

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; 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

# 1421



1 — MARÇO — 1947



# ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00  
África (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 ESTEVEZ  
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU  
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

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

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIOS  
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

A Miragem da Tracção Eléctrica nas Grandes Linhas Férreas, pelo Eng.º civil Américo Vieira de Castro . . . . .	215
Os Caminhos de Ferro na Literatura, pelo Dr. Busquets de Aguilar . . . . .	219
A linha ferroviária transversal do Baixo-Alentejo . . . . .	220
Vida Ferroviária . . . . .	220
Brindes e Calendários. . . . .	220
Há 50 anos . . . . .	221
O que todos devem saber. . . . .	221
Vida comercial . . . . .	221
Ecos & Comentários, por Sabel. . . . .	222
Publicações recebidas. . . . .	222
Recortes sem Comentários . . . . .	223
Espectáculos. . . . .	224
Parte Oficial . . . . .	225

# A Miragem da Tracção Eléctrica

## nas Grandes Linhas Férreas <sup>(1)</sup>

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

### I

MILHARES e milhares de quilómetros de linhas de tramueis atestam, mundo em fora, a utilidade, comodidade e economia dos tramueis eléctricos como meio de transporte para passageiros. Nenhum outro se lhe pode comparar em tais predicados.

Na proyecta e retalhada Europa ainda não receberam toda a consideração à qual tem jus, mas no vasto país de Roosevelt há muito foram consagrados, e prestam inapreciáveis serviços à população desse afortunado país — bem digna dessa fortuna pela sua iniciativa, amor ao trabalho e respeito pelo direito das gentes. Pelo menos assim foi desde Lincoln até à última guerra, após a qual as concepções sobre direito internacional sofreram profundas e lamentáveis modificações.

Natural e justa é, portanto, a ideia de aplicar a tracção eléctrica aos vetustos organismos de transporte, os quais até há dois decénios quase monopolizavam o transporte de passageiros e mercadorias fora das grandes aglomerações urbanas.

Infelizmente as condições de funcionamento dos tramueis e dos caminhos de ferro são tão diferentes que a tracção eléctrica nunca poderá proporcionar nos caminhos de ferro benefícios comparáveis aos que oferece nos tramueis urbanos. Nos tramueis suburbanos, embora consideráveis, são já bem menores.

Pelo menos assim é quando nos colocamos

exclusivamente no campo económico, deixando de parte as grandes vantagens técnicas e a comodidade do público.

E pensamos ser este o aspecto mais importante do problema. Pois, se assim não fôsse, e só o bem-estar da colectividade devesse ser considerado, muito diferentes deviam ser os serviços de águas, de iluminação, de limpeza, de policiamento, de telefones e de correios e telégrafos. Estes últimos, designadamente, bem precisam de grande melhoria, começando por dispensar o público de molhar com saliva as estampilhas nas estações, e por atender as reclamações justificadas, *as quaís, ao presente, os dirigentes desses serviços votam ao mais profundo desprezo, como poderemos provar, onde fôr necessário, com documentos à vista.*

Sugeriu-nos estas considerações — e divagações — a conferência sobre electrificação de vias férreas portuguesas do distinto engenheiro sr. José Albino Machado Vaz, publicada no n.º de Dezembro do ano findo do Boletim da Ordem dos Engenheiros, a qual vamos analisar com certo desenvolvimento.

O sr. engenheiro Machado Vaz considera o problema ferroviário como nós pensamos ele se poderia encarar há dois decénios, mas não actualmente.

O ilustre conferente toma as receitas ferroviárias em conjunto, não ligando importância

(1) Ver o nosso artigo «Tracção Eléctrica» na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Setembro de 1946.

à sua proveniência. Para nós essa proveniência é de basilar importância. Dividiremos as receitas de caminhos de ferro em três categorias: mercadorias, passageiros do longo curso e passageiros suburbanos. Ora, como está hoje perfeitamente reconhecido, mundo em fora, só as receitas de mercadorias trazem lucro aos caminhos de ferro. Os serviços de passageiros de longo curso, ou dão prejuízo ou trazem lucros insignificantes. Os serviços suburbanos, em toda a parte, trazem sempre prejuízos avultadíssimos. Na nossa C. P., em virtude das ruinosas tarifas aplicadas, os prejuízos são enormes, como já tantas vezes temos dito nestas colunas, mas nunca será de mais repetir. Um cálculo, necessariamente pouco preciso, o qual traremos, quando fôr possível para as colunas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, mostrará que, ao presente, o conjunto desses serviços deve acarretar um prejuízo vizinho de 40.000 contos.

Por hoje, para corroborar as nossas afirmações e chamar a atenção dos leitores para a importância deste assunto, tão descurado e tão superficialmente tratado, apresentaremos apenas três dados estatísticos, de capital influência na exploração dos nossos caminhos de ferro.

No Boletim n.º 4 da C. P. vem um estudo no qual se diz «que o custo do transporte de um passageiro a um quilómetro de distância na C. P. em 1927 foi de \$26». Esse custo de há 20 anos deve hoje ser muito superior. Mas tamá-lo-hemos como sendo o actual. Aproximámos estes três custos assaz sugestivos:

Custo do passageiro — quilómetro na C. P. . . . .	\$26
Tarifa média por quilómetro em 3.ª classe na C. P. nos tramueis .	\$12,4
Tarifa média aproximada nos tramueis eléctricos de Lisboa e Porto	\$30

Este pequeno quadro traz-nos ao espírito observações deveras interessantes, mas que, necessariamente, tem de ser extensas. Procuraremos resumi-las o mais possível.

Vê-se, em primeiro lugar, que a tarifa por quilómetro nos tramueis a vapor é muito inferior ao preço de custo do passageiro —

quilómetro, e também muito mais reduzida do que a dos tramueis eléctricos.

Este último contraste é um verdadeiro contra-senso. O contrário é que deveria suceder, porquanto o custo do passageiro-quilómetro nos tramueis eléctricos é muito inferior ao dos caminhos de ferro. Heresias económicas bem pouco explicáveis, e de difícil justificação.

Ninguém se iluda com a leveza de composição dos combóios-tramueis. Estes, com as suas constantes paragens, as violentas acelerações, as frenagens brutais e a sua larga e custosa tripulação, por causa das cobranças em trânsito, são os combóios mais dispendiosos dos caminhos de ferro.

É bem mais económico um longo e aparatoso combóio de mercadorias de 1000 toneladas, o qual suporta perfeitamente acelerações e frenagens muito lentas e sobe rampas pacorrentamente. Só os leigos em assuntos ferroviários pensam o contrário.

Sem dúvida, a tracção eléctrica diminuirá os prejuízos actuais desses combóios, mas nunca conseguirá torná-los lucrativos. Para assim suceder seria necessária uma elevação de tarifas de tal magnitude — 200 %, pelo menos — que nem o público a aceitaria, nem seria possível pô-la em prática sem préviamente asfixiar a camionagem, a qual permite efectuar esses serviços a preços muito mais moderados.

Ora a tracção eléctrica só virá beneficiar esses serviços sempre «deficitários». A influência sobre o custo da exploração nos combóios de passageiros de longo curso será mínima. Nos serviços de mercadorias, os quais para serem económicos têm de ser desempenhados por combóios lentos, muito pesados e muito espaçados, não pode trazer quaisquer economias na exploração.

Portanto, a electrificação das linhas férreas portuguesas, de rendimentos quilométricos de mercadorias muito exíguos — causa primordial das suas dificuldades desde a sua instalação — não é operação recomendável sob o ponto de vista económico.

Uma das razões frequentemente evocadas para justificar essa dispendiosíssima transformação é a possibilidade de evitar a importação de cerca de 300.000 toneladas de carvão

por ano. Esta quantidade de hulha, ao preço de 200\$00 por tonelada, importará em 60.000 contos. Tão minguada quantia é absolutamente incapaz de influir seriamente na balança económica do nosso país, seja ele embora muito pequeno. Da soma enviada para o estrangeiro para pagar esse combustível importado, teria ainda de deduzir-se o ouro exportado para pagar os materiais eléctricos importados para os caminhos de ferro.

Além disso, o radicalismo dos nacionalistas económicos, quanto às importações, tem de ser moderado. É bem provável que a supressão total da importação das 300.000 toneladas de carvão fosse acompanhada de alguma redução nas exportações.

*Para exportar é indispensável importar.*

Os tratados de comércio, hoje, e mais ainda quando as relações entre todos os povos da Terra se normalizarem, baseiam-se sempre na reciprocidade de interesses. Erro é, e bem grave, pensar que para os conseguir são suficientes a boa diplomacia e a excelência dos produtos a exportar.

O que actualmente se passa no comércio internacional não pode, de forma alguma inspirar os nacionalistas. As graves dificuldades aparecerão quando esse comércio estiver regularizado, o que Deus permita depressa suceda para bem da humanidade.

O mesmo acontecerá com o transporte de mercadorias no líquido elemento. Quando houver superabundância de tonelagem e escassez de frete, os navios de carga, como o «Rovuma», com lindas marchas de 15 milhas por hora e consumos de 16 toneladas de «gas-oil» por dia, não tardarão a amarrar. Ficarão em cena os lentos e económicos barcos de 8 e 9 milhas de marcha.

Seja-nos permitido contar aqui, a este respeito, uma elucídativa conversa que tivemos no Porto alguns anos antes do última guerra. Falando no dia seguinte ao do naufrágio do «Urania» dentro do porto de Leixões, acerca desse desastre, com um nosso velho amigo, dos mais inteligentes e mais instruidos agentes de navegação desta cidade, já falecido, disse-nos ele: «Grande alegria vai hoje na companhia possuidora do «Urania». Espanto da nossa parte. Ele imediatamente explicou: «A explo-

ração desse navio era ruinosa, em virtude do enorme consumo de combustível. Feliz foi a companhia em receber integralmente o seu valor do seguro. Estava para ser amarrado». Actualmente com o elevado preço dos fretes «tudo corre pelo melhor no melhor dos mundos». Tanto importa que o «Rovuma» ande 8 nós como 18. Mas, gravíssima imprevidência será contar com essas condições dentro de alguns anos. Virá a pagar-se muito caro.

Tampouco deverá supôr-se que os «deficits» ferroviários se irão atenuando. Longe disso. Irão aumentando. E será nessa ocasião que os encargos da electrificação, se ela se vier a efectuar — o que Deus não permita — farão sentir todo o seu enorme peso.

Para idealismos bastaram os que conseguiram incutir no ânimo de alguns governantes, e até de engenheiros distintos, os especuladores do Norte, de negra recordação.

Dessas aventuras, nas quais muitos cooperaram de boa fé, é o Estado que hoje suporta as tristes consequências, como as suportará se a electrificação vier a ser um facto.

O objectivo mais elevado dos progressos da ciência e da técnica é acrescer o bem-estar da humanidade, não, barbaramente, destrui-la e infligir-lhe cruciantes sofrimentos como, horrorizados, presenciamos durante quase seis anos.

Esses mesmos progressos aplicados à indústria, devem conduzir ao barateamento do custo da produção. Esse barateamento tem os mais favoráveis efeitos sobre a economia das nações. Portanto, conservar o custo da produção tão reduzido quanto possível deve ser uma das principais preocupações dos governantes dos povos. Infelizmente nem sempre assim acontece, e a cada passo vemos aumentá-lo sob os mais fúteis pretextos.

O alto custo da produção em França foi uma das principais causas da ruína desse rico país no intervalo das duas guerras, e não pouco contribuiu para a perda dos caminhos de ferro franceses, entre os quais havia rôdes verdadeiramente ricas.

Que ninguém se iluda com a abundância de numerário, a qual é sempre mais ou menos passageira.

Sendo assim, se a tracção eléctrica fosse favorável à economia dos caminhos de ferro devia conduzir, logicamente, ao abaixamento de tarifas.

O quadro seguinte, extraído do interessante livro do sr. dr. João F. Lapa, «Transportes Terrestres» já reproduzido há tempo nestas colunas, vai-nos mostrar que assim não é.

Portugal é a nação da Europa onde menos desenvolvida está a tracção eléctrica nas grandes linhas férreas. Pelo contrário a Suíça é o país da Europa onde mais desenvolvida está. Praticamente todas as linhas estão electrificadas, e a origem da força motora é hidráulica.

Pois bem. Portugal é o país da Europa onde as tarifas de mercadorias são mais baixas, e a Suíça a nação onde são mais elevadas, podendo mesmo dizer-se que são exorbitantes. Esta elevação é consequência da triste história financeira da já antiga electrificação dos caminhos de ferro helvéticos, prosseguida sempre contra ventos e marés. O objectivo procurado — abaixar o custo da exploração — redundou num verdadeiro desastre económico, porquanto a exploração é a mais cara do mundo.

Segue o quadro:

Preços médios do transporte da tonelada-quilómetro

1938

(Em centimos-ouro)

Portugal . . . . .	3,12
Bulgária . . . . .	3,35
França . . . . .	3,41
Bélgica . . . . .	3,55
Espanha . . . . .	5,46
Suíça . . . . .	7,38

Nada interessa à economia das nações que haja muitos comboios de passageiros rápidos e a módicas tarifas. Pelo contrário, é da mais alta importância para a economia de qualquer país a maior facilidade nos transportes de mercadorias, e que as tarifas sejam o mais reduzidas possível.

Assim, os caminhos de ferro portugueses oferecendo ao seu país as mais baixas tarifas de mercadorias da Europa, prestam um valiosíssimo serviço à economia nacional.

Essa modicidade de tarifas, actuando de concerto com a extrema fraqueza das receitas quilométricas de mercadorias, representa um grande sacrifício para os nossos caminhos de ferro, sem dúvida alguma. Mas tem sido um grande auxílio para a economia da nação. Deve-lhe ser levado em conta. Uma das formas mais justas de reconhecimento, como já várias vezes temos dito nestas colunas, seria a *imediata supressão do injusto imposto ferroviário sobre as receitas de mercadorias P. V.*

E, repetindo mais uma vez, aborrecidamente, a nossa expressão favorita, diremos que chega a parecer usura cobrar um tão elevado imposto sobre tão diminutas receitas quilométricas.

Não necessita o Governo Português dessas migalhas, que tanto beneficiariam os caminhos de ferro.

Manter baixas as tarifas de mercadorias é um acto de boa administração pública com o qual muito aproveita o país em geral. Obrigar os caminhos de ferro a transportar 17.000.000 de passageiros a preços muito inferiores aos do custo é, em nossa opinião, um acto de administração que só favorece uma diminuta minoria da população do país, e que não tem justificação possível.

Portanto, afinal a tão lisongeada electrificação dos caminhos de ferro helvéticos, obrigando a elevar as tarifas de mercadorias só prejudicou a economia desse simpático e ondeiro país.

É bem provável que a electrificação das nossas grandes linhas conduzisse, dentro de breves anos, a um resultado semelhante ao da Suíça.

Esta desagradável previsão é, tanto mais para recear, quanto é certo que os serviços de passageiros, os únicos a tirar proveito dessa onerosíssima transformação, são absolutamente incapazes de pagar os encargos dela resultantes. Será, portanto, necessário recorrer às tarifas de mercadorias, como sucedeu na Suíça, com gravíssimo prejuízo da economia da nação.

Errada política ferroviária será essa, a qual é necessário evitar a todo o transe.

Continuaremos.

# Os Caminhos de Ferro na Literatura

Pelo D.R. BUSQUETS DE AGUILAR

## VIII

**A**LÉM da carta dirigida aos directores da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses já referida <sup>(1)</sup>, Ramalho Ortigão, nas «Farpas Esquecidas» <sup>(2)</sup>, apresentou em 1882, com a sua ironia inesquecível, uma crítica aos atrasos e demoras dos serviços ferroviários como era próprio de quem caminhou sempre apressado na vida, trabalhando sem desperdiçar o tempo. Possivelmente com a actual publicação das suas obras completas, outras páginas ferroviárias se tornarão conhecidas. Segue-se o trecho:

16 de Fevereiro de 1882

«As viagens dos combóios mistos da linha férrea do Norte constituem hoje uma das distracções nacionais que mais francamente se podem recomendar ao público sem receio de o enganar.

O espírito do viajor passa nessas viagens, de estação em estação, por todas as surpresas mais próprias para o distrair e recrear.

Nos combóios mistos da linha férrea do Norte tudo é imprevisto e inesperado, desde a hora da chegada até à hora da partida do trem, em cada uma das estações.

Aqui fica-se à espera que o sr. Influente Eleitoral do sítio, que se despede na gare da sua família, mande a casa buscar a chapeleira que lhe esqueceu.

Acolá é um senhor empregado do combóio que foi à freguesia próxima ver uma prima e que ainda não chegou.

Mais adiante é pelo gabão do senhor maquinista que se está à espera.

No Entroncamento são os senhores passageiros de Leste que chegaram com duas horas de atraso, e que querem comer alguma coisa: estão-se-lhes a fazer uns bifes

Todos esses variados episódios atrairiam grande número de passageiros à linha férrea do Norte, se as condições recreativas em que nele se viaja fossem assaz conhecidas do público. O que afasta a concorrência é o supôr-se, na fé do que afirmam os horários, que as ditas viagens são como quaisquer outras, estupidamente pautadas numa tabela por cuja leitura cada um pode saber em casa, mi-

nuto a minuto, tudo quanto se há-de passar no caminho como numa peça de teatro de que já se sabe o enredo.

Para o fim de destruir no espírito do público essa ilusão funesta aos interesses da exploração, lembramos à Companhia do caminho de ferro do Norte a vantagem de suprimir completamente o horário dos combóios mistos, substituindo-o por uma simples e breve notícia sobre o assunto concebida nos termos seguintes:

«Caminho de Ferro do Norte. Viagens diurnas entre Lisboa e Porto.

Os combóios desta linha sairão das respectivas estações-término todos os dias entre as seis horas da manhã e o meio-dia, — não havendo inconveniente.

Em cada uma das estações do trânsito o combóio se demorará o tempo que fôr preciso para que os senhores passageiros possam do seu vagar percorrer os campos e as povoações próximas, herborizando, caçando insectos, visitando os seus amigos ou tratando de quaisquer outros negócios civis, religiosos ou de família.

Aqueles dos senhores viajantes que não desejem acompanhar seus companheiros nas aludidas excursões, encontrarão nas gares quartos mobiliados com serviço de mesa redonda ou por lista, sendo carinhosamente tratados pela Companhia como pessoas de família.

O combóio chegará ao seu destino, Porto ou Lisboa, quando Deus Nôssio Senhor fôr servido, e sempre depois de se haver reconhecido que isso não vai de encontro nem à vontade dos senhores passageiros nem aos decretos da providência.

Para o fim de evitar que estas viagens impliquem com os outros projectos a que os senhores viajantes hajam porventura consagrado o resto de seus dias, previne-se o público de que o trajecto de Lisboa ao Porto ou do Porto a Lisboa pelo combóio misto, nunca — a não ser por caso extraordinário — se fará nem em menos de quinze horas nem em mais de trinta horas».

<sup>(1)</sup> *Gazeta dos Caminhos de Ferro* n.º 1418 de 16 de Janeiro de 1947, pág. 173 e 174.

<sup>(2)</sup> José Duarte Ramalho Ortigão, «Farpas Esquecidas», vol. II, Lisboa 1946, pág. 155 a 158.

# A linha ferroviária transversal do Baixo-Alentejo

*mereceu a atenção do sr. eng.º Cancela de Abreu*

O ilustre engenheiro sr. Cancela de Abreu, que desempenhou, até há pouco, com excepcional relêvo e altos benefícios para a Nação, o cargo de Ministro das Obras Públicas, dedicou, como não podia deixar de ser, a sua atenção a vários problemas ferroviários, entre estes o da linha de Beja a Ermidas, que completará a chamada transversal do Baixo-Alentejo.

O *Diário do Alentejo*, que se publica em Beja, recorda o facto na sua edição de 20 de Fevereiro, no seguinte editorial que, com a devida vénia, vamos arquivar nas nossas colunas:

«Noticiou recentemente este jornal que o sr. eng.º Cancela de Abreu, antes de abandonar as suas funções de Ministro das Obras Públicas, determinou que se promova a rápida conclusão dos estudos sobre a linha ferroviária de Beja a Ermidas, que completará a chamada transversal do Baixo-Alentejo.

Ficamos aguardando que tenham o necessário e devido incremento os trabalhos preliminares duma obra de fomento que — conforme o douto parecer do sr. engenheiro Cancela de Abreu, é do maior interesse, não só para a nossa região, mas para os próprios Caminhos de Ferro, que não poderão realizar toda a sua função económica sem que as suas vias principais estejam em completa ligação com algumas das mais importantes regiões do país, como é todo o Baixo Alentejo.

É de estranhar que só agora vão iniciar-se estudos que, em nosso modesto entender, há muito deveriam estar realizados.

Não vão nestas palavras quaisquer ressentimentos ou censuras, e só temos de registar, com agradoamento, o facto do sr. engenheiro Cancela de Abreu, antes de abandonar o seu alto cargo de Ministro das Obras Públicas, não ter esquecido uma obra de fomento de tanta importância. E também não nos alheamos da circunstância do Estado ter de atender a muitos problemas semelhantes que existem em todo o país.

Todavia, como jornal a que cumpre a defesa da região, não devemos fugir à oportunidade de afirmar que a valorização da terra alentejana e a intensificação da produção agrícola do Baixo Alen-

tejo, indispensável à própria economia nacional, há muito reclamam soluções práticas onde tem um interesse primacial o completo apetrechamento ferroviário e de outras modalidades de transportes.

O Baixo Alentejo reune condições naturais para um maior e melhor aproveitamento da sua riqueza agrícola e industrial correlativas, desde que sejam aqui aplicados os métodos científicos e os ensinamentos técnicos que têm sido usados, com êxito, nouros países que caminham na vanguarda em explorações agrícolas e agro-pecuárias. Mas a solução do problema dos transportes é fundamental.

Podemos, uma ou outra vez, ter a impressão de que há muito de utopia em alguns processos técnicos que se usam lá fora, até porque nem todos podem ser aplicados na nossa terra. Mas, sem dúvida, deve haver muita coisa de novo e de utilidade prática a aproveitar, de modo a quebrar a nociva rotina, sempre prejudicial.

Mas o Baixo Alentejo fica longe e tem sido, desde velhos tempos, bastante esquecido, em muitos aspectos que interessam ao seu fomento, à sua economia, ao seu progresso geral.

Fazemos votos para que o despacho do sr. engenheiro Cancela de Abreu seja rapidamente cumprido, e dentro em breve possam começar esses trabalhos ferroviários que tanto interessam ao Baixo Alentejo».

## Vida Ferroviária

### Novos corpos gerentes do Ateneu Ferroviário

Na Assembleia Geral, realizada em 21 de Fevereiro, na sede do Ateneu Ferroviário, para eleição dos corpos gerentes de 1947, foram eleitos para a Direcção os srs. eng.º Carlos Joyce Dinis, Dionísio Viegas, Júlio Gomes Júnior, José Pinto, Carlos Magalhães Branco, Júlio Chaves de Araújo e Luis Marques da Silva.

## BRINDES E CALENDARIOS

Da firma Importadora de Artigos Industriais, Lda, Imar, com sede em Lisboa e filial em Viseu, recebemos dois calendários para este ano, que muito agradecemos.

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Março de 1897)

## Viagem original

A exemplo do que se usa no estrangeiro, organizando-se frequentes vezes; durante todo o anno, viagens de recreio em grupos, incluindo-se no preço do bilhete, além do transporte em caminhos de ferro, o alojamento em hoteis, comidas, diligencias, trens, guias, entrada em museus, etc., parece que se conseguirá este anno realizar uma viagem no nosso paiz, no proximo mez de junho.

A idéa — porque nada mais do que idéas ha por enquanto — é aproveitar a coincidencia de varios dias santificados que se reunem no fim d'esse mez, e fazer seguir os passageiros de Lisboa pela Beira Baixa até à Guarda, visitando a Covilhã, descendo pela Beira Alta ao Luso, onde verão o Bussaco; d'ali ao Porto, cidade e immediações; volta a Coimbra e Figueira, seguindo por Leiria para verem a Batalha e Caldas da Rainha.

Está calculado que a viagem em comboio especial, em 1.<sup>a</sup> classe (6 dias), hoteis, transportes na Covilhã, Bussaco, Porto, Coimbra, Figueira e Leiria, e talvez uma noite de theatro no Porto, não importará em mais de 25\$000 réis cada pessoa.

Os bilhetes vender-se-hão desde um certo tempo antes, até uns 10 dias anteriores áquelle em que deva começar a viagem, sendo vendidos condicionalmente, porque, no caso de não se reunir um certo numero de excursionistas, não se poderá realizar a excursão.

E', como se vê, uma experiencia que é para desejar dê bom resultado e se repita muitas vezes.

Temos pontos no paiz que muita gente não visita, porque a viagem isoladamente lhe sae cara. A viagem de um grande grupo não só produz uma grande economia, como se torna muito agradavel. O caso é que o publico se habitue.

## O que todos devem saber

### A afixação do horário de trabalho é obrigatório mesmo que o estabelecimento não tenha empregados

Por ordem superior foi determinado que os estabelecimentos comerciais e industriais, mesmo que não tenham empregados sejam obrigados a ter afixado o mapa do horário de trabalho, visto o § 1.<sup>o</sup> do artigo 20.<sup>o</sup> do decreto-lei n.<sup>o</sup> 24.402 exigir que o mesmo faça referência à hora de abertura e de encerramento e ao dia do descanso semanal.

Os horários de trabalho devem conter o nome ou firma do proprietário do estabelecimento e, consequentemente, desde que haja alteração do nome ou da firma, torna-se necessário proceder à sua substituição.

## Vida comercial

### Banquete de homenagem ao sr. Frederico de Senna Cardoso

O antigo desportista e comerciante sr. Frederico de Senna Cardoso, teve em sua volta na noite de 25 do mês findo, na Casa das Beiras, a pretexto do seu 75.<sup>o</sup> aniversário, uma grande roda de amigos, de colaboradores das suas duas firmas e de representantes do alto comércio da capital, que lhe manifestaram, com o banquete que ali lhe foi oferecido, quanto o estimam e admiram.

De facto, o prestigioso comerciante foi digno dessa carinhosa e respeitosa homenagem.

Perto de 200 pessoas assitiram ao banquete, presidido pelo sr. José Botto, que sentou à sua direita o homenageado, a sr.<sup>a</sup> de José Botto, o professor sr. Cruz Filipe, D. Estefânia Botto, o sr. Mário Costa, em representação da Companhia Presidente e o reverendo José Dias, tendo à sua esquerda a sr.<sup>a</sup> de Frederico Carlos de Senna Cardoso, o sr. Alfredo Duarte Rodrigues, o dr. Charles Hill, D. Beatriz Alice de Senna Cardoso, dr. José Pontes, D. Lucinda Leitão e o sr. Alfredo E. Rodrigues, em representação do Banco Borges & Irmão.

Em seguida à leitura do expediente, do qual constavam cartas e numerosos telegramas de felicitações de firmas comerciais e casas bancárias, fizeram uso da palavra a sr.<sup>a</sup> D. Cacilda Sá, em nome da Comissão organizadora do banquete; e os srs. Eurico Senna, em nome da família, Alfredo Duarte Rodrigues, pelos amigos íntimos, rev. José Dias, dr. Cabral Miranda, que leu versos de João Maria Ferreira, António Milheiro, pela firma Senna Botto & Leitão, prof. Cruz Filipe, em nome da Círculo Gomes de Sá, Vasco Ribeiro, pela Direcção do Ateneu Comercial de Lisboa e o dr. José Pontes, pela imprensa e pelo Comité Olímpico Português.

Fechou a série dos brindes o nosso querido amigo sr. José Botto, em nome do homenageado, que agradeceu aquela grande manifestação de carinho e enalteceu, em termos muito justos, o nobre carácter do sr. Frederico Carlos de Senna Cardoso, e a sua acção como comerciante, não se esquecendo ainda de recordar a sua antiga fase de desportista.

Fez agradecimentos à Imprensa, Comissão Organizadora do banquete e assistência que prontamente acorreu à solicitação da comissão.

Muitas flores foram oferecidas ao homenageado, bem como uma pasta com a assinatura das pessoas que estiveram presentes no banquete.

# Ecos & Comentários

P o r S A B E L

## Portugal-Espanha

**N**o domingo, 26 de Janeiro, encheu-se o Estádio Nacional com uma multidão enorme e entusiástica, que assistiu, com paixão e emoção, ao desafio Portugal-Espanha. Desta vez, final e felizmente, ganhou a equipa portuguesa por 4 a 1. Já era tempo. O Portugal-Espanha parecia ser o jogo que nunca vencímos.

Para o leitor curioso e apaixonado por assuntos desportivos, publicamos a seguir a lista dos 18 jogos antecedentes, com os seus respectivos resultados:

- 1921 — Madrid — Derrota 3-1.
- 1922 — Lisboa — Derrota 2-1.
- 1923 — Sevilha — Derrota 3-0.
- 1925 — Lisboa — Derrota 2-0.
- 1927 — Madrid — Derrota 2-0.
- 1928 — Lisboa — Empate 2-2.
- 1929 — Sevilha — Derrota 5-0.
- 1930 — Porto — Derrota 1-0.
- 1933 — Vigo — Derrota 3-0.
- 1934 — Madrid — Derrota 9-0.
- 1934 — Lisboa — Derrota 2-1.
- 1935 — Lisboa — Empate 2-2.
- 1941 — Lisboa — Empate 2-2.
- 1941 — Bilbau — Derrota 5-1.
- 1945 — Lisboa — Empate 2-2.
- 1945 — Corunha — Derrota 4-2.

Como nota de interesse, devemos acrescentar que em 1937 e 1938 a Federação Portuguesa combinou jogos entre a seleção nacional e a seleção espanhola. Mas o azar mais uma vez nos perseguiu, porque tendo vencido a equipa portuguesa, nos desafios disputados em Vigo e Lisboa respectivamente por 2-1 e 1-0, a Federação Internacional recusou a sua legitimidade, por não os considerar oficialmente.

De modo que, com a vitória de 26 de Janeiro, os portugueses poderão dizer que, enfim, a má estréla que nos perseguiu se apagou. E oxalá que seja para sempre.

## Matuska, o descarrilador de comboios

**E**STÁ vivo — e, o que é pior, em liberdade! — Matuska, que, em 1934, começou a ver o seu nome célebre, como autor de uma série de descarrilamentos na Hungria. Quem seria, quem não seria, a polícia que se puserá em campo acabou por lhe deitar as mãos. Tratava-se de um

sádico. Proprietário de alguns imóveis em Budapeste, fazia também a exploração de várias pedreiras, o que lhe permitiu conseguir a dinamite que empregava nos seus horrorosos ataques aos comboios. Parecia pessoa pacata e era geralmente bem considerado. Preso, foi condenado à morte, pois os alienistas, chamados a observá-lo, declararam-no absolutamente responsável pelos crimes perpetrados.

Todavia, a cabeça do «descarrilador de comboios» escapou à guilhotina, pois a Áustria reclamou a sua extradição para o julgar por outros actos criminosos e a sentença de morte comutada em prisão perpétua. Numa penitenciária da Hungria, durante dez longos anos, Matuska arrastou a existência até que, o facto acaba de ser revelado, conseguiu fugir e desaparecer.

Foi o caso que, na ocasião em que as tropas alemãs abandonaram a Hungria, com a pressa e a confusão de por em liberdade os presos políticos, Matuska foi na onda. Foi na onda e desapareceu. A polícia procura-o. Há suspeitas de que o célebre criminoso se encontre actualmente na Iugoslávia. Estará curado da sua triste mania? Enquanto não houver a certeza disso e enquanto não fôr recapturado, os que se utilizam dos transportes ferroviários não podem ficar tranquilos.

## Publicações recebidas

**Mandamentos — Da saúde, Da civilidade, Do triunfo** — Por F. Pereira Rodrigues.

O sr. F. Pereira Rodrigues, autor do livro «Mandamentos», em que reuniu observações e conselhos muito úteis sobre a saúde, a civilidade e o triunfo — é um distinto ferroviário que ocupa as suas horas vagas no estudo de problemas sociais. Bem merece ser louvado por isso.

Do que leu e estudou fez resumos e adaptações inteligentes e arquivou tudo em três capítulos que se lêem com interesse e proveito.

Se os conselhos sobre a higiene são de indiscutível utilidade, os mandamentos que reuniu sobre o triunfo e a luta pela vida são dignos também da atenção do leitor.

Enfim, deu-nos o sr. F. Pereira Rodrigues um excelente trabalho, fruto do seu estudo e do seu interesse pela melhoria das condições humanas. O homem não vale apenas pelo seu vigor físico mas também pela sua saúde moral, pela sua dignidade, pela nobreza dos seus sentimentos.

Livros como «Mandamentos» são sempre bem-vindos e de leitura proveitosa.

«Almanaque Micaelense»

Está publicado o «Almanaque Micaelense» para 1947, útil anuário que insere, além de informações diversas, colaboração literária assinada por escritores e poetas açorianos. Coordenado pelo sr. M. Ferreira de Almeida e contando já vinte e dois anos de existência, este Almanaque é uma das mais interessantes publicações no seu género.

# Recortes sem Comentários

## A Organização ministerial soviética

Pela constituição de 6 de Julho de 1923, o Governo russo era composto de 10 Comissários do Povo, um presidente e um adjunto.

Pela Constituição de 5 de Dezembro de 1936, o Governo tinha 18 Comissários do Povo, um Presidente, um adjunto e cinco presidentes de Comissão com tarefas administrativas.

Em 1944 o Conselho de Comissários do Povo era composto por 41 membros.

Em 19 de Março de 1946, a denominação de Comissários do Povo foi substituída pela de ministros e o número destes era de 57.

Em Novembro, eram 72 os ministros, com um presidente e nove adjuntos.

Com a constituição destes ministérios, retirou-se a certas repúblicas a administração autónoma e centralizou-se em Moscovo. Beneficiou a unidade.

A actividade puramente política, está reservada a Staline e seus cinco adjuntos.

Desta maneira há, sobre o governo, um super governo que maneja tudo o demais.

(Do *Correio do Vouga*)

## Um banquete proletário na proletária Rússia

Em Moscovo: — o jantar oferecido ao Marechal Montgomery decorreu no meio de um ambiente de grandeza cívica, aristocrática, asiática.

A assistência formada de marechais, embaixadores, todas figuras de grande relêvo na nobreza do sangue, do espírito, das armas, da diplomacia.

Serviço deslumbrante, com baixelas, luzes e iguarias, com criados de rica librê, à moda da velha nobreza medieval.

Brindes amistosos e encomiásticos, estilo maquiavélico das passadas diplomacias.

No final, oferta de Montgomery de uma caixa de velho «whisky», a Staline, e um casaco de peles, de 2.000 libras, de Staline a Montgomery.

Isto na república comunista, da ditadura do ... proletariado.

Onde estavas tu, ó povo, ó massa operária?

Quando acabarás tu por compreender que fora de Cristo e da sua Igreja não passas de um escabelo de que se servem para subir os que se dizem teus defensores! ...

(De *A Guarda*)

## «Taxi Telefone»

«Alcançaram completo êxito as primeiras experiências do «taxi-telefone» feitas recentemente em Nova Iorque.

O aparelho telefónico do taxi está instalado junto do motorista. Um disco automático serve para formar o número, mas, após cada algarismo, é preciso esperar que o posto de retransmissão de rádio dê o sinal de recepção.

As experiências demonstraram que a audição satisfaz sob todos os aspectos.

Uma companhia de taxis tenciona equipar, dentro de pouco tempo, todos os seus carros com telefone. Doravante não será mais preciso procurar uma cabine e mandar parar o taxi.

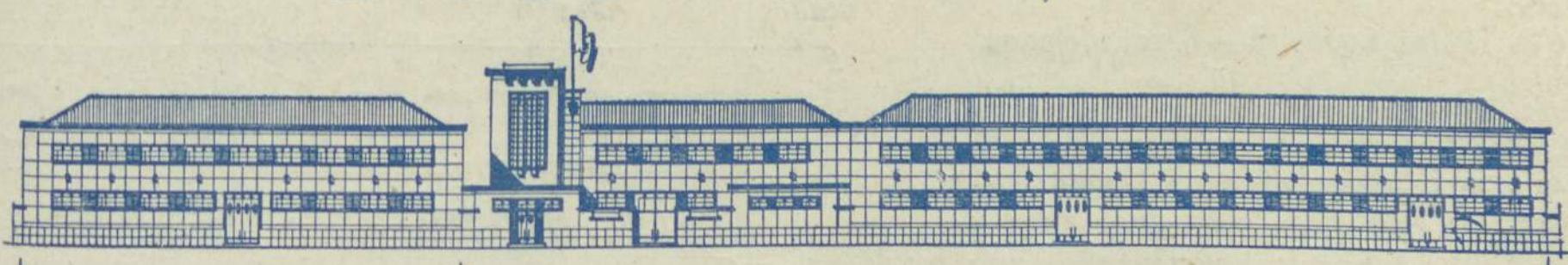
Os grandes jornais compraram os novos aparelhos, e os «reporters» já podem telefonar agora as notícias, seguindo um ou varios acontecimentos, ou no regresso da reportagem, sem sairem do automóvel.»

(Do *Samedi-Soir*, Paris)

## Mais um triste aniversário

Passou no dia 1 do corrente mais um ano sobre a funérea data dum duplo crime contra a Pátria. Nas alfurjas repu-

## FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'ÁVILA, L.<sup>DA</sup>



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, n/e. Dt.<sup>o</sup>

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA



FÁBRICA (Sede)

R. Sacadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

# COMPRE



Lâminas  
**COOPER**

Cooper Espessura Regular 006 — Pacote de 5 lâminas 5\$00

Cooper Azul, Super Delgada 004 — Pacote de 4 lâminas 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.<sup>A</sup>

Rua de S. Nicolau, 23, 1.<sup>o</sup> — LISBOA — Telefone P B X 23608

Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

blicano-maçónicas tinha sido votada a morte do Rei e designados os executores e no dia 1 de Fevereiro de 1908, estes, postados no Terreiro do Paço, aguardavam a Família Real no regresso de Vila Viçosa.

Foi então que sobre a carruagem real foram disparados os tiros assassinos que atingiram mortalmente El-Rei D. Carlos e o Príncipe Real D. Luiz Filipe.

Um grande Rei e um Príncipe inocente que de nada podia ser culpado.

A História já hoje reconhece que tão horrendo crime foi um grande mal para a Nação.

Hoje ela presta justiça ao grande Rei que pelo bem que queria a Portugal, foi por ele imolado vilmente.

Em todo o país foram celebrados sufrágios.

(De Boa Nova)

### Paiva Couceiro — herói africano

Jovem oficial de artilharia, mal saído da Escola do Exército (nesse tempo em que quase toda a gente temia as Colónias como se fossem o inferno) logo pretendeu ir servir em África.

Com vinte e poucos anos vamos encontrá-lo em Angola, encarregado de graves missões de ocupação e de exploração arriscadíssimas, na hora trágica do «ultimatum» inglês, em 1890. Depois, em 1895 o Governo resolveu pacificar Moçambique e vencer o Gungunhana. Lá está ele na primeira fila dos trabalhos e combates, a bater-se como um leão em Marraquene onde foi ferido. Em 1907 novamente em Angola exerceu as funções de Governador Geral durante 2 anos.

Procuremos nesta existência alguns exemplos para a Mocidade Portuguesa.

**Honra** — Durante a Campanha de Moçambique, alguns jornalistas estrangeiros de Lourenço Marques escreviam

constantemente artigos onde se caluniava e insultava Portugal. Não podendo sofrer mais os insultos à sua Pátria foi um dia, sózinho, procurar os jornalistas. E um por um bateu-se, ao murro e em luta, com os três piores, desforçando assim a honra nacional.

**Dever** — Em 1900, em Angola, querendo cumprir as ordens recebidas, efectuou uma marcha a pé de 1385 km. em 72 dias.

Mais tarde foi mandado com 37 soldados fazer uma exploração muito importante e melindrosa. Chegado à região Bil, o gentio revoltou-se.

Aconselharam-no a que se retirasse: recusou. Só quando a sua força estava reduzida a 20 homens e recebeu ordens terminantes é que se afastou a esperar reforços.

**Sacrifício** — Couceiro tinha vergonha de estar doente, como se a doença fosse uma covardia... E ainda se os seus oficiais nos respectivos postos e nas marchas, resguardassem e se medicassem; mas qual! Timbravam em dar o exemplo de sofrer incômodos e privações. Não queriam viver melhor do que os soldados, ser mais mimados do que eles... em suma: Pareciam arruinados de saúde para todo o sempre; mas batidos de ânimo é que nunca.

Henrique de Paiva Couceiro foi o que se chama um homem!

Um homem que viveu integralmente o lema da Mocidade Portuguesa:

Honra. Dever. Sacrifício.

(Jornal da «M. P.»)

### Cúmulo da Vigilância

Quando foi anunciado o primeiro concerto do grande violinista Heifetz em Bucareste, foi logo vendida a lotação do Teatro Real e antes da hora de começar o concerto, uma grande multidão rodeou o teatro protestando contra a falta de bilhetes e querendo entrar à força.

Foi preciso recorrer à polícia, que colocou guardas em todas as entradas, inclusivamente na porta dos artistas.

Chegou Heifetz e travou-se o seguinte diálogo com a polícia. — «Que quer o senhor?». — «Entrar: eu sou Heifetz». — Mostre o seu bilhete». — «Não, senhor, sou o violinista que vai dar o concerto». Nesta altura intervém um sargento que diz: — «Essa esperteza não serve; já muitos disseram a mesma coisa».

E Heifetz teve de ir a um «café» telefonar ao chefe da polícia, ao director da Ópera e até ao ministro das Belas Artes, para conseguir entrar.

E foi preciso a presença de um oficial superior para convencer o vigilante sargento.

(De O Câvado)

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Cartas de amor».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — «Antros da cidade».

COLISEU — Às 21,15 — «Ópera por uma companhia italiana».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

P A R T E OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

## Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo, n.º 297, I série, de 30 de Dezembro, publica o seguinte:

## Decreto-lei n.º 36:070

A integração das linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal na concessão única prevista pela lei n.º 2:008 torna necessárias algumas providências de carácter especial, dada a situação anormal em que aquela empresa tem vivido.

Para garantia do pagamento do imposto ferroviário devido pela Companhia, referente aos anos de 1938 a 1943, encontram-se pendentes no Tribunal das Execuções Fiscais de Lisboa os respectivos processos executivos, suspensos em cumprimento do disposto no artigo 5.º do decreto-lei n.º 22:951, de 5 de Agosto de 1933. Há que pôr termo à situação criada pela instauração desses processos — que, aliás, não deveriam ter sido instaurados, em vista daquela disposição especial —, a fim de facilitar a resolução definitiva da situação da empresa.

Por outro lado, o aval dado pelo Estado às obrigações emitidas pela Companhia tem-se traduzido últimamente em ser aquele que por inteiro tem suportado os encargos de

juro e amortização, através do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Constituiu-se assim um avultado crédito do Estado, que a Companhia não pode satisfazer de forma alguma na liquidação a que tem de proceder-se. Além disso o papel em circulação tem de continuar gozando daquela garantia e só no acto da concessão única, tendo em atenção o seu valor global, poderá definir-se a entidade para quem — sem prejuízo da garantia — passará a posição de devedor principal.

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 A dívida ao Estado proveniente do imposto ferroviário da responsabilidade da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal poderá ser paga por meio de obrigações emitidas pela mesma ou por ela oferecidas e aceites pelo Ministro das Finanças.

Art. 2.º Recebidas as obrigações correspondentes à dívida exequenda e respectivos juros de mora, serão anulados o débito da Companhia pelo imposto referido e os processos executivos contra ela pendentes para a sua cobrança.

Art. 3.º O serviço de juros e amortização das obrigações Norte 5 por cento, emitidas pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, com garantia do Estado, nos termos do decreto-lei n.º 27:570, de 15 de Março de 1937, fica a cargo do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, devendo, porém, sem prejuízo daquela garantia, passar a constituir encargo do beneficiário da concessão única das linhas férreas, a efectivar em cumprimento da base I da lei n.º 2:008, de 7 de Setembro de 1945. Nesse encargo será também considerado o saldo que apresentar em 31 de Dezembro de 1946 a actual conta de «Garantias de juros e amortizações a reembolsar» da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

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

Paços do Governo da República, 30 de Dezembro de 1946.  
— ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA. — António de Oliveira Salazar — Júlio Carlos Alves Botelho Moniz — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Augusto Cancella de Abreu — Marcello José das Neves Alves Caetano — José Caeiro da Matta — Clotálio Luiz Supico Ribeiro Pinto.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

O «Diário do Governo», n.º 28, I série, de 4 de Fevereiro publica o seguinte

## Decreto-lei n.º 36:132

Tendo em vista a orientação já definida na justificação das disposições do artigo 3.º do decreto-lei n.º 36:070, de 30 de Dezembro de 1946, relativo aos encargos das obrigações emitidas pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal;

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 único. — A Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego é desonerada dos encargos, em capital e juros, vencidos ou a vencer, relativos à operação realizada, com a garantia do Estado, nos termos do artigo 3.º do decreto n.º 8:910, de 8 de Junho de 1923, e já incluída na conversão autorizada pelo decreto n.º 27:389, de 26 de Dezembro de 1936. Porém, essa responsabilidade de que é desonerada a citada Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego será atribuída na totalidade ao beneficiário da concessão única das linhas



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

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 5\$50 em sêlos do correio, nome e morada

férreas a efectivar em cumprimento da base 1 da lei n.º 2:008, de 7 de Setembro de 1946.

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

Paços do Governo da República, 4 de Fevereiro de 1947.  
 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 Cancella de Abreu — Marcello José das Neves Alves Caetano — José Caeiro da Matta — Clotálio Luiz Supico Ribeiro Pinto.*

Para ser presente à Assembleia Nacional.

O «Diário do Governo», n.º 9, II série, de 11 de Janeiro, publica o seguinte:

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

Tendo em vista o § único do artigo único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pelos interessados: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Comunicações, que se proceda à troca dos terrenos declarados sobrantes pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 13 de Dezembro findo, publicado no *Diário do Governo* n.º 303, 2.ª série, de 30 do mesmo mês, com os terrenos confinantes com o caminho de ferro pertencentes à Junta de Colonização Interna, Junta de Freguesia de Macinhata do Vouga e vários proprietários e cuja área é de 1:534<sup>m²</sup>,50.

O «Diário do Governo», n.º 25, II série, de 30 de Janeiro, publica o seguinte:

Tendo em vista o § único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, que se proceda à troca dos terrenos, com as superfícies respectivamente de 259<sup>m²</sup>,69, 173<sup>m²</sup>,89 e 45<sup>m²</sup>,81 declarados sobrantes pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 20 de Dezembro findo, publicada no *Diário do Governo* n.º 304, 2.ª série, de 31 do mesmo mês, com o terreno, confinante com o caminho de ferro, pertencente à Junta Autónoma de Estradas, e cuja área é de 11<sup>m²</sup>,33.

O «Diário do Governo», n.º 26, II série, de 1 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas, concordando com o parecer n.º 1:809 do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto de substituição dos tramos da ponte do Alviela, ao quilómetro 88,361,70 da linha férrea de Leste, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 27, II série, de 3 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de terreno destinado à modificação da inclinação dos taludes da trincheira entre os perfis 390 e 395 do lanço de Celorico a Arco de Baúlhe, da linha férrea do Vale do Tâmega.

O «Diário do Governo», n.º 28, II série, de 4 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar, ao abrigo do artigo 1.º do decreto n.º 19:465, de 14 de Março de 1931, o projecto da passagem superior da estrada municipal da Salvada, ao perfil 65 + 19 metros da variante de Beja, na linha férrea do Sul.

O «Diário do Governo», n.º 29, II série, de 5 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobrantes três parcelas de terreno, com as superfícies, respectivamente, de 1:382, 1:000 e 11:894, metros quadrados, localizadas entre os quilómetros 2,800,00 a 2,863,20, 3,399,00 a 3,478,30 e 3,541,00 a 4,752,15 da linha férrea do Cais do Sodré a Cascais, nos termos do § 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas a primeira e segunda na freguesia de Alcântara, concelho e distrito de Lisboa, e a terceira nas freguesias de Alcântara e Belém, concelho e distrito de Lisboa, e confrontam: a primeira ao norte com a Avenida da Índia (Câmara Municipal de Lisboa), ao nascente e sul com a Rua 36 W (Administração do Porto de Lisboa) e ao poente com o caminho de ferro; a segunda, ao norte e poente com o caminho de ferro, ao nascente com a Socony-Vacuum Oil Company e ao sul com a Rua Marginal (Administração Geral do Porto de Lisboa); e a terceira, ao norte e nascente com o caminho de ferro, ao sul com a Rua Marginal (Administração Geral do Porto de Lisboa) e ao poente com Companhias Reunidas Gás e Electricidade.

O «Diário do Governo», n.º 30, II série, de 6 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar, ao abrigo do artigo 1.º do decreto n.º 19:465, de 14 de Março de 1931, o projecto da passagem superior da estrada nacional n.º 18 ao perfil 199 + 6<sup>m</sup>,84 da variante de Beja, na linha férrea do Sul.

Quereis dinheiro?  
 JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
 LISBOA  
 Sempre Sortes Grandes!

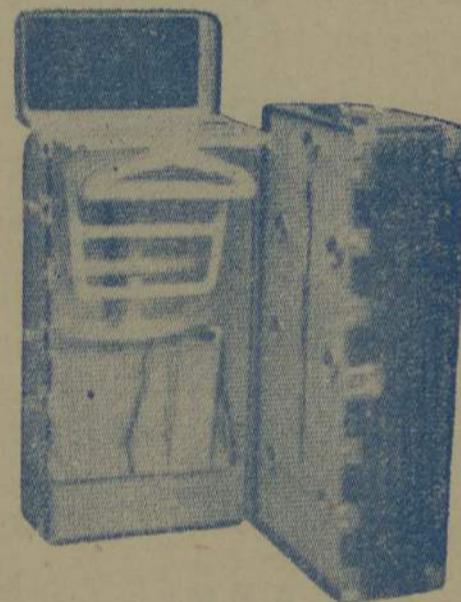
# Teodoio

MALAS DE VIAGEM — CARTEIRAS — MALINHAS  
PASTAS — LUVAS



PELES — Confecção  
Raposas — Visons  
— Astrakans, etc.

O maior sortido  
Os melhores preços



SUCURSAIS:

Rua da Conceição, 20-26  
Rua da Palma, 117-121

Rua do Ouro, 234  
Rua do Carmo, 29-31

## 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

## Santos Mendonça, L. da

**LISBOA PORTO**

Rua da Boa Vista, 83 Praça da Liberdade, 114

## PRODUTOS QUÍMICOS

PRODUTOS METALÚRGICOS (ferrosos e não ferrosos)  
para todas as indústrias

INSTALAÇÕES PARA TRATAMENTO DE ÁGUAS  
E SANEAMENTO

///

## SEGUROS

AVIÃO — CAMINHOS DE FERRO  
**TAXAS**

Procure **António Gomes**

Telefone 2 3116

VAI VIAJAR?

LEVE O

*Manual do Viajante em Portugal*

Solicitamos inquéritos

**A. A. MACEDO BASTO**

Rua Cais de Santarém, 32-1.º — LISBOA

Telefone 2 6496 — Telegramas AMATO

SUCURSAIS: LOURENÇO MARQUES E LUANDA

Representante para Portugal e Colónias de:

**D. W. ONAN & SONS INCORPORATED**

GRUPOS GERADORES DE ELECTRICIDADE A GASOLINA E ÓLEOS PESADOS

**ARNHOLD EXPORT AND IMPORT CORP.**ANÍLINAS PARA A INDÚSTRIA  
SEDAS, ETC.**AMERICAN TOOL & EQUIPMENT**

FERRAMENTAS MANUAIS E BROCAS

**WABASH INTERNATIONAL**

LAMPADAS PARA ILUMINAÇÃO E AUTOMÓVEIS

**W. O. BARNE COMPANY**

SERRAS E FOLHAS PARA SERRAR

**THE KIRCHOF PATENT COMPANY**

BRINQUEDOS E VOGOS



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos. V. Ex.º dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIÉRES GRÁFICOS  
**BERTRAND IRMÃOS, L. DA**  
PRIMA PELA QUALIDADE  
DOS SEUS TRABALHOS  
FIXE BEM  
trabalhos de

FOTOGRAVURA  
TIPOGRAFIA  
OFFSET E  
LITOGRAFIA

**BERTRAND (IRMÃOS), L. DA**  
Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

**Companhia Colonial de Navegação**

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS  
LINHA DA COSTA ORIENTAL  
LINHA DA COSTA OCIDENTAL

**LINHA DA GUINÉ**

Linha da América do Norte / Linha do Brasil

**FROTA**

## NAVIOS DE PASSAGEIROS

«Serpa Pinto» . . . . .	8.267 ton.
«Mousinho» . . . . .	8.374 "
«Colonial» . . . . .	8.309 "
«João Belo» . . . . .	7.540 "
«Guiné» . . . . .	3.200 "

## NAVIOS DE CARGA

N/M «Benguela» . . . . .	9.200 ton.
«Lugela» . . . . .	8.370 "
«Huambo» . . . . .	7.060 "
«Luango» . . . . .	7.056 "
«Pungue» . . . . .	6.290 "
«Bailundo» . . . . .	5.650 "
«Malange» . . . . .	5.050 "
«Lobito» . . . . .	4.200 "
«Buzi» . . . . .	2.160 "
«Sena» . . . . .	1.420 "

**ESCRITÓRIOS****LISBOA**

Rua do Instituto Vergílio Machado, 14 (à R. da Alfândega)  
Telef. 3 0131

**POR T O**

Rua Infante D. Henrique, 9  
Telefone 2342

**S A P E M**

Sociedade Anónima de Embalagens Metálicas

**LISBOA (Sede)**

Rua da Emenda, 26, 1.º  
End. Teleg. FUTS — Lisboa

**Povea de S.º Iria****FÁBRICA**

Telefone: PVOA 1

End. Teleg. FUTS — Lisboa

**BIDONS**

EM CHAPA PRETA E GALVANIZADA,  
TIPO EXPORTAÇÃO, PARA TODOS OS  
LÍQUIDOS E SÓLIDOS E PARA TODAS AS

**CAPACIDADES**

ENTREGA IMEDIATA AOS MELHORES  
PREÇOS DO MERCADO

**FABRICO DE**

DEPÓSITOS E RADIADORES PARA AQUECIMENTO CENTRAL