

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 B X 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

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1413



1 — NOVEMBRO — 1946



ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

Africa (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
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 ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Electrificações e Industrializações, pelo <i>Eng.º Américo Vieira de Castro</i>	699
A Estação de Cascais	701
10.000 Carlos	706
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	707
Há 50 anos, por <i>A. Luciano</i>	708
Manuel Pinto Cardoso.	709
Imprensa	709
Espectáculos	709
Informações da C. P.	709
Parte Oficial	710

Electrificações e Industrializações

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

QORREM de feição os tempos para a electricidade, a nossa «grande fada», como lhe chamam alguns engenheiros, perturbados com as capitosas emanções do maravilhoso fluido. Mas a «grande fada», como quase todas as fadas capazes de seduzir o sexo forte, é faustosa. A galas e pompas com prazer se achega, e esses luxos custam muito caro. *Non licet omnibus adire Corinthum*. Nem a todos é permitido gozar as delícias proporcionadas por essa misteriosa e tão maleável fôrça.

Se adrega de ter origem em torrentes, as quais longe ou perto dos grandes centros de consumo fazem ouvir o seu bramir eterno, é de uso dizer-se que a «grande fada» a todas as suas excelsas virtudes junta a de ser a mais económica fôrça que o homem pode utilizar.

Será verdade?! Não será lícito duvidar?!

Vamos ver se conseguiremos contestar essa tão categórica afirmação por via de exemplos que não pareçam adrede arrançados. Como a guerra é, ora desculpa, ora causa da carestia de tudo quanto o homem ao presente necessita, reportar-nos-emos aos tempos anteriores ao conflito mundial, cuja liquidação vai decorrendo, lentamente e tormentosamente, de cidade em cidade.

O preço pelo qual os industriais do Norte do nosso país, antes da guerra, pagavam a energia hidro-eléctrica, vendida e revendida, era bastante elevado, e nada absolutamente concorria para abaixar o «custo da produção». Qualquer motor térmico, de razoável potencia, daria a fôrça motora por preço mais baixo.

Transportemo-nos à Suíça, o país das quedas de água, onde a energia hidro-eléctrica visita todos os lugares povoados, fornecendo-lhes luz e fôrça a preços módicos. A preços módicos?! Melhor diríamos *devia fornecer*, pois uma e outra são das mais caras em todo o mundo. Estes exemplos não apoiam o crédito da energia hidro-eléctrica, a qual o vulgo, na sua errada concepção, nunca esclarecida, julga ser a mais económica de todas as fôrças existentes no nosso conturbado planeta!

Vejamos agora o que se passa nas rêsdes ferroviárias do país das torrentes, das neves eternas, do

turismo e da energia hidro-eléctrica. Foi o primeiro país que, privado de carvão, se lançou resolutamente na electrificação de caminhos de ferro. Natural seria que, completamente eléctricados e só utilizando energia proveniente de fôrças hidráulicas, a sua exploração fosse das mais económicas e as suas tarifas das mais baixas do mundo.

Pois não será o abaixamento de tarifas o fim mais elevado que pretendem atingir os progressos da ciência e da técnica e a dispendiosa electrificação de caminhos de ferro?!

Então teríamos razões de sobra para abençoar a grande fada.

Puro engano! As tarifas dessa simpática nação são as mais altas de toda a Europa! Recorramos, para o demonstrar, ao livro do dr. João F. Lapa, escrito com grande clareza e encerrando abundante documentação. A páginas 230 vem o quadro a seguir transcrito:

Preços médios de transporte de 1 tonelada quilómetro 1938

(em cêntimos-ouro)

Portugal (Comp. ^a C. F. Portugueses)	3,12
Bulgária	3,35
França	3,41
Bélgica (C. F. Nord Belge)	3,55
Alemanha	4,20
Espanha (M. Z. A.) (*)	5,46
Inglaterra (**)	{ 4,42 5,96
Suíça (C. F. Federais)	7,38
Itália	? (***)

(*) — Companhia de Madrid a Saragoça e a Alicante: refere-se ao ano de 1935, embora figurando na citada publicação, de 1938.

(**) — Indicamos o menor (Great Western Railway) e o maior (Southern Railway).

(***) — Não figura.

Neste quadro se encontra a confirmação do que acima dizemos.

Coincidência, ou consequência da electrificação? Para nós é pura e simplesmente consequência. As enormes despesas com essa transformação, e a triste

história económica dessa operação nos caminhos de ferro helvéticos, amplamente o demonstram.

A minguada economia nas despesas de exploração, resultantes da substituição da hulha negra pela hulha branca, nada pode contra os enormes encargos de juro e amortização trazidos pelas despesas ocasionadas por aquela substituição.

Aviso aos entusiastas no país da ilusão, e ao público, não esclarecido, que os segue nos seus arroubos.

Querem estas considerações dizer que condenemos sistematicamente todos os aproveitamentos de quedas de água?! De forma alguma. Insânia seria. Mas condenamos sem reboço a falta de discriminação e a obsessão, expontânea, incutida ou tendenciosa.

A utilização da energia hidro-eléctrica, a qual pode ser vantajosa no ponto A, pode tornar-se prejudicial no ponto B, situado a algumas centenas de quilómetros daquele. Ora, não vemos operar-se correntemente essa discriminação. Estabelecida a utilização de qualquer queda os seus beneficiários só pensam, naturalmente, em elevar ao máximo a venda de energia. Para aumentar o consumo não hesitam em ir procurar os consumidores longe, ou mesmo *demasiadamente longe*, do local de produção.

E começa então o calvario da energia eléctrica. Intermináveis filas de postes, ora de grande solidez, ora da mais precária segurança, toneladas e toneladas de fio de cobre, sub-estações onde se introduz a corrente a assustadoras voltagens, das quais o público, por expresso aviso, deve fugir aterrado perante o espectro da morte, grande copia de aparelhos de segurança, etc., etc.

Quanto maior é a distância maior é, naturalmente, o capital imobilizado.

Ao dealbar da utilização das quedas, tão grande foi o engodo com a maravilhosa força, a qual dispensava o detestado carvão, e todo e qualquer outro combustível, que firmemente se pensou poderia ela ser aproveitada a qualquer distância do local de produção, fosse ela de 1000 quilómetros!

Breve veio o desengano! Mas por muitas circunstâncias cuja enumeração seria longa, fastidiosa e desagradável, continuou-se a ignorar o desengano decénios em fóra, e o público continuou a viver na primitiva ilusão da prodigiosa força a qual — oh maravilha! — não necessita consumo de combustível. Mas, acrescentamos nós, não dispensa o pagamento de juros e amortizações, a não ser em caso de falência.

Pelos motivos expostos quando bate á porta do consumidor vai já tão onerada com encargos que o seu preço é demasiadamente elevado. Todavia aquele enlevado com o muito que tem lido e ouvido dizer sobre a «grande fada», julga ter-lhe entrado a fortuna pela casa dentro, e não se poupa a despesas

para receber condignamente tão respeitável hóspede. A influência do preço do mirífico fluido sobre o «custo da produção» ficará para depois; o essencial é ter tudo «electrificado».

E só muito tarde, quando já não há remédio, verifica que a influência da sedutora energia sobre o «custo da produção» é verdadeiramente maléfica.

Indústrias há as quais não comportam as despesas de electrificação, mesmo quando a energia é *hidro-eléctrica*. Assim a electrificação dos nossos caminhos de ferro seria a sua ruína á breve trecho. Sem dúvida, desta vez as tubas laudatórias, tão fortemente assopradas a quando da construção das linhas da Trindade e da Senhora da Hora à Trofa, não voltariam a fazer ouvir os seus estridentes sons, por fortuna dos caminhos de ferro e da nação.

Oxalá os dirigentes dos organismos ferroviários de tal se não lembrem. Para sua desgraça bastam já os passageiros «suburbanos», os quais exigem e conseguem ser transportados nos caminhos de ferro a preços muito inferiores aos «do custo», enquanto os passageiros «urbanos» deixam consideráveis lucros aos tramueis eléctricos.

* * *

Assim discreteando sobre a absorvente energia hidro-eléctrica nos fomos esquecendo das «industrializações». Como preambulo transcrevemos hoje apenas as judiciosas considerações do director da feira de amostras de Bale na revista «Technique Suisse», de Março de 1944.

No espaço de um século apenas a estrutura económica da Suíça modificou-se inteiramente. Este país, então essencialmente agrícola, orientou-se nitidamente para a produção industrial. Todavia, nada o predestinava para essa produção; a situação geográfica não lhe é favorável; o subsolo é pobríssimo em matérias primas e está afastado do mar. Tem apenas a vantagem de estar situado no coração da Europa sobre as grandes linhas de comunicação do Norte para o Sul, de Leste para Oeste. E, não obstante estas desvantagens, em curto lapso de tempo, tornou-se um dos principais países exportadores da Europa. É um acontecimento contra a natureza, se não mesmo contra a razão. Assim, para poder defrontar-se com a concorrência mundial, é-lhe absolutamente indispensável incorporar nos produtos de exportação uma grande parte de trabalho manual. Se a Suíça adquiriu grande renome no mundo foi devido ao perfeitíssimo acabamento dos seus produtos mecânicos e à sua grande precisão.

E, por hoje, deixaremos os leitores sobre estas sensatas considerações.

Os comentários, porventura longos, ficarão para outro artigo, o qual, provavelmente, não será dos mais próximos.

A Estação de Cascais

foi inaugurada pelo sr. Presidente da República e alguns membros do Governo

A inauguração da estação terminus de Cascais foi um acontecimento a todos os títulos notável que se revestiu de excepcional brilhantismo não só por a ela terem assistido o sr. Presidente da República e alguns membros do Governo que, com a sua presença marcaram a grande importancia deste acto, como também pelo que tão grandioso melhoramento representa para o turismo. Já no nosso número de 16 de Outubro de 1945 tivemos ocasião de pôr em destaque o que representava essa utilíssima iniciativa com a qual muito lucraria o tráfego da Costa do Sol. Publicámos então os esquemas do projecto, em face dos quais, prevíamos que a nova estação, seria sem dúvida, um edifício imponente e condigno embora de linhas sóbrias. Este importante empreendimento da «Sociedade Estoril» merecera longo estudo. Em 1943 existia um projecto de transformação da estação de Cascais tendente a adaptá-la às exigencias cada vez maiores do tráfego e no sentido de melhorar as instalações. Cuidava-se também nesse meticuloso plano de ampliar a sua capacidade de resguardo de todo o material circulante durante a noite com a consequente facilidade de manobras, para o que então, já se previa o ter de utilizar-se uma faixa de terreno entre o limite norte das antigas instalações e a estrada marginal.

Aguardando desde então, com natural ansiedade esse esplendido elemento de valorização turística da nossa formosíssima Costa do Sol, nele se mostrou interessada com particular simpatia toda a população da histórica vila de Cascais. E foi com um regosijo trasbordante de entusiasmo que ela, ao cabo de alguns anos, viu realizada a obra de grande alcance tão ardentemente almejada. A «Sociedade Estoril» cumpriu a sua promessa. E deu-lhe uma efectivação digna do prestígio que disfruta e absolutamente de acordo com as aspirações de Cascais: ter uma bela estação, moderna, ampla, vistosa, em perfeita coerencia com o progresso constante duma zona de turismo de primeira or-

dem, frequentada por estrangeiros e considerada, como de direito, uma das mais interessantes.

A inauguração foi, de facto, solene, e assim não podia deixar de ser, dado o elevado significado do melhoramento.

Ao acontecimento assistiu, como dissemos, o venerando Chefe do Estado. O mais alto magistrado da Nação quis, desta forma vincar da maneira mais eloquente o quanto a Nação estava interessada nesta obra que serve o bom nome de Portugal.

O novo edifício que veio substituir a inestética estação, impõe-se pelo aspecto moderníssimo, airoso, e agradável, de linhas solidas, com acentuada elegancia. Deu o melhor da sua vasta capacidade artistica para a execução do interessante projecto, o sr. architecto Paulo Cunha que pôs nesta obra toda a dedicação da sua proficiencia e toda a sensibilidade do seu bom gosto. Construiu-a o empreiteiro sr. Manuel António da Cruz sob a fiscalização do sr. inspector Raposo, da «Sociedade Estoril».

Organizou-se um combóio especial do Cais do Sodré para Cascais, levando os srs. engenheiros Cancela de Abreu e Espregueira Mendes, respectivamente ministro das Obras Públicas e Comunicações e sub-secretário de Estado da mesma pasta.

Nesse combóio tomaram também lugar os srs.: General Hamilcar Pinto, comissário do Governo junto da Sociedade Estoril; Eng.º Mário d'Oliveira Costa, do Conselho de Administração da C. P.; Coronel de Eng.º Vicente Ferreira, Brigadeiro Oom do Vale, Prof. André Navarro, Prof. Ruy Ulrich, Conselheiro Prof. Moreira Júnior, Eng.º Lima Henriques, director geral da C. P.; Eng.º Monteiro de Barros, presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal; Eng.º Tavares da Silva, do Ministério das Obras Públicas; Eng.º Neff Sobral, que representava o director geral dos Caminhos de Ferro; Eng.º Luis Novais, administrador delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Por-

tugal; Eng.º Francisco Melo de Aguiar, chefe do gabinete do Sr. Ministro das Obras Públicas; Eng.º Raul da Costa Couvreur, Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas; Eng.º Pereira Barata, Dr. António Amaral Figueiredo, Engenheiros Júlio José dos Santos, Diogo Sobral, Henrique Bravo, Alberto Rego e Campos Henriques; Joaquim Pedro Ferreira e Dr. Matos Rodrigues, vogal da Direcção do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro; Eng.º Rui José Pegado, da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro; Jaime Thompson, da Companhia Nacional de Navegação; Eng.º Constantino Cabral, Administrador da Companhia de Caminhos de Ferro do Vale do Vouga; Dr. Mário Pais de Sousa, provedor da Misericórdia de Lisboa; Eng.º Armando Ferreira, secretário da Companhia dos Telefones; Eng.º Pedro de Brion, da C. P.; Eng.º Nazaré de Oliveira, da Câmara Municipal de Lisboa; Eng.º Mário Leal, secretário do Conselho Superior de Transportes Terrestres; Eng.º Ferreira da Silva, do Ministério das Obras Públicas e Chefe Cunha, da Sociedade Estoril, etc. O Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (Movimento) estava representado pelos srs. Guilherme Tomaz, A. Costa Polonio, Manuel Pedro e Sebastião Forte.

Em Cascais, aguardavam o Chefe do Estado, os Srs. Ministro das Obras Públicas, Eng.º Cancela de Abreu; Ministro da Marinha, comandante Américo Tomás; Subsecretário de Estado das Comunicações, Eng.º Espregueira Mendes, Dr. José Duarte de Figueiredo, que representava o Sr. Ministro da Educação Nacional; Governador Civil de Lisboa, comandante Nuno de Brion; Fausto de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da Sociedade Estoril; Dr. António de Figueiredo, administrador delegado da Sociedade Estoril; capitão Raposo Pessoa, presidente da Câmara Municipal de Cascais; coronel Garcez de Lencastre, vice-presidente da Câmara Municipal de Cascais; Guilherme Cardim, Major Cortes Lobão, Alfredo Moreira, vereador da C. M. L.; José Florindo, Virgílio Soares, Eng.º Abreu Nunes, Dr. Alvaro de Vasconcelos, presidente da Comissão Concelhia da União Nacional de Sintra; Jaime Atias, presidente da Câmara Municipal de Oeiras; Eng.º Carlos Santos, presidente da Câmara Municipal de Sintra; Eng.º António Bual, da Sociedade Estoril, comandante do porto de Cascais, comandante Sá Teixeira, conego Moita, prior da freguesia do Estoril, etc..

O sr. general Carmona começou a visita admirando o espaçoso e atraente «hall» com lambris de mármore de vila Viçosa e o piso em mármore de Pero Pinheiro. De linhas elegantíssimas, o átrio ostenta duas obras de arte dignas de especial referência: suntuoso relógio de ferro forjado e um belo candieiro suspendendo dois carris, ambos da autoria do architecto José Raposo. O Chefe do Estado,

verdadeiramente encantado, percorreu as outras dependências — escritórios, sinalização, telegrafos, telefones, etc. e a oficina, ampla instalação com capacidade para recolher duas automotoras para reparações urgentes.

Numa das dependências da estação serviu-se um lanche aos convidados ocupando a mesa de honra o Chefe do Estado ladeado pelos três membros do Governo e governador civil; outros lugares eram ocupados pelos comandantes da Guarda Fiscal e Polícia, presidente do Município de Cascais e os srs. Fausto de Figueiredo, Guilherme Cardim e Alfredo Moreira.

O sr. Fausto de Figueiredo pronunciou então o seguinte discurso:

Ex.^{mo} Senhor Presidente da República:

Ex.^{mos} Senhores Ministros:

Meus Senhores:

As minhas primeiras palavras são para agradecer a Sua Excelência o Senhor Presidente da República a honra da sua presença nesta cerimónia. Já em 1928 foi sua Excelência quem presidiu à inauguração da estação do Cais do Sodré. Muitas tem sido, desde longa data, as generosas demonstrações que a Sociedade «Estoril» tem recebido da penhorante bondade do Senhor General Carmona.

Apresento igualmente os meus cumprimentos, agradecendo a sua comparecência, aos Senhores Ministros que acederam gentilmente ao convite que lhes foi dirigido, fazendo votos por que a sua permanência no Governo de Salazar continue a ser uma garantia do progresso da Nação e de paz entre os portugueses.

Permitam V. Ex.^{as} que eu principie por recordar um acontecimento, sobre o qual já passaram vinte anos, e que a minha memória ainda não esqueceu.

No dia 15 de Agosto de 1926, às onze horas e meia da manhã, saía da estação do Cais do Sodré o combóio que inaugurava a exploração eléctrica da linha. Entre os passageiros, convidados da Sociedade «Estoril», contavam-se membros do Governo, representantes de municípios e das forças económicas, delegados dos organismos oficiais, homens de letras e jornalistas, altas personalidades do comércio e da industria. Pode dizer-se que estavam presentes, no acto que se celebrava, muitos dos homens que exerciam funções de relêvo na vida económica e política da Nação, ou que afirmavam a sua actividade criadora nas esferas do trabalho e da inteligência.

Desde o Cais do Sodré a Cascais o combóio

seguiu entre aclamações vibrantes. Nas estações do percurso, acumulavam-se milhares de pessoas. Estoiravam morteiros e girandolas de foguetes. Em algumas estações foram lançados para as carruagens *confetti* e flores.

Entretanto, uma voz discordante se levantou. Foi na estação de Algés. Entre as aclamações e o entusiasmo dos assistentes, um homem enfurecido ergueu os punhos para o combóio e gritou:

— Oxalá tudo isto descarrilasse!

Mas o combóio não descarrilou. As aclamações prosseguiram, mais calorosas. O combóio chegou ao seu destino.

Aquele homem era um símbolo. Ele traduzia o ódio, a inveja, a impotência desesperada de quantos, incapazes de realizar obra útil, se sentem angustiados e oprimidos com as realizações dos outros.

Antes daquele dia, eu já tinha encontrado, a tentarem embargar-me o caminho, *outros homens de Algés*. Também os encontrei depois.

A justiça de Deus, porém, não dorme. Enquanto eles se consomem e enraivecem na impotência do seu ódio, os outros que eles atacam, vão chegando tranquilamente ao seu destino.

* * *

Durante os vinte anos que decorreram sobre a inauguração do serviço eléctrico, tem a Sociedade «Estoril» procurado cumprir o programa que se impôs. Em 15 de Agosto de 1926, ainda a estação do Cais do Sodré era um velho barracão. Em frente, o local estava pejado de quiosques, canastras de peixe, lugares de venda de hortaliza. Demoliu-se o barracão, limpou-se e arejou-se o largo fronteiro, construiu-se um amplo edifício de linhas architectónicas modernas, em condições de satisfazer plenamente as exigências do serviço e a comodidade do público.

As estações do percurso foram quase todas substituídas por novas construções, sem grandiosidade, que seria imprópria mas perfeitamente integradas num plano geral de modernização e embelezamento da linha. Na localidade onde não se fez a construção de novos edifícios, introduziram-se modificações e melhoramentos nos antigos.

O alteamento das plataformas, a instalação de oficinas de reparação do material circulante e tantas outras reformas e beneficiações que seria fastidioso enumerar, provam que a Sociedade «Estoril» não descurou o cumprimento das obrigações que assumiu.

Suponho que todos o reconhecem.

Não se verifica, porém a mesma identidade de opiniões no que diz respeito ao preço dos bilhetes. É perfeitamente compreensível, e não seria eu quem o leve a mal, que, quando se trata de pagar, toda a gente queira pagar menos.

O que não me parece certo é que, para fazer cálculos e confrontos sobre preços, se indiquem, por via de regra, os preços da tarifa ordinária, esquecendo-se as consideráveis reduções feitas nas assinaturas por séries de viagens.

Não desejando fatigar V. Ex.^{aa} com a demonstração minuciosa do benefício que essas reduções representam para o passageiro, limitar-me-ei a salientar que o custo duma viagem no regime de assinatura por serie corresponde a menos que a terça parte do preço da tarifa ordinária.

* * *

Desculpem V. Ex.^{aa}, Senhor Presidente da República, senhores ministros, meus senhores, que eu me tenha alongado um pouco em considerações feitas à margem do motivo que nos reúne aqui: a inauguração da nova estação de Cascais.

Não tem faltado opiniões divergentes a respeito da solução adoptada. Uns entendem que a localização de topo é um erro, por impedir ou dificultar o prolongamento da linha. Outros discordam do estilo architectónico a que obedeceu a construção, considerando-o pesado, pouco próprio do terminus duma via férrea que serve uma zona de turismo. Pela minha parte, e com a franqueza que é meu hábito, eu direi que também não estou contente.

Sejam, porém, bem cabidas ou não as críticas feitas, o certo é que à Sociedade «Estoril» nenhuma responsabilidades cabem na solução que se adoptou.

Sabem perfeitamente os organismos oficiais que a localização de tôpo foi indicada, para não dizer imposta, à Sociedade «Estoril» por determinação do grande e saudoso estadista que foi o Engenheiro Duarte Pacheco, a cuja memória presto a comovida homenagem da muita admiração que sempre lhe tributei.

Dentro do plano de realizações da Sociedade «Estoril», pensava-se transformar a estação antiga, melhorando as suas instalações e ampliando a sua capacidade de resguardo de material circulante durante a noite. Os trabalhos a realizar não deviam exceder, na altura em que foram planeados, um custo que oscilava entre cinco a seis centenas de contos.

Duarte Pacheco discordou do plano. Espírito aberto a iniciativas simples, projectando sempre o seu poder criador para o dia de amanhã, visionou desde logo conjugar a construção de nova estação com um importante arranjo de urbanização local.

Em 14 de Junho de 1943 era enviado à Sociedade «Estoril» pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, o ante-projecto elaborado segundo as indicações dadas pelo engenheiro Duarte Pacheco. Afastava-se inteiramente a ideia de transformar a

estação antiga. Projectava-se um novo edifício, a construir no tópo da linha, dotado de instalações que excedem em muito as necessidades presentes do serviço. Via-se que uma das preocupações dominantes na elaboração do ante-projecto tinha sido o seu enquadramento nas obras de urbanização que estavam na mente do saudoso homem público e que se ligavam ao traçado da nova estrada marginal.

A Sociedade «Estoril» procurou sempre dar a sua colaboração às rasgadas iniciativas do Engenheiro Duarte Pacheco, embora a fizesse, por vezes, com sacrifício de legítimos interesses. Mas não podia, em face do extraordinário encargo que a execução do projecto representava, dispensar-se de apresentar algumas objecções. Fe-lo em ofício de 6 de Julho de 1943, enviado à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, acompanhando a devolução do ante-projecto que tinha recebido. Depois de recordar que se pensava apenas em transformar a estação, adaptando-a às exigências crescentes do movimento da linha, diz-se nesse ofício:

«Preparávamo-nos modestamente para elaborar o respectivo projecto definitivo e submetê-lo à aprovação de V. Ex.^a quando surgiu superiormente uma ideia muito mais vasta e grandiosa, ligada à urbanização daquela zona, e comportando uma estação de carácter absolutamente diferente do que precisamos. O ante-projecto que V. Ex.^a nos remeteu excede muito os nossos projectos de então, em instalações previstas e no luxo ou riqueza da sua concepção; e foi estimado em Fevereiro de 1941 na importância elevadíssima de 2.332 contos, importância que devidamente actualizada, se deverá talvez contar agora entre os quatro mil e os cinco mil contos, se não mais. Entendemos que estará previsto o custeio de um trabalho por parte do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro e outros organismos oficiais. E esta Sociedade não se furtará a nele participar na medida correspondente às necessidades que se prepuzera resolver com os seus recursos.»

Em resposta a êsse ofício, Duarte Pacheco autorizou a participação do Fundo Especial e do Fundo do Desemprego nas despesas de construção, determinando também que, na elaboração do projecto definitivo, se fizessem simplificações de carácter constructivo e arquitetónico tendentes a limitar o custo das obras.

A Sociedade «Estoril» declarou conformar-se com os desejos de Duarte Pacheco. Aceitava um encargo muito superior ao que as necessidades ferroviárias lhe impunham, e ia participar largamente num traçado de embelezamento urbano que, de facto, não lhe diz respeito e para o qual não podia ser obrigada a contribuir.

Todos esses factos decorrem até Agosto de 1943.

Seguiram-se depois as indispensáveis formalidades burocráticas, e várias outras, que antecederiam a execução do projecto.

O conjunto da transformação delineada obrigava a muitas despesas que não estavam previstas na estimativa da construção do edifício, pois havia ainda que executar outras obras entre as quais ter-
raplanagens e demolições, levantamento e reimplantação da linha e construção adequada das plataformas de passageiros.

Para a realização económica e eficiente das obras que tem executado, contou sempre a Sociedade «Estoril» desde o seu início, com o zelo e competência da sua direcção técnica. Recordo neste momento com saudade o nome do Engenheiro Manuel Belo, que assinalou de modo notável a sua acção como Director da Sociedade «Estoril». Engenheiro muito distinto, conhecendo profundamente, em todas as minúcias, a técnica dos problemas ferroviários, coube-lhe projectar a electrificação da linha e resolver muitas das dificuldades que surgiram na execução dos trabalhos e durante os primeiros tempos da nova exploração. Fê-lo com rara competência e com a honestidade, zelo e dedicação que consagrou sempre ao exercício do seu cargo. Foi substituído pelo Sr. Eng.^o Cancela de Abreu, que tinha sido um seu precioso auxiliar, prestando-lhe como Sub-Director uma valiosa colaboração.

No exercício das suas funções de Director, o Sr. Engenheiro Cancela de Abreu afirmou sempre, a par da sua vigorosa e ponderada inteligência, servida por um claro raciocínio, as mais raras qualidades de homem de gabinete e de acção. E demonstrou ainda, além de tudo isso, acima de tudo isso, a perfeita nobreza do seu carácter, amigo nas horas boas e nas horas más, tributando escrupuloso culto às leis da honra e da lealdade que devem reger a vida das pessoas de bem.

Folgo de ter ensejo de dizer estas palavras. Saudando-o pelas altas faculdades de estadista que tem revelado na gerência da sua pasta, devo acentuar que nunca a Sociedade «Estoril» lhe pediu coisa alguma, como ministro. Nem tenciona pedir. Nas suas relações com os poderes públicos a Sociedade «Estoril» apenas deseja que lhe dispensem equidade e justiça.

Fechado este parentesis, reatarei por pouco tempo o fio das minhas considerações.

Informei V. Ex.^a de que o Ministro Duarte Pacheco tinha concordado com a participação do Fundo Especial de Caminhos de Ferro e do Fundo do Desemprego nas obras a realizar por sua indicação. Cálculos feitos em organismos oficiais previam que a Sociedade «Estoril» deveria elevar para 1.750 contos o encargo que tinha orçamentado entre 500 a 600.

Quando as obras começaram, já se tinham verificado, porém, consideráveis agravamentos no

preço dos materiais e no custo da mão de obra. Seria justo que a participação do Estado fôsse aumentando na proporção em que se verificava o agravamento das estimativas feitas. Mas não sucedeu assim. E a Sociedade «Estoril, que tinha aceitado elevar para 1.750 contos uma despesa inicialmente calculada entre 500 a 600, viu-se obrigada, afinal, a satisfazer todos os encargos que excediam o orçamento previsto, suportando um dispêndio que se aproxima de 4.500 contos.

Não se arrepende de o ter feito. Subordinou-se às directivas que lhe foram superiormente dadas, contribuindo com larguesa para uma obra que o Governo da nação julgou necessário executar. Se não há razão para a louvar, também me parece que faltam inteiramente os motivos para lhe dirigir censuras.

Era indispensável que eu proferisse estes esclarecimentos para completa elucidação das pessoas de boa fé que manifestaram divergências sobre a localização da estação e o seu traçado arquitetónico. Quanto às outras, que tudo deturpam, por ódio ou por inveja, não vale a pena consagrar-lhes qualquer atenção. São como o homem de Algés. E os combóios vão chegando ao seu destino!

Em nome da Sociedade de Propaganda de Cascais falou depois o sr. José Florindo de Oliveira, vice-presidente daquele organismo. Saudou o Chefe do Estado e os membros do Governo e prestou homenagem às qualidades de energia e de trabalho do sr. Fausto de Figueiredo. Pediu ao sr. General Carmona a honra de colocar no peito do sr. Fausto de Figueiredo a medalha de ouro da Sociedade de Propaganda de Cascais, medalha que foi criada para galardoar quantos à causa do progresso da vila têm posto a sua boa vontade e dedicação.

O sr. Presidente da República associou-se à homenagem ao sr. Fausto de Figueiredo cujo elogio traçou. Evocou depois a inauguração da estação do Cais do Sodré que substituíra um barracão que não honrava a capital aos olhos do estrangeiro. Muita honra tivera como Chefe do Estado em presidir a esse acto e era com viva satisfação que inaugurava agora a estação de Cascais. Pôs em relevo o significado da inauguração da estação de Cascais, melhoramento que prova de forma exuberante, o interesse que o país tem pelas realizações de turismo. E por entre calorosos aplausos, colocou ao peito do sr. Fausto de Figueiredo a medalha de ouro.



10.000 CARLOS

**fazem parte do primeiro Grupo Onomástico
que se fundou em Portugal há 17 anos**

E' de facto importante a organização do simpático Grupo Onomástico «Os Carlos» que reúne à sua volta dez mil sócios que sabem o que querem e que procuram desenvolver uma actividade curiosa de amparo aos mais necessitados Carlos que existem no nosso país.

Temos acompanhado dia a dia a acção cultural e filantrópica deste organismo que mercê da acção impertinente da sua Direcção tem conseguido singrar de tal maneira que o Grupo é já internacionalmente conhecido.

No dia 4 do corrente — dia de S. Carlos — vai comemorar-se a entrada do 17.º ano de fundação do Grupo que organizou um vasto programa que consta:

DIA 3 — A's 10 horas — Missa solene por música vocal e instrumental e festa a S. Carlos na Igreja de Santa Maria Madalena. Sermão e procissão de S. Carlos dentro da Igreja, — organização de um grupo de homónimos.

A's 13 horas — Almôço de confraternização dos Carlos na Pastelaria Marques, Rua Garrett, 72, cujos bilhetes de inscrição, limitados a 100 pessoas, podem, ser levantados na respectiva sede.

DIA 4 — A's 9 horas — Missa de sufrágio na Igreja de Santa Maria Madalena por alma dos Carlos falecidos.

A's 10 horas — Batismo de vários Carlos na mesma Igreja.

A's 15 horas — Na sede: pagamento de todas as senhas distribuidas aos pobres e distribuição das pensões aos Carlos necessitados, inscritos nos registos do Grupo.

Exposição de enxovais oferecidos pelas famílias dos sócios nalguns estabelecimentos da Baixa que para esse fim gentilmente prestaram a sua colaboração.

A's 20 horas — Reunião no «Tamariz», (Estoril) de todos os corpos directivos, num jantar íntimo, para o qual foram convidados todos os Presidentes dos Grupos Onomásticos.

DIA 5 — A's 15 horas — Distribuição de enxovais confeccionados por pessoas de família dos sócios às crianças nascidas no dia anterior e às quais foi dado o nome de Carlos.

DIA 6 — Às 21,30 horas — Espectáculo no Jardim Cinema com a passagem do filme «Ladrão Precisa-se», notável realização de Brum do Canto e produção de Carlos de Arbués. Em seguida um acto de variedades colaborado por artistas portugueses de nome consagrado.

DIA 7 — A's 22 horas — Visita Cultural às instalações do Jornal *O Século*. A concentração faz-se às 21,45 junto á porta principal do importante diário. Os sócios que desejarem tomar parte nesta visita terão de levantar os seus bilhetes na sede do Grupo.

DIA 10 — Festejos em Mem Martins (lugar de S. Carlos).
A's 7 horas — Salva de 21 morteiros anunciando as festas.
A's 12,30 horas — Almôço regional em Sintra oferecido aos representantes dos diários da capital e imprensa local.
A's 14 horas — Concentração no próximo combóio que sai da «gare» do Rocio às 14,10.

A's 15 horas — Chegada da Banda da Sociedade Filarmonica Verdi à estação ferroviária local que acompanhará os visitantes ao lugar de S. Carlos.

A's 16 horas — Recepção às autoridades do Concelho e «Porto de Honra».

A's 16,30 horas — Sessão solene com assistência das autoridades do Concelho e inicio dos trabalhos para a construção da «Casa dos Carlos». A guarda de honra nesta cerimónia será feita pelo Grupo Campista de «Os Carlos» que se apresentará devidamente uniformizado.

A's 18 horas — Regresso a Lisboa.

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Açambarcadores e Mercado Negro

NUM curioso artigo intitulado «Através de toda a história houve sempre açambarcadores» o Diário de Coimbra, com saborosa documentação vem provar, até aos mais incrédulos que o açambarcamento existiu sempre. Vem de longe, da confusa noite dos séculos. E, como ele, é velhíssimo o «mercado negro». Pode dizer-se que ambos nasceram ao mesmo tempo, e se completam.



Os seus corpos eram espetados e ficavam apodrecendo...

O sórdido egoísmo humano não é de hoje. Procriou, já em remotas idades, estes dois monstros do mais espantoso crime gerado pela ambição voraz e cúpida de homens sem consciência, sem coração e sem carácter: a ignóbil traficância com aquilo que é indispensável à vida. O açambarcador e todos os outros miseráveis que exploram o sangue do povo como asquerosas sanguessugas, não é só o ladrão que assalta a bolsa e a dispensa, é ainda um assassino que premedita a pior

das especulações: a da fome. Estes crimes contra a humanidade deviam ter também um tribunal severíssimo, intransigente, com suficiente força jurídica e moral para pendurar numa fôrça estes bandidos da pior espécie.

Escreve o Diário de Coimbra:

No tempo de Carlos Magno faltou a farinha e depois de se ter verificado que havia quem a tivesse escondida em abundância, com o fim de a fazer valer o melhor possível, o povo revoltou-se contra esses açambarcadores e fez justiça por suas mãos supliciando os culpados.

Mas aos poucos, as massas humanas revoltadas foram moderando os seus ímpetos justiceiros e cedendo lugar ao julgamento e ao castigo aplicado legalmente.

Quem primeiro açambarcou não chegou a ter as honras do ferro, do fogo ou da fôrça. Os amanhadores do ouro à custa da miséria alheia, em todo o vasto império de Carlos Magno, eram castigados de modo a que as próprias mercadorias ficassem na sua frente enquanto durava o suplício.

E assim, metia-se-lhes brutalmente pela boca a dentro, o trigo, a farinha, o grão que ele tão avaramente tinha guardado na mira do maior lucro. Depois, assim meio asfixiado, já quase rôxo, os olhos dilatados, era entregue à turba que se encarregava dele.

Depois, aos poucos, as leis foram-se humanizando e o chicote com pontas de ferro era o usado para castigar os prevaricadores,

Os reis portugueses mandavam açoitar os açambarcadores até que eles, com o corpo a esvaír-se em sangue, perdessem a vontade de enriquecer à custa da miséria dos humildes, que são sempre quem mais sofre com os manejos destes «negociantes».

Aplicou-se-lhes depois, os suplícios correntes para todos os grandes criminosos de delito comum. Esperava-os a mesma sorte dos parricidas, dos regicidas, dos profanadores.

Os seus cadáveres ficavam apodrecendo no cimo dos postes de condenação, espetados como chouriços ou então quebravam-se-lhe os ossos em máquinas especiais.

Francisco I mandava de vez em quando reunir estes escamoteadores de comida em estranhas procissões nas quais eles seguiam metidos em gaiolas de ferro.

A população podia atirar-lhes o que entendesse, escarrar-lhes, etc. Daqui iam direitinhos para o fogo.

Luís XIV aboliu as penas de morte para os açambarcadores mas o nosso D. João II esse mandava condenar à morte todos os que especulavam com a fome do povo.

No início da Revolução Francesa vigorava ainda a suspensão da pena de morte para estes casos, conforme o decreto de Luís XIV. Mas a breve trecho, com as «bichas» às portas dos padeiros, e com a fome a ganhar vastas proporções, logo se verificou que só a guilhotina poderia atenuar um pouco o mal pavoroso que alastrava. E isso fez-se. Os facínoras do açambarcamento tiveram as suas cabeças separadas do corpo.

Na Espanha o garrote trabalhou muito, também, contra esses indivíduos, culpados do delito de fazerem que milhares de homens revolvessem na boca as línguas à espera de um pouco de alimento que jamais chegava.

Hoje, como todos sabemos, também a pena de morte contra esses cavalheiros é usada na França, na Tchecoslováquia e em outros países. Mas, de certo modo, não obstante os séculos de avanço jurídico que trazemos sobre os recuados tempos de Carlos Magno, impoz-se essa medida violentíssima contra esses «negociantes».

A França com a sua Liberdade, Igualdade e Fraternidade, não hesitou em decretar a pena de morte contra esses criminosos da pior espécie. De facto, não há outro «remédio», dado o impudor, a assombrosa desfaçatez com que os malfetores actuam na obscuridade das suas rendosas «negociatas». O castigo tem de ser duro, e pelo preço do crime.

Em Portugal agravaram-se as penas de prisão para estes delinquentes de crimes gravíssimos. Mas parece-nos que só à maneira do século de Carlos Magno, a diabólica seita deixaria de perturbar a economia do país, e de lançar as negras sementes da Fome, forjando com sinistro desdem pela vida humana, calamidades, infâmias e horrores!

Flores amigas

A Direcção do Jardim Zoológico enviou-nos algumas das mais belas flores colhidas nos viveiros do lindíssimo Parque das Larangeiras. Oferta delicada, muito nos sensibilizou esse requinte de gentileza — que tem o frescôr da imarcescível amizade existente de longa data entre quantos trabalham nesta redacção e os corpos directivos do nosso simpático «Zoo».

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Novembro de 1896)

De como foi iniciada a campanha da construção da Linha Urbana do Porto

Era em janeiro de 1888. Já lá vão quasi nove anos. Parece que foi hontem.

Tinhamos então na nossa legião um grupo numeroso de engenheiros distinctos, como talvez nenhum director poderá gloriar-se de ter tido sob as suas ordens:

Alfredo Soares, Antonio d'Albuquerque, Couraça, Abreu Nunes, Costa Serrão, Lourenço d'Azevedo, Lopes Monteiro, Pinto Camello, Arthur Guimarães, Cordeiro de Sousa, Estevam Torres, Madureira Bessa.

A ordem para principiar e desenvolver os trabalhos da construção era urgente, instante, phrenetica. Basta dizer: sobraçava então a pasta das obras publicas o sr. Emygdio Julio Navarro.

E estava na brecha J. A. Ferreira, proprietario dos *Armazens Herminios*, propagandista infatigavel, que movia não só o ceu, mas tambem o Acheronte, bradando por toda a parte, com relação ao edificio de S. Bento: *delenda ecclesia!*

Era preciso fazer abortar quanto antes a ideia cerebrina da estação central lá em baixo, no fundo da cidade, pelas proximidades de S. Nicolau, ao nivel do subterraneo do ramal da Alfandega, sonho dourado da poderosa burguezia da rua de S. João!

Destacámos logo para o campo Arthur Guimarães, moço intelligente, cheio de ardor e dedicação, que fizera as suas primeiras armas em Salamanca, na ardua tarefa do tunel de La Carretera.

Na secretarla, além do prudente conselho e gosto primoroso de Alfredo Soares, que infelizmente soffria já da doença de que em breve havia fatalmente de ser victima, favorecia-nos a rara habilidade do conductor Joaquim Ferreira dos Santos, a modestia personificada.

Para as expropriações collaborava connosco uma comissão, de que faziam parte o nosso collega Vargas e Lopes Coelho, prestigioso commerciante, que dirige a Companhia dos Vinhos do Alto Douro.

Assim, arcámos com a grande, enorme difficuldade das expropriações, atravez de jardins, hortas e casas que se penduram nos alcantis da margem do Douro, vendo surgir deante de nós, como verdadeiros Adamastores, a série de proprietarios, que já na 5.^a secção da linha do norte e no ramal da Alfandega haviam sido o terror dos engenheiros: o Quelhas, o Thomaz Joaquim Dias, os successores de Roriz e tantos outros, entre os quaes sobresaia, ainda, um brasileiro, que, ao vêr approximar as bandeirolas do repuxo do seu jardim, vociferava contra o Governo, *que prostituia a sua propriedade (sic)*.

Os mais renitentes, porém, foram os proprietarios dos socalcos das Fontainhas, estabelecidos ali talvez pelo direito do *primi capientis*, mas agarrados, como lapas, ás suas fragas. Tres levaram-nos até os tribunaes e ahi foi preciso resistir a toda a chicana dos advogados e sollicitadores da rua de Santa Catharina.

Acampámos então em S. João Novo. Escolhemos peritos e formulámos libellos. Fizemos cêrco aos meretissimos delegados, um dos quaes, hoje grande titular, se irritava com a nossa intrusão de leigos, e outro, depois tenaz accusador

n'um celebre processo de envenenamento, batia as palmas, declarando que não queria outros *provarás* senão os nossos.

E d'essa vez levámos a rabulice de vencida.

Em peregrinação a Canossa, tivemos de subir com a comissão a famosa escadaria do paço episcopal, para, contritos, pedirmos perdão de pretender desalojar do seu mosteiro as ultimas freiras de S. Bento da Ave-Maria, e arrasar a casa das servas do Senhor, cuja cêrca havíamos já sacrilegamente devassado com a nossa brigada de replanteadores.

A esse tempo preparavam-se para sair dos seus casebres os pobres lojistas que moravam junto do sopé da negra muralha ameiada do convento, á entrada da asquerosa viella da Madeira, e bem assim das alterosas casas fronteiras da rua de Santo Antonio os seus ricos proprietarios.

Emfim, depois d'esta odysseia da aquisição dos terrenos, inaugurámos os trabalhos, conseguindo entregar a sua execução a empreiteiros que conheciamos dos estaleiros dos caminhos de ferro do Minho e Douro: Gabriel Beitia, João Ypiña e Hippolyto de Baère, que successiva e respectivamente começaram a abrir em rocha dura os tunneis da China, do Seminario e da Ave-Maria.

E para mostrar como então eram resolvidos os problemas que se apresentavam em via de execução dos trabalhos, mencionaremos o que se passou com a abertura desses tunneis.

Estavam elles projectados para uma só via, e assim principiaram a ser postos em praça. De repente ocorre a conveniencia de os abrir para dupla via e ampliar as expropriações n'esta conformidade.

Falar no assumpto, compôr um typo de secção transversal para duas vias com dimensões folgadas, propo-lo, receber a approvação e ser auctorizado a ajustar com os empreiteiros a alteração do preço, se não foi tudo, como ás vezes acontece nos romances, obra de momento, foi, de certo, obra de dois momentos, o da ida e o da volta do correio.

D'ahi resultou a mudança immediata do plano dos trabalhos, sem a menor exitação nem attricto, dando-se aos tunneis da linha urbana do Porto uma secção, para duas vias, ampla como a não tem o tunnel da linha urbana de Lisboa.

Sómente o brasileiro do repucho, olhando com indignação para o seu jardim mais largamente retalhado e com a extrema do caminho de ferro osculando a taça, apontava-o á multidão dos curiosos, como se fosse o corpo exanime de Lucrecia.

A. LUCIANO

Uma sentença original

O tribunal de instrucção de Ateca, Hespanha, promulgou ha dias uma sentença que não podemos deixar de classificar de... original.

Um empregado das ambulancias postaes encarregou-se de levar de Madrid a um seu amigo de Cetina, linha de Zaragoza, um pacote contendo capsulas para garrafas.

O chefe da estação, sabedor do caso, autoou o dono da encomenda e a companhia instaurou processo ante o juiz municipal, o qual condemnou o empregado portador do volume e o dono d'este em uma multa, custas do processo e a indemnização de 1,65 pesetas á companhia, valor do transporte.

Mas aquelle apellou da sentença ante o julgado de instrucção e este, «considerando que o volume em questão não era daquelles que por sua fôrma, cheiro ou volume não podem ser conduzidos em mão dos «viajantes» (note-se que o transportador não era viajante nem ia em carruagem d'estes) annullou a sentença (!)

De fôrma que, por esta jurisprudencia de nova especie, qualquer empregado do correio pode fazer os melhores interesses encarregando-se de transportar na ambulancia quan-

tos volumes entenda, contanto que elles não incommodem os passageiros... que vão nas suas carruagens, no fim do comboio.

Decididamente não é só a America o paiz das originalidades.

Os kiosques do Caes do Sodré

Não fomos só nós que reclamámos contra a vergonhosa agglomeração de casinhas de venda de bebidas em frente da estação do Caes de Sodré. A companhia real reclamou á camara municipal, e esta, não sendo seu o terreno em que essas indecentes construcções estão alojadas, limitou-se a reclamar do governo civil que sejam os respectivos donos autoados, por não terem licença da camara.

Portanto, com autoações e tudo lá continuam a estar nada menos de 11 cubiculos, impedindo o transito já difficil de si, n'aquelle espaço não empedrado que a chuva torna um perfeito atoleiro.

MANUEL PINTO CARDOSO

Apoz vinte e três anos de permanência em África, regressou à metrópole, o nosso amigo sr. Manuel Pinto Cardoso que foi zeloso empregado dos Caminhos de Ferro de Benguela. Agora aposentado, este funcionário fixou residência com sua família em Azureira (Sinfães)

Imprensa

«JORNAL DO COMÉRCIO»

Comemorou no dia 17 do mês passado o seu 93.º aniversario, o antigo e importante diário da capital «Jornal do Comércio».

A todos os que trabalham nesse órgão de informação apresentamos as nossas saudações.

«CINEMA DE AMADORES»

O último número da interessante revista «Cinema de Amadores» editada por Eduardo Clemente Méco e propriedade da grande organização Sociedade Pathé Baby, L.^{da}, insere curiosos artigos sobre técnica cinematográfica.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — Às 15 e 21 — «O diabo são elas».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — «Lábios que matam».

COLISEU — Às 21,45 — Companhia de circo.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiço.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MOR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 5550 em selos do correio, nome e morada

INFORMAÇÕES DA C. P.

Desde Novembro o número do telefone do serviço de Informações da C. P. passa a ser, por determinação da respectiva Companhia, 2 3180.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 212, I série de 18 de Setembro de 1946, publica o seguinte:

Decreto-lei n.º 35:867

Pelo decreto-lei n.º 35:525, de 11 de Fevereiro de 1944, foi o Governo autorizado a mandar proceder à construção de um ramal da linha do Cais do Sodré a Cascais para estabelecer o acesso, por via férrea, ao Estádio de Lisboa.

O ramal achá-se construído e, embora ainda não concluído o edifício de passageiros, tem já sido utilizado para facilitar o acesso ao Estádio Nacional em dias de espectáculos desportivos.

Convém agora regularizar e legalizar a situação desta linha para efeitos de exploração.

A solução mais simples consiste em considerar o ramal e a nova estação do Estádio como um complemento da estação da Cruz Quebrada e integrar as respectivas instalações fixas na concessão da linha do Cais do Sodré a Cascais, ficando a sua exploração automaticamente abrangida pelo contrato de arrendamento daquela linha estabelecido entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sua concessionária, e a Sociedade Estoril, arrendatária da exploração.

Ouvidas as duas empresas, deram elas o seu acordo a esta solução.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º O ramal do Estádio de Lisboa, com todas as suas instalações fixas, é incorporado nas concessões constantes do contrato de 14 de Setembro de 1859 e alvará de 9 de Abril de 1887 e mais disposições vigentes relativas à linha do Cais do Sodré a Cascais, cuja concessão foi feita à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Art. 2.º A exploração deste ramal fica abrangida pelo contrato de arrendamento em vigor para a linha do Cais do Sodré a Cascais.

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

Paços do Governo da República, 18 de Setembro de 1946.
— ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA. — António

de Oliveira Salazar — Júlio Carlos Alves Dias Botelho Moniz — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Augusto Cancellata de Abreu — Marcello José das Neves Alves Caetano — José Caeiro da Matta — Clotário Luiz Supico Ribeiro Pinto.

O «Diário do Governo», n.º 188, I série de 25 de Setembro de 1946, publica o seguinte:

Decreto-lei n.º 35:877

Vem a generalizar-se, há anos, nas redes ferroviárias estrangeiras o emprego de taras exteriores de carácter permanente, obedecendo a determinados tipos e dimensões, destinadas a acondicionamento de mercadorias para transporte por via férrea, sujeitas ou não a trasbordo de ou para as vias ordinária, fluvial ou marítima, e apresentando-se sob a forma de arcazes, grades ou cisternas.

Estas taras, conhecidas geralmente no estrangeiro pela designação de *containers*, têm sido classificadas aduaneiramente no nosso País como «taras exteriores». Ficarão sendo designadas no presente decreto-lei e na legislação posterior sob o nome genérico oficial de «contentores».

Os contentores têm por finalidade primacial desonerar o transporte das elevadas despesas de carga, descarga e trasbordo e diminuir os riscos inerentes a estas operações, pois que, pelo seu volume e pela sua utilização na totalidade do percurso, sem baldeação do conteúdo, desmultiplicam as operações de manipulação — uma só de cada vez, do conteúdo — ou as facilitam, no caso de a mercadoria ser a granel. Por outro lado, evitam em grau apreciável as avarias que o conteúdo poderia sofrer se manipulado directamente. Ainda outras vantagens foram reconhecidas no emprego de contentores, como maior rapidez e, portanto, menor custo das manipulações e economia para o público pela dispensa ou simplificação das embalagens parciais.

Ao Governo incumbe, para salvaguarda do interesse comum, ditar as normas que assegurem a conveniente padronização dos contentores, por forma que, tendo em atenção as diferenciadas exigências peculiares das actividades daquelas que os querem utilizar, se não venha a criar às empresas ferroviárias dificuldades insuperáveis ou demasiado onerosas, quer no transporte, quer na manipulação.

O Governo entende que não deve limitar o direito de cada um construir ou fazer construir, e de transportar ou fazer transportar, o recipiente que entenda adaptar-se melhor no género de mercadoria que lhe interessa; mas na condição, porém, de, não obedecendo esse tipo de contentor

CEL

É a marca dos condutores eléctricos cuja qualidade de fabrico é a garantia de uma boa instalação eléctrica

FABRICADOS PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.^{da}

E DISTRIBUIDOS PELA:

SODIL

Sociedade Distribuidora, L.^{da}

RUA NOVA DA TRINDADE, 15-C — LISBOA

às referidas normas, não poderem ser invocados para o seu transporte os benefícios que os transportadores venham a conferir aos padrões estabelecidos.

Por isso no presente diploma se prevê disciplinamento apenas daqueles contentores para os quais os seus proprietários ou utentes desejem usufruir as vantagens que para o transporte vierem a ser estabelecidas, com aplicação geral, pelas empresas ferroviárias (aceleração no transporte, retorno gratuito, não consideração do peso do contentor, redução de preços, etc.). Na mesma ordem de ideias, e porque a excessiva pluralidade de entidades alugadoras de contentores prejudicaria, de princípio, a eficiência desse disciplinamento, limita-se, por ora, a faculdade do aluguer às empresas ferroviárias e aos agentes transitários já agregados na Câmara dos Agentes Transitários, organismo para-corporativo, ou a esta própria Câmara, facilitando, assim, o objectivo pretendido.

O Governo, ao ditar desde já estas normas, pretende antecipar-se ao provável aparecimento de contentores e à concessão de facilidades ao seu transporte pelas empresas ferroviárias. Dessa forma evita a posterior correcção de interesses já criados, que necessariamente se daria se a promulgação destas providências se seguisse àqueles factos.

E assim:

Usando da faculdade conferida pela 1.^a parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º O regime que as empresas ferroviárias aplicarem, com a devida autorização do Governo, ao transporte de contentores apenas abrangerá os contentores dos tipos definidos na lei como «recomendados».

§ único. A identificação dos contentores «recomendados» será feita, por marca ou sinal aposto bem visivelmente no exterior destes, pelo organismo oficial designado para tal fim.

Art. 2.º O Ministro das Obras Públicas e Comunicações estabelecerá, por portaria, as normas a que deve obedecer o reconhecimento oficial para os contentores da qualidade de «recomendado», as correspondentes prescrições a observar pelos interessados e as regras para a admissão desses contentores à circulação e exploração na rede dos caminhos de ferro nacionais.

Art. 3.º Os contentores «recomendados» que não forem propriedade de empresas ferroviárias só poderão ser utilizados em serviço privativo dos seus proprietários como expedidores ou consignatários da mercadoria neles contida ou do próprio contentor em vazio.

§ 1.º Como excepção ao preceituado no corpo deste artigo, podem, a Câmara dos Agentes Transitários e os agentes transitários nela inscritos, explorar, em serviço do público, contentores «recomendados» de sua propriedade ou tomados de aluguer no estrangeiro.

§ 2.º Os contentores «recomendados» a que se refere o parágrafo anterior, quando tomados de aluguer no estrangeiro, são considerados, para todos os efeitos deste decreto-lei e do diploma que o regulamente, como propriedade do tomador do aluguer.

Art. 4.º Os contentores «recomendados» pertencentes às empresas ferroviárias, à Câmara dos Agentes Transitários ou às firmas nela inscritas ficam sujeitos ao regime legal aplicável ao material circulante das empresas ferroviárias.

§ único. Para aplicação do determinado no corpo deste artigo aos contentores «recomendados» pertencentes à Câmara dos Agentes Transitários ou às firmas nela inscritas, terão essas entidades de responsabilizar-se previamente, nos ter-

COMPRE



Cooper Espes-
sura Regu-
lar 006 — Pa-
cote de 5
laminas 5\$00

Cooper Azul,
Super Delga-
da 004 — Pa-
cote de 4 lami-
nas 4\$00

À VENDA EM TODAS AS CASAS DA ESPECIALIDADE

GRATIS — Queiram enviar-nos um postal com a direcção e enviaremos uma lamina da espessura que preferir

Representantes exclusivos para todo o Império Português

SOCIEDADE COMERCIAL JULIO DE MACEDO, LD.^a

Rua de S. Nicolau, 23, 1.º — LISBOA — Telefone P B X 2 3608

Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

mos legais, pelo cumprimento, em relação aos contentores de que forem proprietárias ou alugadoras, das disposições legais e regulamentares referentes ao material circulante dessa natureza.

Art. 5.º As infracções ao disposto no presente decreto-lei são punidas com multa até 5-000\$00 pagável no prazo de trinta dias a contar da data da notificação e aplicada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, revertendo o seu produto para o Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

§ 1.º Se a multa aplicada ao proprietário dos contentores não for paga dentro do prazo fixado, a Direcção Geral de Caminhos de Ferro procederá à apreensão dos que tiverem sido objecto da infracção.

§ 2.º Das sanções previstas neste artigo e seu § 1.º cabe recurso para o Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 6.º Pelos serviços prestados pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro para a execução das formalidades regulamentares necessárias para o cumprimento das disposições do presente decreto-lei são devidos os emolumentos que forem aprovados por portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, revertendo o seu produto para o Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Publique-se e cumpra-se cemo nele se contém.

Paços do Governo da República, 25 de Setembro de 1946.
ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Júlio Carlos Alves Dias Botelho Moniz — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Augusto Cancellia de Abreu — Marcello José das Neves Alves Caetano — José Caeiro da Matta — Clotário Luiz Supico Ribeiro Pinto.



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPEIA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12

TELEFONE 2 6415

Sucursal no Porto: RUA DE S.^{ta} CATARINA, 380

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades
rivalizando com as dos fabricantes
ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como
fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo ca-
minho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem
serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este pro-
cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

MALA REAL INGLEZA

(ROYAL MAIL LINES, LTD.)

. CARREIRAS PARA O BRAZIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.^o

Rua Bernardino Costa, 47, 1.^o — Telefones: 23232-4-5

E. PINTO BASTO & C.^a, L.^{da}

Avenida 24 de Julho, 1, 1.^o — Telefones: 2 6001 (6 Linhas)

AGENTE NO PORTO

TAIT & C.^o

Rua Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro
e do mar. — Todos os confortos e comodida-
des recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-
sitas. — Casa de banho em todos os andares.

FALA-SE
FRANCÊS

— Cozinha à Portuguesa. — Empregados a
todos os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL

TELEFONE PRAIA 4

Escritórios—L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA

Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 2 1868

Funerais dos mais simples aos mais luxuosos

Trasladações para todos os cemitérios,
províncias, etc. Coroas, urnas, arma-
ções, etc. Preços resumidíssimos, sem
receio de concorrência

AGÊNCIA SILVA

de Augusto Carlos da Silva

Funerais particulares dos Hospitais
e do Instituto de Medicina Legal

SUCURSAL:

60-A, Rua de Campolide, 60-B — Telefone 45808

SEDE:

32, Rua dos Remédios, 34 (ao Terreiro do Trigo)

Telefone 2 1278 — LISBOA

Chamadas a toda a hora da noite



SEGUROS

AVIÃO—CAMINHOS DE FERRO

TAXAS

Procure

António Gomes

Telefone 2 3116

VAI VIAJAR?

LEVE O

Manual do Viajante em Portugal