

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, Rua Mousinho da Silveira, 136
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1439



1—DEZEMBRO—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 CAÑCELA 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

COLABORADOR ARTÍSTICO :
STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

A questão do «Sud-Express» e as relações ferroviárias internacionais de Portugal e Espanha com a Europa, pelo Eng. ^o <i>D. Gabriel de Urigüen</i>	499
Ligeiras considerações de Carácter Aeronáutico, pelo Major <i>Humerto Cruz</i>	502
Há 50 anos	504
Fausto de Figueiredo	505
Linhas Portuguesas	505
«Flecha de Prata»	505
A Exposição de Máquinas-Ferramentas da Indústria Belga	506
Cinema para ferroviários	506
Linhas Estrangeiras	507
Publicações recebidas	508
Espectáculos	508
Caminhos de Ferro Coloniais	508
Imprensa	508
Parte Oficial	509
Recortes sem Comentários	510

A questão do «Sud-Express»

e as relações ferroviárias internacionais

de Portugal e Espanha com a Europa

Pelo Eng.^o D. GABRIEL URIGÜEN

O nosso ilustre colaborador e querido amigo D. Gabriel Urigüen, engenheiro superior da RENFE, ao enviar-nos o artigo, que inserimos abaixo diz-nos, na carta que o acompanha:

«En él puntualizo algunos extremos del articulo escrito por el Ingeniero Don Raúl Esteves y deseo con el mismo contribuir a deshacer esos equivocos que de vez en cuando surgen entre Portugal y España, cosa que como me considero con un cincuenta por ciento de corazón portugués, me entristece y todos debemos evitar.»

Agradecendo a colaboração do sr. Miguel Urigüen, para ela chamamos de seguida a atenção e o interesse dos leitores da Gazeta.

O número de 1 de Novembro da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, o prestigioso engenheiro sr. Raúl Esteves dedica um artigo interessantíssimo, como todos os seus, ao problema do «Sud-Express», tema que sempre tem sido, é e será de actualidade para os caminhos de ferro peninsulares.

Como no mesmo artigo se trata precisamente do «Lusitânia-Express», relacionando-o com o «Sud-Express», vamos em breves notas tratar de particularizar um pouco as funções destes dois comboios internacionais que, como se vai ver, são completamente diferentes.

No que se refere ao primeiro, o «Sud-Express», são já de sobra conhecidas essas funções. Trata-se de um comboio interna-

cional que, partindo de Paris, se dirige à Península Ibérica, com uma ramificação sobre Lisboa e outra sobre Madrid, que se bifurcam em Medina del Campo, completadas com a de Pampilhosa que, normalmente, circula até ao Porto, e que de Miranda de Ebro se dirige a Bilbao. Não julgo necessário esclarecer mais visto que é conhecido de todos o que acabo de expor.

No que diz respeito ao «Lusitânia-Express», comboio internacional de recente criação e em circunstâncias bem precárias, é muito pouco conhecido o critério que inspirou a sua criação, por ter nascido em plena última guerra mundial, não se tendo até hoje completado a sua circulação, coisa que esperamos suceda felizmente no futuro, quando as circunstâncias de combustível,

material e demais elementos imprescindíveis para uma bôa exploração ferroviária permitam fazê-lo.

A ideia da criação do «Lusitânia-Express» é a dum combóio internacional, que, partindo de Lisboa, se bifurque em Torre das Vargens, dirigindo-se uma ramificação sobre Madrid e outra sobre Sevilha, tendo a primeira delas um enlace rápido com Barcelona para que de aqui possa o passageiro continuar pela via que lhe seja mais cómoda, tanto pela fronteira de Port-bou como por outro qualquer meio, até Itália, Suíça, etc.; e a segunda, ou seja a de Sevilha com enlace directo com Granada, Málaga, Algeciras e, desde este último ponto, sobre Gibraltar, Tanger, Ceuta, Africa. O que se pretende é isto: que um passageiro que saia de noite de Lisboa se encontre de manhã em Madrid e em Sevilha, à tarde em Barcelona e ao meio dia em Málaga, Granada e Algeciras, para continuar, de tarde, desde Tanger a qualquer ponto de África.

Como se vê, o projecto deste combóio é duma transcendência extraordinária para o porto de Lisboa, de tal maneira que, assim como a origem do «Sud-Express» é Paris, com suas ramificações para Lisboa e Madrid, o de leste é Lisboa, e daí o ter sido adoptado para o mesmo o nome de «Lusitânia-Express», posto que se trate de concentrar em Lisboa tráfegos tão interessantes como os acima mencionados.

Porém, no artigo em referência, diz-se, e isto é o que desejo fique bem claro, por ser quem o subscreve testemunha de exceção neste assunto, que o «Lusitânia-Express» foi criado para substituir o «Sud Express». Posso assegurar terminantemente que isto nunca passou pela mente dos que intervieram na criação do referido combóio, além de que em nada tem que ver com o outro, por serem dois combóios

com características de tráfego total e absolutamente diferentes.

Que possa haver, pelas circunstâncias actuais, algum passageiro que, para ir para a França, tome o «Lusitânia-Express», é coisa completamente particular de cada caso, porém já mais se há tomado em conta constituir um desvio de tráfego entre Lisboa e Paris, pelo mesmo combóio.

A supressão da circulação do «Sud-Express» por parte da RENFE até reduzi-lo a um dia por semana, se prejudica evidentemente Lisboa, não prejudica menos a Espanha, pois embora as relações de Madrid pela fronteira de Irún sejam também muito importantes, há que ter em conta que o «Sud-Express» na Espanha realiza a missão de unir Bilbao, o centro siderúrgico mais importante de Espanha, com a capital, assim como San Sebastian, cidade também duma grande importância. Essa supressão motivou muitos protestos destas cidades, visto que de três combóios rápidos ou expressos que normalmente uniam Madrid com estas capitais, só ficou um diário e outro, o «Sud-Express», que não circula senão um dia por semana, e do primeiro, em atenção única e exclusiva a Portugal, reserva-se em Medina uma carruagem vaga directa de Lisboa duas vezes por semana, com evidente prejuízo das relações interiores de Espanha.

Portanto, a razão fundamental de tal supressão é outra e vem a ser que o percurso do «Sud-Express» pelas linhas da RENFE é de 950 quilómetros e se, como diz o articulista, podia ser suprimido o «Lusitânia-Express» para manter a circulação do «Sud-Express», há-de ter-se em conta que o «Lusitânia-Express» não tem mais que uns 400 quilómetros de percurso; quer dizer que para compensar os 950 quilómetros de aumento duma circulação semanal do «Sud-Express» haveria que su-

primir mais de duas circulações das três semanais do «Lusitânia-Express», com o que se melhorariam as relações de Lisboa pela fronteira de Irún, assim como as relações, importantíssimas, para Espanha de Madrid com Bilbao e San Sebastian, porém prejudicariam de tal maneira as de Lisboa com Madrid, Barcelona, etc. que, francamente, em meu entender, a solução seria muitíssimo pior.

Chegamos, portanto, à realidade lisa e plana duma situação tão deficiente de combustível que não permite de nenhuma maneira aumentar o número de quilómetros de percurso de comboios de passageiros, e a tal extremo que, no actual momento, se levou a cabo um intercâmbio de serviços nas linhas de Levante e Andaluzia e, para poder dar o serviço na linha de Madrid a Valência, por Cuenca, cujo ramal de Cuenca a Utiel se inaugura por estes dias, houve

necessidade de suprimir comboios de passageiros nas outras linhas da rede.

Esta é a única causa que motivou a supressão da circulação bi-semanal do «Sud-Express», que ficou reduzida a um só dia por semana.

Desejo tornar bem patente que, no interesse de Espanha, o «Sud-Express» não só circule mais dum vez por semana mas que o faça diariamente, como antes da guerra, incluindo a criação duma segunda relação entre Lisboa com a França através da *Côte d'Argent*, se o número de passageiros o justificar. Procurar fazer também diário o «Lusitânia-Express» com todas as ramificações acima referidas e pôr os caminhos de ferro, que é o instrumento mais poderoso de transporte, nas condições em que as desejam tanto Portugal como Espanha.

Madrid, 8 de Novembro de 1947.



Ligeiras considerações

DE

Carácter Aeronáutico

Pelo Major HUMBERTO CRUZ

H OJE em dia as obras de largas projecções obedecem, na sua realização, a prévios planos de trabalho que condicionam as suas fases. O problema Aeronáutico é dos tais cuja envergadura impõe cuidado estudo.

A sua prática define homens, substanciando méritos e estilhaçando personalidades. Creio mesmo que não perdoa porque o Ar é uma arena pouco tolerante. Ela exige tanto trato na vastidão dos seus aspectos que o seu arranjo se desdobra numa sucessão de trabalhos que se completam.

Aquela apregoada «crise de crescimento» que afecta a Aeronáutica Mercante Mundial, por anseios mal contidos de muitos que lhe mexem, tem levado muitos homens a seguir atabalhoadamente por caminhos onde se desperdiçam dinheiros, tempo e até prestígio.

As organizações internacionais criadas para o estudo das questões aéreas, talvez por excitação da época, sentem às vezes que alguns dos seus membros confundem técnica com política e então dizem aos que esperam resultados prestáveis: «Já se fez muito mas ainda há muito por fazer».

Também às vezes afirmam coisas assim:

«É necessário estimular o progresso da comunidade humana, elevando o seu nível de vida com uma maior liberdade».

Nós é que sentimos que ninguém ainda hoje parece ter pensado em nos «libertar» das frases que lembram clarões de trovoada. Fala-se e discute-se, tece-se e enleia-se porque «o tempo é di-

nheiro» e cada um interpreta o dito como melhor lhe convem. Já há quem reclame apregoando que tais despesas as pagam as empresas e a estas os passageiros. Assim será!

Mas vamos ao caso: Eles escrevem e discutem. Nós temos de trabalhar.

O problema português é, no campo da Aeronáutica Comercial, de extraordinária grandeza. As nossas posições geográficas são de primordial importância e algumas delas estão inclusas nas principais zonas nucleares do tráfego aéreo.

No nosso plano de trabalho a primeira realização acumulativa parece dever ser a de infra-estructuras.

Para o tráfego aéreo mundial são necessários aeródromos, como para a navegação marítima são precisos os portos de bom apetrechamento.

Estudar essa rede e dar-lhe forma positiva é obra imperativa do nosso esforço e da nossa colaboração.

Lisboa-Luanda-S. Maria-Sal e Lourenço Marques são aeroportos de primeira plana para o interesse de todos, com os seus complementários de alternativa.

Isto sem falar da rede de aeródromos de puro carácter nacional.

A faculdade de outros utilizarem os nossos aeródromos da-nos propriedade de lhes podermos pedir as concessões do que nos fôr necessário para a nossa navegação aérea.

Não sómos um país construtor de aviões. Só

poderemos montar e manter as nossas linhas, no seio da gigantesca concorrência que se desenvolve para o domínio das explorações aéreas, apresentando uma força de encaixe, um elemento de permuta, uma cláusula das que se «sentem» e que caiba na estructura dum qualquer Convénio. E então levado a cabo este lógico empreendimento poderemos assegurar a aquisição de materiais que nos escasseiam e que nos são necessários para voarmos também com desafogo.

São indiscutíveis algumas linhas aéreas portuguesas, como por exemplo: Lisboa-Luanda-Lourenço Marques, Lisboa-Rio de Janeiro, Lisboa-Madeira-Açores, Lisboa-Madrid, com as extensões que se julguem aceitáveis ou convenientes. Talvez uma 2.ª fase!

A tarefa é ingente e admite períodos. A escolha de itinerários e do material não pode ser um reflexo daquele sistema que outrora se adoptou, de marcar os campos de aviação onde já se encontravam meios-feitos.

As linhas aéreas de longo curso devem ser rápidas, sem perdas escusadas de tempo pelo aumento de quilometragem. O material deve adaptar-se ao serviço apresentando insofismavelmente características dum raio de ação económico e todas as condições que a comodidade do passageiro exige.

Não deve pensar-se numa luta de extermínio entre os meios de transporte. Os grandes meios de comunicação são e serão: aéreos, terrestres, fluviais e marítimos. Não se esmagam; complementam-se!

A Aviação serve melhor no campo da velocidade. É um transporte rápido e só isso. Pode até afirmar-se destituído de beleza e não muito aliante pela comodidade integral.

Enfim o nosso problema é avultoso e carece de planificação.

Temos, antes de mais, de saber o que queremos e o que nos é necessário, qual a melhor forma de o fazermos e conseguirmos e quais as vantagens que devemos apresentar para que nos atendam como desejamos.

Não se é impunemente um Império e uma das mais extensas potências mundiais.

Todos o sabemos!

Temos, pois, de enfrentar essas responsabilidades riscando com firmeza um plano de trabalhos, porque o nosso caso nunca poderia ser uma manta de retalhos.

Numa das conferências internacionais chegou-se a esta conclusão ajuizada mas também banal:

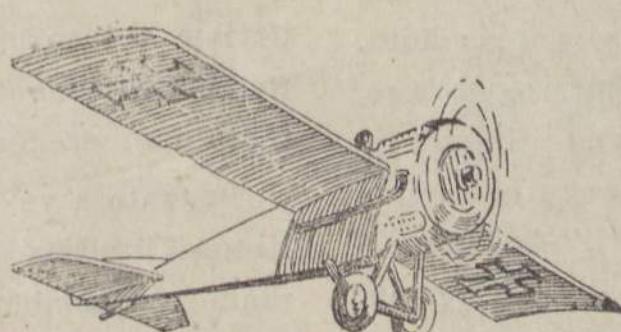
«As possibilidades do transporte aéreo são tão prometedoras e ao mesmo tempo tão difíceis de prever, que é conveniente fomentar neste campo um desenvolvimento rápido durante um período de transição, a-fim de obter experiência para pôr em vigor mais tarde acordos de índole mais duradoura».

Os aspectos vão surgindo e alguns parece não merecerem já dúvidas! Assim: O problema de infra-estructuras é para alguns países, como o nosso, uma questão básica.

As linhas de longo curso operam pela rapidez de execução de percursos entre terminais e não devem prejudicar as linhas locais e regionais de cabotagem aérea.

Deve continuamente preparar-se pessoal técnico em todos os ramos de forma a não emperrar o sistema.

Deve defender-se o princípio do respeito mútuo pela posição de cada povo no tráfego mundial definindo os seus deveres e os seus direitos.



Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Dezembro de 1897)

A locomotiva electrica «Heilmann»

A electricidade, já tão applicada a tão variados misteres, que tantos melhoramentos de reconhecida utilidade tem produzido, desde o telegrapho ao telephono e ao phonographo, mina inexaurivel d'onde o seu mais paciente explorador, Edison, tem extraído desde as joias mais resplandecentes até os apparelhos mais praticos: obteve agora mais um triumpho.

Trata-se de uma locomotiva electrica, que em 12 do corrente, em Paris, inaugurou, com exito brilhantissimo, a sua entrada official no mundo industrial pratico.

Desde que apareceu a primeira locomotiva, que todos os esforços dos technicos teem convergido para conseguir um aumento progressivo de velocidade, correspondente, em todo o caso, ás condições de segurança indispensaveis.

Os resultados, porém, se eram, em todo o caso, muito apreciaveis, não correspondiam, ainda assim, á esperança enraizada de que se poderia vencer qualquer distancia e em qualquer caminho, com a velocidade que se desejasse.

Não quer isto dizer que se não avançasse, e muito, pois que, em França, de que especialmente estamos tratando, o Norte conseguiu a velocidade de 63 kilometros por hora em 1854, até que em 1876 o Orleans lhe tomou a deanteira, obtendo 73 kilometros, tornando o Norte, em 1895, a conseguir 85 kilometros, de Paris a Lille, chegando até 95, de Busigny a Saint-Quentin, em 1897.

Differentes eram ás causas que obstavam ao aceleração da marcha dos comboios: a linha, em primeiro logar cheia de curvas, com fortes rampas, cançando as machinas que, para atingirem grandes velocidades, teem que deteriorar os carris, pelo seu peso, e sujeitarem-se a continuos descarrilamentos.

Assim é que, ultimamente, procedendo-se a experiencias de velocidade com machinas diferentes, ainda foi a Crampton, que data de 1849, que alcançou a primazia!

É de notar que as velocidades que deixamos apontadas não podem ser tomadas como effectivas, pois que, em média, não se tem obtido mais do que 85 kilometros por hora.

O engenheiro francez, Mr. I. I. Heilmann, propôz-se resolver o problema e, em 1894, apresentou a sua primeira locomotiva electrica, que começo a ensaiar-se entre Paris e Nantes, Paris e Rouen, e mais tarde Benzeville-Bréauté e o Havre, experiencias de que então démos noticia em artigo publicado no n.º 163 de 1 de outubro d'esse anno, do nosso estimado correspondente o sr. engenheiro Albuquerque Soares.

Acharam, porém, os engenheiros francezes a machina muito pesada, não desenvolvendo, a par d'isso, a velocidade e força necessarias, decisão com a qual o modesto enge-

nheiro não se melindrou, e consciente do seu valor e de que, sobretudo, não era a mesquinha inveja que imperava nos seus collegas ao darem-lhe semelhante communicação, antes lhe indicavam os pontos a tornar invulneraveis, prosseguindo nos seus estudos, apresentando agora a sua locomotiva aperfeiçoada, da qual damos a gravura.

Compõe-se a locomotiva de uma verdadeira fabrica ambulante de força electrica, montada sobre duas plataformas de 4 eixos; esta fabrica, collocada sobre um largo caixilho, tem na parte posterior uma caldeira geradora de vapor e semelhante á das locomotivas ordinarias; uma machina de vapor, com 2 cylindros, sistema Compound, cujas biellas, perpendiculares á via, actuam sobre a mesma manivella collocada no eixo da via; dois dynamos geradores, sistema Gramme, accionados directamente pela mesma manivella da machina de vapor, seguindo-se os apparelhos de manobra resguardados por uma caixa em forma de prôa de navio, para diminuir a resistencia do ar.

A corrente continua, produzida pelos geradores, acciona 8 motores, correspondentes aos 8 eixos que tem a locomotiva.

Uma pequena machina de vapor, situada na frente dos dynamos, e que acciona uma machina electrica ainda mais pequena, é destinada a pôr a locomotiva em andamento e a regular a velocidade.

A disposição dada á caldeira e aos diversos apparelhos assentes sobre as rodas e não entre elles, como nas locomotivas ordinarias, consegue dar á locomotiva «Heilmann» uma potencia muito superior á apresentada por qualquer outro sistema.

Assim, as machinas Compound, geralmente usadas, com caldeiras experimentadas a 14 kilogrammas, isto é, podendo supportar 14 kilogrammas de pressão por centimetro quadrado, com todos os aperfeiçoamentos imaginaveis, não desenvolvem uma força superior a 1.000 cavallos-vapor; enquanto que a locomotiva «Heilmann» regista 1.350 cavallos, sendo esta uma das suas vantagens importantes. Não pára, porém, aqui a diferença.

A locomotiva Heilmann, a par da força motora, tem muito maior estabilidade, adherencia mais perfeita e velocidade superior.

Quanto a adherencia, é claro que, com 2 ou 3 rodas conjugadas que em geral se usam nas locomotivas actualmente empregadas, se torna necessário sobrecarregar os eixos correspondentes para obter a adherencia desejada, o que deteriora os carris, enquanto que, as 8 rodas que supportam a locomotiva «Heilmann» lhe permitem sustentar um maior peso mas melhor distribuido, melhorando portanto a adherencia.

Quanto a velocidade, as experiencias por enquanto realizadas limitam-se a 30 e 40 quilometros por hora, arrastando um comboio de 13 carruagens e que pesava 200 toneladas, sendo os resultados os mais perfeitos, o esforço continuado, sem trepidação nem balanço, não gastando, em média, mais de 750 ampéres dos 4.000 que pode desenvolver.

A locomotiva Heilmann foi sujeita a todas as exigencias do serviço dos caminhos de ferro, mostrando ter magnifi-

cas qualidades: docilidade na manobra, flexibilidade, sem arranços bruscos.

Pesa 128.000 kilogrammas e o fourgon 43.000, contendo este ultimo um reservatorio que pôde levar 20 metros cubicos d'agua, suficiente para um trajecto de 250 a 300 kilometros.

Em breve se farão novas experiencias para grandes velocidades, havendo a esperança de se chegar a conseguir uma velocidade de 100 kilometros por hora rebocando 300 toneladas ou 60 kilometros rebocando 650 toneladas de mercadorias. A nova locomotiva tem o n.º 8001.

Terminando, não podemos, contudo, deixar de accen-tuar, comparando, o que se deu com esta invenção em França e o que se tem dado em Portugal com outra não menos digna de se apresentar perante o mundo que estuda. Em França, em 1894, Heilmann apresentou a sua 1.ª locomotiva electrica, a Fusée; animaram-no, apesar dos resultados não serem plenamente satisfatórios; em Portugal, realizam-se as experiencias do submarino Fontes, concludentes, e nem um agradecimento de incitamento, e põe-se de parte o trabalho perseverante e intelligente d'um estudioso official de marinha.

Por isso Heilmann, cheio de entusiasmo, ao agradecer aquelle auxilio, disse que se orgulhava em proclamar, entre franceses, que a invenção era tambem puramente francesa, e Fontes Pereira de Mello terá que dizer, a estranhos, que é portuguez, sim, mas que na sua patria rejeitaram mesquinamente o que faria a gloria d'outro paiz.

A velocidade nos comboios rápidos europeus

Damos em seguida uma nota da velocidade dos comboios expressos que fazem serviço para as capitais de cada um dos estados europeus. Esta nota refere-se ao intervallo de tempo entre a partida e a chegada, comprehendendo-se na velocidade média o tempo das paragens nas estações.

Linhas	Velocidade média
Estado Prussiano. — Berlim-Hamburgo	79
Saxonia. — Leipzig-Dresden-Neustadt	65
Estados Bavaros. — München-Ulm	67
Alsacia-Lorena. — Wissenburgo-Basel	64
Austria-Hungria. — Pesth	68
Belgica — Bruxellas-Ostende	80
França. — Paris-Calais	79
Inglaterra. — Londres-Bristol	85
Italia — Roma-Milão	52
Hollanda. — Venlo-Vlissingem	57
Russia — Wirballen-S. Petersburgo	53
Scandinavia. — Maloe-Stokolmo	49
Suisse. — Basel-Lucerna	44
Hespanha. — Irun-Madrid	44
Estados Orientais. — Alexandria-Cairo	63
Portugal. — Lisboa-Pampilhosa	56

Como se vê, os nossos comboios não fazem má figura n'esta nota, sendo a sua velocidade superior á dos da Italia, Russia e Suisse.

Fausto de Figueiredo

Depois de algum repouso no Estoril, partiu para a sua casa da Ameixoeira, onde está completando a sua convalescença, o sr. Fausto de Figueiredo, ilustre Presidente do Conselho de Administração da C. P., que há pouco foi submetido a uma melindrosa intervenção cirúrgica.

Sua Ex.^a deve regressar em breve às suas actividades. Os nossos cumprimentos.

Linhas portuguesas

Alterações nos horários das Linhas do Norte e Leste

A partir do dia 20 de Novembro, os horários das linhas do Norte e Leste sofreram várias alterações, sendo suprimidos alguns comboios de mercadorias que fazem serviço de passageiros e modificada a marcha de outros.

Estas alterações constam dos cartazes afixados nas estações e nas Secções de Informações da C. P., Estação do Rossio, 1. (Telefones 33180 e 33185), Terreiro do Paço (Telefone 33176), Porto e Coimbra, onde se prestam ao público todos os esclarecimentos necessários.



«FLECHA DE PRATA»

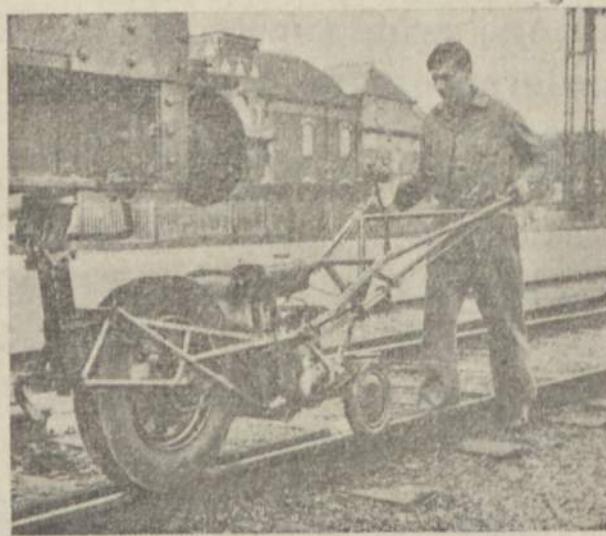
(Cliché de Juan Cabrera)

A Exposição de Máquinas-Ferramentas da Indústria Belga

INTERESSANTÍSSIMA e merecedora da atenção de todos os industriais, a Exposição de Máquinas-Ferramentas inaugurada no edifício do Instituto Superior Técnico e organizada pelo Sindicato Belga dos Construtores de Máquinas-Ferramentas para o trabalho de metais, consórcio que reúne as mais progressivas empresas que na Bélgica se dedicam à construção de maquinismos especiais para aquele fim.

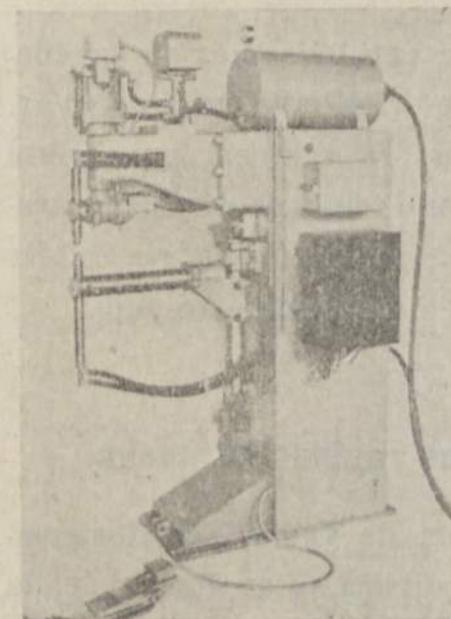
Ao acto inaugural da Exposição assistiu o sr. major Carvalho Nunes em representação do Chefe do Estado, o secretário do sr. ministro da Economia, e os srs. engenheiros Espregueira Mendes ilustre director geral dos Caminhos de Ferro Portugueses, e Horta e Costa chefe da Divisão de Material da mesma Companhia e outras individualidades.

Com inovações e características surpreendentes que, de certo modo, atraem a curiosidade dos técnicos portugueses, as máquinas expostas, são, no conjunto, um documentário eloquente da perfeição atingida pela alta indústria belga. Foram admiradas em todos os pormenores da sua delicadeza e precisão por quantos se interessam por esta curiosa actividade que representa um notabilíssimo factor de desenvolvimento industrial a colocar a Bélgica entre os primeiros países com larga capacidade para realizações de tão evidente importância. A exposição está em pleno fulgor do seu êxito que deve o seu bem



O Locopulsor «Pulso»

cuidado arranjo à orientação e assistência técnica que lhe prestou o nosso amigo e distinto engenheiro sr. Octávio Barata, uma das maiores competências que, em boa hora, foi chamado a colaborar neste certame. A exposição reúne grande variedade de máquinas-ferramentas, construídas com inexcedível perfeição: balancés potentes, engenhos de furar, máquinas de frésar, rectificar e afiar, de soldar por pontos e a topo, máquinas de compressão metálico-diamantina para o corte e furo de vidro com a espessura de quarenta centímetros, peças para cortar e polir mármore e pedras duras, máquinas eléctricas de soldar que podem ser aplicadas principalmente ao ferro para construções de cimento armado, etc, etc. Destaca-se sobretudo uma gigantesca plaina de superfícies metálicas com dez metros de comprimento e 16 toneladas de peso, e um suporte feito num só bloco! Todos estes maquinismos vieram da Bélgica carregando três barcos.



Soldadora por resistência

A nossa atenção foi sobretudo atraída para um aparelho, denominado pelos seus constructores Locopulsor «PULSO», cuja função é manobrar vagões com simplicidade e economia.

Aparelhos iguais, construídos pela mesma fábrica, — Ateliers de Construction de Jambes-Namur, — representada em Portugal pela importante firma Jean Demoustier, de Lisboa, estão já fazendo serviço nos Caminhos de Ferro Franceses, Ingleses e outros países.

O Locopulsor consta principalmente dum motor mono-cilíndrico de 10 CV, 4 tempos e 4 velocidades. Um reductor de grande potência e rendimento permite a relação de potência 32 : 1. Outra das suas principais características é possuir uma embraiagem reforçada para arrancar progressivamente e corrente de transmissão com pinhão tensor. Move-se sobre o solo ou sobre o carril, para o que a sua roda dianteira é munida dum pneu de perfil especial.

Conduzido por um só homem pode deslocar, com um consumo de 2 litros de gazolina por hora, 150 a 200 toneladas, com uma velocidade de 3 a 6 Km. Manobra facilmente os vagões nas placas giratórias, separa-os das ramas e distribui-os pelas várias vias duma «gare» ferroviária.

Outra máquina que chamou a nossa atenção, foi uma soldadora por resistência, de S. A. ELECTROMECANIQUE, que, além de outras aplicações, é empregada no aproveitamento dos tubos de fumo das locomotivas.

Esta máquina realiza em poucos segundos uma soldadura a topo, produzindo uma junta cuja resistência à tracção é geralmente superior à do aço constituinte dos tubos.

Cinema para ferroviários

Realiza-se amanhã, no Teatro da Trindade, a primeira sessão de cinema para ferroviários, cujo programa é constituído únicamente por filmes de interesse profissional.

Para a referida sessão, recebemos um atencioso convite da Direcção Geral da C. P., acompanhado do respectivo programa, que é o seguinte:

Canção do Aço — Ao Serviço da Nação — Sapadores de Caminhos de Ferro — Elo Permanente — Reparações de Locomotivas — Gente da Via — Ponte do Setil — Viagens que é preciso fazer — Estação Central de Londres.

A sessão realiza-se às 18 horas, colaborando na mesma, a Lisboa Filme, L.^{da}, o Instituto Botânico de Portugal, Filmes Albuquerque, L.^{da} e Secretariado Nacional de Informações.

Trata-se duma iniciativa de grande interesse cultural, que, possivelmente, se repetirá em vários pontos do país.

Linhos Estrangeiros

INGLATERRA Telegrama de Londres informa que Sir Stafford Cripps, chanceler da Tesouraria e ministro da Economia, disse à imprensa que a rápida deterioração do material circulante dos caminhos de ferro ingleses, que está a exceder as reparações e substituições, ameaça o transporte do carvão, aço e outras mercadorias, e poderá prejudicar todo o esforço de produção nacional.

A declaração de Cripps foi feita em menos de 24 horas, depois de se anunciar uma produção *récord* de carvão que, segundo se esperava, permitiria à Grã-Bretanha atingir os 200 milhões de toneladas previstas para este ano. Classificou de «extremamente grave» a situação do material rolante, com 200.000 vagões em reparação ou paralisados. As vias férreas britânicas sofreram grande desgaste durante a guerra. Crê-se que a semana de cinco dias, adoptada em muitas indústrias, está a retardar a rápida entrega de vagões, nos de semana. Cripps preconizou «campanha intensa e contínua» para se utilizar, o melhor possível, os vagões existentes.

— A Companhia L. N. E. R. vai prosseguir com os trabalhos de electrificação na sua linha principal, Manchester-Sheffield, bem como nas de Barley — entroncamento a Wath e de Fairfield a Trafford Park e a Manchester Central, num total de 90 quilómetros.

O plano custará aproximadamente seis milhões de libras esterlinas, levará quatro anos a concluir e economizará, anualmente, umas 100.000 toneladas de carvão. O uso de tracção eléctrica em todos os comboios permitirá que se estabeleçam serviços mais rápidos de passageiros e de mercadorias.

Uma das linhas mais difíceis de explorar, em todo o país, é a linha principal Manchester-Sheffield. Tem rampas muito acentuadas e, a 282 metros acima do nível do mar, está o tunel Woodhead, com mais de cinco quilómetros de extensão e que é, nesse aspecto, o quarto tunel da Grã-Bretanha. A L. N. E. R. obteve recentemente autorização do Parlamento para construir um novo tunel de via dupla, paralelo aos existentes em Woodhead.

Esta linha tem um tráfego extremamente denso, servindo para transportar carvão seis comboios em cada dez que nela circulam. Passam diariamente, no tunel de Woodhead, cerca de cem comboios nos dois sentidos — cuja capacidade aumentaria em 25%, com a electrificação. Foi sempre difícil ventilar o tunel e, no futuro, será de grande benefício eliminar o fumo e o vapor, que representam grande perigo

para os maquinistas e destroem, alem disso, o revestimento do tunel.

O plano de electrificação já estava em marcha, e adjudicados os seus principais contratos, antes de começarem as hostilidades em Setembro de 1939, sendo nessa altura preciso suspender o trabalho. No entanto, foi possível concluir em Doncaster a primeira locomotiva eléctrica de 1870 C. V., que fez várias experiências, com bom exito, na linha electrificada de Manchester-Altrincham, durante o Outono de 1941. Depois de certas modificações sem grande importância, a locomotiva fez novas experiências, recentemente, na mesma linha.

O sistema a empregar será o de linha aérea com corrente contínua a 1.500 volts, que é o sistema de tensão mais elevado que o Ministério dos Transportes autoriza. Este sistema é semelhante ao empregado, de há dezasseis anos para cá, na linha Manchester-Altrincham, e está sendo agora instalado nas linhas principais e suburbanas do L. N. E. R., de Liverpool Street e Fenchurch Street a Sheffield.

Haverá um serviço de comboios eléctricos de unidades múltiplas entre Manchester (London Road), Hadfield e Glossop. Serão montados em Levenshulme, a dez quilómetros de Manchester, oficinas de raparações eléctricas e hangares para inspecção, reparação revisão geral de locomotivas eléctricas e material circulante. Serão também instalado dois depósitos de material eléctrico, mais pequenos, em Darnall, perto de Sheffield, e em Wath.

SUÉCIA

Em Junho último foi inaugurada a tracção eléctrica na linha Västerås-Frovi, numa extensão de aproximadamente 80 quilómetros.

Metade deste troço pertence à Companhia dos Caminhos de Ferro de Grängesberg a Oxelosund, mas foi a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado que efectuou a electrificação de toda a linha. Terminada esta, pode agora viajar-se em comboio eléctrico desde Estocolmo, atravessando as cidades de Västerås, Koping e Arboga, até ao centro industrial de Örebro (cerca de 200 quilómetros) situado no coração da zona mineira da Suécia Central. Daí estendem-se linhas eléctricas em todas as direcções. A duração da viagem Estocolmo-Orebro foi encurtada de quase uma hora, e fizeram-se reduções semelhantes nas comunicações com outras partes do país. O troço agora electrificado é uma antiga linha férrea sueca, das primeiras construídas no país há perto de noventa anos.

Da rede ferroviária total da Suécia, cuja extensão é de 16.850 quilómetros, estão actualmente electrificados 5.837 quilómetros, provindo a energia das numerosas centrais hidro-eléctricas do país. Destas linhas, pertence aos Caminhos de

Ferro do Eslado uma extensão de 4.809 quilómetros. Há algum tempo, foi publicada a informação de que, provavelmente, teriam de ser suspensos todos os trabalhos de electrificação projectados, devido à escassez de materiais e mão de obra. Segundo declarações recentemente feitas por pessoas autorizadas do meio ferroviário, parece, porém, que os trabalhos vão prosseguir, embora numa cadência mais lenta. Por agora estão sendo transformadas para tracção eléctrica diversas linhas da costa ocidental e do sul da Suécia, trabalhos que devem estar concluídos em 1949. A electrificação aumentou grandemente a capacidade dos caminhos de ferro suecos, ao mesmo tempo que tornou mais rápidas e cómodas as viagens. Actualmente, 84 % do serviço nos Caminhos de Ferro do Estado Sueco fazem-se com comboios eléctricos. Para ter uma ideia do que a electrificação significa, no aspecto económico, considerando especialmente a presente situação, basta saber que ela economiza cerca de 1.500.000 toneladas de carvão por ano.

Publicações recebidas

Estradas de Ferro do Brasil

Recebemos o interessante volume *Estradas de Ferro do Brasil*, anuário referente a 1946, que é um suplemento da conhecida revista de divulgação técnica e informação «Revista Ferroviária» editada no Rio de Janeiro. Trata-se dum importante documentário sobre os Caminhos de Ferro do Brasil e ainda sobre todas as actividades mais ou menos ligadas a assuntos ferroviários. Abre com um curioso artigo sobre o «Desenvolvimento cronológico da Rêde Ferroviária Brasileira» e insere grande número de elementos informativos sobre a situação financeira de várias empresas, seu movimento, linhas e material rolante, tráfego e transporte, etc. A apresentação gráfica é magnífica.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU - Às 21,30 - «Companhia de Circo».
OLIMPIA - Às 15 e 21 - «Pacto com a morte».
EDEN - Às 15,30 e 21,30 - «Escândalo em Paris».

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO - Exposição de animais.

Este número foi visado pela Comissão de Censura

Caminhos de Ferro Coloniais

MOÇAMBIQUE

A notícia que, em 1 de Setembro do ano corrente, aqui publicámos sobre a rede ferroviária de Moçambique, mereceu do ilustre engenheiro sr. Henrique Kopke, director dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Angola, a seguinte rectificação:

«A páginas n.º 340 do número 1.433, 11.º do 59.º ano, datado de 1 de Setembro último, sob o título «Caminhos de Ferro Coloniais», lê-se na parte subordinada ao sub-título «Moçambique» a seguinte passagem:

«... a rête ferroviária foi aumentada com cerca de 2.500 quilómetros, notando-se o alargamento do caminho de Ferro de Moçâmedes em cujas obras foram gastos mais de 60.000 contos.»

Rectificando informo V. Ex.^a de que a rête ferroviária atinge, simplesmente, 2.366 quilómetros, sendo 896 do Estado e 1.470 de Companhias particulares. Do Estado 617 são da bitola de 1 metro e 279 (inclui a linha do Caminho de Ferro de Moçâmedes com 248) da bitola de 0,60; e, da quilometragem particular pertence ao Caminho de Ferro de Benguela 1.347 da bitola de 1,º067, sendo os restantes 123 do Caminho de Ferro do Amboim, na bitola de 0,º60.

Desde 1944 que se mantém a quilometragem, total, de 2.366 quilómetros.

Os trabalhos do alargamento do C. F. Moçâmedes, cuja circulação ainda é feita na bitola de 0,º60, não atingiram, ainda, nem metade do valor acima transcrito.»

Imprensa

«REVISTA FERROVIÁRIA»

Recebemos a visita da *Revista Ferroviária*, publicação mensal editada no Rio de Janeiro e dirigida pelo sr. Jorge de Moraes Gomes. É uma revista excelentemente colaborada, inserindo valiosos artigos assinados pelas mais autorizadas penas.

Do seu corpo redactorial fazem parte jornalistas especializados em assuntos ferroviários. Os números recebidos publicam interessantíssimo texto muito ilustrado. Mantém secções de Informações Económicas, Estudos e Projectos, Notícias Ferroviárias, etc.

Gostosamente vamos permutar com esta magnífida revista brasileira.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 266, II série, de 14 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 1.º semestre do ano de 1947 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 235.584\$13 como liquidação desta garantia.

Por despacho de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações desta data:

Mariana Desdémona Príncipe, dactilógrafa do quadro permanente—concedidos mais 30 dias de licença por doença, nos termos do § único do artigo 13º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931, com início em 18 de Outubro findo. (São devidos emolumentos, nos termos da tabela anexa ao decreto n.º 9:605).

O «Diário do Governo», n.º 246, II série, de 21 de Outubro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 14 do corrente de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pelo qual é anulada a tarifa especial interna n.º 10 de grande velocidade em vigor na linha do Vouga, ramal de Aveiro e ramal de Aveiro-Mar, aplicável ao transporte de géneros alimentícios em cestos e leite em bilhas ou potes, por assinatura mensal, entre várias estações daquelas linhas.

Em conformidade com o disposto no artigo 2º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 14 do corrente de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pelo qual é anulada a tarifa especial interna n.º 13 (grande velocidade) em vigor nas linhas do Vale do Vouga, aplicável ao transporte de passageiros em 1.ª classe.

Em conformidade com o disposto no artigo 2º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 14 do corrente de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações o projecto de aviso ao público apresentado pela

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses estabelecendo que as taxas de manutenção das remessas que tenham de transitar por estações de ligação de linhas de bitola diferente (Pocinho, Tua, Régua, Livração, Famalicão, Trofa, Espinho, Aveiro e Santa Comba Dão) são as previstas na alínea a) do n.º 2.º do artigo 3.º da tarifa de despesas acessórias (quadro I).

O «Diário do Governo» n.º 248, II série, de 23 de Outubro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 14 do corrente de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações, o projecto de nova tarifa de telegramas particulares, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para vigorar em toda a rede que actualmente explora, bem como o do respectivo aviso ao público anunciando a entrada em vigor da referida tarifa.

O «Diário do Governo», n.º 254, II série, de 31 de Outubro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2º do decreto-lei n.º 27:695, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 21 do corrente de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias animais e veículos, em vigor nas linhas do Vale do Vouga, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é eliminada a zona A, prevista naquele diploma, que estabeleceu preços especiais da tarifa especial n.º 1, de pequena velocidade, para as remessas de trigo procedentes da Espinho Vouga para percursos iguais ou superiores a 60 quilómetros ou pagando como tal-

O «Diário do Governo», n.º 255, II série, de 1 de Novembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anunciando a criação de agências aduaneiras em Lisboa, Porto e Vila Real de Santo António e confiando a sua administração, bem como a das agências existentes em Valença do Minho, Barca de Alva, Vilar Formoso, Marvão-Beirã e Elvas, à Empresa Geral de Transportes.

O «Diário do Governo», n.º 263, II série, de 11 de Novembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção Geral de 5 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são anulados e substituídos por um só aviso os avisos ao público A. n.º 702, 130, 367, F. B. n.º 295, de 6 de Setembro de 1941, e E. n.º 1:584, de 9 do mesmo mês e ano, publicados, respectivamente, pela referida empresa, Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, relativos aos preços de transporte de pombos correios e das respectivas taras vazias.

Recortes sem Comentários

Para o motorista lê... e cumprir

O motorista, seja ele profissional ou amador, assume grande responsabilidade quando vai ao volante.

Da sua competência e sangue frio dependem a vida do próximo e a sua própria vida.

Para guiar um carro não basta possuir carta e bons conhecimentos técnicos.

É necessário, também, conhecer e cumprir com todas as regras de trânsito, não confiando demasiadamente nas habilidades e experiências pessoais.

Lembremos, agora, algumas regras de trânsito, de indispensável e rigoroso acatamento:

1.º — Sempre que um ou mais passageiros do carro vão conversando, o motorista não deve voltar se para meter também o seu bocado de conversa ou prestar atenção ao que dizem.

2.º — Nunca tire as mãos do volante.

3.º — Vá sempre com atenção e preparado para o imprevisto.

4.º — Antes de um cruzamento redobre de atenção.

5.º — Obedecer aos regulamentos do trânsito e siga as setas.

6.º — Modere a velocidade do seu automóvel quando passar na frente de uma escola, igreja, cinema ou em locais de grande concorrência de peões.

7.º — Nas curvas ou cruzamentos diminua a velocidade e toque a buzina antes de iniciar a sua passagem.

8.º — Faça uso do espelho para ver o que se passa atrás de si.

9.º — Nunca procure ultrapassar numa curva. É proibido e bastante perigoso.

10.º — Siga sempre pela direita, mesmo nas estradas desimpedidas.

11.º — De noite afrouxe a intensidade da luz dos faróis do seu carro. O não cumprimento desta disposição pode ser fatal para si ou para o carro que vier em sentido contrário.

12.º — Nos dias de chuva não trave o carro de repente. Ele pode voltar-se, com consequências desastrosas.

13.º — Nunca tenha pretensão de fazer do seu automóvel um veículo de corridas, procurando em grande velocidade ultrapassar outro que siga na mesma direcção. Lembre-se que as câmaras de ar são susceptíveis de rebentar e que o choque em casos desta natureza seria inevitável.

14.º — Não se distraia olhando para a paisagem ou para outras coisas que despertam a sua curiosidade.

15.º — Não guie só com uma mão levando a outra fora da janela... por pedantismo.

E por hoje ficamos por aqui. Os 15 pontos que deixamos à ponderação daqueles que, por desporto ou por obrigação, guiarem carros devem, só por si, se forem rigorosamente observados, evitar muitos dissabores e poupar vidas e haveres.

(Do *Eco do Funchal*)

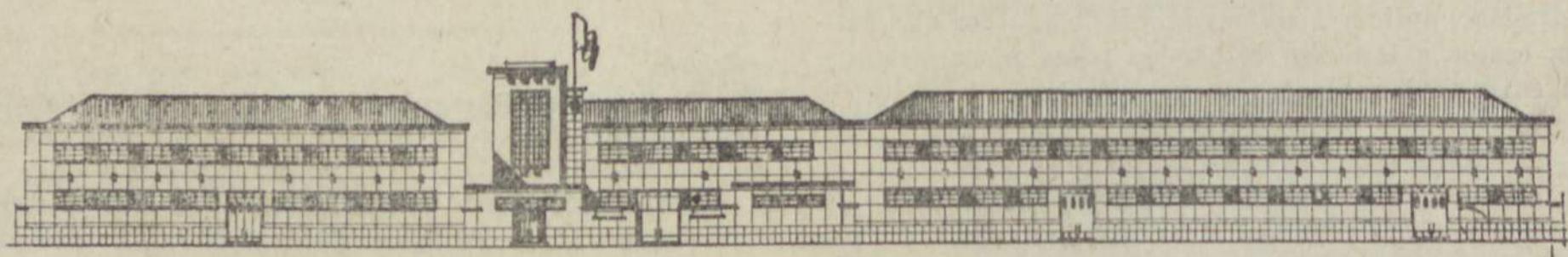
A morte trágica de «Manolete»

Com o laconismo característico das más novas, publicaram os jornais desta manhã a notícia telegráfica da colhida gravíssima de «Manolete» na Praça de Liñares.

Enquanto não obtivemos outros informes, limitamo-nos a fazer votos ardentes por que mais uma vez se confirmasse o exagerado pessimismo dos primeiros «partes facultativos», sobre as colhidas dos toureiros. Infelizmente, os nossos votos não tiveram desta vez a desejada confirmação. Esgotados os recursos da ciência, falhadas cinco transfusões de sangue consecutivas, o pobre «Manolete» passava a melhor vida, pouco depois das cinco da madrugada, com o sereno estoicismo com que sabia afrontar as acometidas dos toiros e as iras dos públicos tantas vezes injustas.

Trinta anos, uma mocidade cheia das melhores esperanças, quarenta milhões de pesetas ganhos em honrada «pelea» e a perspectiva de uma vida longa e livre de preocupações. Tudo desfeito no breve espaço de alguns momentos, esses

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



Contribuiu durante a última Guerra para a conclusão de obras do maior interesse nacional

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.

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA



FÁBRICA (Sede)

R. Sacadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

momentos trágicos que estão iminentes enquanto não é arrastado o último toiro da corrida.

«Manolete» caiu vítima da cornada de um touro de Miura (que série de tragédias não evoca a simples citação deste nome!), um touro de 260 quilos, desses que provocam a indignação, nem sempre sincera de certos «apologistas do regresso ao touro «cornalón» de 400 quilos, a lidar nos terrenos em que hoje se toureia.

Não nos parece inoportuna a repetição do estafado lugar-comum, segundo o qual os períodos áureos do toureio foram sempre animados pela paixão desencadeada pela rivalidade entre duas figuras máximas, frequentemente ligadas por laços de sincera amizade como o foram Bombita e Machaquito Gallito e Belmonte.

É que a profissão do toureio, com toda a barbaridade que lhe imputem os detractores, deu sempre exemplos admiráveis da mais leal camaradagem e da mais nobre solidariedade humana em face do perigo. E as grandes figuras, que antes de mais nada foram grandes «aficionados», nunca regatearam o seu aplauso e a sua admiração pelos pormenores de beleza de arte e de valor, que estavam fora da sua «maneira», porque eram exclusivo apanágio dos seus rivais.

«Manolete», figura máxima indiscutível dos últimos anos, preencheu por completo a sua época, porque soube

imprimir ao seu toureio o cunho de uma personalidade vincadíssima, deixando a perder de vista todas as imitações e tentativas dos adeptos de uma Escola cujos segredos se vão para sempre com o seu criador. Nenhum dos rivais que lhe improvisaram logrou compartilhar com ele, em plano de igualdade, o entusiasmo dos públicos arrebatados. A Pepe Luís Vásquez, faltaram constância e valor. O mexicano Arruza foi-lhe imposto por circunstâncias alheias à arte, que os «negociantes» do toureio souberam explorar habilmente. Luís Miguel Dominguín, que de dia para dia vem afirmado a sua personalidade, estava ainda longe de ser o rival capaz de fazer sombra a um vulto da estatura gigantesca do «Monstro» de Córdova.

Com o seu desaparecimento, que vem encher de máguia a «afición» dos dois Continentes, inicia-se, mais cedo do que era de esperar, uma época de irremediável decadência, aliás já prevista para quando o mologrado toureiro se despedisse, para gozar tranquilamente do fruto do seu valor e da sua arte incomparável.

(Do *Diario Nacional*)

J. F.

Os traficantes do vinho

Não dormem os traficantes e nem se preocupam muito com as possíveis sanções.

As brigadas da Junta Nacional de Vinhos, tem descoberto em vários pontos do país grandes quantidades de baga de sabugueiro e loureiro, que tem sido transaccionadas para coloração do vinho.

Trata-se duma falsificação que a lei proíbe e pune sendo absolutamente indispensável que tais traficantes sejam apinhados nas malhas da lei para responderem como falsificadores. A vinicultura nacional não pode estar à mercê de gente sem escrúpulos.

Toda a actividade das autoridades competentes no sentido de prevenir a maroteira, são de louvar e pela nossa parte eles não serão regateados.

Defendemos os interesses duma grande e rica região vinícola — a Bairrada.

(Da *Gazeta de Cantanhede*)

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 comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

FALAS-SE FRANCÊS — Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA — Rua dos Douradores, 222
TELEFONE 21616 — PORTUGAL

GLYCOL O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

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

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.
O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena
RUA DO GUARDA MOR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 5\$50 em sélos de correio, nome e morada

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

**Acabou-se o luxo dos automóveis
de centenas de contos !**

O Sr. Ministro da Economia, verificando que se estava a efectuar uma desenfreada importação, de objectos de luxo, com manifesto prejuízo da nossa balança comercial e dos salutares princípios a que deve obedecer tanto a administração pública como a particular, determinou várias restrições merecedoras do mais caloroso apoio. Muitos dos produtos impedidos têm fácil substituição em produtos nacionais e outros representam caprichosas inutilidades, que não devem ostentar-se em períodos de tão aflitivas amarguras como este que continua a desenrolar-se à superfície do Planeta. Está Portugal, sem dúvida, à frente dos Países prósperos e de Finanças vigorosas, mas isso não é motivo para que os possuidores de grandes depósitos bancários desbaratem os seus dinheiros em voluptuosidades que ultrujam os menos afortunados e só servem a enriquecer os exploradores das fraquezas humanas. Quanto a automóveis, foi de maior acerto a limitação de preço para os carros a importar. Constituía, na verdade, um impudico desafio a quantos têm de se transportar a pé ou nos modestos e ronciros eléctricos, esses descomunais palácios ambulantes cheios de estofo, botões, registos e quadros, com duas ou três pessoas estendidas lá dentro a gozarem as delícias do fofe e a agredirem a mediania dos outros com estas prosápias de novos-milionários: *Custou-me 250 contos; dei por ele 300 contos!* Outra circunstância ainda, já aqui referida, reclamava providências urgentes: — o tamanho excessivo dessas aventesmas, que não excedendo os carros vulgares em lotação ocupavam o dobro do espaço. A limitação do preço traz, *ipso facto*, a limitação do tamanho. Bem haja o Sr. Ministro da Economia.

(De *Ocidente* — Lisboa)

Resultados da última guerra

CHICAGO, 3 — Numa declaração escrita, entregue á Enciclopédia Britânica, o general Marshal afirma que mais de catorze milhões de pessoas foram mortas ou perdidas na guerra mundial de ambos os lados da contenda, com as seguintes proporções: Estados Unidos, 295.904; Inglaterra, 305.770; Comunidade Britânica Colonial, 452.570; Rússia 7.500.200; Alemanha, 2.085.000; Itália, 300.000; China, 2.200.000 Japão, 1.500.000. — (U. P.)

A Agonia do Mercado Negro

Decididamente estão morrendo as últimas oportunidades de acção para essa hedionda falange de candomgueiros e ne-gociantes do chamado «mercado negro» — última espécie de parasitas da riqueza e do trabalho do povo e que em certa hora de sacrifício, a brandeza dos nossos costumes permitiu proliferasse por todo o país, com a conivência, tantas vezes, do próprio consumidor.

Dir-se-ia que para tal sorte de calamidade não havia resistência capaz e que a Nação quase se resignou a alimentar no seu seio (em grande parte por sua própria culpa) esse tremendo câncero que aos poucos a dessangrava.

Não se signifique, porém, com estas palavras, que os poderes públicos se desinteressassem pelo extermínio do grande mal; pelo contrário, usou-se, até ao esgotamento, de todo um vasto instrumental de extermínio — mas que, a cada passo, se embarrava com a pusilanimidade e a falta de

colaboração de muitos que, no fim de contas, eram os próprios beneficiados das medidas oficiais. De muito serviu a experiência.

Os meios repressivos refundiram-se, estendendo-se, por todo o país, numa apertada rede de vigilância e de fiscalização policial que, inexoravelmente, começou logo demonstrando os primeiros resultados.

A Nação passou a ser constantemente percorrida por especializadas brigadas policiais que ao serviço do Ministério da Economia perseguem, investigam e exterminam todos os focos de mercado negro, todos os encobridores incriminados em delitos anti-económicos.

A Imprensa todos os dias revela novos «frutos» desta magnífica «colheita» — e o povo considera que das malhas da polícia já não é fácil escapar... Milhares de traficantes teem pago com pesadas multas e prisão os seus crimes contra a economia nacional.

Não há considerações para quem quer que seja, todos são proporcionalmente criminosos, na medida das suas responsabilidades e funções próprias.

O Estado não pode apiedar-se de todo o acto de traição à Patria perpetrado por qualquer indivíduo sem escrúpulos e que, além do terrível mal provocado à sociedade, conspirava metódicamente, pela ruina das bases duma ordem e duma Economia invioláveis.

Apesar de tudo, há ainda comerciantes que traficam os géneros destinados ao público? Ou especulam e açamparam?

É uma verdade, infelizmente. Os Serviços de fiscalização não descansam, porém. Os processos teem-se acumulado ultimamente.

Saibamos todos apoiar o Governo na luta contra os inimigos da normalidade económica.

(De *Cidade de Tomar*)

Horizonte

O abalo sísmico que se fez sentir em Lisboa na noite de anteontem, provocou na população um alarme que por muito tempo será recordado.

Contra esses fenómenos não há previdência nem precauções e só a serena expectativa pode evitar quando as consequências não forem mais graves, os pequenos desastres e acidentes que os acompanham.

Lisboa tem nessa trágica história da sismologia tradições bem dolorosas que explicam o pânico terror da população quando se apresentam de súbito os estremecimentos ameaçadores da terra. O terramoto do século XVI, o que ficou para sempre ligado ao nome e à obra do Marquês de Pombal, o que, provocou tantos estragos no Ribatejo, pelo fim da monarquia estão sempre na memória do povo como imagens de pavor constante que ao mais leve indício de repetição da catástrofe o desnorteiam e alarmam. E não há, verdadeiramente, que aconselhar serenidade e estoicismo em face de tais cataclismos porque a rapidez com que eles surgem e se extinguem se exime por completo ás intervenções da vontade e da consciência esclarecidas.

O sismo que anteontem se manifestou teve apenas como consequência alguns pequenos acidentes e os abalos nervosos compreensíveis em tais casos; e só se deseja que por muito tempo se conserve imune das terríveis catástrofes que enlutaram outrora esta Lisboa de tão doloroso passado.

4-10-1947

(De *O Jornal do Comércio*)