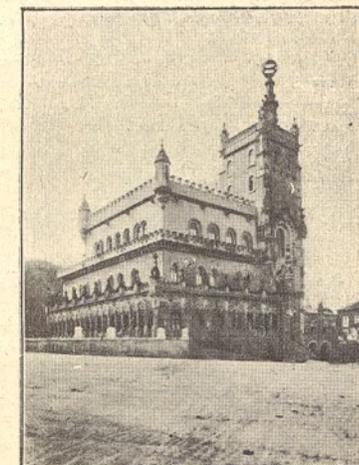
BARCELOS — Solar dos Pinheiros
Século XV



LAVRANDO [NO] ALENTEJO



BUSSACO
Chalet de Brazão



BUSSACO
Pálace Hotel

ECOS & COMENTÁRIOS

Por SABEL

DUAS PÁGINAS INÉDITAS

A propósito da passagem do X aniversário do movimento de 28 de Maio, publicámos no nosso último número duas páginas com três documentos inéditos dos falecidos, Comandante Filomeno da Câmara e Marechal Gomes do Costa, que só tinham o fim de destituir algumas atoardas que por ahí pairam a propósito de supostos heróis do movimento que Gomes da Costa iniciou em Braga com a 8.ª Divisão do Exército.

Como dissemos no referido número a publicação desses documentos nada mais visava que não fosse o colocar as coisas no seu verdadeiro lugar, para que esses parlapatões, caçadores de bons lugares, se recolham ao silêncio, para serem desmascarados publicamente.

Mas, há sempre um mas, apparece-nos sobre a mesa de trabalho uma carta de um indignado que se sentiu com a passagem destas linhas: «acabou-se no nosso país o regime de tiranias que apadrinhava tentativas de pronunciamentos, revoluções, tumultos, atentados à bomba e a tiro, escândalos, incêndios, agressões, assaltos, etc.».

É curioso notar que o autor da missiva, que também colaborou para o 28 de Maio, se tenha enclufado todo com esta passagem que, não sendo verdadeira para sua excelência não se justifica a sua colaboração no movimento.

Mas diga o indignado se não é verdade ter desaparecido essa legião vermelha que liquidava a tiro e à bomba os altos magistrados da Nação, a guarda republicana, a policia e o póvo trabalhador. Diga-me o cavalheiro se está esquecido do tempo que andou pelas prisões, meses e meses sem culpa formada, simplesmente por vingança, como por vingança foi o que fizeram à redacção de «A Monárquia» mandando ali colocar por duas mulheres residentes na Rua dos Prazeres, um cabaz com bombas, assaltando logo de seguida o jornal um bando de caceteiros que obrigou a fechar o jornal por longos meses.

Quer os nomes dos autores?

Veja lá, não me custa nada.

Como o cavalheiro tão depressa se esqueceu do célebre «Grupo dos 13» que capitaniado por bandidos assaltava quem quer que fosse à bengalada e a tiro.

Vão dez anos e como são esquecidos esses grandes triunfos dos quais faziam parte alguns agentes da policia que, para mal dos nossos p:cados ainda lá estão.

Eu posso falar de alto por que, meu caro amigo não sou funcionário público, nem nunca fui e o meu amigo não pode falar porque é funcionário do Estado.

Não publico a sua carta para não o comprometer.

Adeus, direi como disse Ferreira do Amaral um mês antes de falecer a Gomes da Costa, que entendido no leito já não pertencia a este mundo: Até qualquer dia...

CAMISAS

DESDE que Mussolini tomou conta dos destinos da Itália não mais cessaram de apparecer camisas azuis, amarelas, negras e até cor de burro quando foge.

A moda das camisas pegou e alastrou de tal maneira que chegou a Portugal e ao Egipto.

Os egípcios, partidários da emancipação completa do domínio inglês, distinguem-se pelo uso das camisas verdes e adotam o seguinte Evangelho:

1.º — Não falar senão o árabe e não fazer compras senão em lojas que ostentem um nome árabe.

2.º — Purificar-se pela abstenção do consumo de bebidas alcoólicas e não visitar lugares de diversões imorais.

3.º — Comprar apenas mercadorias egípcias.

4.º — Rezar a Deus. Ir todas as sextas-feiras à mesquita, se for maometano, e à Missa todos os domingos se for cristão.

5.º — Estudar o anátoma nacional e cantá-lo.

6.º — Antes de se deitar, reflectir, atentamente, no que se fez, durante o dia, pela causa nacionalista.

7.º — Orgulhar-se de ser egípcio.

8.º — Amar a pátria, que é o Egipto e o Sudão.

9.º — Ter sempre como objectivo: «O Egipto acima de tudo».

10.º — A divisa de cada egípcio será sempre: «Por Deus, pela Pátria e pelo Rei».

Muito bonito o Evangelho dos camisas verdes do Egipto, como serão também bonitos os mandamentos dos outros camisas.

Em Portugal também não recorda haver camisas e pelo que se viu a coisa pegou... a secar felizmente.

PROPAGANDA NACIONAL

DOS jornais: Para que o publico português possa fazer justa idéa da forma como determinada imprensa espanhola procura estabelecer opinião acerca de Portugal, o S. P. N. fornece a traducção textual duma noticia publicada em «El Liberal» de 6 do corrente. Nada mais edificante poderia ser encontrado para provar a insustentável fantasia e a desmedida falta de escrúpulos de tal imprensa. Eis o que conta aos seus leitores a gazeta madrilena:

«LISBOA — Um grupo de jovens republicanos assaltou às duas da manhã o edificio do Secretariado da Propaganda Nacional.

Os assaltantes em número de sete, intimidaram os policias que guardavam o Secretariado, apontando-lhes as pistolas.

Entretanto outro grupo que se tinha postado nos jardins de S. Pedro de Alcântara, fez alguns tiros contra a esquadra da área, para impedir que os guardas pudessem dirigir-se ao local.

Os assaltantes «empastelaram» a tipografia do Secretariado e atiraram à rua algum mobiliário.

O acontecimento causou grande sensação, porque, segundo se afirma os assaltantes apoderaram-se de importantes documentos, entre elles a fôlha de pagamentos a alguns jornais estrangeiros pela inserção de artigos de elogio a Oliveira Salazar.

Devido ao incidente a policia prendeu os elementos das juventudes republicanas académicas. Até agora a policia não conseguiu identificar os assaltantes».

É onde pode chegar a fantasia da imprensa espanhola.

E agora ninguém protesta?

ESTAÇÕES JARDINS

MAIS uma vez o sr. Alberto Loweth, iniciador do ajardinamento das estações da linha de Sintra pôs em marcha um concurso para este ano, idéa feliz, que teve o seu desfecho no primeiro domingo deste mês, com a classificação de algumas estações que tem pessoal e condições para o poder fazer, além da boa vontade e gosto que alguns chefes possuem.

É sempre difficil conseguirem os chefes de estação, apesar da sua boa vontade, manter sempre os jardins em boas condições porque em geral falta o grande elemento que é a água.

Agora por exemplo a estação do Sabugo (Linha de Oeste) está um encanto, graças ao seu chefe o sr. Carlos Costa, que conjuntamente com o seu pessoal tem conseguido, com grandes esforços, uma renovação completa da estação. Para completo triumpho torna-se necessário abrir ali um poço que possa abastecer de água a importante estação que tem hoje um jardim simpático.

Muitas vezes a grande distância das fontes e poços nas estações onde não há água própria, resulta a queda dos jardins, pois apesar da boa vontade do pessoal, o serviço não lhes permite afastar-se, para longe a transportar água que é sempre pouca para as flores, durante o periodo do verão.

De dia para dia o progresso dos ajardinamentos das estações aumenta consideravelmente e interessante seria que a estas se facilitasse o abastecimento de águas ou a perfuração de poços ou reservatórios.

CARTAS DE VIAGEM

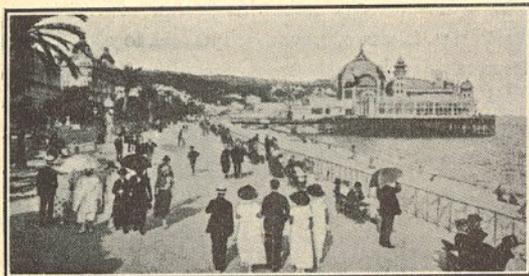
De Marselha a Ventimiglia (fronteira italiana)

Caro Amigo,

Já não é sem tempo que te devo a terceira carta para te dar as impressões da rápida mas agradável travessia do sul da França, a caminho de Itália.

Na minha última carta, deixava Marselha á tarde, atravessando no expresso P. L. M. os últimos departamentos de terra franceza, antes de alcançar a fronteira em Ventimiglia.

Em Toulon, uma paragem de poucos minutos, não nos deu tempo para descer e vêr a cidade; mas pelo movimento de passageiros e de combóios que cruza-



NICE — Passeio dos Ingleses

ram na estação, fiz uma ideia da importância d'êste porto militar e praça forte.

Foi, como sabes, no cêrco de Toulon que o futuro Napoleão, então o tenente Bonaparte, revelou as suas invulgares qualidades militares, facto que sem duvida contribuiu na brilhante carreira do futuro Imperador.

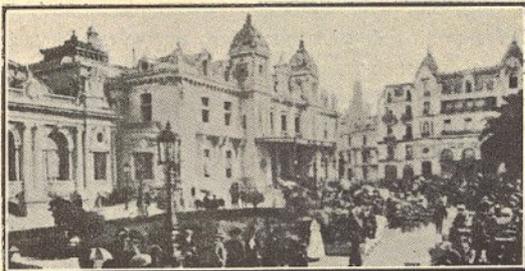
Vimos do combóio Saint-Kapháil, Cannes e Antibes; esplêndidas estâncias de repouso, quasi ao crepusculo.

O cintilar de tantas luzes reflectidas no espelho do Mediterrâneo, faziam daquêles sítios, paisagens de lenda.

A vista não se cança e mais se aguça, quando o combóio nos aproxima de Nice.

A demora aqui, foi até ao dia seguinte de manhã, umas escassas 12 horas de paragem, que ainda assim nos deram tempo para visitar à vol d'oiseau a cidade.

Apezar de Nice ser tida como excelente estância invernall e por isso ser mais concorrida de forasteiros internacionais nos mezes frios, ainda assim; logo depois da chegada e de se estar quasi no fim de Maio, o calôr não era demasiado. As brisas frêscas sopradas



NICE — O Casino

do mar concorrem para uma temperatura agradável. Depois duma viagem de horas no combóio, a aragem do mar cresce como o tónico nos organismos cansados.

Passamos as ruas em direcção á explanada sôbre o mar e na companhia do reduzido grupo de companheiros de viagem, demoramo-nos o maior tempo possível na *Promenade des Anglais*, assim chamado em honra da numerosa colónia ingleza que todos os anos ali acodem e frequentam a Côte d'Azur, fugindo aos nevoeiros e ás brumas da insular Albão.

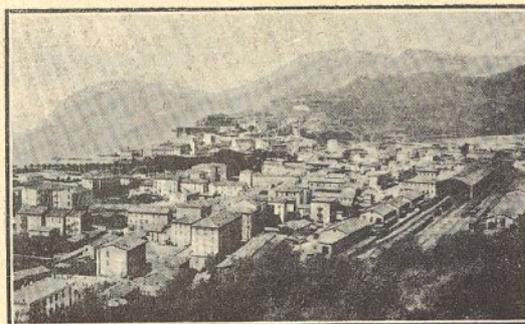
Seria bastante tarde, quando recolhemos ao pequeno mas confortável Hotel que nos tinham indicado, porque a partida de Nice para continuar a viagem, estava marcada para as 9,20 da manhã.

Nice, atrevez dos tempos, tem uma história interessante. Os moiros assediaram-a várias vezes.

Quando Francisco I se aliou aos Turcos para sustentar a ambição de Carlos-Quinto, a cidade de Nice foi cercada por uma armada turco-franceza. A praça era comandada por *Oudinet de Montfort* e quando intimado a render-se, êste respondeu que se chamava Montfort e que nas armas que usava a divisa era: *Il me faut tenir*.

Não sei se conhecias êste episódio, que alguém me contou em viagem ou mesmo na visita a Nice.

9 horas da manhã. O auto-bus do Hotel leva-nos



VENTIMIGLIA — Panorama geral

á estação. Manhã linda para podermos admirar os belos pontos de vista sucessivos que se estendem ao longo das encostas arborizadas dos Alpes Marítimos.

Passa a *Rade de Villefranche* e o *Cap d'Ail* e estamos em Mônaco. Vê-se tanto em tão pouco tempo que é difícil dar uma descrição de tudo.

A linha do caminho de ferro sempre á beira-mar tem obras de arte interessantísimas. Ora se passam túneis, ora extensos viaductos. Desemboca-se dum extenso túnel para logo se avistar uma bahia grande coalhada de embarcações de recreio e de vez em quando vasos de guerra.

Mónaco, capital do principado, está alcandorada no enorme rochedo que lhe serve de base.

No meio duma vegetação luxuriante e intensa, onde laranjeiras, limoeiros e oliveiras se misturam admiravelmente, a cidade parece uma terra de romance.

Por mais estranho que te pareça, o pequeno principado de Mônaco oferece interêsse a portugueses e já te vou dizer porquê.

O príncipe Alberto de Mônaco, falecido em 1922, dedicou grande parte da sua vida e da sua fortuna aos estudos oceanográficos. O nosso Rei D. Carlos também se dedicava a oceanografia e esta semelhança de gostos, aproximou-os.

Se quizeres saber mais, procura lêr o elogio que o príncipe Alberto fez á memória do Senhor Dom Carlos, na inauguração do Instituto Oceanográfico de Paris.

Como não tinha paragem marcada aqui, não visitei o grande Museu Oceanográfico, conhecido pelo nome mais vulgar de Palácio do Mar, mandado construir pelo príncipe Alberto e que contém as suas riquíssimas coleções.

Mónaco ainda tem castelo; Não resisto a contar-te outro episódio que se liga a êste castelo.

Eram os *Grimaldi* senhores de Mônaco e em troca do privilégio de se intitulem «príncipes», Carlos-Quinto impôz-lhes uma guarnição espanhola. Para se livrarem desta incômoda guarda, um dos príncipes serviu-se dum estratagemas.

Convidou a guarnição para um fausto banquete. Depois de libações numerosas, onde os vinhos da região não faltaram, travou-se luta, sendo a guarnição desarmada pelos monagenses vitoriosos.

Pouco depois chegávamos á fronteira em Ventimiglia. No grande relógio da estação, um dístico colocado sôbre a caixa indicava: *Ore di Europa Centrale*. Toca a acertar os relógios e até á próxima.

- MANUEL PEDRO



SEIA

PONTE

HÁ QUARENTA ANOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Junho de 1896

Carris de Ferro de Lisboa

Por L. MENDONÇA E COSTA

Depois de varias conferencias e reuniões da comissão de viação da camara municipal com representantes da direcção da companhia Carris de Ferro, para se resolver sobre a pretenção d'esta companhia, de adoptar o systema de tracção por meio de electricidade, foi, na sessão do dia 11, apresentado o parecer da commissão, com as bases do contracto entre a camara e a companhia.

Este assumpto de interesse, pôde dizer-se, vital para Lisboa, tem passado, diga-se a verdade, sob a maior indifferença de todos, publico e imprensa, como já vae sendo costume praticar-se com tudo que pôde influir para a prosperidade ou para o prejuizo do nosso paiz.

Pelo que se vê, a companhia modificou a sua proposta limitando o pedido á adopção da tracção electrica nas actuaes linhas.

Tradução: a proposta, inaceitavel, como já era, tornou-se peor quanto possivel, porque nem sequer se propoz o alargamento da rede por toda a cidade para compensar o sacrificio de ficarem as principaes ruas obstruidas, afeidadas, impossiveis, com os postes e cabos aereos, e os perigos que esse systema de tracção apresenta.

Temos em nosso poder numerosas gravuras, representando os carros Thompson Huston, os postes e os cabos aereos que os tracçãoam; vistas de cidades onde esse systema está em uso; e podemos assegurar que em nenhuma d'essas vistas se apresenta uma rua, como as nossas da cidade baixa, em que tal se consista.

Para as muitas pessoas que não sabem o que é este systema, vamos descrever na generalidade o efeito que ele apresenta nas ruas.

Se a via é unica, a um lado da rua, junto aos passeios, são installados varios postes de ferro, a distancia de uns dez metros uns dos outros, do alto dos quaes se estendem, para o centro da rua, uns braços, tambem de ferro, da extensão de dois ou tres metros, no extremo dos quaes passam os cabos que, já se vê, vão sendo sustidos por todos os postes na mesma direcção do centro da linha.

Se a via é dupla ha dois systemas de suspensão do cabo:

Ou os postes são installados ao centro da rua, abrindo um braço para cada lado, em forma de T, e assim sustendo os dois cabos, um no extremo de cada braço — n'este caso, como os postes com os seus braços abertos similham grandes cruces, quando a rua tem uma certa inclinação, o aspecto é o de um enorme calvario. É o futuro que esperam as nossas ruas do Alecrim e S. Roque.

Ou os postes são de ambos os lados da rua, regularmente sem os braços, os quaes são substituidos por cabos atravessados de um a outro lado, e cruzando n'estes os longitudinaes.

Assim formam uns e outros cabos uma grade continua por sobre as cabeças dos viandantes, á altura de uns cinco ou seis metros do solo.

Quando, quem aqui escreve sahia da estação de Midi, em Bruxellas, e se lhe deparou esta rede sobre o largo, teve a idéia de que ella servia para qualquer cobertura accidental ou permanente, como é de uso em algumas ruas de cidades andaluzas (como a *calle Sierpes* em Sevilha e outras) por causa da ardenção do sol.

Mas immediatamente verificámos que, para o interior da cidade, essa grade deixava de existir, porque em parte alguma isso se consente no centro das povoações.

Imagine-se que effeito tal grade fará pelas nossas ruas Aurea, Augusta, praça de D. Pedro, Arsenal, Palma, etc., já de si poueo bonitas e sobre tudo estreitissimas!

Não diremos o mesmo do Aterro da Boa-Vista, e trajecto até Belem, Algés, etc., das ruas dos Anjos, Estephania, Campo de Sant'Anna, estradas da Circumvalação e outras. Ahi poderá installar-se a tracção por trolley, sem inconveniente, porque são avenidas largas, arborizadas algumas, o que disfarça o mau effeito dos postes e cabos,

e não sendo consentidos os fios atravessados, não haverá maior inconveniente, porque sempre ficará uma parte da rua livre de fios e, portanto, deixando livre a circulação do material de incendios ou outros vehiculos altos.

Nas ruas estreitas e guarneçadas de casas, nas ruas centraes da cidade, isto é, fóra a parte do Aterro até Ribamar, em todas as que constituem a antiga rede dos nossos tremvias, é um escandalo, uma loucura, que tal se consinta, e visto que a camara está a isso resolvida, os moradores da cidade devem protestar, representar superiormente, impedir por todos os meios que tão grande abuso se pratique.

Pela nossa parte estamos promptos a acompanhar esse protesto, a incitar por todos os meios que elle se faça e produza effeito, para que se não diga que na capital portugueza se permite o que em parte alguma se consente.

Em seguida publicamos as bases do contracto, sobre as primeiras das quaes já alguma coisa dita nas linhas que antecedem, e mais acrescentaremos, analysando-as e pondo em evidencia até que ponto esta concessão por prejudicar a cidade:

1.^a — É concedida á companhia dos carris de ferro de Lisboa, auctorização para adoptar a tracção electrica, por conductores aereos, nas linhas que explora actualmente e nas que é obrigada a construir pela condição 5.^a do contracto de 10 de abril de 1888.

2.^a — A camara concede collocação de postes na via publica, nas ruas que tenham largura sufficiente de modo que não embarcem o transitio.

3.^a — De todos os projectos enviados á direcção dos serviços telegrapho-postaes serão enviadas duas copias á camara, além dos desenhos dos postes de ferro que tenham de ser collocadas na via publica e das consolas para substituição dos postes nas ruas estreitas.

4.^a — A companhia apresentará á camara dentro do praso de 6 mezes, a contar da data em que fór superiormente approvedo o contracto, os projectos da nova linha, que serão elaborados em harmonia com a condição 9.^a do contracto de 10 de abril de 1888.

5.^a — É fixado em 30:000\$000 réis annuaes o rendimento das licenças impostas sobre os carros para transporte de passageiros em commum. Esta quantia será garantida pela companhia, sendo a sua liquidação effectuada depois de cobradas todas as licenças dos carros de outras empresas ou particulares que não tenham contracto especial com a camara.

6.^a — A camara avizará a companhia, nos primeiros dias de janeiro de cada anno, de qual foi o rendimento das licenças annuaes dos outros carros e do que faltar para preencher a quantia de réis 30:000\$000, devendo a companhia carris de ferro de Lisboa entrar immediatamente com essa differença na thesouraria da camara.

7.^a — A companhia continuará a pagar 4 por cento sobre as suas receitas brutas, deixando a camara de ficar interessada nos lucros liquidos. A receita bruta será proveniente das passagens nos carros da companhia e a de quaesquer vehiculos de aluguer para carga ou passageiros.

8.^a — A applicação da taxa de 4 por cento vigorará para todas as receitas brutas da companhia, até o limite de 700:000\$000 réis por anno. A todos os excessos d'esta quantia será imposta a taxa de 8 por cento, não podendo ser exigida á companhia quantia superior a 48:000\$000 réis emquanto as suas receitas não atingirem a 700:000\$000 réis.

9.^a — A companhia informará a camara, em cada mez, das receitas que teve no mez anterior.

A liquidação e pagamento do minimo de 48:000\$000 réis serão effectuados nos primeiros dias de janeiro. A garantia d'este rendimento minimo começará a vigorar desde a data em que fór concedida a licença definitiva para a tracção electrica.

10.^a — A quantia de 12:000\$000 réis a que se refere a condição 4.^a do contracto de 27 de junho de 1892, refere-se á conservação do pavimento das ruas e não aos estragos causados pelos concertos, modificações ou construcção de linhas ou desvios.

11.^a — As contas de calcetamentos provenientes de assentamento de carris serão pagas pela companhia um mez depois da apresentação.

12.^a — Será elevado a cem o numero de passes que a companhia é obrigada a fornecer á camara.

13.^a — Todas as linhas da tracção electrica, com o respectivo material fixo e circulante, ficarão pertencendo á camara no fim de 99 annos.

14.^a — Depois de approvado este contracto e enquanto não estiverem approvados definitivamente os projectos das linhas para a tracção electrica, a companhia pagará á camara todos os mezes 4 por cento sobre as receitas que tiver realizado no mez anterior.

15.^a — Ficam em vigor todas as condições dos contractos de 10 de abril de 1888 e de 27 de junho de 1892 em todos os pontos que não sejam alterados pelas clausulas d'este contracto.

16.^a — A autorização definitiva caducará, se, dentro de 3 annos depois de approvados superiormente os projectos apresentados pela companhia, esta não tiver procedido ás installações completas do material fixo, e não possuir o circulante em quantidade sufficiente para a tracção electrica em todas as linhas a que se referem esses projectos.

17.^a — A companhia obriga-se a instruir o pessoal que tiver ao seu serviço, a contar da data da approvação superior dos projectos, segundo as suas aptidões, de modo a ser utilizado no novo systema de tracção.

A condição 2.^a é já de si sufficientemente dubia para dar margem a todas as latitudes de interpretação.

Ruas com largura sufficiente, para se lhe installarem postes são todas, incluindo os mais estreitos beccos d'Alfama. Póde pois a companhia, invocando este artigo, pôr sempre por toda a parte que ninguém lhe irá á mão por isso.

Mas mesmo que não tenha largura para a passagem do carro e para o poste, lá está a condição 3.^a a salvar a difficuldade: põem-se consolas nas paredes, estendidas para o centro da rua e tudo se remedia. Uma verdadeira consolação para o effeito das ruas!

A 5.^a condição é uma delicia!

O imposto pesadissimo, estupidamente elevado, que hoje pesa sobre todos os carros de transporte não pertencentes á companhia passa a reverter... em proveito d'esta!

Grandiosa ideia!

A companhia garante á camara 30:000\$000 réis annuaes que serão pagos... pelos outros carros, o que é uma originalidade e uma perfeita mina para ella. Veja-mos:

Ha uma carreira que ella serve mal com os seus vehiculos, e que lhe dá pouco lucro ou prejuizo.

N'isto, um emprehendedor qualquer principia a fazer carreiras para o mesmo ponto e parece que, pelo contracto a companhia devia combate-lo para o derrotar. Mas não senhor.

A companhia esfrega as mãos de contente e retira os seus carros para deixar medrar o competidor, porque cada carro que este tiver ao serviço, são menos 500\$00 réis que a companhia paga á camara. E além d'isso livra-se do serviço que a prejudicava.

Não é bonito?

Outro caso: um empresario lembra-se de pôr carros para um sitio onde a companhia nunca pensou levar os seus.

Novo motivo de jubilo para esta. Essa carreira, virá ser um affluente das suas linhas rendosas, e além d'isso, o empresario ainda pagará 500\$000 réis annuaes para minorar á companhia a garantia á Camara.

Mas afinal, nem este caso se dará porque haverá sempre em circulação mais de 60 carros que, entre si, pagarão os trinta contos, e portanto a garantia que a companhia dá é illusoria.

Falta-nos o espaço para analysar as demais condições que encerram tambem peregrinas ideias.

Fal'o-hemos no proximo numero, que ha muito que dizer.

AJARDINAMENTO DA LINHA DE SINTRA

Desde 1927 que os ferroviários começaram a ter mais gôsto pelo ajardinamento das estações, marcando a linha de Sintra, em virtude do grande iniciador dos prémios annuaes — o sr. Alberto Loweth — ter conseguido com o patrocínio de «O Seculo» e outras entidades, ampliar de anno para anno tão feliz iniciativa.

Este anno o juri composto pelos srs. Alberto Loweth, engenheiro dr. António da Cunha Monteiro, chefe dos Serviços Florestais e Aquícolas da C. P.; Rodrigues Cavalheiro, representante da Câmara Municipal de Lisboa; Emilio Duarte de Almeida, membro da vereação da Câmara de Sintra; Wenceslau A. Sarmiento, dador das taças que constituem os prémios especiaes; visconde da Idanha, representante da Sociedade de Belas Artes; Jorge Soares, membro da Comissão de Iniciação e Turismo de Sintra, e Matos Sequeira, redactor de «O Seculo», que ao referido juri presidia, reuniu-se para a viagem de exame aos jardins, não tendo comparecido o sr. dr. José de Ataíde, representante do Conselho Superior de Turismo.

Feita a visita, o juri, que, atentamente, percorreu todos os jardins reuniu-se, depois, em Sintra, no Hotel Central, num almôço, oferecido pela Comissão Sintrense de Iniciação e Turismo. Af, trocaram-se vários brindes, sendo saudados o sr. Loweth, pela sua ideia, inteiramente realizada, e o sr. W. Sarmiento, pela oferta annual das taças de galardão, e a vila de Sintra, tendo usado da palavra os srs. visconde da

Idanha, Jorge Soares e o redactor de «O Seculo».

O primeiro prémio absoluto foi conferido a Sintra e ao seu pessoal, estação de que é chefe o sr. Luís da Costa.

O primeiro prémio relativo coube ao jardim da estação de S. Domingos de Benfica, que apresentou, este anno, notabilissimos melhoramentos; desta estação é chefe o sr. Fausto Pereira.

O segundo prémio attribuiu-se ao jardim da estação de Queluz-Belas, de que é chefe o sr. Julio Paulo de Carvalho.

O terceiro prémio coube à estação das Mercês, chefiada pelo sr. Manuel Alfredo Vieira.

O quarto prémio, à estação do Cacem, chefiada pelo sr. Joaquim Mendes Garcia.

As estações de Benfica, Barcarena e Amadora foram concedidas menções honrosas. Destas são chefes, respectivamente, os srs.: Francisco Reia, José Francisco Bugalho e Antero Martins Gama.

Quanto aos apeadeiros e passagens de nivel, attribuiu-se o primeiro prémio ao póste de agulheiros do quilómetro 11:500 (Posto-Boré), cujo jardim está a cargo dos agulheiros srs.: Adriano Felipe, António Moita e Francisco Loureiro; o segundo, ao jardim da passagem de nivel das Mercês, a cargo do chefe de distrito, Joaquim Ferreira e de sua mulher; e o terceiro, à passagem de nivel de Ribeira do Papel, ao quilómetro 16:206, a cargo do sr. Eduardo Ferreira.

P A R T E O F I C I A L

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Divisão de Exploração

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja autorizada a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, a conceder o reembolso de \$5 por tonelada transportada de madeira de castanho em bruto, desde que seja atingido o mínimo de 500 toneladas daquela mercadoria, expedida pelo Sr. Alfredo de Sá, proprietário de uma oficina de tanoaria em Exmoriz, das estações de Macedo, Grijó e Cortiços, desde que se torne extensiva tal concessão todos os expedidores de remessas da mesma natureza e nas mesmas condições acima estipuladas.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Abril de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 5, de grande velocidade, estabelecendo uma redução de 25 por cento, nos preços dos suplementos a cobrar pela ocupação de lugares-camas no *Sud-Express*, no trajecto entre Lisboa-Rossio e Pampilhosa, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acôrdo da dos Wagons-Lits.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Abril de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto do 2.º aditamento à tarifa especial interna n.º 4 de grande velocidade, concedendo a redução de 25 por cento nos preços dos suplementos a cobrar pela ocupação dos lugares-camas do comboio *Sud-Express* entre Vilar Formoso e Pampilhosa, aos portadores de bilhetes de Londres sobre Lisboa e Estoril ou *vice versa*, vendidos ao abrigo do anexo n.º 1 da tarifa internacional n.º 402 de grande velocidade, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Abril de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto do 3.º aditamento à tarifa especial interna n.º 11 de grande velocidade, proposto pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, concessionária da linha do Vale do Vouga.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Abril de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público (1.º aditamento aos n.ºs 159 e 160, de 5 de Março de 1952), encerrando ao serviço público o apeadeiro de Mandim e passando a considerar-se paragem, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Abril de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aviso ao público sobre o transporte de mercadorias em vagões fechados, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 29 de Abril de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de ferro, aprovar a conta da liquidação da garantia de juro da linha férrea do Vale do Vouga, apresentada pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro referente ao 2.º semestre do ano de 1955 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro do mesmo ano), e que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 14.741\$50 (4), como liquidação provisória desta garantia, devendo ser rectificadas depois de feita a medição definitiva da linha.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 8 de Abril de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com a proposta da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja autorizada a Sociedade Estoril a utilizar uma das plataformas das carruagens de cada comboio a transporte de bagagens, recovagens e mercadorias, colocando uma taboleta com a palavra «furgão», indicando assim que a plataforma não é acessível a passageiros.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 8 de Abril de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:831, que seja aprovado o projecto de estabelecimento de um caminho de servidão entre o perfil 47 do quilómetro IV e perfil 1 do quilómetro V da linha cintura do Porto, e bem assim o respectivo orçamento, de 1.380\$, para efeitos do citado decreto.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 15 de Abril de 1956. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, que seja aprovado o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 16, de grande velocidade, reduzindo a importância do mínimo de cobrança exigido pelo artigo 1.º da mesma tarifa de trinta bilhetes para quinze propostos pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 13 de Maio de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja autorizada a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro a conceder à Sociedade Industrial do Vouga, Limitada, com fabrica de moagem em Paradelá (linha do Vale do Vouga), o preço total de 13\$86 por tonelada para o transporte de farinha, sêmas e farelos, e a aplicação do multiplicador 6, em lugar do 11, às remessas de trigo a expedir em vagão completo para a Guarda (via Santa Comba), e receber em Paradelá as de trigo procedentes de Castelo Branco, também em vagão completo, desde que se torne extensiva tal concessão a todos os expedidores de remessas da mesma natureza e nas mesmas condições acima estipuladas.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 de Maio de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

3.ª Repartição de Material Circulante

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvido o Conselho Superior de Obras Públicas, que seja aprovado o projecto de construção de carruagens de 3.ª classe tipo CTF, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, cujo processo fica arquivado na Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 20 de Maio de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Divisão dos Serviços Gerais

Secção do Cadastro do Pessoal e Arquivo Geral

Por despacho de 8 de Maio:

José Júlio Martins Nogueira Soares, engenheiro, director da Direcção Fiscal do Sul — concedidos noventa dias de licença acumulada, ao abrigo do § 4.º do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Oscar Armando da Cruz e Sousa, chefe de secção — concedidos vinte e seis dias de licença, nos termos do § 4.º do artigo 12.º e artigo 15.º do decreto n.º 19:478.

José Filipe, escriturário de 2.ª classe — concedidos trinta dias de licença, ao abrigo do § 4.º do artigo 12.º e artigo 15.º do decreto n.º 19:478.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 12 de Maio de 1936. — O Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Por despachos de 13 de Maio:

Teodósio Monteiro Coutinho de Lencastre, terceiro oficial — concedidos vinte e seis dias de licença, ao abrigo dos artigos 12.º e 15.º do decreto n.º 19:478.

António Bergano Fialho Prego, fiscal de 2.ª classe — concedidos trinta dias de licença, idem, idem.

João Gonçalves Diniz, desenhador de 3.ª classe — concedidos trinta dias de licença, ao abrigo do artigo 15.º do decreto n.º 19:478.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 15 de Maio de 1936. — O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Luiz Filipe da Silva, escriturário de 2.ª classe do quadro da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — concedidos sessenta dias de licença da Junta, a começar em 20 de Março, nos termos do artigo 13.º do decreto n.º 19:478. Está devidamente homologado por S. Ex.ª o Ministro o parecer da junta médica. (São devidos emolumentos).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 19 de Maio de 1936. — O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Para os devidos efeitos se declara que, por portaria de 20 de Abril do corrente ano, foi aprovada a lista do pessoal adido dos Caminhos de Ferro do Estado, que fica a prestar serviço nesta Direcção Geral, nos termos do § 2.º do artigo 1.º do decreto n.º 26 504:

- 1 Luiz Augusto da Silva — mestre de obras.
- 2 Cândido Ferreira — idem.
- 3 José Alves Franco — idem.
- 4 Joaquim de Figueiredo — mestre de oficinas.
- 5 António das Dores Costa — mestre de obras.
- 6 Manuel Rodrigues Soares — encarregado de obras de 2.ª classe.
- 7 Luiz da Silva Rosa — idem, idem.
- 8 António Duarte da Silva Casanova — idem, idem.
- 9 Manuel Martins — idem, idem.
- 10 José Martins — idem, idem.
- 11 Jacinto Duarte — idem, idem.
- 12 Jacinto da Assunção — idem, idem.
- 13 Joaquim de Jesus — medidor de 2.ª classe.
- 14 Belchior Diogo — idem de 1.ª classe.
- 15 Manuel Guerreiro da Costa — idem de 2.ª classe.
- 16 Luiz Filipe Cavaco — idem, idem.
- 17 Diogo José Cavaco — idem, idem.
- 18 Manuel Agostinho — idem, idem.
- 19 António Correia Ramos — encarregado de bate-estacas.
- 20 Manuel Tavares — maquinista.
- 21 Bernardino Pereira — marinheiro.

(Não carece de visto nem de anotação do Tribunal de Contas).

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 14 de Maio de 1936. — O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Secção de Expediente

Tendo, por decreto-lei n.º 26:470, de Março último, passado para a Junta de Electrificação Nacional todas as atribuições conferidas à Repartição dos Serviços Eléctricos, da Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que passe a fazer parte do Conselho Superior de Caminhos de Ferro o presidente da Junta de Electrificação Nacional, o engenheiro José do Nascimento Ferreira Dias, em substituição do chefe da referida Repartição, representação que havia sido criada pelo artigo 9.º do decreto n.º 14:444, de 19 de Outubro de 1927.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 15 de Maio de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

(Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas).

Divisão de Estudos e Construção

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o artigo 2.º do decreto n.º 19:881, que seja aprovado o projecto da variante entre os perfis 217 + 6 metros e 252 do 2.º lanço de Lanheses a Refojos, linha do Vale do Lima, e da estrada nacional n.º 5-1.º, e bem assim o respectivo orçamento, na importância de 19 118\$50, para efeitos do artigo 7.º do citado decreto.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 8 de Maio de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, conformando-se com o parecer da comissão a que se refere o artigo 3.º do decreto n.º 19:881, que seja aprovado o projecto do edifício de passageiros da estação de Contumil, da linha de cintura do Pôrto, e bem assim o respectivo orçamento, na importância de 111.955\$11.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 8 de Maio de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Joaquim José de Andrade e Silva Abranches*.

Divisão Fiscal de Via e Obras

Por ter saído com inexactidão, novamente se publica a portaria publicada no *Diário do Governo* n.º 49, 2.ª série, de 29 de Fevereiro do corrente ano :

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 sobranse uma parcela de terreno com a superfície de 5:055 metros quadrados à esquerda e à direita da linha do Val do Vouga, entre os quilómetros 54,784,45 e 55,074 70, nos termos do § 1.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:563, de 25 de Maio de 1935.

É também autorizada a permuta da mencionada parcela de terreno da concessão do Caminho de Ferro do Vale do Vouga com a Câmara Municipal de Albergaria-a-Velha, que a destina à construção da Avenida de Assilho, que atravessará em passagem de nível a linha do Vale do Vouga, cêrca do quilómetro 54,850. A Câmara Municipal cederá em troca uma parcela de terreno à esquerda e à direita da mesma linha, com a superfície de 478 metros quadrados, entre os quilómetros 54,900 e 55,074,79, bem como a indemnização que ente a Companhia e a Câmara fôr acordada.

As duas parcelhas estão indicadas respectivamente com as letras *A* e *B* no desenho apresentado pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro.

As referidas parcelhas estão situadas na freguesia e concelho de Albergaria-a Velha, distrito de Aveiro, confrontando a primeira parcela *A* ao norte com a Câmara Municipal, ao

sul com Correia Irmão, caminho de ferro, Joaquim Pinto e Augusto Ribeiro, ao nascente em ponta e caminho de ferro e ao poente com a Câmara Municipal e caminho de Ferro ; segunda parcela *B* ao norte com a Câmara Municipal, caminho de ferro e tópo da Rua Serpa Pinto, ao Sul com o dr. Anibal Corga, Augusto Ribeiro e tópo da Rua Serpa Pinto, ao nascente e poente em ponta.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 13 de Janeiro de 1936. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

EVITAI
o martírio
dos cães



PÓS DE KEATING
MAS TEM DE SER KEATING

RESTAURANTE

DO

Entroncamento

Sob a direcção de

FRANCISCO MÉRA

Ótimo serviço de mesa

Almoços e Jantares

por encomenda

Entroncamento-Estação

HEMORROIDAL
VARIZES—FLÉBITES
Ridelines Pills

dos Laboratórios ARNAUD, de Paris

AUTORIZADO PELA DIRECÇÃO GERAL DE SAUDE

O PRODUCTO QUE FALTAVA SOB ESTA FORMA
E COM ÊSTE VALOR

Suprime as pomadas, supositórios, banhos, etc.
que são apenas paliativos

Ação rápida e segura, nas HEMORRAGIAS, DORES
e PRURIDOS. Reducção e desaparecimento
das HEMORROIDAS

À VENDA NAS FARMÁCIAS:

TEIXEIRA LOPES & C.ª, Rua do Ouro, 154—ESTÁCIO, Rocio
AVELAR, Rua Augusta, 225—LIBERAL, Av. da Liberdade, 213
E NAS BOAS FARMÁCIAS

Representante exclusivo em Portugal

E. NEUVILLE DA CONCEIÇÃO, LIMITADA

Rua da Magdalena, 46, 2.º

LISBOA

TELEFONE 2 3572

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



MAYBACH

UNICO AGENTE
CARLOS CUDELL GOETZ,
PR. DA ALEGRIA, 65
L I S B O A
T E L E F O N E : 2 3 8 5 1
T E L E G R A M A S : C A R D E L E T Z

C O R D Y

A MELHOR ESPINGARDA

DE

C A Ç A E S T A N D

REPRESENTANTE EM PORTUGAL

A. Montez

Praça D. João da Camara, 3

LISBOA

B O L S A - P R E D I A L

DE

A. F. RAMALHO

POR INTERMÉDIO DELA ENCONTRAREIS
A GARANTIA DO VOSSO CAPITAL

Compra, Venda e Administração de Propriedades

HIPOTÉCAS

RUA DOS FANQUEIROS, 65-1.º
LISBOA — PORTUGAL
T E L E F O N E 2 8 7 3 0



Mala Real Inglesa

(Royal Mail Lines, Ltd.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruna, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» **James Rawes & Co.** Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 25252-3-4. Para os paquetes da classe «H» **E. Pinto Basto & Ca. Lda.** Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 26001 (4 linhas). No Porto: **Tait & Co.** Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

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

Manual do Viajante em Portugal

Nova Edição, em preparação