

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, Rua Mousinho da Silveira, 136

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

1428

16 — JUNHO — 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

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVA LHAIS



S U M Á R I O

Naves e Aeronaves, pelo Engenheiro Civil <i>Américo Vieira de Castro</i>	235
A Assembleia Geral da C. P..	239
A acção do Município de Sintra tem sido notável em todos os aspectos	240
Ainda as vantagens da fusão das Companhias ferroviárias	242
Há 50 anos	243
Espectáculos.	243
Imprensa	244
Publicações recebidas	245
Parte Oficial	246

N A V E S

= E =

AERONAVES

P o r A M É R I C O V I E I R A D E C A S T R O

Engenheiro civil (A. P. P.)

ASSEMELHA-SE este tema a estoutro, «Carrís e Estradas», o qual há alguns anos, léguas e léguas fez andar as penas e correr rios de tinta. Mas não tem, nem jámais terá, importância comparável. O caminho de ferro e o automóvel encontram-se lado a lado no mesmo elemento e, além disso, o segundo, invadindo os domínios onde o primeiro, firmemente instalado, se supunha inatacável, causou-lhe vivíssima irritação. Daí as violentas e apaixonadas discussões, as quais se repercutiram pelo orbe inteiro.

Os caminhos de ferro representam, mundo em fora, um valioso património, e os governos de alguns países, receando a sua desvalorização, resolveram — porventura cedendo mais ao sentimento do que á razão — intervir na pugna para proteger os caminhos de ferro. Esta íntromissão veio ainda agravar o problema. Todavia, por um lado, essa intervenção tem de ser condicionada, para não coarctar as liberdades individuais, já não falando no que representa de contrário ao progresso da ciência e da técnica; por outro lado, o recém-vindo rival do caminho de ferro mostrou-se extremamente vigoroso e progressivo, e nunca deixará de ser um perigoso concorrente das vias férreas.

No caso tratado no presente artigo as coisas passam-se de maneira bem diversa. Em primeiro lugar, os dois instrumentos de transporte movem-se em elementos diferentes, e têm por campo de acção todo o globo. O avião avança no ar e, afora a resistência própria deste, nenhuma outra exterior lhe dificulta a marcha. E' o elemento de eleição para as grandes velocidades.

O navio desloca-se sobre as águas e, como to-

dos sabem, o líquido elemento opõe feroz resistência a ser sulcado com grande velocidade. Não é propício para deslocações rápidas. Se se pretende contrariá-lo vinga-se impondo despesas elevadíssimas. Os retumbantes desastres financeiros do «Queen Mary» e «Normandie» sobejamente o demonstraram.

Essa lição devia ser bem aproveitada. O último foi prematuramente transformado em sucata, após um incêndio, por se ter mostrado anti-económico em serviço corrente — resultado facilimo de prever se «ilusões económicas» — tão frequentes! — e vãs preocupações de «prestígio» nacional não tivessem presidido à infelicissima e desnecessária construção desses dois paquetes.

Como parentesis diremos que no intervalo das duas grandes guerras a economia mundial foi conduzida de maneira bem estranha e perniciosa. Milhões e milhões de libras se perderam na vã corrida através do Atlântico para a conquista da «flamula azul» — ingloria conquista. Sob a capa do nacionalismo o comércio internacional foi ferozmente perseguido, como já muitas vezes dissemos. Em certos países, por motivos políticos, pouco desculpáveis, o custo da produção elevou-se excessivamente. A maneira como as nações vencedoras, particularmente os E. U. A., se comportaram para com as nações vencidas deu origem a grandes prejuizos, permitindo que milhões e milhões de libras fossem consagradas a despesas, não só improdutivas, como até geradoras de futuras guerras, etc., etc.

Ao presente desenham-se já em determinados pequenos países tendencias «nacionalizadoras», as quais hão-de acarretar grandes prejuizos.

O tráfego marítimo, como o terrestre e o aéreo, compreende o transporte de passageiros e o de mercadorias. Para os leigos em assuntos económicos tudo é tráfego, e tudo contribue para as receitas das empresas transportadoras. Todavia, quem conhece a vida económica dessas empresas sabe que assim não é. As mercadorias contribuem muito mais para os lucros dos organismos de transporte do que os passageiros. Em terra e no mar a condução destes últimos rariíssimas vezes traz benefícios, e frequentemente acarreta avultados prejuízos.

Como já por vezes mostrámos com dados à vista, mas nunca será de mais repetir, os serviços de passageiros, antes da guerra, traziam aos caminhos de ferro franceses um prejuízo de 4.000.000.000 francos por ano, e foram a causa primordial da ruína desses caminhos de ferro. Algumas dessas rêdes, particularmente as do Norte e do Leste, podiam considerar-se riquíssimas. Todos os lucros deixados pelas mercadorias se sumiram na voragem dos prejuízos dos serviços de passageiros!...

Caríssimo custou às companhias francesas o «prestígio»!...

Vamos agora analisar sumariamente como se comportam os três elementos — terra, mar e ar — em face das duas categorias de tráfego.

O mar é o elemento ideal para o transporte de mercadorias. Permite o emprêgo de unidades muito compactas e de grande capacidade. Não há rampas, nem curvas e a força dos propulsores é integralmente aproveitada em toda a duração do trajecto. Daí grande economia de força motora e melhoria do rendimento das máquinas. O navio de carga, *económicamente explorado*, sem veleidades de transporte rápido, será sempre o principal — e quasi exclusivo — sistema de condução para o comércio internacional.

Nunca o avião poderá competir seriamente com o navio no transporte de mercadorias.

Afigura-se, portanto, que a navegação marítima nos decénios mais próximos nada tem a recear do avião nos transportes de mercadorias. E estes são, como já vimos, os únicos verdadeiramente lucrativos.

A pequena massa de mercadorias, leves e ricas, que pode escapar-se para a aviação, é incapaz de afectar as receitas — e muito menos os lucros — das empresas marítimas de transporte.

O caso é, porém, inteiramente diverso quando se trata de passageiros. Como já dissemos, o ar reúne todas as condições para as altas velocidades, e nada agrada mais aos passageiros do que andar muito depressa.

Viva concorrência virá a estabelecer-se, dentro de um futuro mais ou menos próximo, entre os paquetes e os aviões. E estamos firmemente convencidos de que os últimos serão os vencedores.

Vamos explicar porque assim pensamos, e porque divergimos da opinião de outros, mais auctorizados do que nós em assuntos marítimos, em cuja opinião os transportes aéreos ficarão sempre reservados aos passageiros de amplos recursos apenas.

Até agora, em matéria de aviação, só se tem pensado em «velocidades». O problema do transporte rápido — ou mesmo ultra-rápido — de passageiros está já sobejamente estudado; o problema do transporte «económico» de passageiros está apenas esboçado.

Em nossa opinião, um instrumento de transporte, o qual tão progressivo se tem mostrado, movendo-se em um elemento tão próprio para as grandes velocidades, não deixará de aperfeiçoar-se a ponto de concorrer victoriosamente com os paquetes que, em flagrante contraste, movendo-se em um meio adverso às grandes velocidades, nunca poderão ser económicos.

Um paquete, caminhando à velocidade de 50 quilómetros, é já «extra-rápido», e *nunca poderá cobrir as despesas de exploração*, sejam quais forem as ilusões dos engenheiros e dos armadores.

Ilusões também as tiveram, e bem perniciosas, os dirigentes das empresas ferroviárias acerca dos lucros dos serviços suburbanos. A contabilidade e a estatística, só depois de longamente e enfadadamente compulsadas, revelam os prejuízos dos serviços de transporte, em terra ou no mar.

Um avião com a velocidade de 300 quilómetros à hora é relativamente lento e — pensamos nós — quando, tanto a sua construção, como a organização das carreiras, forem estudadas tendo em vista a «economia», pode tornar-se lucrativo.

Analise-mos, sumariamente, as principais medidas a pôr em prática para conseguir esse resultado.

Comecemos pelos motores. A despesa máxima de um avião é o consumo de gasolina. Logo, todos os meios para o diminuir, mesmo os que aparentemente pareçam insignificantes, devem ser adoptados sem hesitação alguma. Os pilotos devem também ser educados para se servir dos motores o mais economicamente possível.

A quanto montariam as despesas de combustível nos caminhos de ferro, se os maquinistas e fogueiros, interessados na economia de carvão, não levassem os seus esforços a limites quasi inverosímeis para a conseguir?! .

Os longos vôos sem escala, os quais se assemelham aos longos percursos sem paragem nas vias férreas, são contrários à economia de exploração, e devem ser evitados, tanto quanto possível.

E não se pense, ingenuamente, que os grandes percursos sem paragem sobre carris trazem vantagens. Tais percursos, sempre custosos, apenas fazem ganhar escassos minutos sobre a duração total da viagem, dos quais os passageiros, a maior parte

das vezes, nem sequer se apercebem. Trata-se simplesmente de satisfazer o amor próprio dos engenheiros e dirigentes dos organismos ferroviários, e de elevar o «prestígio» desses organismos.

As escalas diminuem a carga de gasolina e o peso dos aviões ao descolar. Proporcionando algum tempo de repouso aos pilotos melhoram as suas condições físicas. O descanso dos motores, e a possibilidade de revisão do maquinismo, permitindo a reparação de qualquer avaria nascente, são também vantagens nada para desprezar. Assim, as escalas são simultaneamente favoráveis à segurança e à economia.

A velocidade económica do avião nunca deve ser excedida, salvo em caso de perigo, é evidente. Essa velocidade, em nosso entender, virá a fixar-se à roda de 300 quilómetros. Mas é esta uma afirmação de sentimento, a qual não assenta em bases solidas. Determinada ela é de desejar que se mantenha nesse limite durante alguns anos. E essa estagnação nada tem de desprimoroso para o avião. Há perto de meio século as experiências realizadas na Alemanha provaram que era possível exceder, sobre carris, a velocidade de 200 quilómetros à hora. Todavia, os caminhos de ferro, por motivo de economia, nunca as adoptaram. Há mais de 60 anos as velocidades máximas, regularmente seguidas, mantêm-se nos clássicos 120 quilómetros à hora.

A bem da economia e da utilidade do avião, como utilíssimo instrumento para fomentar as boas relações entre os povos — e não como meio de semear o luto e a devastação — é absolutamente necessário calmar a monomania da velocidade na aviação. Compete aos governos e aos dirigentes das empresas de aviação empregar todos os esforços afim de conseguir esse nobre objectivo.

Sem perigo algum para a segurança, é evidente, o peso morto por passageiro deve ser reduzido ao mínimo. O luxo deve ser também limitado. Julgamos grave erro construir aviões apenas para milionários ou, como hoje é já habito dizer-se, para multi-milionários.

Sobre a questão de segurança pensamos haver ainda muito a realizar. As estatísticas, *ad hoc* preparadas, comparando os acidentes nos aviões com os de outros sistemas de transporte, nada interessam, e não podem ser convincentes. Cada meio de transporte tem a sua segurança «própria». a qual se deve procurar atingir sem se preocupar com o que se passa nos outros.

Assim, por exemplo, comparando a proporção dos acidentes ferroviários para o número de passageiros transportados, logo se reconhece ser a segurança muito maior deste lado do Atlântico do que na América. Esta verificação de forma alguma pode autorizar os caminhos de ferro europeus a afrouxar as suas medidas de segurança, mas deve

servir de incentivo aos caminhos de ferro americanos para aumentar as suas, menos severas.

Muitas outras precauções, melhoramentos e modificações há ainda a adoptar na aviação para a tornar um meio de transporte verdadeiramente útil, afastando para bem longe tudo quanto contribua para a tornar própria para espalhar os morticínios e a devastação. De lamentar é que, em tão pouco tempo, tanto tenha progredido neste último sentido e, relativamente, tão pouco no primeiro.

Em nossa opinião, decorridos alguns anos de pertinazes esforços na primeira, e bem humana direcção, as aeronaves poderão concorrer eficazmente com os mais rápidos paquetes, não apenas no transporte de multimilionários, mas ainda no transporte de passageiros menos favorecidos da sorte.

Repugna-nos profundamente acreditar que um instrumento de transporte, o qual tão progressivo se tem mostrado, movendo-se em um elemento eminentemente próprio para as altas velocidades, não consiga aperfeiçoar-se, *sob o ponto de vista da economia de exploração*, a ponto de concorrer vantajosamente com o paquete, o qual, inversamente, se desloca em um meio adverso às grandes velocidades.

Mas nós vamos ainda mais longe no nosso optimismo quanto à jovem e simpática aviação, embora tenhamos a certeza de que nesta altura raríssimos nos acompanharão nestas nossas previsões. Em nosso entender em um futuro mais ou menos próximo, o avião poderá até bater o caminho de ferro em percursos, longos para este, mas curtos para as aeronaves. Tudo depende dos progressos da ciência e da técnica na construção destas últimas.

Um avião, construído para os grandes vôos transoceânicos, não será evidentemente, próprio para os curtos vôos continentais. Todavia — pensamos nós — todas essas condições são realizáveis, quando a aviação entrar resolutamente no caminho da economia e da prática, desprendendo-se da perniciosa monomania da velocidade, a qual, até hoje, nenhum benefício trouxe para a humanidade.

O engenho dos inventores, encarniçando-se em aumentar mais e mais a velocidade dos aviões, bem melhor aproveitado seria encarniçando-se em aumentar mais e mais a segurança de marcha. Lucrariam as empresas de aviação com o acréscimo de tráfego e com a diminuição dos prejuízos ocasionados pelos desastres, lucraria a economia mundial, e largos benefícios adviriam para as relações entre os povos.

Ouvimos agora falar em aviões com a velocidade de 1600 quilómetros à hora, ou sejam, 27 quilómetros por minuto! Santo Deus! Semelhan-

tes velocidades só poderão ser aproveitadas em tempo de guerra. Na paz serão nocivas à segurança, à economia e à saúde dos condutores e dos passageiros que tiverem a infelicidade de viajar em aeronaves com tão fantásticas velocidades.

Se o submarino, atacando traiçoeiramente na sombra, e fugindo cobardemente, é um instrumento de combate desprezível, o avião não o é menos quando, protegido pela escuridão, ataca perfidamente populações inermes, e foge a toda a velocidade antes que os atacados possam ripostar, se para tanto estivessem preparados.

Então, depois de tão cobarde feito, será utilíssima a velocidade de 1600 quilómetros. Entre homens estas maneiras de proceder são sempre classificadas de «infame cobardia», e olhadas com o maior desprezo.

Se a ciência e a técnica, para desgraça da humanidade e para opróbio da civilização dos nossos dias, permitem hoje tão infames maneiras de combater, é porque a ciência e a técnica estão ao serviço da cobardia, em vez de preferir o serviço de causas nobres.

Façamos os mais ardentes votos para que desapareçam para sempre as ocasiões propícias para dar ao jovem e simpático avião tão pouco dignificador emprego.

Os povos que, por interesse próprio ou para servir ideologias, sejam de que natureza forem, contrariam esse nobre objectivo merecem a repulsa de todas as pessoas bem intencionadas.

E, a propósito e em prol da verdade e da justiça, lembremos que, se a grande nação onde nasceram Franklin, Washington, Lincoln e Roosevelt, rodeada durante muitos anos de pequenas, e até minúsculas repúblicas, turbulentas e, por vezes, mesmo provocantes, nunca entendeu servir-se contra elas da sua enorme força, é porque tinha pelo direito das gentes um respeito quasi sagrado.

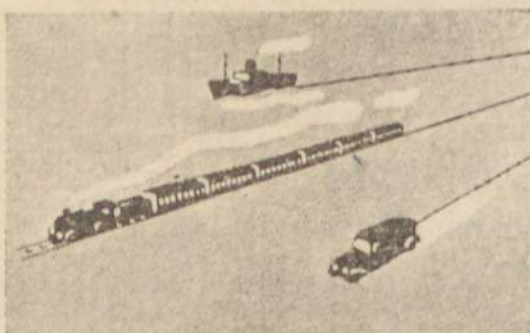
Nobre exemplo, tantas vezes despresado por outras nações grosseiramente egoístas!

Oxalá o avião se torne em breve um meio de transporte seguro, económico e acessível a todas as bolsas, o que não é impossível, desde que todos os esforços se conjuguem nesse sentido. Os grandes progressos da ciência e da técnica trazem, não raras vezes, resultados inesperados e fazem entrar no domínio da prática realizações até aí olhadas com desprezo. Será, porventura, o caso da aviação a concorrer com o caminho de ferro em vôos curtos.

Então se terá volvido num instrumento de transporte utilíssimo para a humanidade.

Até hoje, por grande desventura, tem principalmente no seu activo uma grande contribuição para o morticínio de populações inermes, e as mais horrorosas desvastações que a humanidade ainda viu.

Das nações hoje reduzidas à impotência nos veio, principalmente, o exemplo do uso da aviação para tão abjectas realizações, das quais, alfim, foram grandes vítimas.



A Assembleia Geral da C. P.

Foram eleitos os cargos vagos nos Conselhos de Administração e Fiscal

NO dia 8 do corrente reuniu-se a assembleia geral ordinaria da C. P. Presidiu o sr. dr. Bustorff Silva, secretariado pelo também nosso amigo e distinto colaborador sr. Coelho dos Reis. A esta reunião que tratava de apreciar o relatório do exercício de 1946 e de proceder à eleição de cargos vagos, assistiu o comissário do Governo sr. dr. Alberto Xavier.

O sr. dr. Bustorff Silva propôs, ao abrir a sessão, um voto de sentimento pela morte do sr. dr. A. Sousa Gomes. O sr. eng.º Plínio Silva usou da palavra para afirmar que se congratulava por a coordenação de transportes e a fusão das empresas ferroviárias haverem chegado a um resultado feliz. Depois de recordar a sua actividade como antigo dirigente dos Caminhos de Ferro do Estado e ministro do Comércio e Comunicações, periodos esses em que alimentara a ideia de ligação das empresas ferroviárias, disse que divergia do processo de arrendamento aplicado para a entrega à C. P. dos Caminhos de Ferro do Estado. Ninguém podia negar a evidencia da fusão ser o facto mais notável da vida ferroviária. Por isso prestava homenagem a quantos tinham colaborado nesse acto. Felicitava todos os que exercem nos caminhos de ferro a sua actividade desde o presidente do Conselho de Administração da C. P. à humilde guarda-barreira. Terminou o seu discurso elogiando o sr. eng.º Vasconcelos Correia.

A assembleia aprovou unanimemente o parecer do Conselho Fiscal que incluia as seguintes recomendações:

«1.º, que seja aprovado o relatório, balanço e contas e mais actos do Conselho de Administração, concernentes ao exercício de 1946; 2.º, que relativamente ao saldo credor ou disponível da conta de «Ganhos e Perdas», em 31 de Dezembro de 1946, no valor de Esc. : 1.367:314\$14, tudo conforme liquidação do exercício na Antiga Rede da Companhia, seja dada a aplicação proposta no relatório separando-se do referido saldo, a importancia necessária para distribuir um dividendo de 2\$00 a cada acção privilegiada, e de 2\$75 a cada acção ordinaria, sempre com dedução dos correspondentes impostos, e levando-se a parte restante a conta nova do exercício corrente; 3.º, que o «déficit» a repartir, no valor de Esc. 6.432:898\$78 por efeito da liquidação do exercício na Antiga Rede do Estado, seja escriturado, conforme tem sido em anos anteriores, na conta de resultados, inscrita no balanço geral e respeitante aos resultados da explo-

ração das antigas linhas do Estado; 4.º, que seja consignado na acta um voto de pesar pelo falecimento do sr. dr. António de Sousa Gomes, que foi vice-presidente da Assembleia Geral; 5.º, que tributeis ao Conselho de Administração e designadamente ao seu illustre presidente, e à comissão executiva, um voto de louvor e agradecimento pela inexcédível competencia e dedicação com que geriram os negócios da Companhia; 6.º, que sejam louvados a Direcção Geral, chefes de Divisão e de Serviço e demais pessoal, pelo zelo, competencia e disciplina com que se houveram no desempenho das suas respectivas funções; 7.º, que se proceda às eleições constantes do aviso convocatório».

O sr. Fausto de Figueiredo propôs que o voto de louvor ao Conselho de Administração fôsse tornado extensivo ao Conselho Fiscal.

O sr. dr. Campos Figueira propôs que a Assembleia Geral procedesse apenas à eleição das duas vagas existentes no Conselho de Administração, pela terminação do mandato dos srs. Fausto de Figueiredo e eng.º Basílio Caeiro da Mata, e da vaga existente no Conselho Fiscal, pela terminação do mandato do sr. dr. António Centeno, e que para os efeitos do preceituado no art. 15.º dos novos estatutos se considerassem todos os membros dos Conselhos de Administração e Fiscal em exercício e os que iam ser eleitos como investidos nos seus cargos a partir desta data.

Procedeu-se às eleições, que tiveram o seguinte resultado;

Assembleia geral: Presidente, dr. António Judice Bustorff Silva; vice-presidente, dr. José Maria Braga da Cruz; secretários, José Lucas Coelho dos Reis e Jorge Viterbo Ferreira; vice-secretários, dr. Armando Vieira Mendes de Carvalho e José Rogélio Martins Alves. Conselho de Administração: Fausto Cardoso de Figueiredo e Basílio Freire Caeiro da Mata. Conselho Fiscal: dr. António Centeno. Comissão prevista no art. 15.º dos Estatutos: dr. António Judice Bustorff Silva, brigadeiro João Tamagnini Barbosa e dr. José Tomás de Antas Megre.

* * *

Uma hora antes da assembleia geral ordinária, reuniu-se, também sob a presidencia do sr. dr. Bustorff Silva, a assembleia geral extraordinária que aprovou por unanimidade as emendas propostas pelo Governo e pela comissão de redacção aos novos estatutos.

SINTRA E O TRIÂNGULO TURÍSTICOLISBOA — SINTRA — CASCAIS

A acção do Município de Sintra

tem sido notável em todos os aspectos

SINTRA, esse recanto delicioso e paradisiaco, que os maiores poetas cantaram conferindo-lhe nos seus versos imortais a celebridade notável duma região única na Europa e talvez no mundo pela exuberância festiva de arvoredos, lugares pitorescos e a amenidade excepcional dum clima privilegiado, é hoje uma vila-cidade de grande categoria, progressiva, integrada no ritmo da vida moderna, em constante evolução. A formosíssima estância, cujo nome encontrou eco por toda a parte onde existe o culto da Beleza, viveu durante muitos anos uma existência meramente vegetativa, afastada do interesse dos poderes públicos, sem que lhe soubessem aproveitar a linda garridice da sua peregrina graça e encanto indizível.

Não bastava que os poetas, como esse Byron de genio, se enamorassem da formosura da paisagem avassaladora, extraordinária e aliciante, para a sublimisar. Necessário era que a velha mas sempre moça Sintra, em permanente idílio com os prodígios dum cenário de maravilha, se elevasse, de belo rincão, riquíssimo em panoramas e sugestões de impressionante fascinação, ao esplendor dum centro turístico de primeira grandeza, como seria justíssimo, dadas as suas condições muito especiais. Faltava-lhe quem lançasse um olhar de carinho e de dedicação para tanta beleza espasa, quem, animado duma tenacidade energética, teimasse, com devotado entusiasmo, em lhe dar merecidíssimo relevo de zona de turismo cheia de atracções. Durante muitos anos Sintra e o seu concelho estiveram diante duma apagada e sonolenta inercia, sem que surgisse um nucleo de boas-vontades firmes capaz de lhe insuflar forças novas. Felizmente para a sedutora Sintra, eterno motivo de deslumbramento, apareceu finalmente uma Câmara animada da ideia de a desenvolver dentro dum plano que a muitos parecerá audacioso, mas que representa um acto de justiça, diremos mesmo de consagração

para com a bela adormecida... A edilidade actual sabe o que quer e para onde caminha.

São enormes as dificuldades a vencer: porém a obra de vulto que se projecta, conta com a tenacidade e o espírito de dedicação incansável do Município. É de justiça desde já destacar os nomes de dois grandes impulsionadores, a quem Sintra e todo o concelho, ficarão devendo a defesa dos interesses da região, importantes melhoramentos e uma acção notabilíssima: o sr. engenheiro Carlos Santos ilustre presidente do Município, e o sr. capitão Américo dos Santos.

Estes dois homens de iniciativa têm os melhores colaboradores: dr. José R. Fernandes no pelouro de Saúde e Higiene, o sr. Visconde de Asseca no pelouro de Turismo, o escritor e nosso presado amigo Francisco Costa no pelouro da instrução, e o sr. eng.º Francisco M. C. Henriques (Seisal) no pelouro de Obras.

Relembramos a propósito que Sintra viveu do prestígio da Família Real até 1910, e que desde essa data até ao advento do Estado Novo esteve abandonada dos governos.

O sr. eng.º Carlos Santos de colaboração com os vereadores tem desenvolvido uma verdadeira cruzada para que Sintra se eleve ao plano turístico do famoso triângulo Lisboa-Sintra-Cascais. Tão rasgada iniciativa acarreta um esforço desmedido e custa somas enormemente vultuosas.

O presidente do Município de Sintra encarou de frente os problemas cuja solução era mais urgente. Um dos principais foi instalar uma conduta de água que abastecesse todas as terras do concelho. Só a conduta geral que o Estado instala, incluindo-se as duas centrais elevatórias em Ranholas e Carenque, custa cerca de seis mil contos. A instalação está quasi pronta. Com o abastecimento de água em Queluz, onde já está feito o estudo da distribuição de água ao domicílio, gastam-se mil e quinhentos contos. Igual quantia custam os con-

tadores que vão instalar-se em Queluz, Belas e Pendão, e os depósitos nesta última localidade, obra esta que já está adjudicada. A fim de se resgatar a concessão que havia na vila de Sintra, o que custou 2.400 contos, o Estado à sua parte, entrou com 1.200 contos. O complemento das obras da Urça, na Serra, cujas nascentes hão-de abastecer de água todo o litoral que vai de Adraga até às Azenhas do Mar incluindo Almoçageme e Colares, está orçado em mil contos. Em resumo: o primeiro ano dos trabalhos do Município só em aguas e saneamentos do concelho, atinge 12.500 contos para não falar de algumas centenas de contos que se dispenderam com as pesquisas de água em Vale de Lobos e no Mucifal.

Entre outras grandes obras que o Município da presidencia do sr. eng.º Carlos Santos está promovendo, citaremos a ligação da zona leste de Sintra com Mem-Martins-Algueirão por meio duma extensa avenida que custará 500 contos e terá o nome de Avenida José Frederico Ulrich. Aproximadamente estão orçamentados mil contos para as ruas da vila, entre elas o Caracol, ruas João de Deus, Barros Queirós, Veiga da Cunha e a Avenida Augusto Freire.

Está quasi concluída a Avenida do Paiol e a rua transversal n.º 1, em cujos trabalhos se gastarão trezentos contos. O Município obedecendo a disposições legais contratou com duas entidades diferentes o estudo da urbanização das três zonas mais importantes do concelho. A primeira zona abrange a área que vai de Queluz a Sintra e às povoações de Belas, Pendão, Idanha, Agualva, Cacem, Rio de Mouro, Rinchoa, Algueirão e Mem-Martins.

Dispende-se nestes trabalhos cerca de cem contos. A segunda abrange a vila. Mais cem contos a dispende. A terceira é a zona litoral desde a praia da Adraga até ao Magoito. Todas estas obras estão a realizar-se com um ritmo que, dia a dia, toma incremento.

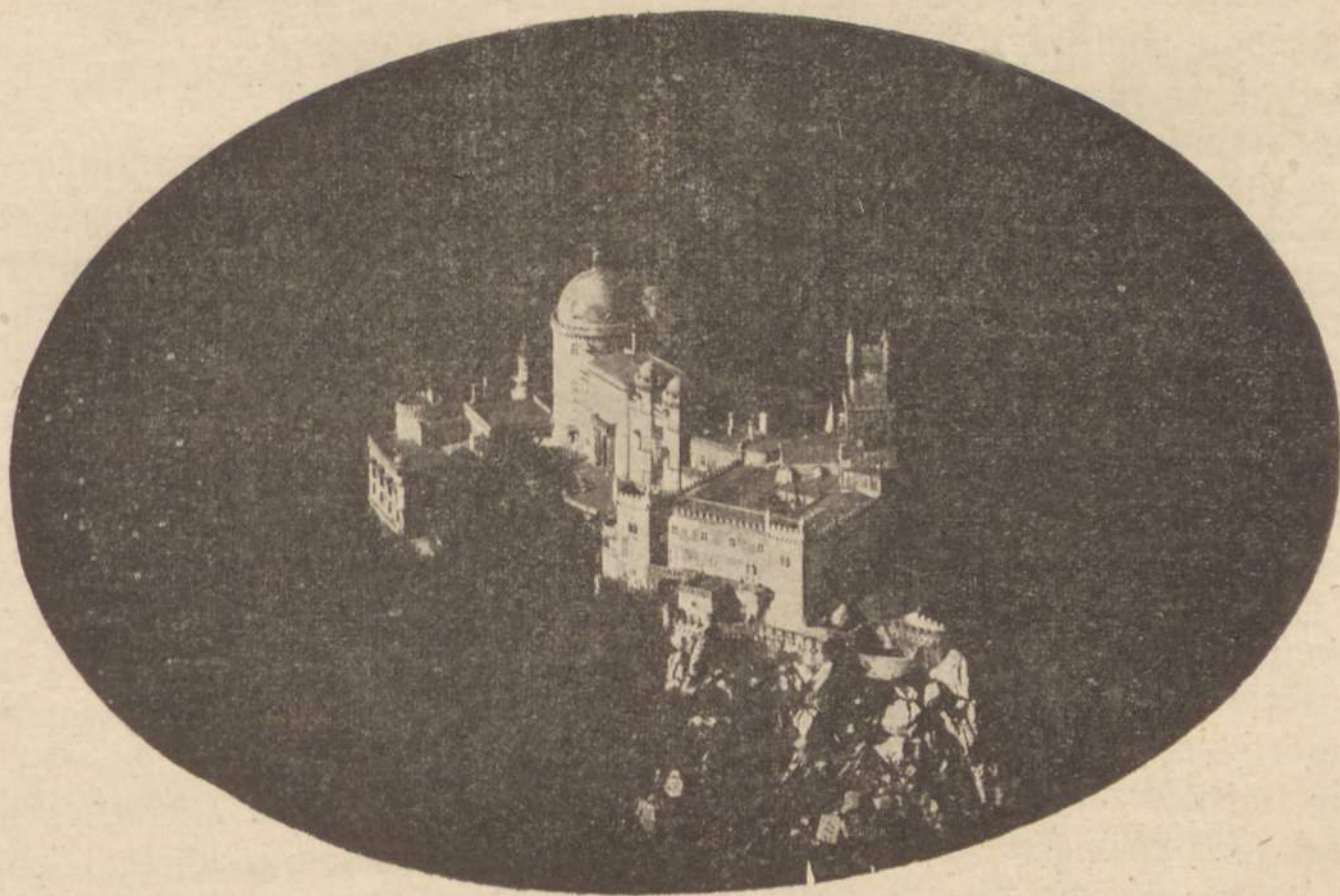
A J. A. E. estuda a construção duma estrada que ligue directamente Queluz a Sintra evitando as passagens de nível. Está já bastante adiantada a construção da estrada de ligação Queluz-Auto-estrada.

O palácio dos Seteais que o Estado ha pouco comprou será adaptado a um hotel moderno. A C. P. estuda a electrificação da linha férrea e a Sociedade de Melhoramentos Turísticos projecta a construção dum hotel de grande categoria, e de um moderno Cinema.

Inumeros são os planos de melhoramentos que a Câmara se propõe levar a efeito, entre eles o arranjo das restantes ruas da vila e de todos os caminhos do concelho, o alargamento da volta do Duche, a construção de novos mercados municipais e dum novo matadouro, e arranjo do *rink* de patinagem, etc.

Tem ainda o Município em projecto a construção de 12 escolas em Almargem do Bispo, Sabugo, Negrais, Vale de Lobos, Montelavar, Pero Pinheiro, Macieira, Agualva, Carenque, Queluz, S. Martinho-Sintra e Cacem.

Pelo exposto se verifica que a Câmara de Sintra tem à sua frente homens de acção capazes de realizar uma obra importantíssima que em muito valorisa a histórica e lindíssima vila-cidade que Byron cantou apaixonadamente...



S I N T R A — Castelo da Pena

REGISTANDO

Ainda as vantagens da fusão das Companhias ferroviárias

No *Comércio do Porto*, de 29 de Janeiro, lemos um artigo em que se dizem afirmações de interesse para o problema da fusão das companhias de caminho de ferro, e suas vantagens, que começaram a afirmar-se, e em que se apresentam também alguns alvitre.

Vamos, pois, registar e arquivar nas nossas colunas aquele artigo:

Melhorias ferroviárias

«Coimbra foi, há dias, agradavelmente surpreendida com a decisão da C. P. em mandar partir dali e chegar ali os combóios da Beira Alta, o que é de grande conveniência para os passageiros que procedam ou se dirijam àquela linha. Realmente, não fazia sentido que, para se fazer uma viagem de 25 quilómetros, que é quanto dista de Coimbra ao Luso, se trasbordasse, duas vezes, em Coimbra-B e Pampilhosa. É já uma vantagem da fusão das companhias ferroviárias, pois, doutra forma, dificilmente se poderia obter um tal melhoramento. Acabou, também, o assalto, que se fazia em Coimbra-B, à carruagem directa Lisboa-Guarda, atrelada ao «rápido» do Porto, pelos passageiros que se destinavam à linha da Beira Alta. Assim, toma-se a carruagem na estação velha e pode-se ir até à Guarda sem ter que se mudar de combóio, outro tanto acontecendo à volta, pois o passageiro vem directamente a Coimbra, sem ter que se preocupar em obter lugar na Pampilhosa. Outrotanto acontecendo em relação aos outros combóios. Aqui no Norte, também os combóios estão passando por uma cuidadosa arrumação, o que dá um aspecto agradável à vista e demonstra a compreensão nítida do bom gosto da parte dos serviços técnicos da C. P. Os combóios passaram a ser compostos com carruagens do mesmo tipo, o que, até aqui, infelizmente, não acontecia, havendo mesmo, quem lhes chamasse, museus ambulantes de material. Assim, o «directo» da Barca de Alva é composto com carruagens como as do «rápido» Porto-Lisboa, com inter-comunicações, e todos os outros combóios têm material do mesmo tipo,

exteriormente uniforme. O «omnibus» do Tua, esse, então, é composto com carruagens alemãs, de impeccável harmonia.

Bem sabemos que a C. P. tem vários tipos de material, mas também tem muitas linhas e sempre nos pareceu que, com um pouco de jeito e de sentimento estético, poder-se-ia dar melhor aspecto aos combóios, que, no final são flagrante espelho da organização da C. P. Nunca é tarde para bem fazer e a C. P. está, por isso de parabens.

O Norte já está menos mal servido de combóios e melhor será, quando as circunstâncias o permitirem, o que esperamos se não fará esperar.

Falta na linha do Douro, um comboio-expresso internacional, como antes da guerra, que bem poderia ser o prolongamento, até à Barca de Alva, dos actuais «directos» 701 e 702, os quais deviam assegurar ligação na Régua, no Tua, no Pocinho e na Barca de Alva, não só às outras linhas férreas, mas também às caminhetas convergentes.

Os combóios directos e rápidos fizeram-se para encurtar distâncias e não para servir estações intermédias, que, por importantes que sejam, têm outros combóios a servi-las. O troço Porto-Régua tem quatro combóios por dia e o Porto-Marco cinco. Deixem, pois, o «directo» para a estação da Régua e além, pois, se passassem a atender os pedidos das estações intermédias, o combóio passaria a «omnibus», o que já aconteceu. De mais, a Régua e as estações das linhas convergentes dão tão grande afluxo de passageiros que bem merecem um combóio directo ou rápido a servi-las. E os passageiros que elas servem pagam os bilhetes pela tarifa geral e não pelo dos «tranvias». É justo, porém, supor que tal é intenção da C. P., que, no cartaz que acaba de afixar e em que foram feitas algumas alterações no horário da linha do Douro, mantém o «directo» com as mesmas paragens. Com tais perspectivas, ousamos supor que um combóio directo do Porto a Barca de Alva, para o serviço internacional e para as linhas convergentes, se não fará esperar. — J. F.»

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Junho de 1897)

O arrendamento das linhas do Minho e Douro

O facto mais importante que, desde muitos anos, se tem dado nas nossas linhas férreas, e diremos mesmo na nossa administração publica, é o que se está passando n'este momento em que o thesouro, ao que se diz, sobrecarregado de compromissos agravada a situação das nossas finanças por uma accumulção de erros de que só a nossa eternamente pessima direcção dos negocios publicos é absoluta responsável, tem que privar-se de valores importantes, pondo em mãos extranhas as linhas férreas do Estado, em troca de alguns milhões de francos que constituirão parte dos fundos para um largo plano financeiro que se pretende pôr em pratica.

Quando, em todos os países bem administrados, o Estado se prepara para fortalecer os haveres do thesouro com a aquisição de linhas pertencentes a particulares; quando, n'este sentido, a Allemanha resgata enormes rêdes, a Belgica compra as linhas do Grande Central, a Suissa negocia com as suas companhias a reversão para o Estado das principais linhas, Portugal como o Brazil, faz justamente o contrario.

Desde muito tempo que os nossos caminhos de ferro do Estado andavam sendo offerecidos pelas praças estrangeiras. Corretores, agentes, negociadores; uns auctorisados, outros que se auctorizavam a si proprios, apresentavam aos mercados o genero com a insistencia dos vendedores de phosphoros em Londres.

Esta offerta, só por si, bastaria para lhes depreciar o seu alto valor. Afinal parece que d'esta vez houve quem acceitasse o negocio, e não lhe queremos mal se o fez em boas condições para si.

Sobre esta negociação teem-se aventado tantas ideias, tem-se escripto tanto, especialmente por parte dos jornaes opposicionistas, e tão pouco por parte dos governamentais, que não ha elementos seguros para se apreciar a operação.

E nem mesmo podemos ter esperança de mais seguros dados, porque, segundo ouvimos dizer pessoa bem informada, talvez nem ás camaras sejam presentes as condições d'este negocio.

Nada se sabe de definitivo sobre o contracto provisório assignado no dia 1 entre o governo e o sr. marquez de Guadalmina, como representante dum grupo financeiro francez que constituirá a sociedade arrendataria dos caminhos de ferro do Estado.

O arrendamento é por 75 annos, dando-nos a companhia, por elle, uma somma de cerca de 10.000 contos em ouro, representada em obrigações de 3 %, parte de uma emissão que será feita por ella.

Por este emprestimo o Estado pagará o juro de 6 %.

Se, findos os primeiros 15 annos, não convier ao governo a continuação do arrendamento, poderá o contracto ser rescindido, logo ou em qualquer dos annos seguintes; ou pagando o Estado á companhia arrendataria a importancia do emprestimo que estiver em divida a esse tempo, ou tomando sobre si a responsabilidade do capital e juro das obrigações.

Em qualquer dos casos, a companhia terá direito, durante outros 15 annos, a uma annuidade estabelecida sobre a base da média dos resultados da exploração nos 5 annos ultimos.

O rendimento das duas rêdes foi reputado em 916 contos annuaes e o coeficiente da exploração em 47 %; do exce-

dente que houver em producto liquido annual sobre aquella média, metade reverterá a favor do Estado, bem como igual parte das economias que forem feitas no serviço da exploração.

A situação do pessoal actual será mantida, bem como o direito á reforma.

A companhia arrendataria construirá os ramaes de Tunes a Portimão, Tavira a Villa Real de Santo Antonio, Vendas Novas a Vallada, Moura a Pias, Barreiro a Cacilhas e de Extremoz a Zafra ligando ali com a rêde hespanhola. N'estas construcções a companhia empregará o restante da emissão das suas obrigações, uns 2.500 contos e a parte do remanescente dos productos.

A companhia terá tambem o direito de elevar as actuaes tarifas.

Ha quem avance já que a companhia arrendataria será como uma filial da que explora as rêdes da companhia real; outros, pelo contrario, deixam-nos antever que será aquella sociedade que virá a attrahir a si a rede da actual companhia. Registramos apenas estes dois boatos, parecendo-nos, todavia, da melhor logica que, sendo os grandes estabelecimentos de credito francezes interessados nas duas empresas, uma *entente*, pelo menos, ligando intimamente os interesses das duas redes, não será para extranhar.

Para terminar precisamos recordar aqui protestos que temos levantado contra as largas concessões que os diversos governos teem feito sobre transportes nas suas linhas, produzindo sensivel diminuição de receitas.

Passes gratuitos, reduções de preços teem sido concedidas a quem as tem solicitado, por livre alvedrio dos ministros, e muitas vezes com parecer contrario dos directores das duas rêdes, quando são consultados, o que nem sempre tem succedido.

Calculando que, entre passes de uma só viagem e effectivos de livre circulação, não são menos de 10.000 os percursos que teem sido annualmente feitos gratis, nas duas rêdes, e fixando esees percursos na média de 150 kilometros temos 1.500.000 kilometros que, ao preço da 1.^a classe (pessoas com passe andam sempre em 1.^a), representam 30:000\$000 réis annuaes.

Juntemos não menos do duplo em viajantes a meio preço (militares, marinheiros, empregados dos telegraphos, correios, alfandegas etc.) e teremos igual quantia; portanto, um total de 60 contos annuaes de diminuição de productos nas duas linhas.

Ora se, tomando o producto médio como 960 contos, o thesouro obteve um emprestimo de 10.000 contos, o producto de mais 60 contos annuaes daria ao Estado mais 655 contos. Foi por este preço, pois, que o paiz pagou os *favoresinhos* eleitoraes e outros que os diferentes ministros fizeram aos amiguinhos, com o largo facalhão de quem corta o pão do compadre.

Este resultado foi por nós perfeitamente previsto, quando, em 1893, levantámos a campanha contra as reduções de 50 % nos preços das passagens, como consta dos artigos publicados nos n.ºs 137.º e 138.º de 1 e 16 de setembro d'esse anno.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - Às 15,30 e 21,30 - «Viagem sem regresso».

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO - Exposição de animais.

Imprensa

«O JORNAL DE ESTARREJA»

Completo em 10 de Abril 59 anos de publicação *O Jornal de Estarreja*, de que é director e proprietário o sr. Carlos Alberto da Costa. Estarreja deve grandes serviços a este jornal, fundado por José Mortágoa, falecido há 41 anos, mas que continua presente na memória e na saudade dos seus amigos.

Ao actual director de *O Jornal de Estarreja* apresentamos os nossos cumprimentos.

«REVISTA MILITAR»

Em 20 de Maio completou 99 anos de publicação a *Revista Militar*, fundada por um grupo de 25 oficiais do Exército e da Armada, entre os quais, o então tenente de Engenharia Fontes Pereira de Melo. É a mais antiga publicação em todo o mundo, como órgão militar.

O aniversário da *Revista Militar* foi celebrado com uma sessão solene, na sua sede, Largo da Anunciada, 9, a que presidiu o Chefe do Estado, e a que compareceram o Subsecretário de Estado da Guerra, comandante Celestino Ramos, em representação do Ministro da Marinha; altos comandos do Exército e da Armada, um representante da Sociedade de Geografia, oficiais de várias patentes e directores e comandantes de Escolas ou Instituições militares.

O sr. general Carmona estava ladeado pelo Almirante Mota e Oliveira e general Teixeira Bote-

lho, os quais em nome da *Revista Militar* saudaram o Chefe do Estado, os membros do Governo presentes e ainda os autores premiados quer por obras militares ou na «Semana Militar das Colónias de 1946».

O Almirante Botelho de Sousa proferiu uma notável lição sobre a interdependência e coordenação dos organismos defensivos na guerra moderna em terra, mar e ar.

Em seguida, o sr. general Carmona procedeu à entrega dos seguintes prémios: «Almirante Augusto Osório», ao general Santos Correia, ausente nos Açores, representado pelo tenente de engenharia Rui Pessoa Ribeiro; «Moçambique», ao coronel do C. E. M., Abranches Pinto; «Brigadeiro Barreto de Oliveira», ao tenente Hermes de Oliveira, aluno do curso do Estado Maior.

Os prémios concedidos e referentes à Semana Militar das Colónias foram entregues ao capitão Humberto Passos, do Regimento de Tomar; 2.º-tenente Domingos Pires, da Escola Naval; e 2.º sargento Alves Rodrigues, do Batalhão de Caçadores da Covilhã.

Feita a entrega dos prémios, o Chefe do Estado inaugurou na galeria de honra as fotografias dos três laureados e o tenente Hermes de Oliveira, em nome dos premiados, agradeceu à ilustre Direcção da *Revista Militar* o estímulo que a concessão dos prémios representava na literatura da especialidade.

«JORNAL DE ALBERGARIA»

Completo em 7 do corrente 37 anos de publicação o «Jornal de Albergaria», fundado por Albérico Ribeiro e dirigido pelo nosso colega na Imprensa sr. H. de Carvalho e Ribeiro.

Cumprimentamos este bem redigido semanário regionalista a quem desejamos longa vida.

Rocha & Oliveira

Importadores de todas 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 BACALHOEIROSLISBOA

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 ALCANTARALISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL
TELEFONE PRÁIA 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

Publicações recebidas

História da música popular em Portugal
— por Pedro de Freitas

Foi com sincero prazer que recebemos, nesta redacção, a visita e o livro de Pedro de Freitas, *História da música popular em Portugal*.

Pedro de Freitas que, na primeira grande guerra, fez parte do antigo Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro, comandado pelo capitão Raúl Esteves, hoje general, é um ferroviário zeloso e, nas suas horas vagas, dedicou-se a forragear documentação valiosa e curiosa para este seu livro que acaba agora mesmo de sair do prelo. Mas, Pedro de Freitas, antigo combatente ferroviário em plena actividade, é também, com orgulho o confessa, de Loulé, um dos países mais encantadores do encantado reino dos Algarves. Os algarvios têm fama de faladores, mas Pedro de Freitas, que, por certo, não constitue excepção, prefere escrever. E escreveu, de facto, um livro de grande e indiscutível interesse que dedica à sua querida Loulé e é prefaciado, com breves palavras, pelo eminente compositor e professor Luís de Freitas Branco. E, gostosamente, transcrevemos, do prefácio estas linhas de justo elogio:

«A *História da música popular em Portugal* deve figurar nas estantes de todas as filarmónicas e nas bibliotecas de todas as bandas civis e Sociedades de Recreio».

Mas este livro de Pedro de Freitas, contém, além do Prefácio do Professor Luís de Freitas Branco, palavras muito amigas e valiosas do general Raúl Esteves, do dr. Constâncio Carrusca e do escritor Julião Quintinha, seu comprovinciano.

O valioso trabalho de Freitas Branco bem merece ser divulgado e apreciado em todo o país e, certamente, as filarmónicas e os grupos musicais existentes em nossas cidades e vilas não deixarão de o adquirir e colocar em lugar de honra nas estantes das suas bibliotecas, pois é nas páginas desse livro que se conta, com minúcia e carinho, a história da sua existência e da sua acção cultural.

O livro é ilustrado com numerosas gravuras, contém perto de 600 páginas e são seus depositários Custódio Cardoso Pereira & C.^a, rua do Carmo, 9 a 13, Lisboa.

Feitas estas indicações resta-nos felicitar o autor e agradecer-lhe, amistosamente, a oferta de um exemplar.

A servidão de Barcelos e Guimarães — por J. Mancelos Sampaio — Edição do Município de Barcelos

Um artigo da nossa redacção e inserto no nosso número de 1 de Abril, sobre Guimarães e a servidão imposta por D. João I aos vereadores de Barcelos, de, em certos dias do ano, irem a Guimarães varrer as praças e ruas, provocou a oferta, que muito nos penhorou, duma interessante monografia do sr. J. Mancelos Sampaio, intitulada «A Servidão de Barcelos a Guimarães», em edição da Câmara Municipal de Barcelos.

O sr. José Augusto de Mancelos Pereira de Sampaio, antigo oficial do exército e membro da Associação dos Arqueólogos Portugueses, reuniu vários e importantes documentos para provar que se trata de uma lenda e nada mais.

À Câmara Municipal de Barcelos, a quem se deve a publicação deste excelente trabalho de investigação, agradecemos a oferta dum exemplar.

The Red Hand Compositions Company
LONDON

Tintas Anti-Corrosivas marca **Mão Vermelha**, também conhecida por tinta **Hartmann**. A mais resistente ao calor, e de protecção eficaz e duradoura.

Não é afectada pelo ar do mar e é de

RAHTJEN'S COMPOSITION



(MÃO VERMELHA)
Company, Limited
ANTICORROSIVA PAINTS

uniforme qualidade, consistência e cor, para pintar madeira, metais, pedra e cimentos; tanto para interiores como exteriores.

Tintas especiais para interiores, exteriores e fundos de navios de madeira ou de ferro.

Agentes gerais: **D. A. KNUDSEN & C.^o, Limitada**
TELEFONE: 2 2787-2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN
Cais do Sodré, 8, 2.^o — LISBOA

WIESE & C.^A, L.^{DA}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telefone P. B. X. 2 0181

LISBOA

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 109, III série de 13 de Maio publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, 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 122, ao quilómetro 157,011.00 da variante de Beja, na linha férrea do Sul.

O «Diário do Governo», n.º 110, II série de 14 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção dos trabalhos da empreitada n.º 61, de desmonte da ponte metálica de Garvão, situada ao quilómetro 218,948 da linha do Sul, de que é adjudicatária a firma Francisco Fernandes & Filhos, Limitada, aprovar o referido auto, e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

O «Diário do Governo» n.º 114, II série de 19 de Maio, publica o seguinte:

Por ter saído com inexactidões no «Diário do Governo»,

n.ºs 84 e 105, 2.ª série, respectivamente de 12 de Abril e 8 de Maio último, de novo se publica a seguinte portaria:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobrantes quatro parcelas de terreno, com as superfícies, respectivamente, de 134^{m²},50, 850, 2:146 e 210 metros quadrados, localizadas entre os quilómetros 69,480 a 69,522, 69,709 a 69,805, 69,889 a 70,035 e 70,127 a 70,179 da linha férrea do Douro, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

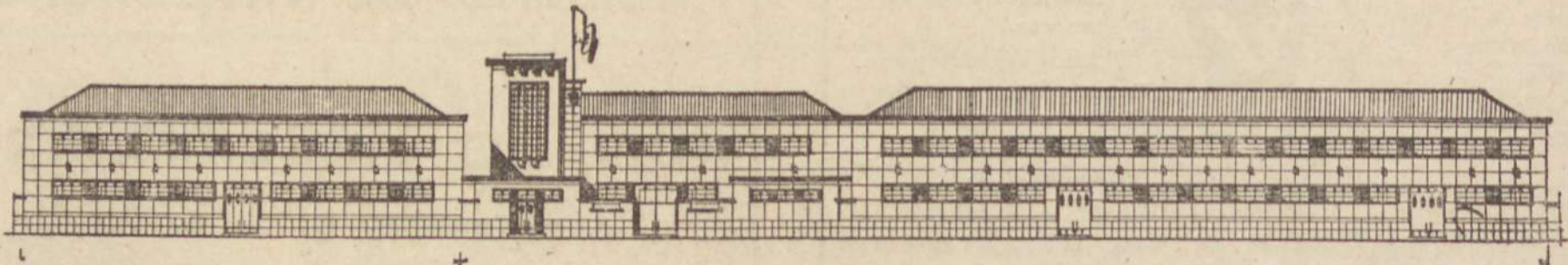
As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Riba Douro, concelho de Baião e distrito do Porto, e confrontam: a primeira, ao norte com o ramal da estrada nacional n.º 19-2.ª para a estrada nacional n.º 30-2.ª e ao sul, nascente e poente com Dr. Angelo da Fonseca; a segunda, ao norte com o caminho de ferro, ao sul com padre Floriano Dias Pereira, ao nascente com Napoleão Pereira dos Santos e ao poente com padre Floriano Dias Pereira; a terceira, ao norte com o caminho público, ao sul com o ramal da estrada nacional n.º 19-2.ª para a estrada nacional n.º 30-2.ª e caminho de ferro, ao nascente com padre Floriano Dias Pereira e ao poente com Custódia Augusta Candida, e a quarta, ao norte com o caminho de ferro, ao sul com o ramal da estrada nacional n.º 19-2.ª para a estrada nacional n.º 30-2.ª, ao nascente com terreno do caminho de ferro do Estado e ao poente com o ramal da estrada nacional n.º 19-2.ª para a estrada nacional n.º 30-2.ª.

As supracitadas parcelas de terreno são cedidas à Junta Autónoma de Estradas, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 106, II série de 9 de Maio, 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 com alterações, por despacho de 23 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 4, de grande velocidade (entrada nas gares das estações), pelo qual é fixado novo preço e estabelecidas condições de assinaturas para entrada nas gares das estações de corretores de hotéis, pensões ou pousadas ou angariadores de aluguer de moradias.

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. Saadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

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

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 8553 - 2 8552

FILIAL:

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

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:

Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800

DESDE 1858...

Há 89 anos

SERVINDO

OS INTERESSES DO PAIS

EM TODAS

AS ROTAS MARÍTIMAS,

a Companhia Nacional de Navegação

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

SARDINHAS A T U M ANCHOVAS

DESPERTAM O APETITE E
ALIMENTAM».

IPCP.

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada



SEDE EM LISBOA:

Direcção e Escritório: R. DOS FANQUEIROS, 278, 2.º

Telefones: Direcção 2 3623—Escritórios 2 2331
Estado 180

DEPÓSITOS

Lisboa—R. DOS FANQUEIROS, 270 a 276—Telef 22332

Porto—RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51—Telef 117

Endereço Telegrafico: PELPRADO



«A Nova Loja dos Candeeiros»

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

Unica casa no género que tem
ao seu serviço pessoal técnico
que pertenceu áquella compa-
nhia, tomando responsabili-
dade em todos os consertos
— que lhe sejam confiados —

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

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar—Cirurgia geral e operações—às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo—Pele e sífilis—às 6 horas
Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. Mário de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas
Dr. Mendes Bello—Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas
Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 5 horas
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Armando Lima—Bôca e dentes, prótese—às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



C I M E N T O « L I Z » H I D R O F O C A D O « N »

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

Substitue com vantagens de ordem técnica e económica todos os imper-
meabilizadores 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