

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

1418

16—JANEIRO—1947

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

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

Caminho de Ferro de Mormugão, por <i>Carlos Bivar</i>	163
Na C. P. — Modificações do quadro do pessoal superior	164
Fusão das Empresas Ferroviárias.	165
Os Caminhos de Ferro na Literatura, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i>	173
Engenheiros Pedro Joyce Diniz e Basilio Freire Caeiro da Mata.	175
Jardim Zoológico	175
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	175
Há 50 anos	176
Espectáculos.	176
Cumprimentos de Boas Festas	177
O que todos devem saber.	177
Parte Oficial	178

Caminho de Ferro de Mormugão

P o r C A R L O S B I V A R

QUANDO o indú Timoja, capitão do rei de Bisnagar — Bijanagur — ou de Narsinga, sugeriu a Afonso de Albuquerque a ideia de entrar no rio de Gôa, a fim de tomar a cidade, que pacificamente se lhe entregaria, mal cuidava que mais tarde tal cidade viria a ser a cabeça do seu idealizado império.

Albuquerque ocupou primeiro todo o território mas depois apenas a cidade. Com o rodar dos tempos o domínio português foi-se dilatando até alcançar os actuais limites. Na cidade residiram Visoreis e Governadores constituindo hoje o seu território o denominado Estado da India.

O território português nesta parte da Asia ocupa uma área de 3.983 quilómetros quadrados com cerca de seis milhões de habitantes incluindo Gôa, Damão e Diu.

Durante algumas centúrias esse território esteve, pode dizer-se, isolado da actividade que, para além fronteiras, se ia desenvolvendo, sem portos de acesso que pudessem rivalizar com os do império vizinho, estiolando-se a antiga capital do império lusitano da Asia, no marasmo da decadência comercial e industrial.

O Governo de 1887, a que presidia o Conselheiro José Luciano de Castro tendo como Governador Geral do Estado da India o official superior da Armada, Augusto Cesar Cardoso de Carvalho, resolveu dar um impulso progressivo dinamizando forças que o concretizassem. Uma linha férrea que ligasse o território de Gôa à rede ferroviária da India Britânica era uma velha

aspiração goense, que se desejava realizar, desde Mormugão na margem sul oposta. A linha, numa extensão de 50,1 milhas, foi construída pela West India Portuguese Railway e na India Britânica pela Southern Mahratta Railway, que se comprometeram à sua junção com a rede ferroviária indiana. A bitola estabelecida foi a de um metro.

A Companhia foi constituída com o capital de oitocentas mil libras. A breve trecho, porém, o capital emitido foi julgado insuficiente pelo que teve de ser elevado a um milhão trezentas e cinquenta mil libras. A garantia de juro foi concedida à taxa de 5 %, podendo ser elevada a 6 %, conforme houvesse excedente de lucros.

A expectativa, porém, não foi excedida pois, nem sequer fôra atingida, tendo o Governo que suportar o pagamento da garantia de juro. Tal facto resultou de não se terem podido prever os incidentes que se levantaram após a inauguração da linha. Uma competência ou guerra de tarifas entre companhias rivais que pretendiam levar ou pelo menos impedir que o tráfico fosse desviado do porto inglês de Bombaim.

A linha foi inaugurada, abrindo-se à exploração o primeira troço de Mormugão a Colem, em Janeiro de 1887, e o segundo desde Colem a Dud Sagôr, em Fevereiro de 1888. E para terminar a concorrência tarifária houve que assinar, em 21 de Agosto de 1892, um convénio com a Madras and Southern Mahratta Railway. Deste

acordo resultaram muitas vantagens importantes continuando a construção de várias obras no porto, cais acostaveis principalmente os cais que podem receber quatro navios grandes de grande cabotagem e outros quatro mais pequenos também da mesma cabotagem.

O Governo português pôde pela primeira vez, em 1897, receber cerca de duas mil libras visto que o rendimento líquido da exploração havia coberto o encargo da garantia de juro, as despesas com a Companhia em Londres e ficando ainda uma verba disponível para ser partilhada entre o Governo e W. I. P. R.

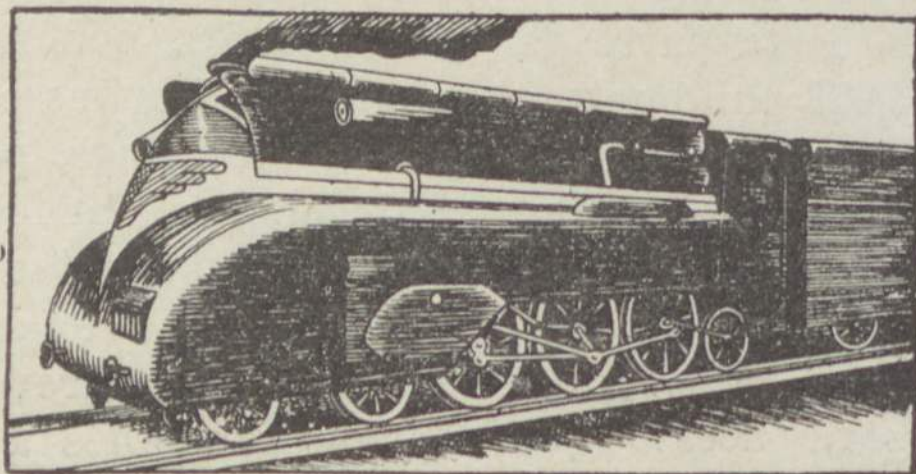
A linha compreende uns oitenta e um quilómetros tendo como estações: Mormu-

gão, Vasco da Gama, Cansaulim, Majordá, Margão, Chandor, Sanvordem, Kallay, Co-lem e Sud Sagôr.

A exploração da linha debutou com o rendimento de 2.13.873.10.00 e alcançou em 1927 a verba de 10.95.710.00.06.

A exportação em 1923 foi de 91.398 toneladas atingindo, em 1927, 260.569 toneladas.

A importação em 1923 foi de 10.681 toneladas e em 1927 de 15.634 ou sejam carregamentos de onze navios em 1923 e de 26 em 1927. É claro que esta carga, além do rendimento que produz no porto de Mormugão, aumenta também a do tráfego do caminho de ferro constituído por várias mercadorias.



Fusão das Empresas Ferroviárias

À meia noite de 31 de Dezembro do ano passado, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tomou conta de todas as linhas férreas do País

Banquetes de confraternização, no dia de Ano Novo, para celebrar a fusão das empresas de caminho de ferro

EMPREGADOS e operários de todas as categorias da C. P. e das diversas empresas ferroviárias encorporadas naquela Companhia, reuniram-se no dia 1 de Janeiro, em banquetes de confraternização, em Lisboa, Entrecamamento, Barreiro, Figueira da Foz, Guarda e Campanhã (Porto) para celebrar a fusão das empresas do caminho de ferro.

Todos os banquetes foram numerosamente concorridos e em todos reinou uma alegria comunicativa, como é das tradições da família ferroviária.

No almoço de Lisboa, que se realizou na cantina do pessoal da estação de Santa Apolónia, tomaram parte mais de 200 convivas. Presidiu o sr. engenheiro Pereira Barata, em funções de director

geral da C. P., que deu a direita ao sr. António Mendes Raposo, representante dos Sindicatos Ferroviários, e a esquerda ao sr. engenheiro Sousa Nunes, chefe de Divisão de Via e Obras. A ementa, primorosamente confeccionada, constou do seguinte:

Canja de peru
Salada de atum
Peru assado com arroz
Fruta
Vinhos
Tinto regional
Porto «Andressen»
Espumoso «Norte Azul»
Café
Bolos

Depois do sr. engenheiro Sousa Nunes ter lido os telegramas recebidos de outras localidades, onde também se realizaram almoços, entrou no uso da palavra o sr. eng. Pereira Barata. Disse:



O actual Director da C. P., sr. Engenheiro Pereira Barata, rodeado do pessoal seu subordinado, a cujo banquete presidiu



A mesa da Imprensa com alguns componentes dos C. F. N. P.

«Não trago discurso feito. Falo com a verdade, falo com sinceridade, falo com o ar puro da minha Beira.

Porque estamos aqui hoje reunidos? Para responder a esta pergunta vou fazer, em síntese, a história da vida ferroviária portuguesa».

Começou por se referir à vida da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, historiou a sua acção no progresso económico do País, e não se esqueceu de trazer ao conhecimento dos presentes o espírito de abnegação e sacrifício, o trabalho do ferroviário português desde que ficou preso ao carril. É louvável a acção do ferroviário disciplinado e a dos seus superiores que nunca se deixaram dominar pelos espíritos derrotistas.

O orador, sempre escutado com a mais interessada atenção, referiu-se depois à acção do grande tribuno e político Fontes Pereira de Melo e a todos os outros vultos que se lhe seguiram e intervieram notavelmente na indústria ferroviária. Falou do capital estrangeiro investido nos nossos caminhos de ferro e do esforço dispendido, nos últimos tempos, para o abolir da C. P. Referiu-se, a propósito, às dificuldades com que a Companhia lutou durante muitos anos e à série de credores, que sempre mais ou menos impossibilitaram a marcha dos serviços ferroviários.

O sistema actual da rede dos caminhos de ferro é qualquer coisa de honroso para nós — diz ainda o ilustre engenheiro. E isto deve-se ao sr. Ministro das Obras Públicas, engenheiro Cancela de Abreu, que é bem merecedor das nossas homenagens. A ele se deve o lançamento das bases da lei de coordenação de Transportes, que trouxe incontestáveis benefícios ao País. Procura ainda o ilustre ministro resolver quanto possível as dificuldades que nos espreitam.

Depois de se referir à criação de uma comissão de estudos sobre a lei 2008, o orador tem palavras de justo elogio e de muita consideração para o sr. Fausto de Figueiredo e eng. Alvaro de Lima Henriques.

O limite de idade, diz o orador, afastou de nós uma figura inconfundível, que é o sr. eng. Lima Henriques, ilustre director da C. P., pessoa cheia de qualidades profissionais. Trabalhei com este engenheiro durante muitos anos e dia a dia fui tendo a justa medida dos seus vastos conhecimentos e a oportunidade de apreciar o seu aprumo moral e profissional.

Antes de terminar o seu discurso referiu-se também com muita simpatia aos sindicatos ferroviários, afirmando o seguinte:

Os Sindicatos trabalham connosco, numa colaboração amiga que resulta do bom entendimento entre funcionários e directores. A rematar o seu notável discurso, acrescentou:

Termino, pois, com os desejos de que Deus não esqueça nunca com a sua protecção a família ferroviária, a quem desejo um ano próspero.

O sr. eng. José de Abreu propôs o envio de dois telegramas, cujo conteúdo leu, aos srs. engenheiros Vasconcelos Correia e Alvaro de Lima Henriques, os quais foram aprovados por aclamação.

Em seguida o sr. António Mendes Raposo, representante dos Sindicatos ferroviários, propôs o envio de telegramas para o Barreiro, Entroncamento, Figueira da Foz e Campanhã, e aos srs. Ministro das Obras Públicas e Subsecretário das Corporações e sr. Fausto de Figueiredo, todos aprovados também por aclamação.

Sêguidamente o sr. F. Pereira Rodrigues leu estes versos da sua autoria:

EXORTAÇÃO

Ferrovíarios da C. P.
deixai vibrar a alegria
no labor da Companhia
que dará justa mercê,
pois ela é «bem de raiz»,
que favorece a riqueza,
progresso, paz e beleza
deste bemdito país!

Classe idónea e pertinaz,
esteio em tempo de guerra,
os bons produtos da terra
vais repartindo na paz.
Arriscas a própria vida
para bem da humanidade,
ó vasta comunidade
por laços de ferro unida!

Camaradas, sempre amigos,
ajudai-vos mutuamente
na profissão exigente,
cheia de espinhos e perigos.
E aproveitai com afã
o tempo — o dia que foge,
pois do sacrifício de hoje
vem a ventura amanhã!

Pediu, depois, o uso da palavra o sr. dr. Tomás Gamboa, que terminou o seu discurso com duas saudações, uma ao sr. Fausto de Figueiredo, fa-

zendo votos pelo futuro da Companhia, e outra ao sr. eng. Pereira Barata, pelo muito que a Companhia espera de S. Ex.^ª.

Em seguida, o sr. Manuel Pereira, representante do Sindicato Ferroviário dos Serviços do Centro de Portugal leu algumas palavras de homenagem aos dirigentes da C. P.: «Os Ferroviários, a partir de hoje unificados, ficam esperançados em melhores dias, dadas as excepcionais qualidades de inteligência do sr. Presidente do Conselho de Administração».

Depois, tomou-se conhecimento de telegramas enviados das cantinas onde reuniões idênticas se estavam realizando, agradecendo os que de Lisboa lhes haviam sido enviados.

Finalmente, o sr. eng. Pereira Barata ergueu-se para dar por finda aquela magnífica festa de confraternização ferroviária, que decorreu, como não podia deixar de ser, com a melhor ordem.

Arquivamos os textos dos telegramas trocados:

Da cantina do Entroncamento, enviado pelo sr. eng.^o Campos Henriques ao sr. eng.^o Pereira Barata:

«Ferroviários reunidos em almoço sob minha presidência na Cantina do Entroncamento saudam colegas e camaradas dessa região na pessoa de V. Ex.^ª».

* * *

Do Barreiro, enviado pelo sr. eng.^o Branco Cabral:

«Antes iniciar vossa festa confraternização peço saudeis nome nós todos os companheiros de trabalho aí reunidos».

* * *

De Lisboa para Campanhã, Figueira da Foz, Entroncamento e Barreiro:

«Pessoal ferroviário em confraternização na Cantina de Santa Apolónia sauda seus camaradas reunidos sob a vossa presidência. a) *Pereira Barata, Director*».

* * *

Assistiram ao almoço duas funcionárias da Direcção Geral da C. P., sr.^{as} D. Etelvina Sá Chaves e D. Palmira Colarinha.

NO BARREIRO

Esteve também representada a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», no almoço ali realizado e a que assistiram cerca de trezentas pessoas

A O almoço no Barreiro assistiram cerca de trezentos convivas. Todos os serviços da linha, escritórios e direcção se fizeram representar nessa festa, que decorreu num ambiente de alegre camaradagem. Algumas das figuras mais representativas da C. P. e bastantes funcionários superiores, idos de Lisboa, eram aguardadas à entrada da Cantina do Pessoal do Sul e Sueste por uma guarda de honra de bombeiros voluntários privativos dos serviços ferroviários daquela linha e pelos dirigentes dos sindicatos ferroviários. A ampla sala onde se realizou o almoço encontrava-se vistosamente engalanada com festões de flôres de papel, vendo-se estendidas nas paredes as bandeiras dos sindicatos.

Presidiu o sr. Eng.^o Branco Cabral, Secretário Geral da C. P., que tinha à sua direita o sr. Vicente Bolina inspector dos Serviços Eléctricos, com 53 anos de serviço, e à esquerda o sr. Eng.^o Manuel Campelo, Sub-Chefe de Divisão dos Abastecimentos. Ocupavam também lugares na mesa de honra os srs. dr. César Teixeira, antigo Secretário Geral da Companhia da Beira Alta, Engenheiros Adriano Baptista, Chefe do Movimento da C. P., Ferrugento Gonçalves, Bravo, Lemos e Dias da Silva, Prof. Drs. André Navarro, antigo Chefe dos Serviços da C.^a da Beira Alta e Lopes de Andrade, Chefe dos Serviços de Saúde, dr. Pinto Moledo, Chefe da Contabilidade da C. P., Drs. Horácio Menano e Wadington, médicos da Companhia, Vasco Moura, Dr. Lobo Alves, Chefe dos Serviços Gerais, e outros funcionários.

A Imprensa estava largamente representada por vários

jornalistas, e a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* por Jorge Ramos.

Junto dos jornalistas sentou-se o nosso colaborador sr. António Montês, Chefe dos Serviços de Turismo e Publicidade da C. P., que dirigiu o protocolo da festa. Foram lidos telegramas dos funcionários reunidos nos almoços de Santa Apolónia e do Entroncamento, e do Pessoal das Estações de Beja, Funcheira, Faro e Casa Branca, e do sr. Eng.^o Pereira Barata, Director Geral da C. P.. Momentos antes do início do ágape o sr. Eng.^o Branco Cabral pediu à assistência que saudasse com uma salva de palmas um dos mais antigos funcionários: o sr. Vicente Bolina, que recebeu uma calorosa ovação. A orquestra «Penicheiros», composta por ferroviários, tocou então o Hino do Ferroviário, ouvido de pé por todos os assistentes.

Iniciou os brindes, o sr. Eng.^o Branco Cabral que pronunciou o seu discurso, do qual damos algumas passagens:

«Porque estamos hoje aqui? E porque estão, a esta mesma hora, outros nossos companheiros de trabalho reunidos, como nós, em Lisboa P., no Entroncamento, na Figueira da Foz e em Campanhã? Porque hoje precisamente e não ontem, e não há um ano?

Este primeiro dia deste ano de 1947 marca uma data na história dos Caminhos de Ferro em Portugal. Reuniram-se hoje todas as linhas concedidas a empresas particulares numa única organização. Tendo em vista estas linhas concedidas e as linhas do Estado arrendadas, a C. P. toma sobre si, a partir de hoje, uma grande responsabilidade. A rede ferroviária portuguesa unifica-se, dentro do espírito duma nova lei, obra dum Ministro que não esqueceu os caminhos de Ferro, de onde provém, na excelente medida de que é autor e que visa a dotar o país com uma rede de transportes terrestres à altura das suas actuais necessidades. E por isto todo o país lhe deve estar reconhecido.

Este dia é para a C. P. um dia grande. A partir de hoje,

a C. P. retoma a posição vertical dos seres livres. Em 1894 viu-se ela obrigada a entrar em falência. De então até ontem, viveu no que se chama o regime de concordata, com a tutela dos seus credores, na sua maior parte estrangeiros. Embora essa tutela não fôsse excessivamente dura, principalmente desde 1932, o certo é que esta Empresa estava impossibilitada de reorganizar, com larga visão, os seus serviços, porque não podia conseguir os empréstimos necessários ao seu desenvolvimento.

Ha muito tempo que se procurava lutar contra as crises, sem armas adequadas. Termina hoje esse periodo angustioso. As garantias que fôra preciso dar aos credores desaparecem e a C. P., liberta do tremendo colete de gesso em que durante 52 anos viveu, pode olhar com esperança as perspectivas que se abrem diante dela.

E que perspectivas são essas? Que perspectivas podem ser as do caminho de ferro neste século da aviação e do automovel?

Se é certo que o avião bate o combóio nas grandes distâncias e o automovel lhe leva vantagem nos pequenos percursos, não é menos certo que os progressos da moderna técnica ferroviária permitem dotar o caminho de ferro com os meios convenientes para poder transportar as grandes massas de mercadorias e de passageiros, a qualquer distância. E uma rede única ajuda a resolução do problema no seu conjunto, amparando-se as linhas pobres às linhas ricas, para melhor resistirem às inclemências da concorrência.

Quem disse que os caminhos de ferro estavam na agonia viu, durante os dias duros da última guerra, desfeita a sua profecia. Se não fôsem os caminhos de ferro, a população deste país, adstrita a transportes automoveis sem gasolina, sem pneumáticos, sem peças de reserva, teria certamente passado muitos dias de fome e de paralização de trabalho.

A missão a que nos votamos — e nós sabemos bem como o ferroviário serve de alma e coração a sua profissão — é um campo de acção enorme e magnífico. Nele cabem os serviços activos dos que têm as mãos entregues ao trabalho directo, os que conduzem as locomotivas, os que formam e orientam os combóios nas estações, os que velam pela segurança do serviço ao longo das linhas e nos postos de sinalização, os que reparam e constroem nas oficinas os elementos de trabalho dos outros. Por detrás dessa massa de trabalhadores há os serviços de preparação e estudo, o das contabilidades, o da instrução e selecção dos quadros, o da procura de tráfego, os médicos e as obras sociais. E tudo para vender a nossa mercadoria que é o transporte!

São as boas receitas das estações e as economias nas despesas que fazem o pão das nossas famílias.

Este espírito é, no geral, o espírito da nossa classe, honra nos seja feita. Só elle permitiu que, durante a guerra, pudessemos transportar o que transportámos com tão poucos e tão maus meios de acção.

A C. P. libertou-se em 1946 dos seus credores externos, deixou de estar escravizada a tutelas, pelo menos legalmente pesadas. Mas não se libertou doutras sujeições. A do combustível é a mais importante.

Portugal não tem carvões nem óleos. É tributário do estrangeiro; o seu único combustível é a lenha — e os pinhais portugueses têm um fim no tempo e outra finalidade no seu destino.

Abre-se agora aos nossos caminhos de ferro a era da

electricidade. Quando, daqui a 4 ou 5 anos, as quedas de água do Zézere, do Tejo, do Ocreza, do Cávado, do Rabagão e do Douro começarem a dar energia eléctrica, nesse momento temos obrigação de electrificar a linha Lisboa-Porto, e os arredores das duas cidades.

Evitaremos assim a importação de cerca de 100.000 toneladas de bom carvão em cada ano. E, na certeza de melhor servir o público, mais rapidamente, com melhor segurança e conforto, teremos as condições do nosso progresso.

Arrumada financeiramente a sua casa, a C. P. poderá ir buscar os capitais que lhe faltarem, com a certeza de que esses capitais produzirão o milagre da transformação do nosso sistema de transportes.

Se a Empresa ficar em condições de cuidar do seu material de máquinas, esperemos que fique também em condições de cuidar do seu material humano. O trabalhador, para que produza o seu melhor rendimento, é necessario que se sinta apoiado pela organização em que está integrado. Mas é preciso também estar ligado a ela pelo coração e pela intelligencia, unica forma de reagir contra as sugestões de desorganização social.

O nosso país deve-nos esforço persistente e paciente durante os anos de guerra, mas tem a esperar de nós o aperfeiçoamento desta máquina que, para ser boa, tem de ser bem equipada e bem servida. Em proveito do país e em proveito dos trabalhadores dos caminhos de ferro: melhores serviços para o público, melhores condições de trabalho para os ferroviários. Melhor amparo na doença e nos desastres, tranquilidade para os dias de velhice pela reforma conveniente, e segurança de que a solidariedade que liga os homens no trabalho se prolongue na sobrevivência, fórmula da continuidade da familia.

É por esse *espírito de familia*, por esse *espírito de equipa*, que aqui estamos neste dia de fraternidade universal, para dizermos uns aos outros que, sendo agora mais, estamos unidos todos no desejo de melhores dias, para bem servir Portugal.

Usou em seguida da palavra o sr. João Inácio Martins, que em nome do presidente do Sindicato do Pessoal das Oficinas e Armazens Gerais saudou os directores e superiores, e após ter feito referência às vantagens que resultam da fusão das empresas ferroviárias, afirmou que todos confiam em que a organização ferroviária continue velando pelos reformados e pelas viúvas e orfãos dos camaradas falecidos.

Falou depois o sr. Mateus Gregório da Cruz, presidente do Sindicato dos Ferroviários do Sul, que saudou o sr. Presidente do Conselho, Subsecretário do Estado das Comunicações e Corporações e o Presidente do Conselho de Administração da C. P. sr. Fausto de Figueiredo, e o sr. Inspector Alexandre Matias, Chefe das 4.^a e 5.^a circunscrições da C. P. com 43 anos de serviço, que recordou as vicissitudes porque passou a C. P., disse do seu júbilo pela unificação dos serviços ferroviários, e saudou em termos entusiásticos a Imprensa ali representada e o Sr. Eng.^o Lima Henriques, director cessante da C. P..

Ao terminar abraçou o seu camarada Bento Rodrigues Amaro, reformado e condecorado com a Ordem do Mérito Industrial. — «Neste homem», disse — que é um exemplo de actividade e de dedicação, abraço toda a grande família ferroviária desde os directores e funcionários de maior categoria até ao mais humilde servidor.»

A festa terminou por entre vibrantes aclamações, depois do sr. Eng.^o Branco Cabral ter voltado a usar da palavra para brindar por toda a família ferroviária.

NO PORTO

«Quando, no período da última guerra, faltaram as camionetes e os automóveis, foi o caminho de ferro que salvou o país da fome e da anarquia!» — afirmou o Sr. Eng.^o Vasconcelos Porto, no almoço de confraternização realizado em Campanhã.

A O almoço de confraternização que se realizou no Porto, na cantina das oficinas gerais da C. P., em Campanhã, assistiram as figuras mais representativas da C. P. e das antigas Companhias do Norte, Nacional e do Vale do Vouga, funcionários de todas as secções e numerosos ferroviários. Reuniram-se nesta festa cerca de duzentos convivas. Assumiu a presidência do almoço o sr. eng. Henrique Bravo, sub-director da C. P. que à sua direita tinha o sr. Luís Pinto Vilela, presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte (Pessoal do Movimento) e à esquerda o sr. eng. Vasconcelos Porto, director da Companhia do Norte.

Na mesa de honra viam-se também entre outras pessoas os srs. engenheiros Sousa Pires, J. Serrão, António Canavezes, Horta e Costa, Sousa Gomes, Pereira de Magalhães, José



Um aspecto da assistência ao almoço

Afirmou em seguida: A C. P., ocupa agora entre todas as organizações industriais do país, o primeiro lugar. Certamente com a competência, a dedicação e o zelo do pessoal, maior desenvolvimento e progresso poderá ainda conhecer de hoje para o futuro. Todos unidos, dirigentes e dirigidos contribuirão para o seu prestígio — e para maior riqueza da Nação. Confiamos no futuro, como no passado, em todo o pessoal, para o crescente engrandecimento da Companhia. A todos peço que afirmem aos seus camaradas que aqui não puderam vir, a fé que nos anima e a certeza de que a colaboração pedida não nos faltará.

Terminou saudando pelas prosperidades da C. P. e de todos os ferroviários e suas famílias.

Seguiu-se no uso da palavra o sr. eng. Vasconcelos Porto, que começou por dizer que se congratulava com a realização daquela festa em que se comemorava o primeiro passo dado para o ressurgimento dos caminhos de ferro portugueses. Historiou sucintamente o que foi a vida das empresas ferroviárias nos últimos vinte anos, recordando que elas se encaminhavam então para o empobrecimento que quase as levaria á ruína com sério prejuízo para a Nação. Depois de analisar as causas principais dessa grave situação, ocupou-se largamente da concorrência entre a camionagem e o caminho de ferro, de efeitos ruinosos para ambas as actividades, e comparou a última delas a um possante animal que só trabalha com grande alimento, que lhe não deve faltar. Reduzi-lo seria fatal!

Aludindo ao desenvolvimento do caminho de ferro em Portugal nos últimos quinze anos, disse ter sido ele apenas traduzido na criação do «Flecha de Prata», unico melhoramento apreciável. Abordando o problema dos transportes no período da última guerra afirmou: «Quando faltaram as



A mesa de honra ao almoço realizado na Estação de Campanhã

Guimarães e Pinto Marques, todos da C. P., Ermida e Fogaça Guimarães, da «Norte»; Ricardo Gaioso, do Vale do Vouga; M. Militão, da Nacional; Carlos Pais e Fanqueira, da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro; Marcelino da Silva, chefe da 3.^a Circunscrição da Exploração da C. P.; dr. Henrique Lecourt, inspector médico da Zona Norte da mesma Companhia, etc.

Assistiram bastantes individualidades em relevo nos meios ferroviários e alguns médicos, entre eles o dr. Oliva Teles, chefe dos Serviços de Saude da Companhia do Norte. Fizeram-se representar os Sindicatos Nacionais do Centro de Portugal (Pessoal dos Serviços Centrais), da Beira Alta, da Companhia do Norte, e da Nacional. A sala da cantina onde durante o almoço um sexteto tocou algumas peças de música clássica, estava ornamentada com as bandeiras de todos os sindicatos ferroviários.

Aos brindes, usou da palavra em primeiro lugar o sr. eng. Henrique Bravo, que afirmou ser com alvoroço que presidia aquela festa de confraternização que a Administração da C. P. promovera para, de certo modo, marcar o início duma nova vida para a família ferroviária.

Todos os ferroviários — disse — vão servir, a partir de hoje, sob a minha direcção, e o facto de dirigir mais de trinta mil homens representa para mim uma grande honra.



Aspecto geral do almoço

camionetes e os automóveis, foi o caminho de ferro que salvou o país da fome e da anarquia! Os serviços prestados então não se poderão esquecer».

Aludiu á medida governamental ultimamente tomada para dar ao país os transportes terrestres que ele necessita e a propósito frisou que caminhos de ferro e camionagem são ambos imprescindíveis á Nação.

Elogiou a acção do sr. Ministro das Obras Públicas a quem se deve a fusão das companhias ferroviárias e lamentou que a situação tivesse sido protelada durante tantos anos por falta de coragem para enfrentar o problema. Exaltou a admirável tenacidade e o espírito de empreendimento do presidente do Conselho de Administração da C. P. que conseguiu vencer todos os obstáculos e remover dificuldades. Estava ganha a primeira batalha do ressurgimento dos caminhos de ferro em Portugal.

A ideia que tornou possível aquele almoço de confraternização era, a seu ver, magnífica, porquanto a camaradagem entre patrões e empregados, quando bem entendida,

só pode trazer benefícios. Concluiu o seu discurso brindando pelo sr. Ministro das Obras Públicas, pelo presidente do Conselho de Administração da C. P. e pela família ferroviária.

Encerrou os discursos o sr. dr. Luís Pinto Vilela. Em nome dos trabalhadores agradecia à C. P. aquela festa, e como seu funcionário saudava os colegas da Companhia da Beira Alta, da Companhia do Norte, da Companhia Nacional e da Companhia do Vale do Vouga. Esperava que, da fusão de todas resultasse uma era nova nas relações entre dirigentes e dirigidos. Estes ultimos confiavam na justiça. Pôs em relêvo os importantes serviços que o caminho de ferro prestou ao País durante a guerra e os sacrifícios do pessoal que em nada se poupou para satisfação integral das necessidades da Nação. Concluiu pedindo ao sr. eng. Henrique Bravo, que, em nome dos convivas fossem enviados telegramas de saudação ao sr. Ministro das Obras Públicas, e aos srs. Subsecretário das Corporações e Presidente do Conselho de Administração da C. P.

NO ENTRONCAMENTO

Decorreu sempre no meio de grande entusiasmo o almoço de confraternização

O almoço de confraternização ferroviária realizado no Entroncamento reuniu mais de duzentas pessoas de todas as categorias e secções da C. P. e das linhas agora unificadas. Presidiu o sr. eng. Campos Henriques, sub-director da C. P. que era ladeado pelos srs. engenheiros Lima Rego, chefe da Divisão de Exploração e Castelo Branco Fonseca, chefe da Exploração e dos Abastecimentos. Na mesa de honra estavam também os srs. eng. Constantino Cabral, ex-director da Companhia do Vale do Vouga, Azevedo Nazaré, sub-chefe, dr. Alvaro Gambôa, médico adjunto dos Serviços de Saúde em Santa Apolónia, engenheiros Ramos de Oliveira e Garicho Barros, José Eduardo das Neves, director do posto sanitário do Entroncamento, David Cohen, chefe da 2.ª circunscrição da Exploração. António Domingues, presidente do Sindicato dos Ferroviários do Centro de Portugal, muitos outros elementos em destaque no meio ferroviário, e os representantes da Imprensa.

O almoço decorreu com expressivo espírito de confraternização, tendo falado em primeiro lugar o sr. eng. Campos Henriques, que saudou os ferroviários presentes. Referiu-se largamente à fusão das empresas apontando os benefícios que deste acto resultarão para o País. Exaltou a acção do sr. Ministro das Obras Públicas e Subsecretário das Corporações, e referiu-se também em termos elogiosos ao actual presidente do Conselho de Administração da C. P., sr. Fausto de Figueiredo, pela forma como conduziu as negociações respeitantes à fusão dos caminhos de ferro portugueses. Ao concluir o seu brinde aconselhou a união de todos os ferroviários para uma colaboração que valorise e engrandeça os caminhos de ferro em Portugal.

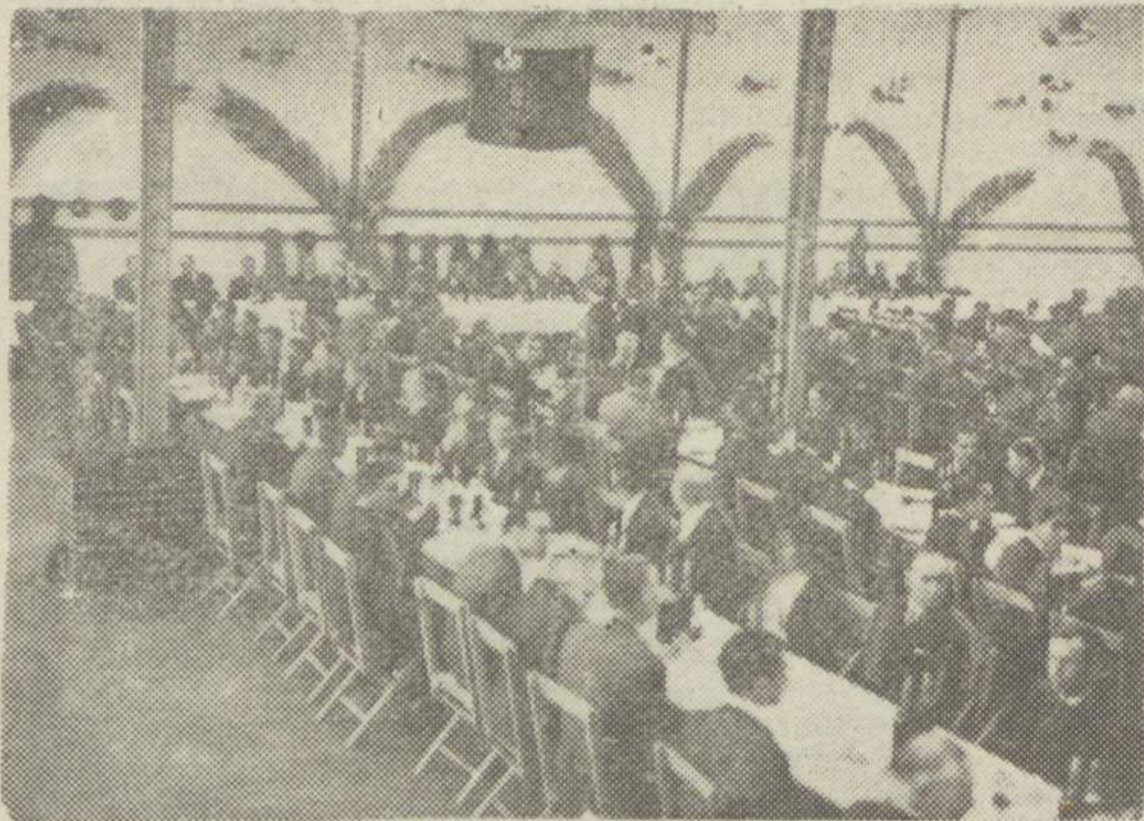
Depois, o sr. António Domingues, na qualidade de representante dos sindicatos ferroviários saudou as entidades superiores que assistiam à festa. Afirmou que a fusão das empresas merecia o inteiro aplauso dos ferroviários. Tinha esperança de que, com a nomeação do sr. Fausto de Figueiredo para presidente do Conselho de Administração, a difícil situação económica em que actualmente se encontra a classe ferroviária se modificaria. O pessoal da antiga C. P. recebia de braços abertos os seus camaradas das outras linhas. Exortou todos ao cumprimento do seu dever e concluiu erguendo «vivas» à C. P. e aos seus dirigentes.

Falou em seguida o sr. J. Mendonça, delegado do Sindicato dos Serviços Centrais que se referiu à fusão e aos benefícios que ela pode trazer para o País. Confiava em que os ferroviários teriam melhores dias para o que a C. P. pode contar com a dedicação desses humildes trabalhadores.

O sr. eng. Constantino Cabral, que se seguiu no uso da palavra, saudou todo o pessoal da C. P. em nome dos ferroviários das empresas agora encorporadas naquela Companhia, os quais se esforçarão no cumprimento dos seus deveres.

Encerrou a série de brindes o sr. eng.º Campos Henriques agradecendo os louvores dos dirigentes e agentes superiores da C. P.

Foram enviados telegramas de saudação aos srs. eng. Cancela de Abreu, dr. Castro Fernandes e Fausto de Figueiredo. A sala da cantina onde se efectuou o almoço estava ornamentada com festões de flores artificiais e bandeiras dos sindicatos, vendo-se escrito por cima do pavilhão nacional, em enormes caracteres: «União dos Ferroviários».



Um aspecto do almoço na cantina da Estação do Entroncamento

NA FIGUEIRA DA FOZ

PARA solenizar a fusão das Companhias Ferroviárias, realizaram-se, na Figueira da Foz, manifestações de confraternização, que foram iniciadas por um *Pôrto de Honra*, efectuado no edifício da Central Eléctrica da Companhia das 24 horas do dia 31 de Dezembro para o dia 1 de Janeiro de 1947 e a cujo acto simbólico presidiram os Engenheiros dos Serviços de Material e Tracção das Companhias da B. A. e C. P., srs. Pais de Faria e D. Francisco Mendia e muitos outros funcionários categorizados, representantes da imprensa, etc.

O sr. Eng.º Pais de Faria usou da palavra, para em nome da B. A. dizer o seguinte:

«Dentro de poucos minutos cessará a actividade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta. Talvez não diga bem; continuará a actividade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses sob uma direcção única. Os agentes da B. A. continuarão mostrando as suas qualidades de trabalho e de disciplina, servindo o ideal ferroviária, embora sob nova orientação. Não é para estranhar que, neste momento solene, alguns servidores da B. A., sobretudo os mais antigos, se sintam comovidos até às lágrimas. Essa sensibilidade é compreensível. Mas estou certo de que essa nuvem se dissipará logo ao alvorecer. Não haverá diferença, diferença entre um agente da B. A. e outro da C. P.. O que separa os homens não são distintivos, mas sim as qualidades. O que nos une a todos, os da C. P. e os da B. A., é a característica dos ferroviários. Felicitemo-nos por podermos dizer que a partir de hoje fazemos parte da primeira organização industrial do País». E continuou: «Faz-se a fusão para benefício de toda a grei ferroviária. O momento não é, portanto, para tristeza. Saudemos, pois, os camaradas da C. P.; aos quais damos as «boas-vindas» e confiemos em que a alvorada esplendorosa que já vemos, nos traga um dia glorioso».

Falou a seguir o sr. Eng.º Francisco Mendia que corroborou as palavras do sr. Eng.º Pais de Faria e disse esperar das qualidades do pessoal da B. A. aquela colaboração que é sempre de esperar de um pessoal disciplinado e competente.

Pelas 13 horas, no amplo refeitório do pessoal da B. A., junto às oficinas gerais, realizou-se o almôço de confraternização, que reuniu mais de duzentos convivas. Presidiu o sr. Eng.º Pedro de Brion, sub-director da C. P., que tinha à sua direita os srs. Eng.ºs Fernando de Arruda antigo director da B. A., D. Francisco Mendia, Joaquim Fi-

gueiredo, Almeida Henriques e Pais de Faria e representantes dos Sindicatos; e à esquerda os srs. Eng.ºs Tristão de Almeida, antigo Director do Vale de Vouga, Quadros Abragão, da C. P., Sousa Mendes, Pina de Faria e César Amorim da B. A., e o sr. dr. Faria Lage da C. P.. Assistiram também directores de diversos serviços da C. P. e B. A..

Aos brindes usou em primeiro lugar da palavra o sr. Eng.º Pedro de Brion que começou por desejar venturas à numerosa família ferroviária.

— Estamos todos reunidos neste almôço — em que estão representadas todas as classes e categorias, sem distinção, para dar solenidade a um acontecimento, que, pela sua importância, pode e deve representar o início de uma nova era para os Caminhos de Ferro.

Tenhamos fé, que essa era seja de prosperidade para a classe ferroviária e que possamos, muito em breve, dotar o serviço público confiado à nossa guarda, com os meios de que tanto carece, modernizando-o de forma a que ninguém possa dizer que não somos progressivos.

Não vou fazer aqui a história dos Caminhos de Ferro, mas, facto é, que deste convénio estabelecido em 1894, a



Em cima: O sr. eng.º Fernando de Arruda, discursando no almôço de homenagem ao Administrador Delegado da Beira Alta, sr. eng.º Leite Pinto. Ao meio: Aspecto do almôço no refeitório do pessoal da Companhia da Beira Alta, na Figueira da Foz. Em baixo: A mesa da presidência

nossa Companhia encontrou-se, quase sempre, numa situação financeira e económica tão crítica e difícil que nem a inteligência e o senso administrativo dos seus Conselhos, a competência e a diligência dos seus Dirigentes, menos o zelo e a dedicação do seu pessoal permitiu fazer mais e melhor.

Referindo-me mais particularmente ao período que decorre de 1929 a 1946, facilmente se verifica que os Caminhos de Ferro em Portugal começaram a sofrer no primeiro desses anos a crise de tráfego originada no Mundo inteiro pela existência de novos meios de transporte sem qualquer organização, sem os elevados encargos que pesam sobre nós.

Essa crise obrigou as Empresas a uma compressão de despesas, incompatível com o seu desenvolvimento.

Depois — desencadeou-se a guerra e fecharam-se imediatamente e quase por completo os mercados estrangeiros não só os dos beligerantes, como também, por conveniência própria, os dos outros países.

Assim, as Companhias de Caminhos de Ferro, em fins de 1939, combatidas pela crise, com as suas provisões quasi esgotadas, tiveram de iniciar uma luta pertinaz, lançando mão de todos os recursos para fazer face às exigências imperativas do país, porque a brêve trecho quasi todos os transportes recaíram novamente sobre a linha férrea.

Longa foi a provação mas é exactamente nas horas difíceis que melhor e mais justamente se pode julgar o valor.

Não temos receio de qualquer julgamento, temos todos a consciência de ter cumprido o nosso dever de portugueses.

Honra nos seja feita, meus senhores, o órgão vital dos Transportes, o nosso símbolo, a locomotiva, encontrou-se sempre no seu posto, cumpriu e venceu, sem dificuldades de maior.

Não obstante este esforço violento, em que a dedicação pessoal foi inextinguível, estávamos na contingência de vir a sofrer uma nova crise, de efeitos, possivelmente, mais desastrosos, se não nos fossem proporcionados os meios indispensáveis ao ressurgimento de um meio de transporte que tanta utilidade demonstrou ter para a Nação.

O assunto era de difícil solução e parece-me oportuno lembrar algumas palavras do Presidente Gaston Doumergue, no seu discurso ao ocupar-se, em França, de assunto semelhante.

«Não há questão que mais necessite de um espírito activo e conciliador do que a dos transportes, para que se obtenha uma solução adequada aos interesses do País»

Esse espírito activo, esse espírito de conciliação, essa vontade firme encontramos-na na pessoa de S. Ex.^a o Ministro das Obras Públicas e Comunicações que proporcionou a promulgação da Lei n.º 2008, que permite a coordenação dos transportes salvaguardando acima de tudo os interesses do País, mas dando aos Caminhos de Ferro ocasião de demonstrar o que são e o que podem vir a ser.

Não posso, por conseguinte, deixar de prestar a minha respeitosa homenagem ao sr. Fausto de Figueiredo, actual Presidente do Conselho de Administração, a alma dessa conciliação e isso seja dito sem desprestígio para os membros de todas as administrações que, com ele, colaboraram com sinceridade e desejo de acertar, pondo acima de tudo o interesse público.

O orador concluiu assim:

Não se trata de uma absorção das outras empresas pela C. P., trata-se de uma fusão em que todos passam a trabalhar numa única Companhia, em igualdade de direitos e unidos pelo mesmo desejo de bem servir».

Em seguida falou o sr. eng. Fernando Arruda, que afirmou ser o acto que se estava comemorando de intimidade sincera como sinceras eram as suas palavras. Havia qualquer coisa acima do banal que nos fez juntar nesta comemoração da fusão das companhias ferroviárias.

Historiando a vida dos trabalhadores dos caminhos de ferro, profissão que muito os dignificava no cumprimento

dum dever que sempre souberam desempenhar numa missão de Bem-Servir, apresenta uma saudação que engloba todos os ferroviários. A bem da colectividade, saberemos todos prestigiar a profissão pela nossa dignidade.

Foi-me dada a honra de dirigir a Beira Alta durante os últimos quinze anos até agora. A missão foi-me facilitada pela colaboração de todos, desde o mais alto funcionário ao mais modesto — colaboração leal, tão sincera que me permite neste momento apelar para a amizade antiga, confiada também em que a velha amizade que me liga ao sr. eng. Brion seja extensiva ao pessoal da Beira Alta que acaba de ingressar na C. P.

Usou depois da palavra, o sr. José Luís Pereira, do Sindicato da Beira Alta, afirmando a sua satisfação por aquela festa. — Sejamos cada vez mais leais e francos — exclamou. — Os grandes problemas têm de ser resolvidos à luz da confiança mútua. Terminou saudando a família ferroviária. A seguir falou o sr. Joaquim Figueiredo que saudou o presidente, garantindo que o pessoal da sua Companhia seria um elemento ordeiro e disciplinado dentro da fusão ferroviária. O sr. eng. Tristão de Almeida, antigo director da Companhia Vale do Vouga, afirmou também ao sr. eng. Brion o zelo do seu pessoal.

O sr. dr. Alberto Bastos, médico da B. A. dirigindo-se ao sr. eng. Brion pronunciou o seguinte discurso:

«É portador V. Ex.^a de um dos mais gloriosos nomes da nossa Marinha de Guerra, honrosa mas pesada herança, à qual V. Ex.^a galhardamente tem sabido corresponder, como engenheiro distintíssimo que é, como o prova o elevado cargo que nos caminhos de ferro V. Ex.^a actualmente ocupa. Para V. Ex.^a, vão neste momento, as minhas mais sinceras e respeitadas saudações.

Permita-me que eu deixe de ser por momentos o ferroviário subordinado de V. Ex.^a, para ser apenas o figueirense, devotado amigo da sua terra adoptiva. Não tem a Figueira da Foz uma estação de caminho de ferro digna da primeira praia de Portugal e do porto de mar, que feitas as obras há muito prometidas, será um dos três mais importantes do País».

Falaram ainda os srs. José Luís Pereira e Joaquim Vinhas em nome dos Sindicatos do Pessoal da B. A. e da C. do Vale do Vouga, Eugénio Portoit, que frisou os sacrifícios dos ferroviários e a sua dedicação.

O Sr. Ministro das Obras Públicas recebeu muitos telegramas de saudação

Por motivo da concentração das diferentes linhas ferroviárias, o sr. Ministro das Obras Públicas recebeu muitos telegramas de saudação enviados pelos dirigentes e pessoal ferroviário, reunidos em manifestações de confraternização em Lisboa e noutros pontos do País.

Entre esses telegramas, destacamos o seguinte:

«Pampilhosa — Ao transmitir à C. P. a linha e o material da Beira Alta, guarneçada e manobrada por pessoal de escol e honrosas tradições, permito-me afirmar a V. Ex.^a com legítimo orgulho que o conjunto ferroviário que assim se integrou na rede nacional, será útil instrumento de valorização da economia portuguesa. Todo o pessoal, desde o engenheiro-director ao mais modesto agente, conscio dos seus deveres, pede-me para assegurar ao Ministro que saberá cumprir o papel que lhe cabe dentro do plano de coordenação gizado por V. Ex.^a que agora se começa a cumprir pela concentração de exploração ferroviária. Aos sentimentos assim expressos junto, senhor Ministro, a expressão do meu respeito, os protestos da minha maior consideração. (a) — O engenheiro-administrador delegado, Leite Pinto».

Os Caminhos de Ferro na Literatura

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

VII

UMA série de artigos, publicados ⁽¹⁾, referi-me à influência que os caminhos de ferro têm tido como fonte de inspiração para os escritores, estudo de que fui o iniciador, segundo penso, acrescentando, ao que então escrevi, novas transcrições.

Ramalho Ortigão foi o primeiro escritor que se ocupou em Portugal de matéria ferroviária e na edição integral de «As Farpas» impressa há um ano, integrou-se nos seus escritos uma interessante carta aberta, publicada em Novembro de 1871, e dirigida aos directores da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, François e Ladamé. Censurou o ilustre escritor, com aquela suave ironia que o tornou único na literatura portuguesa, a demora de oito dias no transporte de uma encomenda de batatas que sua mãe lhe enviara do Minho e expedida de Vila Nova de Gaia, pois a ponte sobre o rio Douro ainda não se construíra. Houve também roubo, pelo que Ramalho Ortigão verberou a Companhia, afirmando que para outra vez irá pessoalmente buscá-las, pois anda a pé 55 quilómetros por dia, enquanto os combóios de mercadorias percorrem num dia apenas a distância de 30 quilómetros, não sendo de admirar o que escreveu o escritor para quem conheça os seus hábitos do desporto pedestre. Segue-se a carta ⁽²⁾.

«Novembro 1871

«Meus senhores, do meu maior respeito

«Que são inteiramente ineficazes para qualquer remédio todas as queixas públicas, todas as admoestações do governo, todas as preces, todas as devassas e todos os processos judiciais instaurados contra vossa senhorias, pelo modo absolutamente peregrino como vossas senhorias dirigem o serviço dos caminhos de ferro portugueses, isto, acha-se provado pela experiência de cada dia até uma saciedade que produz enjoos. Não havendo instância nenhuma para que se apele dos invioláveis arbítrios de vossas senhorias, de quem nos havemos de queixar de vossas senhorias senão a vossas senhorias mesmos?! Tal é, pois, meus senhores, a razão porque eu tomo respeitosamente a liberdade de dirigir-lhes estas regras com a história do meu caso.

«Ilustríssimos e inviolabilíssimos senhores! No mês de Novembro do corrente ano de 1871 resolveu minha mãe enviar-me das suas pequenas terras na província do Minho um presente de batatas. Vossas senhorias vão certamente admirar-se de que este solo tão estéril de justiça ainda tenha a complacência estranha de produzir batatas! Eu respondo no entanto pela autenticidade deste fenómeno.

Minha mãe mandou portanto carregar as batatas que me destinava na estação de Vila-Nova de Gaia e expediu-mas para Lisboa no dia 27.

«Estas batatas, meus dignos senhores, chegaram à estação de Santa Apolónia oito dias depois de terem sido expedidas da estação do Porto. De modo que os combóios de mercadorias do caminho de ferro que vossas senhorias tão transcendentemente dirigem deitam apenas obra de seis léguas por dia quando sucede virem carregados com batatas minhas. Ora eu, a pé, meus senhores, ando bem, sem me fatigar, onze léguas por dia, ou seja — salvo erro — dobrada velocidade da que têm em Portugal os caminhos de ferro confiados à diligente direcção de vossas senhorias. Portanto, de ora avante, quando eu precisar de receber batatas das terras de minha mãe (porque, enfim, nem só de pão vive o homem!) irei eu mesmo buscá-las — o que além de mais económico, me sairá mais rápido, e sobretudo mais seguro.

... Porque (e este é o meu segundo ponto) as minhas batatas sobre chegarem tarde, ilustríssimos senhores, não chegaram todas. Isto mais facilmente se explica: a restrição galantemente microscópica a que vossas senhorias se serviram reduzir o salário dos seus empregados é de tal ordem, que muito seria para estranhar que passando em frente destes senhores as minhas batatas, cada um deles se não servisse delicadamente pelo menos de uma. Oferece-me porém notar, que isto se não deveria porventura considerar inteiramente lícito, pela razão de me querer parecer que toda a batata distraída na linha férrea do norte do seu destino contingente (que neste caso era eu) para o seu des-

⁽¹⁾ *Gazeta dos Caminhos de Ferro* n.ºs 1382, 1383, 1384, 2387, 1393, e 1394.

⁽²⁾ José Duarte Ramalho Ortigão, «As Farpas», vol. XII, Lisboa, 1945, pág. 193 a 197.

tino absoluto (que evidentemente era ficarem no caminho) não devia em rigor pertencer ao apetite material dos empregados da via, mas sim unicamente a vossas senhorias.

«Pelo que entendo em minha consciência que foram desfraudados com relação às aludidas batatas deste seu indigno servo os legítimos interesses dessa sábia direcção:

«Pois quê! Não são vossas senhorias os direitos senhores da minha vida? Não estão vossas senhorias no pleno direito inviolável e sagrado de me arrancarem sempre que isso convenha aos seus insondáveis desígnios? Não podem vossas senhorias, sempre que isto lhes apraza, para seu proveito, ou mera recreação, baldearem-me da ponte sobre o Tejo às profundezas do rio, despenharem-me pelo aterro de Vale-de-Cavalos ou precipitarem-me do viaduto de Esgueira?!

«Eu, que já viajei nos caminhos de ferro de vossas senhorias, que sou eu verdadeiramente depois disso sobre a face da terra, senão o indigno resto de um miserável baralho de passageiros que vossas senhorias por tantas vezes têm atirado de encontro a um muro quando se enfatiam no seu jogo?!

«Se a vossas senhorias, pois, assistem tais direitos sobre a minha vida, quem poderá discutir-lhos sobre a minha fazenda! Como passageiro sobrevivente que tenho a honra de ser dos caminhos de ferro de vossas senhorias, em boa lógica o que eu deveria fazer todos os dias, ao acabar o meu jantar, seria ir deixar a vossas senhorias o meu bilhete de visita com estas palavras: Aos senhores François et Ladame um dos que escaparam, a agradecer.

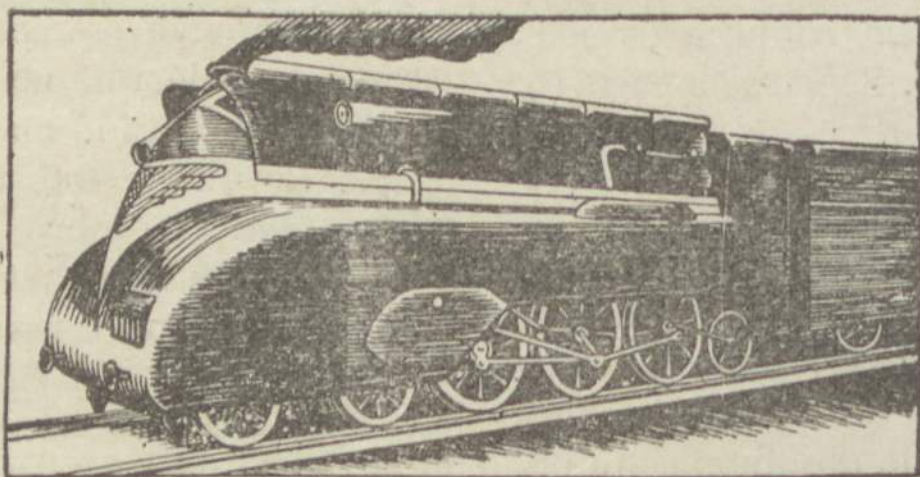
«No tocante, porém, às minhas batatas, para que se não repita o desfalque de que vossas senhorias foram vítimas, tenho a honra de pedir-lhes que, sempre que na via férrea portuguesa se deixem ver farináceos destinados a mim, desde logo vossas senhorias hajam de os recolher, sem mais trâmites, como lembrança minha, para almoço dos seus criados.

«Beijando reconhecidamente as mãos de vossas senhorias pelas batatas que se dignaram deixar-me, tenho a honra de ser

De vossas senhorias

O servo mais humilde e mais enternecidamente grato

Ramalho Ortigão



Engen.^{ros} Pedro Joyce Diniz e Basílio Freire Caeiro da Mata

Uma justa homenagem do pessoal dos serviços centrais da C.^a Nacional dos Caminhos de Ferro

O pessoal dos serviços centrais da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ofereceu, há dias, um almoço de homenagem aos srs. engenheiros Pedro Joyce Diniz e Basílio Freire Caeiro da Mata, respectivamente presidente do Conselho de Administração e Administrador-Delegado daquela Companhia.

Assistiram ao almoço quarenta e três convivas, tendo vários oradores saudado com palavras muito justas, de respeitosa admiração, os dois ilustres homenageados.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* felicita os srs. engenheiros Pedro Joyce Diniz e Basílio Freire Caeiro da Mata pela justíssima homenagem de que foram, recentemente, alvos.

Jardim Zoológico

Inauguração do «Hotel dos Cães»

Na tarde de 28 de Dezembro, com a presença de convidados e de representantes da Imprensa, realizou-se a inauguração do «Hotel dos Cães», no Jardim Zoológico. E um bloco de moradias muito interessantes, que se destina a receber, pela diária de 20 escudos, os cães cujos donos se ausentem temporariamente de Lisboa e as cadelinhas no seu estado interessante...

O Hotel, de que é hospede n.º 1 um «pelo-de-aramé», que dá pelo nome de «Barbaças» e foi honrado com a amizade do poeta brasileiro Olegário Mariano, quando aqui esteve, consta de 12 quartos, cozinha, enfermaria, maternidade, instituto de beleza, parque privativo, etc.

Deve-se o traçado do «Hotel dos Cães» ao ilustre arquitecto sr. Raul Lino, um dos maiores amigos do Jardim Zoológico e colaborador incansável do respectivo Conselho de Administração, a que preside o fino espírito de artista que é o sr. professor Dr. Fernando Emídio da Silva.

Foi este eminente Professor quem recebeu a Imprensa, com a distinção de sempre e a quem comunicou o programa de realizações que se hão-de verificar no ano de 1947, entre as quais figuram novos arruamentos, alargamento do recinto dos elefantes, melhoramentos na mata, construção do Palácio dos Reptis, começo da construção do bairro dos trabalhadores e acabamento da transformação da Quinta de Santo António.

Há que felicitar não só a ilustre Direcção do Jardim Zoológico por estes novos melhoramentos, mas também a população de Lisboa que, na Quinta das Laranjeiras, tem um admirável recinto de atracções e recreio — um parque, sem favor, dos melhores, no género, que se conhecem na Europa.

Ecos & Comentários

P o r S A B E L

Salva erro ou... omissão

COM o Diário Popular mantivemos sempre (e não prevemos que possamos deixar de manter) boas relações de camaradagem. Sempre que nos referimos a esse importante órgão da imprensa, fazêmo-lo não só como manda a boa educação cá da casa, mas como o exigem os princípios de correcção que regulam a convivência entre profissionais do mesmo ofício.

Nunca se nos pôde atribuir voluntárias ou propositadas omissões, que atraíam a ideia em que temos a camaradagem. Por isso mesmo reservamo-nos o legítimo direito de classificarmos de muito estranho qualquer procedimento que nos deixe ficar à margem dessa igualdade de tratamento...

O autor desta secção assistiu à missa de sufrágio que, por alma do grande escritor e doutrinário nacionalista dr. António Sandinha, se realizou no dia 10 de Janeiro, na Basílica dos Mártires. O «reporter» do Diário Popular solicitou-nos que lhe indicássemos os nomes de quantos — amigos e admiradores do inolvidável pensador — assistiram áquele piedoso acto. E como estávamos presente, e pertencíamos ao grupo dos que não esquecem a memória dum vulto proeminente que, a todos títulos, honra e ilustra a nossa história literária e a nossa cultura, incluímos como é obvio o nosso modesto nome.

Surpreendeu-nos, porém, o insólito facto de, na notícia que o Diário Popular publicou, o nosso nome ter sido substituído pelo do nosso querido camarada e amigo Moraes de Carvalho.

Difícil se nos afigura descortinar em que circunstâncias, ou porque meios, se fez esta substituição — a não ser que se trate de qualquer habilidade d'alguém que lá por casa do Diário Popular tenha razões muito particulares para não simpatizar com os que trabalham na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

A questão das rendas de casa

Os jornais publicaram a seguinte informação:

«Corre há tempos em Lisboa que vai ser publicado um diploma alterando as disposições da actual Lei do Inquilinato e permitindo o aumento de rendas. Nos últimos tempos a voz corrente tomou maior consistência e várias pessoas se nos dirigiram a informar-se do que haveria de verdade no assunto apesar de não haver qualquer sintoma de carácter oficial que lhe creditasse fundamento.

Nas esferas autorizadas do Ministério da Justiça asseguraram-nos que se trata apenas de um boato sem qualquer consistência. Não se pensa no aumento de rendas e considera-se inoportuna qualquer alteração à Lei do Inquilinato».

Trata-se, como se vê, de mais um boato, fabricado talvez às mesas dos «cafés» para lançar malévolamente a perturbação na vida portuguesa — já de si tão sobrecarregada com as inquietações duma época, que por todo o mundo deprime o sistema nervoso da humanidade.

A tendenciosa hipótese de que a Lei do Inquilinato ia ser modificada tinha, por certo, como é essencial num boato, a intenção de provocar o pânico numa população que luta com sacrifícios para manter em equilíbrio os seus orçamentos.

A «lebre» posta agora a correr foi caçada pelo bom-senso, e dela nem a pele se aproveita...

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Janeiro de 1897)

Vedações e barreiras nas linhas ferreas

A questão das vedações nos caminhos de ferro está de pé, mesmo nos paizes mais adeantados e em todos os sentidos sulcados de apertada rede ferro-viaria.

Porque, se há quem, pondo acima de todas as considerações a da segurança publica, exija que as linhas ferreas sejam vedadas em toda a sua extensão por barreiras naturais ou artificiaes, e munidas de cancellas em todas as passagens de nivel, até mesmo nas mais simples azinhagas ou caminhos de pé posto, não falta quem entenda que o publico tem obrigação de conhecer dos perigos e evita-los, e que deveria bastar o signal da locomotiva para avisal-o da passagem dos comboios.

Realmente é intuitivo que ninguém deve atravessar uma linha em que circulam quaesquer meios de transporte sem olhar primeiro a um e outro lado.

Mas até que seja dita a ultima palavra sobre o assumpto, vejamos em que consiste o projecto de lei apresentado ao parlamento francez na sessão de 28 de novembro ultimo pelo ministro das obras publicas, o sr. Turrel, projecto já approvedo pelo senado, e que tem por fim derogar o artigo 4.º da lei de 15 de julho de 1845, no que respeita ao caso que nos occupa.

Artigo 1.º — Revogando o art. 4.º da lei de 15 de julho de 1845 sobre a policia dos caminhos de ferro, póde o ministro das obras publicas, no todo ou em parte das linhas ferreas de interesse geral, dispensar o estabelecimento ou a conservação das vedações fixas ao longo das linhas ferreas e das barreiras moveis nas passagens de nivel pouco frequentadas, sempre que esta providencia lhe pareça compativel com as conveniencias da exploração e com a segurança do publico.

Art. 2.º — A dispensa das vedações não póde ser concedida:

- 1.º Nas linhas ou secções de linhas onde circulem mais de tres comboios por hora;
- 2.º Na passagem atravez dos povoados;
- 3.º Nas partes contiguas ás estradas, quando a via ferrea fôr em desaterro, a nivel ou em aterro de menos de dois metros;
- 4.º Na extensão de 50 metros pelo menos d'um e outro lado junto ás passagens de nivel;
- 5.º Na proximidade das estações, apeadeiros ou paragens.

Art. 3.º — Para os caminhos de ferro, cujos projectos não foram ainda sujeitos a inquerito publico nos termos dos decretos de 18 de fevereiro de 1834 e de 15 de fevereiro de 1835, sempre que o ministro entenda conceder dispensa de vedações ou de barreiras, deverá essa condição ser mencionada nas peças do processo.

Para as linhas já construidas ou que já foram objecto do inquerito de utilidade publica, não será dada a decisão ministerial sem que a administração exploradora, o prefeito e a junta geral do departamento atravessado pela linha, e o conselho geral das Pontes e Calçadas hajam emittido o seu parecer a tal respeito.

Art. 4.º — As dispensas concedidas terão o character provisorio, reservando-se o ministro das obras publicas o direito de ordenar em qualquer epoca, e sempre que assim o julgue necessario, o estabelecimento das vedações fixas ou de barreiras moveis em toda a linha ou secção de linha.

Art. 5.º — Fica revogada a lei de 27 de Dezembro de 1880.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

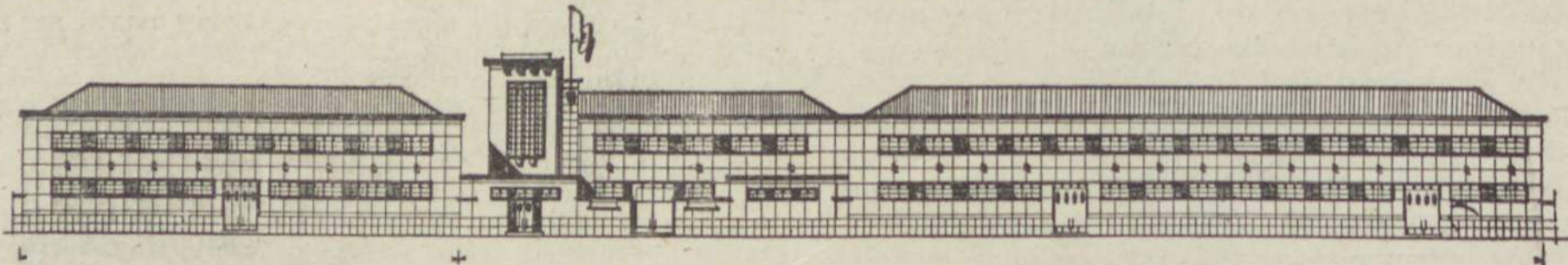
CINEMAS

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «César e Cleópatra».
OLIMPIA — Às 15 e 21 — «O cortiço».
COLISEU — Às 21,15 — «Ópera por uma companhia italiana».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'ÁVILA, L.^{DA}



Condutores eléctricos obedecendo às prescrições das «Normas de Segurança das Instalações Eléctricas de Baixa Tensão», anexas ao decreto-lei n.º 29.782, de 27 de Julho de 1939

ESCRITÓRIOS (Sucursal)

Rua Maria, 25, r/c. Dt.º

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA

FUNDADA
EM 1923



FÁBRICA (Sede)

R. Sacadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

Cumprimentos de Boas Festas

Tiveram a amabilidade de nos enviar cartões e telegramas de Boas Festas, os seguintes srs.:

Carlos Alberto de Almeida Roque e Santos, da Direcção dos Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique; engenheiro Américo Vieira de Castro; engenheiro Gregório Perez Corrêsa, de Madrid; Carlos Empis; professor A. Leão de Carvalho; engenheiro Costa Pereira; dr. Ernesto Sanchez Hernandez, de Ciudad Rodrigo; engenheiro José Augusto Madeira; Bruno Bonotto; jornalista Carlos de Oliveira; Juan Cabrera, secretário-director do Sindicato de Turismo de Madrid; Carlos Méga; comendador Figueiredo Ministro, de Paris; Luciano Moreira; capitão Sá Guimarães; Enrique Segura Otaño, de Badajoz; Manuel Nunes do *Jornal do Comércio*; toureiro Diamantino Viseu; Carlos Perez Grill; Gualter de Castro; Luís dos Santos Bagôrro; Carlos Pardal Cardoso; João Reynaldo; Fernando Marques de Sousa; Francisco Aguiar, do Porto; Carlos de Brito Nascimento; José Francisco Botto; Carlos Amaral Fernandes; Américo Marinho; Raúl Esteves Coluna; Carlos Alberto Castro Pereira; Manuel Martins de Almeida; Carlos Coelho, da Figueira da Foz; António Florindo de Oliveira; os toureiros Alfonso del Toro, Manuel dos Santos, Augusto Gomes Júnior e Sebastião Saraiva; João Duarte Coimbra, de Tomar; Carlos Calderon Diniz; Edouard Dalphin; major Adriano Dôres, director dos Serviços de Policiamento da Administração Geral do Porto de Lisboa; João Valério Moreira dos Santos, antigo chefe de serviço da C. P.; Adido de Imprensa da Legação de França; Manuel Ferreira de Almeida, director do jornal *O Açoriano Oriental*; dr. José Figueira d'Oliveira, correspondente do *Comércio do Porto* em Madrid; a direcção do Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa; Legação Real da Dinamarca; *Revista Militar*; Ch. Lorilleux & C.^{da}; Manuel Guedes, L.^{da}; Soconny Vacuum Oil Company; Administração Geral dos C. T. T.; Guedes Reis & Miranda, L.^{da}; Conselho de Administração do Jardim Zoológico; British Engineers' Small Tools, de Londres; Conselho Directivo do Sindicato de Iniciativas, de Madrid; Moitinho de Almeida, L.^{da}; Tertúlia Tauromáquica Alentejana, de Evora; direcção da Casa dos Rapazes de Barcelos; Pimentel & Casquilho, L.^{da}; Fábrica «Atlântic»; Senna, Botto & Leitão, L.^{da}; Agência de Transportes Hijos de Justo Estellez, de Madrid; Sociedade Revendedora de Papeis, L.^{da}; Rovere, L.^{da}; Dominguez & Lavadinho, L.^{da}; Sociedade Técnica de Artes Gráficas, L.^{da}; Armeis & Moreno, L.^{da}; João B. Carneiro, L.^{da}; Empresa de Sacos de Papel, L.^{da}; Armindo Ferreira & Filho; Chester Merrill, Ramos & C.^{da}; Manuel Reis Morais & Irmão; Casa da Boneca de José A. Nogueira; J. C. Alvarez, L.^{da}; Fotografia Portugal; M. D. Costa, L.^{da}; Litografia Salles, L.^{da}, e Fotografia Nacional.

* * *

Da firma Augusto Marques, L.^{da} recebemos um interessante calendário para o ano corrente.

A todos os nossos agradecimentos.

Que todos devem saber

Saída para o estrangeiro de pessoas sujeitas a obrigações militares

Futuramente podem ausentar-se para o estrangeiro por tempo não superior a 90 dias sem carecer de licença os indivíduos sujeitos ao serviço militar desde que o regresso se faça a tempo da incorporação.

Carecem, porém, de licença para se ausentarem para o estrangeiro, a título temporário ou definitivo os mancebos maiores de 18 anos ainda não recenseados e incorporados nos serviços das fileiras e os pertencentes às tropas disponíveis ou licenciadas com menos de 42 anos de idade.

Não poderão obter autorização para se ausentarem para fora do território nacional os indivíduos sujeitos a obrigações militares já inscritos nos mapas de recenseamento, desde que a ausência seja superior a 90 dias.

Não carecem de licença militar para se ausentarem para o estrangeiro temporariamente ou a título de mudança de residência os *isentos de serviço militar e os apurados para serviços auxiliares quando uns e outros provem por meio de documento passado pela entidade encarregada da cobrança terem liquidado na sua totalidade o imposto da taxa militar quando a êle sujeitos.*

Os menores de 18 anos, bem como os que tenham já ultrapassado a idade de 48 anos ou que a qualquer título não estejam sujeitos às obrigações emergentes de Lei de Recrutamento e Serviço Militar; e os pertencentes às tropas territoriais ou ao escalão das tropas licenciadas e tenham já ultrapassado a idade de 42 anos.

«PEÇA PARA AS SUAS
REFEIÇÕES AS DELICIOSAS
CONSERVAS DE PEIXE,
PORTUGUESAS:

SARDINHAS
A T U M
ANCHOVAS

DESPERTAM O APETITE E
ALIMENTAM».

IPCP.

SEGUROS

AVIÃO—CAMINHOS DE FERRO
TAXAS

Procure **António Gomes**

Telefone 2 3116

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 296, II série, de 20 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta da liquidação da garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Boavista à Trindade, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e relativa ao 2.º semestre de 1946 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que à mencionada Companhia seja entregue a quantia de 606.614\$64.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta da liquidação da garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, relativa ao 2.º semestre do ano de 1946 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que à mencionada Companhia seja entregue a importância de 818.792\$86.

O «Diário do Governo» n.º 285, II série, de 7 de Dezembro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, e com o despacho de 22 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, foi aprovado o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (Caminhos de Ferro do Vale do Vouga), prorrogando até aviso em contrário a suspensão da aplicação a remessas de detalhe do capítulo I da mesma tarifa.

O «Diário do Governo» n.º 290, II série, de 13 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, e com o despacho de 22 de Novembro próximo passado de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, foi aprovado o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, prorrogando, até aviso em contrário, a suspensão da aplicação a remessas de detalhe do capítulo I da mesma tarifa.

COMPRE



Lâminas
cooper

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

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

À VENDA EM TODAS AS CASAS DA ESPECIALIDADE

GRATIS — Queiram enviar-nos um postal com a direcção e enviaremos uma lâmina 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

O «Diário do Governo», n.º 293, II série, de 17 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 6 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, pelo qual é adaptado às linhas exploradas por aquela empresa o regime tarifário proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para água gasosa, água mineral nacional e água potável comum e aprovado por despacho de 12 de Novembro próximo findo de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, publicado no *Diário do Governo* n.º 269, 2.ª série, de 19 deste último mês.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 6 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo das restantes empresas ferroviárias, pelo qual é fixada em 8 toneladas a carga mínima de vagão completo para a rubrica «Lã em fio (fio de lã)».

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 6 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo das restantes empresas ferroviárias, pelo qual é fixada em 6 toneladas a carga mínima de vagão completo para a rubrica «Pó de cortiça».

**Para beber um bom café
prefira sempre os cafés de:**

**CABO VERDE
SÃO TOMÉ
ANGOLA
TIMOR**

Que figuram entre os melhores do Mundo

Companhia

«Cimento

T E J O »

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

**Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA
TELEFONES 2 8953 — 2 8552**

FILIAL:

**Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO
TELEFONE 1551**

Fábrica de Porcelana

da Vista Alegre, L.^{da}

FUNDADA EM 1824

A mais antiga da Península

SEDE:

**Largo da Biblioteca Pública, 17-r/c
LISBOA**

FÁBRICA EM ILHAVO

A V E I R O

**AS MELHORES PORCELANAS PARA
USOS DOMÉSTICOS E INDUSTRIAIS**

**PORCELANAS DECORATIVAS
E ELÉCTRICAS**

AS PORCELANAS DA

«VISTA ALEGRE»

RIVALIZAM COM AS

MELHORES ESTRANGEIRAS

**DEPÓSITOS — LISBOA — Largo do Chiado, 18
— PORTO — R. Cândido dos Reis, 18**



CIMENTO "LIZ" HIDROFOCADO "N"

Próprio para IMPERMEABILIZAÇÃO DE OBRAS, rebôcos, fundações, paredes, etc..

Substitue com vantagens de ordem técnica e económica todos os impermeabilizadores conhecidos.

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS
Peçam instruções para o seu emprego

Séde: Rua do Cais de Santarém, 64, 1.º — LISBOA
Filial no Norte: Rua de Santo António, 190-A, 1.º — PORTO

AGENTES EM TODO O PAÍS

TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12
TELEFONE 2 6415

Sucursal no Pôrto: RUA DE S.ª 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 caminho 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 processo, não estão sujeitos a serem atacados pela traça



«A Nova Loja dos Candeeiros»

Vende ao preço da tabela:
Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da
VACUUM

Unica casa no género que tem
ao seu serviço pessoal técnico
que pertenceu àquela companhia,
tomando responsabilidade em todos os consertos
— que lhe sejam confiados —

R. da Horta Sêca, 24
LISBOA — Telef. 2 2942

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns 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

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes !