

# 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

1447

1 — ABRIL — 1948

ANO LX

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal  
(semestre) 30\$00 Africa (ano) 72\$00. Números  
atrazados 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:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
ÁLVARO PORTELA  
REBELO DE BETTENCOURT  
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Eng.<sup>a</sup> 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 GALLO  
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ANTÓNIO MONTEZ  
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
GUERRA MAIO  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
CARLOS C. S. GONÇALVES  
CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO:

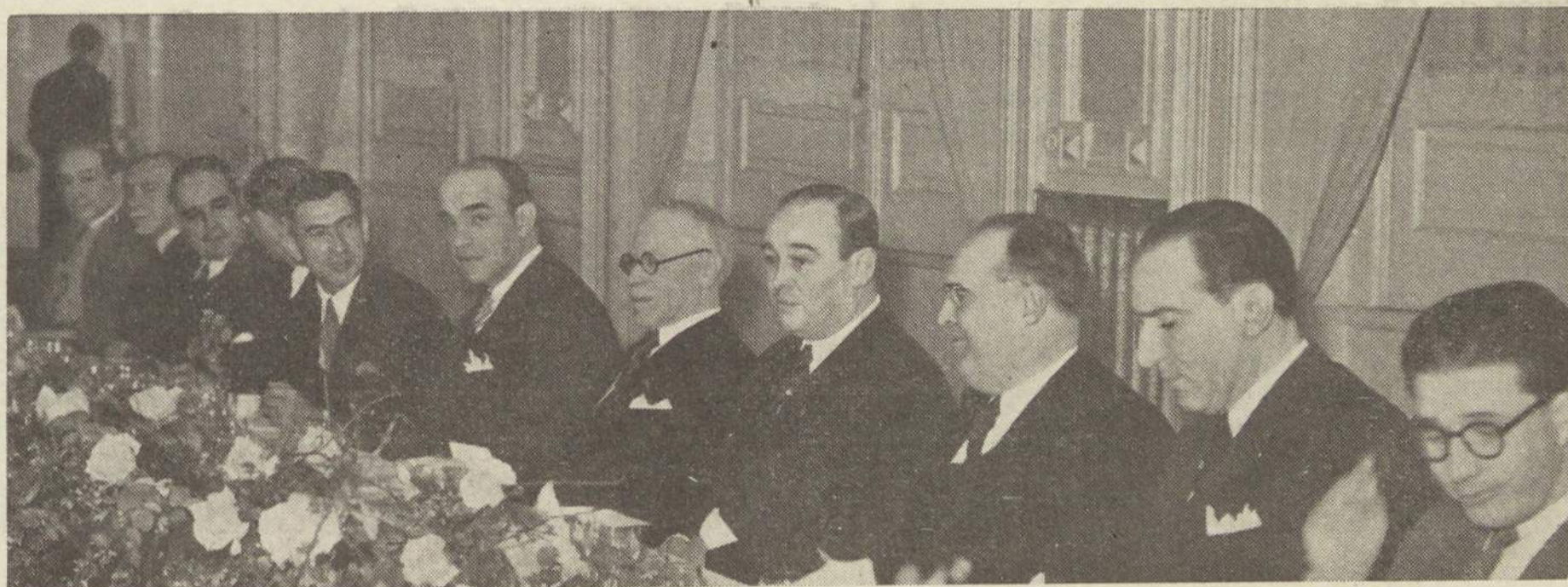
STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Os Sessenta Anos da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» . . . . .	251
Os Caminhos de Ferro Portugueses e a sua modernização. . . . .	257
Efemérides ferroviárias, por <i>Carlos Nono</i> . . . . .	262
Ao Encontro das Coisas, por <i>João C. Reynaldo</i> . . . . .	264
Recortes sem Comentários . . . . .	265
Há 50 anos . . . . .	267
Direcção Geral de Caminhos de Ferro . . . . .	267
Marinha mercante nacional . . . . .	268
Linhas Estrangeiras . . . . .	269
O que todos devem saber. . . . .	269
A hora de Verão . . . . .	269
Parte Oficial . . . . .	270





O sr. General Raúl Esteves, que tem à direita os srs. Eng. Espregueira Mendes, Major Humberto Cruz, Eng. Nazaré, António Montez, Carlos Bivar e Rebelo de Bettencourt e à esquerda Carlos d'Ornelas, Eng. Armando Ferreira e Alvaro Portela

# Os Sessenta Anos da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Constituiu uma verdadeira jornada e um êxito memorável o banquete, no "Avenida Palace", comemorativo do 60.º aniversário da nossa revista

COM um número especial, em que se reuniram, numa parada brilhante, quase todos os nossos ilustres colaboradores e um jantar de confraternização, no «Avenida Palace», a que presidiu o sr. general Raúl Esteves, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* comemorou o 60.º aniversário da sua fundação.

A data festiva proporcionou-nos ainda, com viva alegria o registamos, o ensejo de verificar que a nossa publicação tem a rodeá-la um grande número de simpatias e que a imprensa do país continua a dar-nos, como ontem, como sempre, provas de sólida e leal camaradagem.

Todos estes factos, que nos sensibilizam profundamente, animam-nos a prosseguir na nossa missão, aquela missão a que L. de Mendonça e Costa deu o melhor da sua inteligência e do seu honesto e infatigável labor.

Envelhecer, jornalisticamente falando, é criar raízes, é possibilitar as condições necessárias de uma longa existência. Uma publicação que enve-

lhece, é, por conseguinte, uma publicação que se remoja continuamente.

Foi no «Avenida Palace» que, pelas 20,30 horas precisas, com admirável pontualidade ferroviária, se deu início ao banquete comemorativo e de confraternização. Presidiu, como dissemos, o sr. general Raúl Esteves, figura prestigiosa do exército e da engenharia, presidente do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e vice-presidente do Conselho de Administração da C. P., que sentou à sua direita os srs. engenheiro Espregueira Mendes, director geral da C. P., major-aviador Humberto Cruz, engenheiro Nazaré, da C. P., António Montez, chefe de serviço de turismo e publicidade da C. P., e Carlos Bivar, nosso colaborador, tendo-se sentado à esquerda os srs. Carlos d'Ornellas, actual director da *Gazeta*, engenheiro Armando Ferreira e Álvaro Portela, director da «Bial».

O outro lado da mesa era presidido pelo sr. engenheiro Raúl da Costa Couvreur, inspector



superior de Obras Públicas, que tinha sentados à sua direita, os srs. eng.º D. Gabriel Urigüen, engenheiro-chefe dos serviços de itinerários da RENFE, coronel Lopes Galvão, general João de Almeida e Armando Bourgnon, director do Centro Nacional Suíço de Turismo, e à sua esquerda os srs. coronel Pires Monteiro, que representava a *Revista Militar*, major de engenharia Mário Costa, engenheiro Manitto Torres, capitão Jayme Gallo, Urigüen (Filho) e dr. Busquets de Aguilar.

Noutros lugares, os representantes dos diários: A. Sarmiento (*Diário de Notícias*); Luís Ferreira (*O Século*); Santos Jorge (*Diário de Lisboa*); Afonso Serra (*Novidades*); Sebastião Cardoso (*A Voz*); E. Paiva (*Jornal do Comércio*); José Amzalak (*Comércio do Porto*); Francisco Rodrigues (*Jornal de Notícias*); Manuel Alpedrinha (*República*) e os nossos redactores, Carlos Gonçalves, Jorge Ramos e Rebelo de Bettencourt.

O expediente foi lido pelo nosso Director sr. Carlos d'Ornellas, que acusou a recepção de cartas e telegramas de várias pessoas que, não podendo assistir ao banquete, se associavam, todavia, à festa comemorativa do nosso aniversário.

Foram as seguintes as entidades que deram a sua adesão à nossa festa:

Engenheiro Augusto Cancela de Abreu, Ministro do Interior; J. B. Mulders, correspondente oficial da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas; dr. Augusto de Castro, Director do *Diário de Notícias*, que apresentou ao sr. general Raúl Esteves, com o seu reconhecimento pelo convite, felicitações extensivas a todas as personalidades ilustres que tão altamente representam a imprensa dos caminhos de ferro e as suas belas tradições; Aquilino Ribeiro; Guerra Maio; Carlos Empis; Alberto Portugal da Silveira; capitão de engenharia Ferreira Pinto, que faz votos pelas prosperidades pessoais dos ilustres comensais, apresenta saudações respeitadas ao ilustríssimo general Raúl Esteves, a quem a Pátria Portuguesa tanto deve, e abraçando em Carlos d'Ornellas o mais dinâmico de todos os jornalistas; general J. Teixeira Botelho comunicando que na última sessão da Direcção da *Revista Militar* foi exarado, na respectiva acta, um voto de congratulação pelo 60.º aniversário da *Gazeta*; coronel de engenharia, Abel Augusto Dias Urbano; Diniz Bordalo Pinheiro, director do *Jornal do Comércio* e coronel de engenharia Carlos Roma Machado que, na carta dirigida ao general Raúl Esteves, diz que os seus 87 anos e o seu precário estado de saúde o impedem de comparecer no banquete.

Receberam-se ainda felicitações dos srs. Mateus Gregório da Cruz, Carlos Soeiro da Costa, tenente-coronel J. de Abreu Campos, representante em Portugal da Companhia Internacional das Carruagens-Camas; José Bruges de Oliveira, e Monsieur

Grasset, director do Commissariado Geral do Turismo Francês em Portugal.

A série dos brindes foi iniciada pelo presidente da mesa, sr. general Raúl Esteves. Recordou com saudade e emoção a sua antiga camaradagem com Mendonça e Costa, a cuja memória prestou homenagem; referiu-se, em seguida, ao Conselheiro José Fernando de Sousa, para cuja memória dirige igualmente palavras de justiça, e, com muita simpatia, elogia a acção inteligente do actual director da *Gazeta*, sr. Carlos d'Ornellas, que comunicou à velha publicação o seu espírito moço, imprimindo-lhe uma feição moderna.

Dirigiu, depois, os seus cumprimentos ao sr. engenheiro Espregueira Mendes, que, na qualidade de director da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tem desenvolvido no desempenho das suas altas funções, uma notável acção. Agradeceu aos convivas a sua presença naquela festa.

Seguiu-se-lhe no uso da palavra o sr. D. Gabriel Urigüen, engenheiro chefe dos serviços de horários da RENFE, ilustre colaborador da *Gazeta* e grande amigo de Portugal. Dirigindo-se ao sr. general Raúl Esteves, produziu um interessante discurso que, em tradução, vamos transcrever na íntegra:

Com grande emoção, me levanto para vos dirigir algumas palavras de saudação, breves para não serem fastidiosas, com que desejo exprimir todo o amor que há muito tempo se alberga em minha alma por esta grande nação portuguesa.

Permiti-me que o faça empregando o idioma castelhano, que, sendo por mim mais conhecido, me servirá melhor para o afirmar, se bem que gostaria de o fazer no vosso, tão formoso e tão doce também, e que, como cantou o poeta português António Ferreira:

«Floresça, fale, cante, ouça-se e viva  
A portuguesa língua, e já onde for  
Senhora vá de si, soberba e altiva.»

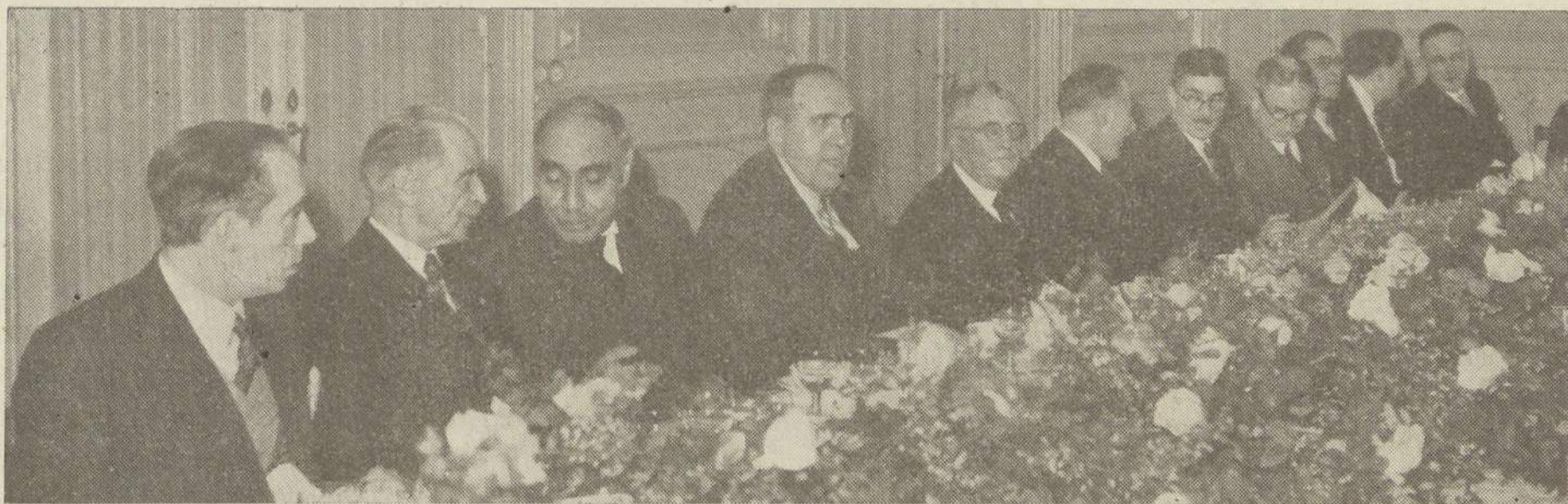
De tal ordem são os meus sentimentos que desejaria, mesmo que fôsse apenas por breves instantes, embeber-me do génio lírico da nossa raça, para louvar plenamente, com harmonioso e brilhante plectro, todo esse meu amor a Portugal, que é uma das mais belas flores que primorosamente cultivo no jardim do meu coração.

Afirmava o imortal Cervantes que: «o que se sabe sentir sabe-se dizer, mas receio muito que me suceda o que escreveu Baltasar Gracián: «que sempre faltam palavras onde sobram os sentimentos.

Desde há muitos anos que tenho um grande affecto pelas coisas portuguesas e me dediquei, intensamente, a estudar a sua história, os seus valores mais representativos, os seus costumes e as suas possibilidades, e à medida que ia conhecendo o seu modo de ser, compenetrava-me do seu espírito e florescia em mim a admiração e o affecto por Portugal, que foram aumentando constantemente com as minhas repetidas estadias aqui, as quais me proporcionaram o grato ensejo de travar amizade com muitos dos vossos compatriotas, de quem continuo a receber deferências que me provam quanto aquela é verdadeira e firme e fazem com que considere Portugal como minha segunda pátria.

Em razão das minhas actividades, dediquei preferente





O sr. Eng. Raúl da Costa Couvreur, que tem à direita os srs. Eng. D. Gabriel Urigüen, Coronel J. Lopes Galvão, General João d'Almeida e Sebastião Cardoso e à esquerda os srs. Coronel Pires Monteiro, Major Eng. Mário Costa, Eng. Carlos Manito Torres e Capitão Jayme Gallo

atenção à vossa Rêde ferroviária, cuja evolução tenho seguido de perto, causando-me íntima satisfação os seus melhoramentos e as suas prosperidades.

Graças à competência e ao zêlo dos ferroviários portugueses, entre os quais tão bons amigos conto, vejo que haveis conseguido possuir uns caminhos de ferro que podem competir com os melhores dos outros países, tão agradáveis a quem viaja e tornando mais hospitaleira a vossa terra sedutora.

Catão dizia que só tinha que arrepender-se de três coisas, sendo uma delas «ter feito por água viagens que podia ter efectuado por terra», e certo estou de que se vivesse agora muito mais arrependido ficaria disso, quando essas viagens, por terra, as pudesse realizar num comboio português.

Não quero terminar estas pobres palavras, sem dedicar uma carinhosa lembrança ao vosso ilustre Presidente, general Carmona e ao insigne estadista Oliveira Salazar que, com a sua austeridade, a sua inteligência e o seu patriotismo, soube elevar Portugal ao nível de cultura, de riqueza e de bem estar que hoje desfrutais; e faço fervorosos votos para que Deus conserve as suas vidas.

Desejo também apertar-vos ao meu coração num fraterno abraço e agradecer-vos todas as vossas delicadas atenções, prova inequívoca da vossa franca amizade que fará que, como sempre, ao apartar-me de esta nação aflore a meus lábios, no impulso do meu amor por ela, aquela cantiga de João Roiz de Castelo Branco:

«Senhora, partem tam tristes  
meus olhos por vós, meu bem,  
que nunca tam tristes vistes  
outros nenhuns por ninguém.»

Findo o belo discurso de D. Gabriel Urigüen, o engenheiro sr. Carlos Manitto Torres ergueu-se dizendo que, naquela reunião comemorativa do 60.º aniversário da *Gazeta*, além de felicitar amistosamente Carlos d'Ornellas, desejava saudar especialmente quatro pessoas presentes: o general Raúl Esteves, o engenheiro Raúl da Costa Couvreur, o major de engenharia Mário Costa e o engenheiro Espregueira Mendes. A todos os quatro deviam os caminhos de ferro portugueses uma obra notável, de inteligência, de acção e de direcção.

O sr. engenheiro Raúl da Costa Couvreur, ao fazer uso da palavra, começou por saudar o sr.

general Raúl Esteves, envolvendo, nos seus cumprimentos, o nosso director Carlos d'Ornellas e os colaboradores ilustres da *Gazeta*. Aproveita a oportunidade para agradecer ao sr. engenheiro Manitto Torres as suas palavras de homenagem e amizade, acrescentando que não se esquecia do tempo em que teve a sua leal camaradagem, quando ambos prestavam serviço no «Sul e Sueste».

O sr. coronel Pires Monteiro, director da *Revista Militar*, cumprimenta o presidente da mesa e todos quantos colaboraram na *Gazeta*. Felicita Carlos d'Ornellas pelo seu dinamismo e lembra, com espírito, que ambos são duplamente camaradas; como combatentes da Grande Guerra de 1914 e como jornalistas. Faz votos para que a *Gazeta* consiga chegar aos cem anos como a *Revista Militar*.

O nosso colaborador sr. Carlos Bivar leu, em seguida, um pequeno discurso. Recordou a figura de Mendonça e Costa, que conheceu pessoalmente e afirmou que, pelo que tem lido, chegou à conclusão de que o sistema ferroviário não entrava em decadência e muito menos se acha em crise. Terminou, brindando pelas prosperidades da *Gazeta*, que tem assegurada a continuação do seu programa.

Os jornalistas presentes delegaram no nosso distinto camarada, sr. Sebastião Cardoso, chefe de redacção de *A Voz*, o encargo de ser o intérprete na saudação da Imprensa à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Começou por dizer que se dava a circunstância feliz de poder representar o seu director, sr. Pedro Correia Marques, e *A Voz*, numa reunião em que se projectava a figura do ilustre Mestre e grande português, sr. Conselheiro Fernando de Sousa, que foi também director da *Gazeta*, hoje presidida pela prestigiosa figura do sr. general Raúl Esteves, a quem apresentava respeitadas homenagens.

Disse, ainda, que a festa do aniversário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, por ser de certa ma-



neira da família de *A Voz*, não podia deixar de ser acompanhada, com intenso júbilo, por aquele diário. Com efeito, após o falecimento do fundador da *Gazeta*, Mendonça e Costa, assumia a direcção da revista o conselheiro Fernando de Sousa, fundador e saudoso director de *A Voz*. Fernando de Sousa, como grande engenheiro ferroviário que era e Mestre incontestado do jornalismo, dedicou à *Gazeta* todo o carinho profissional e prestigiou-a com o brilho da sua pena.

Hoje, são seus destacados sustentáculos, a começar pelo seu actual director, Carlos d'Ornellas, antigos colaboradores de *A Época* e *A Voz*, como os generais Raúl Esteves e João de Almeida, coronel Lopes Galvão, engenheiros Costa Couvreur, Manitto Torres, Espregueira Mendes, major Mário Costa, dr. Busquets de Aguilar e outros.

Em nome da imprensa, pois, apresentava à *Gazeta*, que ocupa, hoje, destacado lugar entre as suas congéneres, não só portuguesas como estrangeiras, as mais amistosas saudações.

Falou em seguida o major-aviador Humberto Cruz que fez interessantes considerações sobre o caminho de ferro e a aviação.

Depois de dirigir as suas saudações à *Gazeta*, ao seu Director e a quantos nela trabalham e a têm conduzido com persistente interesse, disse:

Não sou um estranho entre V. Ex.<sup>as</sup>, embora não pertença à família ferroviária. A minha colaboração na *Gazeta* é uma consequência da consideração que me merece o seu Director e também pela compreensão que tenho do valor nacional dos problemas ferroviários e de todos os transportes. Tenho escrito alguns artigos de notícias aeronáuticas e em todos eles foquei sempre o erro dos que pensam que os transportes aéreos podem provocar a falência dos transportes por via férrea.

A Aviação vive uma época em que se mostra ainda com os «males da infância». Nem todos lhe mechem como ela merece, mas ela vive e viverá porque é indispensável no âmbito das comunicações rápidas. O seu valor acentua-se nos longos percursos e estes têm de ser muito bem estudados para que ela seja um meio de transporte de interesse e não um elemento de rótulo e fantasia.

Os passageiros que ela transportar e as mercadorias ricas, no mundo moderno, não afectarão os números que justificam a existência dos combóios.

Estes o que precisam é de actualização e melhor equipamento. Não deve temer-se uma crise porque os dois sistemas completam-se e para ambos haverá clientes.

Que um e outro sejam bem orientados é o nosso desejo, o desejo de todos que apenas querem o desenvolvimento das actividades.

Depois, acêrca da Aviação e dos Caminhos de Ferro, o major Humberto Cruz focou alguns aspectos e apresentou considerações que mereceram a atenção e o aplauso de todos os ouvintes.

Seguidamente, com a devida vénia e a maior consideração pelos homenageados do dia, exaltou a figura extraordinária de Obreiro do Império — General João de Almeida — que se encontrava entre os convidados. Salientou o seu heroísmo, as suas virtudes militares e cívicas, a sua figura de lenda e disse:

Se todos os Grandes, como é o General João de Almeida, fossem apresentados à mocidade como exemplo, certamente haveria mais preocupação em servir Portugal em todos os campos em que fosse necessário o nosso esforço e até o nosso sacrifício.

Refiro-me ao sacrifício real e não àquele que agora é modo apregoar em qualquer vulgar actividade.

Senhor General, sinto-me honrado por lhe poder dirigir publicamente estas palavras.

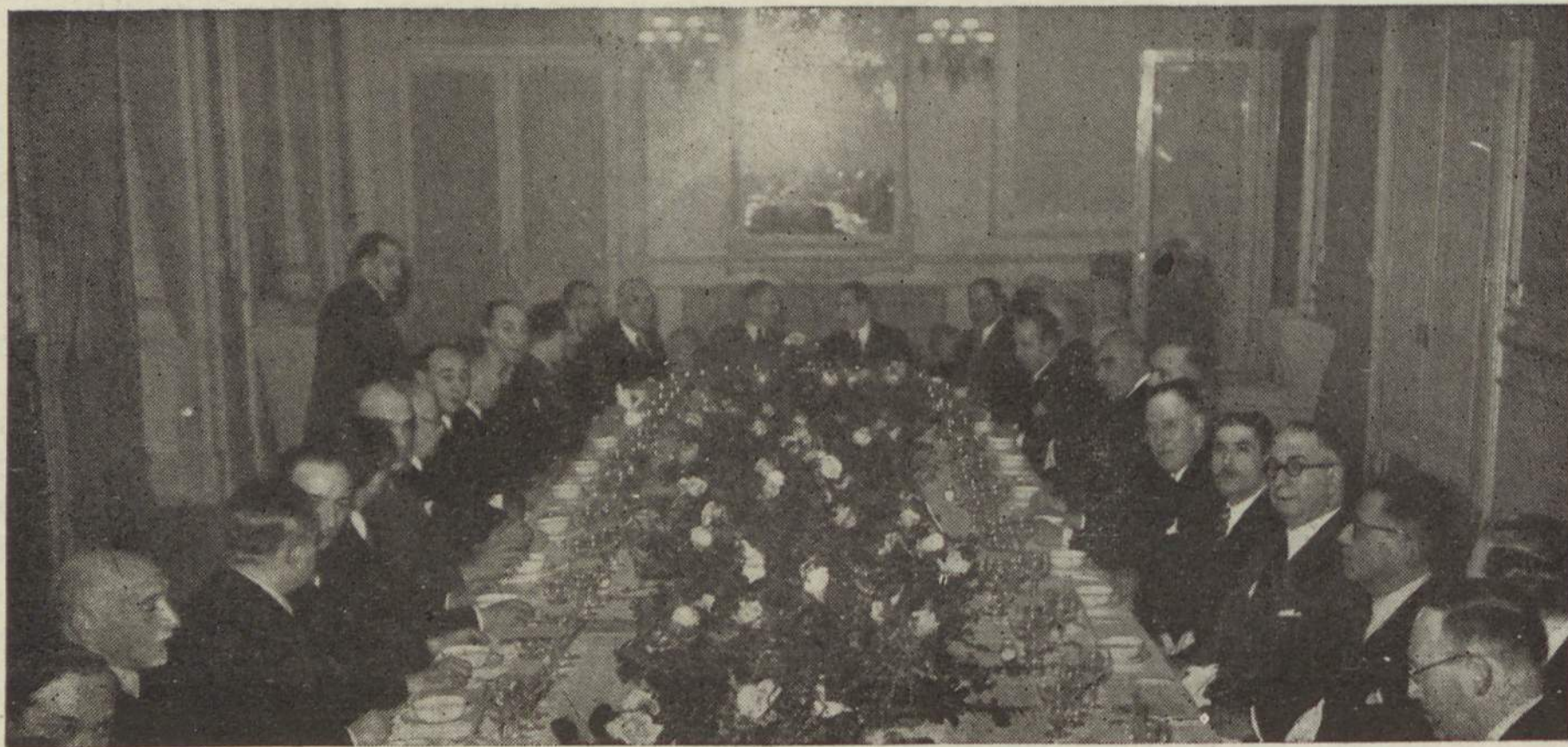
Sinto por V. Ex.<sup>a</sup> aquela consideração e respeito que são devidos aos que são Alguém e não uma «Mentira de Grandeza». Homens como V. Ex.<sup>a</sup> é que definem o nosso Povo, a nossa Raça, e não aquela chusma que se acotovela pelos bens materiais e pelos rótulos vistosos de fabrico mercantil.

O sr. dr. Busquets de Aguilar, que há três anos colabora com brilho na *Gazeta*, é quem se segue no uso da palavra. Faz a história do aparecimento da *Gazeta*, que é a primeira, no género, que se fundou em Portugal e uma das primeiras da Europa; define a acção de Mendonça e Costa e dos seus mais próximos colaboradores, nos seguintes termos:

Senhor Presidente:

Meus senhores:

Se hoje nos encontramos aqui reunidos, se a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* comemora sessenta anos de existência, isso deve-se a um homem de boa vontade, exemplo raro do auto-didatismo, que se chamou Mendonça e Costa. Foi em 1888, na Lisboa calma e tranquila de El-Rei D. Luiz, que a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* iniciou a sua publicação e não se podia encontrar ambiente mais ferroviário para o celebrar que aquele em que aqui nos encontramos junto da principal estação ferroviária de Lisboa e



Um aspecto geral do banquete





«GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO»  
1888-1948

Fôlha de Trânsito do C.º N.º 60

Serviço especial em 16 de Janeiro de 1948

Estações e apeadeiros	Tempo prescrito				TEMPO PERDIDO	TEMPO GANHO	TOTAL DO ATRASO	Tomas de vinho e mais líquidos (tudo menos água)
	CONCEDIDO	CHÉGADA	PARAGEM	PARTIDA				
(sáí da linha n.º 1)								
Parte o combóio mui lampeiro Com silvos convidativos E em «CALDOS COMEMORATIVOS» É que carrega primeiro.	10			20,00				Há uma grua especial Nas 'estações deste caminho Que em vez de água delta VINHO TINTO E BRANCO, REGIONAL.
...tá pronto! — diz a gajada E logo alcança, no horário, «FILETE SEXAGENÁRIO», De que apanha uma pançada...	10	20,10	15	20,25				Se abrídes bem a mangueira, Despejará sem cessar O que possa aguentar A respectiva caldeira.
Depois dá fôrça às biélas P'ra chegar onde mais gosta: «PERU À MENDONÇA E COSTA COM CASTANHAS MARCA ORNELAS»	10	20,35	15	20,50				Mas se através da charneca A sede vier, daninha, Dai à bomba à vontadinha, Que o poço nunca mais séca...
E completa, sem alarde: «Batatas Copeaux, Salada, Espargos, Ervilha Guisada»... — E ála! que se faz tarde...	20	21,00	15	21,15				E mais p'r'ó fim, quando, absorto, Maneje a bomba a seu gôso Verá que delta ESPUMOSO E qualquer coisa de PORTO
Com efeito, tempo é De chegar à «SOBREMÊSA», Onde há Fruta Portuguesa. Doce, Gelado e Café!...		21,35	25	22,00				Emfim, se puzer mção No seu trabalho extractor, A bica dá-lhe LICOR P'rá ajudar a digestão!
— Estupendo trem, entre as gentes! Pois vereis — não é garganta — Que em vez de atrazar, adianta ..... ...A barriga dos clientes!...								Com certeza que não há Outra bomba tão faceta! Vai esta já p'rá «Gazeta»... ..... ...Tá bem assim ou não tá?...
(resguarda e desmancha)	50	—	70	—				

INSTRUÇÕES

Pontos quilómetros, distâncias intermédios, horas de chegada, paragem e partida, é tudo ao gosto de cada um. Não há pressas nem ultrapassagens. Há liberdade de manobras. Está proibido apitar a freios ou limitar as cargas. Quando o combóio afrouxar ou começar patinando, dar-se-ão as duplas necessárias. Não funciona o telégrafo nem o telefone, nem se observam regulamentos nenhuns.

Após a chegada ao «terminus», haverá um bem montado serviço de porta-a-porta, última palavra em coordenação de transportes (desta vez é a sério), para uso dos Srs. passageiros que estejam moidos da viagem ou não gostem de andar sózinhos de noite.

O CONDUTOR CHEFE DO COMBÓIO  
Raúl Esteves

Ao lado das ementas do jantar comemorativo dos 60 anos da Gazeta apareceu, com agradável surpresa dos convivas, esta graciosa «Fôlha de Trânsito», que, embora assinada pelo General Raúl Esteves, condutor-chefe do nosso «combóio», foi elaborada e rimada pelo nosso querido amigo e ilustre colaborador, sr. Engenheiro Manitto Tôrres, que, mais uma vez, se revelou humorista excelente.



do maior túnel português, cuja inauguração, em 1890, ocasionou a publicação do primeiro número especial da *Gazeta*.

Mendonça e Costa cercando-se de um grupo de notáveis técnicos ferroviários como Manuel Afonso Espregueira e Augusto Fuschini, mais tarde ministros, Justino Vieira, Pedro Romano Folque, e outros, como o director da Companhia dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e a Famalicão, estilista admirável que quatro anos mais tarde, em 1892, salvou Portugal duma grave crise financeira e que se chamou Joaquim Pedro de Oliveira Martins, trabalhou incessantemente para obter um pleno triunfo, mercê das suas faculdades invulgaes de persistência e actividade.

A história da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* divide-se em três períodos: 1888 a 1913, 1923 a 1942 e de 1942 até hoje.

Na primeira época Mendonça e Costa dedicou-se denodadamente à *Gazeta*, de forma a ser a primeira e única publicação do seu género em Portugal até hoje, embora eu não ignore a existência do *Boletim da C. P.*, aqui representado pelo seu ilustre director, sr. Engenheiro Espregueira Mendes, mas uma coisa é uma revista dedicada ao público em geral, outra é um valioso boletim para uso do pessoal duma empresa. Em 1902 surgiu na *Gazeta* o mais notável técnico ferroviário português que era o Conselheiro Fernando de Sousa, esforçando-se pela defesa dos caminhos de ferro num combate digno de apreço e de valor. Em artigos importantes, durante o período de grèves, desde 1910 até 1926, Fernando de Sousa denodadamente combateu contra a desordem reinante, bastante lembra as grèves de 1911, 1914, 1918, 1919 e 1920 na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sem me referir às inúmeras nos Caminhos de Ferro do Estado, a sua acção em 1918 fazia suspender um diploma ferroviário que era a simples e má tradução duma lei francesa.

Por morte de Mendonça e Costa, estava naturalmente indicado que a direcção coubesse a Fernando de Sousa na *Gazeta*, como em 1942 por direito próprio seria director o Senhor Carlos d'Ornellas, que tão dignamente, mercê da sua inteligência e dinamismo, tem elevado e engrandecido a *Gazeta*, a qual demonstra com os seus sessenta anos de existência uma permanente e invejável mocidade.

Senhor Carlos d'Ornellas, se V. Ex.<sup>a</sup> no dia de hoje contemplou os retratos de Mendonça e Costa e de Fernando de Sousa, com certeza que eles lhe disseram naquela linguagem luminosa e muda das sombras: «Amigo, nas tuas mãos seguras repousam sessenta anos de vida desta *Gazeta*. Amigo, obrigado pelo muito que dignamente tens feito com acerto e nobreza em prol da nossa *Gazeta*».

O sr. general Raúl Esteves, que voltou a falar, encerra a festa agradecendo aos presentes a sua

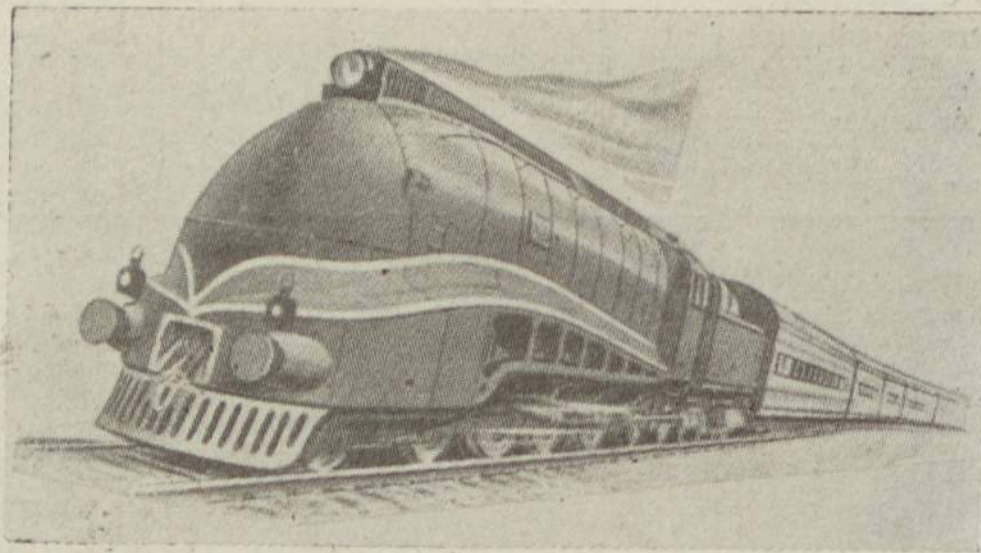
comparência ilustre e as palavras que os oradores lhe dirigiram, terminando por agradecer à Imprensa a colaboração desinteressada que têm dado aos problemas ferroviários. Elogia, a propósito, a acção da Imprensa, pois cabe-lhe o papel, na verdade importante, de discutir, sem paixão, mas com honestidade, as ideias que possam contribuir para o prestígio, para o progresso e a dignidade dos povos.

Congratula-se com a presença do sr. general João de Almeida, grande figura portuguesa, e felicita o sr. major Humberto Cruz por ter enaltecido, antes, naquela festa, a acção brilhante de tão nobre português, o inesquecível herói das campanhas de África, nas quais, com coragem e sentido patriótico, contribuiu para a consolidação da soberania nacional naquelas até então inóspitas paragens.

Terminou dirigindo á memória do Conselheiro Fernando de Sousa palavras de viva saudade e homenagem, o grande jornalista e o grande engenheiro que soube honrar as suas profissões.

\* \* \*

Como nota final desta reportagem, acrescentaremos que o nosso director sr. Carlos d'Ornellas, mandou rezar, na manhã do dia 16 de Março, uma missa por alma de Mendonça e Costa, de quem foi amigo pessoal e um dos seus mais próximos colaboradores.





# Os Caminhos de Ferro Portugueses

## e a sua modernização

**«O caminho de ferro deve ser levado onde a economia do País o exija,»—disse o sr. Ministro das Comunicações, ao inaugurar, em 20 de Março, mais uma automotora das 18 encomendadas pelo Estado.**

**N**O sábado, 20 de Março, inaugurou-se, com toda a solenidade, entre a Casa Branca e Vila Viçosa, a título de experiência, a primeira unidade chegada a Lisboa, das 18 automotoras suecas encomendadas pelo Estado e que hoje entra ao serviço público.

Para essa viagem foi convidado o sr. coronel Gomes de Araújo, ilustre Ministro das Comunicações. Acompanharam-no os administradores da C. P., engenheiros srs. Leite Pinto e Mário Costa; engenheiros srs. Espregueira Mendes e Nuno de Brion, respectivamente Director Geral e Sub-Director da C. P.; e srs. engenheiro Vasco Ramalho, director geral dos Caminhos de Ferro e António Montês, chefe dos Serviços de Turismo e Publicidade e muitos outros altos funcionários.

O sr. Ministro das Comunicações, que embarcou no Terreiro do Paço, tomou o «rápido» do Algarve, constituído por carruagens metálicas de fabricação americana. Antes do combóio se pôr em marcha, o sr. Ministro quis cumprimentar os tripulantes da locomotiva, srs. Raimundo de Sousa, chefe de máquinas, e Castanheira de Moura, maquinista, a quem felicitou por ter sido recentemente contemplado com o prémio «Limpeza de locomotivas».

Em Casa Branca o sr. Ministro das Comunicações e a sua comitiva abandonaram o combóio e tomaram a automotora «Nohab», accionada a motores «Diesel». As linhas elegantes desta automotora foram muito admiradas por todos. É, de facto, uma bela construção, pintada a cores claras e dotada de amplas janelas—magníficos miradoiros para quantos gostam de contemplar a formosa e ridente paisagem portuguesa.

A automotora chegou a Évora às 11,30. Numerosas pessoas aguardavam os ilustres visitantes, vendo-se, entre os presentes, os srs. José Félix

Mira, governador civil do distrito, e engenheiro Henrique Chaves, presidente da Câmara Municipal, além de outras autoridades locais, que apresentaram cumprimentos de boas vindas ao sr. Ministro e demais entidades.

Ao microfone da Emissora Nacional, o sr. coronel Gomes de Araújo pronunciou, então, o seguinte discurso, que, pelas notáveis declarações nele expressas, reproduzimos na íntegra:

O transporte não é um luxo: é um serviço de primeira necessidade — o serviço que mais afecta a economia dum país: a sua maior ou menor eficácia repercute-se sobre todos os cidadãos.

As vias de comunicação constituem o sistema circulatório da Nação, por ser através delas que se torna possível aproveitar e utilizar os seus meios de produção e de consumo; um colapso nos transportes tem sido causa de grandes desastres na guerra e na paz.

Porque interessa á economia e á solidariedade nacionais pela intensificação das relações entre todos os portugueses que nenhuma riqueza fique por explorar e que nenhum agrupamento populacional permaneça isolado por falta de transportes e porque é ainda fundamental que as comunicações sejam, no seu conjunto, o menos onerosas e o mais eficientes possível, de modo a estar a assegurada a sua continuidade permanente, é indispensável não só aproveitar convenientemente as imensas possibilidades das quatro vias: terra, ferro, água e ar, mas ainda, visto que nenhuma delas, considerada isoladamente, pode alcançar os objectivos desejados, promover a imprescindível coordenação dos diferentes meios de transporte.

Que o Governo se não preocupou apenas com a Marinha Mercante e com os portos, para cuja reconstituição facultou os necessários meios financeiros; com a aviação em que tem despendido grandes verbas na construção e equipamento de aeroportos e aeródromos e no estudo, experiência e exploração, embora a título provisório e transitório de várias carreiras aéreas, assegurando a ligação entre os principais territórios do Império; ou com as estradas, onde já despendeu verbas enormes e se propõe ainda gastar, só nas novas construções constantes do plano rodoviário, muitas centenas de milhares de contos, prova-o o facto que aqui nos reúne: a entrada ao serviço das primeiras automotoras da série de 24 encomendadas em 1946 (18 pelo Estado e 6



pela C. P.) pelo então Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Eng.º Augusto Cancela de Abreu.

O custo das obras e dos materiais é elevado. O Estado não hesita, no entanto, no seu dispêndio, por assim o exigirem a economia nacional e o bem público; o transporte não é um luxo, é um serviço fundamental.

Para que uma rede ferroviária possa desempenhar cabalmente a sua missão no conjunto dos transportes, assegurando-os com conforto, rapidez, facilidade e segurança, e produzindo uma influência favorável na vida social e cultural das populações, restituindo-lhes o tempo que hoje perdem nos transportes, é indispensável que a *linha*, com todo o seu equipamento, e o *material circulante* permitam a organização e a circulação de formações que satisfaçam às condições indicadas.

São pois estes os dois grandes problemas a resolver nas redes de caminhos de ferro: o da via e o do material circulante.

O problema da via implica a renovação periódica do carril e das travessas e a manutenção dum sistema de sinalização perfeito, para não falar dos trabalhos de conservação corrente, muito especialmente o das obras de arte.

Direi que a rede ferroviária continental carece, em período não muito longo, de cerca de 100 mil toneladas de carril, de um milhão de travessas e da substituição de algumas pontes, para que nela possa circular, com as indispensáveis condições de comodidade, velocidade e segurança, o material circulante apropriado, o que exigirá, num prazo igualmente não muito longo, como é óbvio, o dispêndio de proximamente 400 mil contos, aliás já iniciado, para que a via mantenha as indispensáveis condições de segurança.

O problema é sério, por dispendioso, mas há-de resolver-se, e julgo oportuno informar que uma das maiores dificuldades na sua resolução consistiu por muito tempo na difícil, para não dizer na impossível aquisição do carril, dado que o aço produzido nos centros especializados não chegava, por vezes, a dar satisfação aos pedidos da indústria de transformação.

A simples aquisição das travessas apresenta também as suas dificuldades, resultantes essencialmente do enorme consumo de lenhas, como combustível, durante a guerra, da consequente falta de madeiras apropriadas e, sobretudo, por isso mesmo, do seu elevado custo, que bem pode dizer-se ser incomportável com as actuais tarifas da exploração ferroviária: uma travessa normal, de pinho, custava antes da guerra 8\$00 e hoje é praticamente impossível obtê-la por menos de 40\$00, quando as tarifas, salvo para algumas mercadorias, não sofreram qualquer aumento.

As dificuldades de aquisição do carril, só há muito pouco tempo diminuídas e mesmo assim apenas em certos mercados, e o elevado custo das travessas explicam a demora havida no urgente e indispensável aproveitamento das plataformas já construídas. Refiro-me especialmente ao caso da linha entre Cabeço de Vide e a estação de Portalegre: só por estas razões ainda não circulam combóios nesse troço, mas, vencido já o problema do carril, o das travessas está em vias de pronta e completa solução.

O interesse e a boa vontade do Governo, na resolução deste problema, são tão acentuados que não hesitou em determinar que fossem destinados àquele troço os primeiros carris chegados a Portugal depois da guerra, mesmo com sacrifício da indispensável melhoria das condições de exploração de certos troços das linhas do Estado.

No material circulante há a considerar as carruagens, os vagões e as locomotivas.

As carruagens existentes só muito difícil e precariamente satisfazem as exigências do tráfego, cada vez maiores. Para fazer face a tais deficiências encomendou-se além doutro para a linha do Estoril o seguinte material: por parte da C. P., seis automotoras suecas, 12 automotoras nacionais, 6 atrelados para as primeiras, e 60 carruagens; e por

parte do Estado 18 automotoras suecas (15 para via larga, das quais entram hoje ao serviço três, e três para via estreita) e 6 atrelados, material este, a entrar em serviço, todo, em 1948, e que virá melhorar enormemente a exploração.

Além destas aquisições procede a C. P., nas suas oficinas, ao acondicionamento de grande parte das carruagens existentes, tornando-as não só mais confortáveis, como mais seguras, pela sua metalização, como tive ocasião de observar em visitas feitas àquelas oficinas, onde me foi dado o grande prazer de admirar e louvar o trabalho de notável renovação realizado por engenheiros e operários que representa esforço sério e enorme dedicação de que o País a pouco e pouco se há-de ir apercebendo.

As existências em vagões, graças às aquisições feitas nos últimos anos, são, em qualidade e quantidade, inteiramente suficientes para satisfação das necessidades próprias. Por este lado não há, pois, motivo para apreensões.

O material de tracção representa o ponto crucial no problema dos caminhos de ferro continentais, porque se o número de locomotivas existentes pode considerar-se, em rigor, suficiente, a sua qualidade, em grande parte, está muito longe de satisfazer às características mínimas de conforto, velocidade e consumo a exigir ao material moderno.

A locomotiva a vapor — e com excepção das que servem a linha do Estoril, todas as locomotivas existentes são a vapor — não só é incómoda para os passageiros e para as populações por onde passa, em consequência dos fumos produzidos (mal este grandemente agravado nos tuneis e nas áreas populacionais), como o seu dispêndio em combustível é muito superior ao das locomotivas Diesel ou eléctricas.

Para citar alguns números elucidativos direi, baseado nos dados que me têm sido fornecidos pelas instâncias oficiais, que o consumo médio das locomotivas a vapor do parque da C. P. é de 14\$00 por quilómetro, quando o de tracção Diesel é de 5\$00 e o da automotora de 2\$00. Acrescentarei que o custo da tracção eléctrica é inferior à Diesel, mas que não deve esquecer-se que o preço da electrificação das linhas, que tal sistema de tracção exige, é bastante dispendioso. Apesar deste inconveniente as vantagens do sistema são enormes e uma sobreleva a todas: a de consumir «combustível» nacional.

Eis a situação descrita a largos traços, da tracção da rede ferroviária continental.

Tal estado de coisas não deverá, porém, durar muito tempo.

Para a sua modificação, a realizar através dum conveniente plano de reapetrechamento, adquiriram-se as já citadas 24 automotoras, cuja encomenda foi firmada em 1946; encomendaram-se em 1947, para entrega em 1948, 12 locomotivas de grande potência Diesel-eléctricas, 6 pelo Estado e 6 pela C. P. e 18 tractores de manobra igualmente equipados com motores Diesel, 6 pelo Estado e 12 pela C. P.; prepara-se, por parte da C. P., a encomenda de mais 20 daquelas locomotivas e, finalmente, encontra-se em estudo, já bastante adiantado — conforme de resto o prescreve a lei 2.008 votada na Assembleia Nacional — a electrificação das linhas na medida em que fôr conveniente.

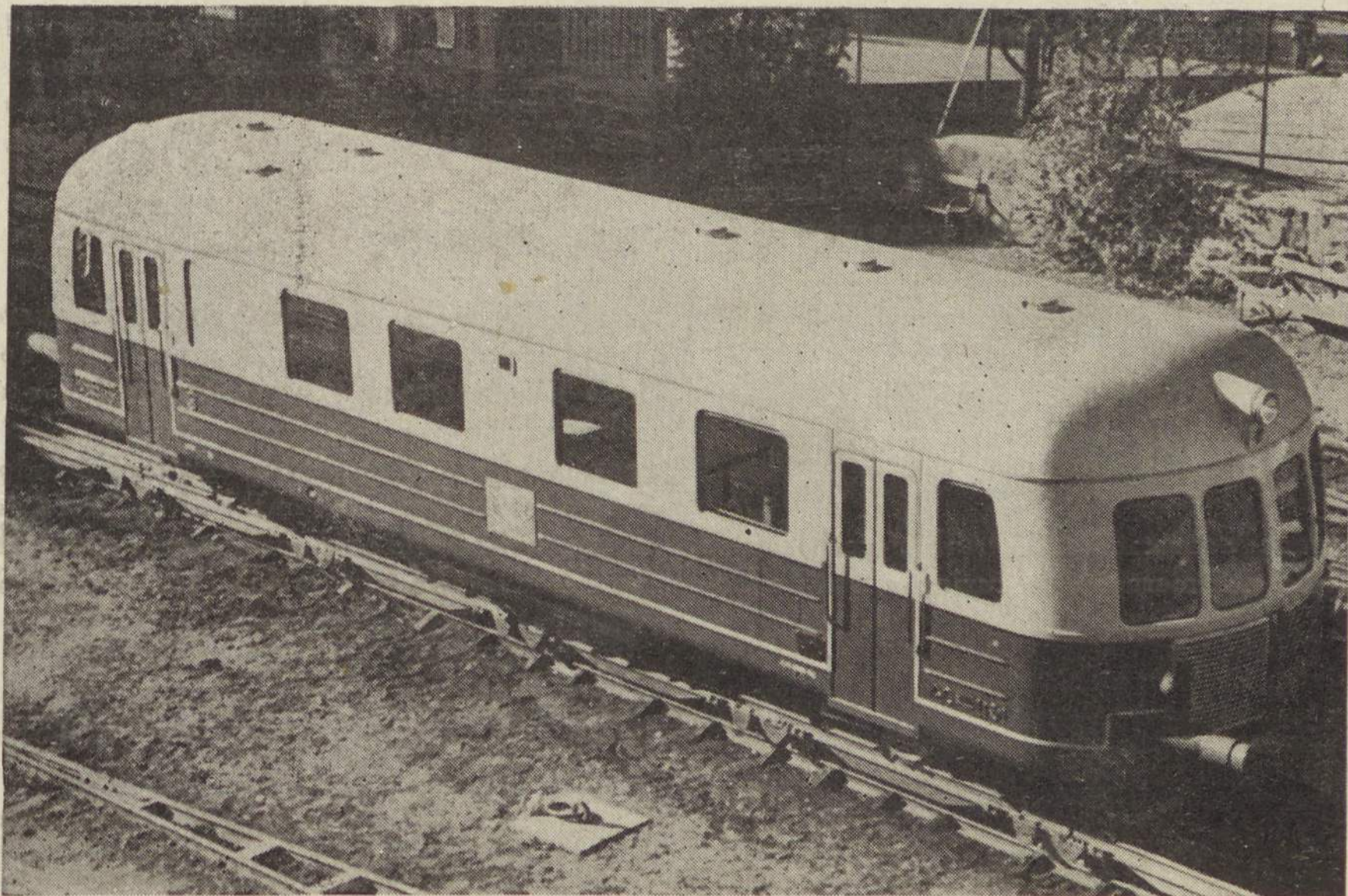
A realização deste plano permitirá melhorar consideravelmente as condições de exploração no que se refere a conforto, limpeza e rapidez de transporte, reduzir a sangria constante no oiro nacional resultante da sua transferência para o estrangeiro determinada pela aquisição do combustível e criar uma independência dos transportes terrestres nacionais, talvez mesmo nunca sonhada.

A execução deste plano custará, não entrando em linha de conta a electrificação, cujo preço ultrapassará seguramente o milhão de contos, e que será, evidentemente, função da extensão da linha a electrificar: em material de via, 400 mil contos; em carruagens e automotoras, 140 mil contos; em material de tracção, 190 mil contos.



A entrada ao serviço das primeiras automotoras suecas, marca a introdução da tracção Diesel na exploração ferroviária portuguesa. Em breve outras se lhes seguirão e com elas se levarão às diferentes regiões do País os benefícios reais que a sua utilização assegura, tanto mais que com o emprego dos atrelados próprios, igualmente adquiridos, será possível organizar unidades em que se ofereça ao público, em boas condições económicas de exploração, um mínimo de circulações que permitirá ligar entre si os grandes centros servidos por ramais, e ainda com as linhas principais e, portanto com a capital.

Ver-se-ão em circulação, nas grandes linhas, em breve, a par destas formações de automotoras, combóios rebocados por potentes locomotivas Diesel-eléctricas, com completa ausência de fumos e organizadas com carruagens novas. As populações dos centros ferroviários assistirão, por sua vez, à execução das manobras e à realização de combóios locais.



Uma das modernas automotoras encomendadas na Suécia e que já começou a circular nas nossas linhas férreas

com esplêndidos tratores, económicos, limpos e facilmente utilizáveis,

A esperança de que um pouco mais tarde apareça o combóio eléctrico a coroar todo este sistema de transportes ferroviários, dá-nos a garantia duma melhoria certa social, económica e cultural das populações, realizada através da renovação da rede ferroviária.

Indispensável será, porém, que as circunstâncias internacionais permitam a oportuna e sucessiva realização deste programa, facilitando as aquisições de material e de combustível.

Comecei estas considerações por dizer que interessa à economia e à solidariedade nacionais que nenhuma riqueza fique por explorar e que nenhum agrupamento populacional permaneça isolado por falta de transporte, e que esta finalidade implicava o aproveitamento coordenado das diferentes vias — estrada, ferro, mar e ar.

Todos os meios de transporte têm realmente provado a sua utilidade. Mas de todos, o caminho de ferro é o mais precioso. Os duros anos da guerra, para os países que a fizeram como para aqueles que apenas lhe sentiram os efeitos,

puseram bem em evidência a incontestável superioridade desta ferramenta nacional, que sendo capaz de viver longo tempo de energia fornecida pelo País e dispondo duma organização técnica perfeita, pôde ser considerada por um Ministro inglês como «a espinha dorsal dos transportes».

Eis a lição da guerra, e que o primeiro Ministro português das comunicações fará votos por que não fosse esquecida no seu País.

O caminho de ferro deve ser levado, pois, onde a economia do País o exija.

Mas porque a sua construção é muito cara e a sua exploração implica organizações muito perfeitas e completas, e, portanto, muito dispendiosas, a política de construção terá de ser muito cautelosa para que não venha a seguir-se um dia o caminho, suponho que hoje em prática nos E. U. A., de se levantarem linhas caras e custosamente construídas, mas cuja exploração se mostrou ruínosa, quer porque a

economia regional a não justificava, quer porque outros sistemas de transporte podiam satisfazer em melhores condições de exploração os interesses que pretendiam realizar; evitando a tempo a importação de carvão ou de óleos para a tracção de combóios inúteis em linhas sem interesse, deixar-se-ão menos encargos a nossos filhos no reembolso de dívidas escusadas.

Reconhecer as verdadeiras necessidades, estudar e avaliar os meios com que as satisfazer, pesar bem as componentes económicas e sociais do problema de transporte, eis uma das prementes necessidades da hora presente. O interesse imediato, como o futuro, impõe uma política dos transportes.

O conhecimento das verdadeiras necessidades e dos meios que melhor as podem satisfazer, analisados à luz das exigências económicas, sociais e de defesa, indicará o caminho a seguir.

Eis o que o estudo em curso há-de dizer, e então o País saberá com o que, no aspecto da construção de novas linhas, tem a contar, salvo evidentemente os casos excepcionais de pequenos ramais destinados a fechar as malhas da rede existente ou a completá-la em pequenos percursos.



É um problema em cuja solução terão de ser inteiramente postos de lado o efeito popular e o interesse local, para apenas se observarem, corajosamente, o interesse nacional de ordem económica e estratégica.

Foi com base neste critério que se cometeu ao Conselho Superior de Transportes Terrestres no decreto-lei que o cria, o encargo de proceder á revisão da rede ferroviária do continente, aprovada por decreto n.º 18.190, publicado em 10 de Abril de 1930, tendo em vista, nessa revisão, a evolução das circunstâncias que influem na escolha do sistema mais conveniente de transportes terrestres.

Após este discurso, o sr. Ministro das Comunicações retirou-se para Lisboa, em automóvel.

### Notas várias

A automotora foi timonada, na sua viagem experimental, pelo sr. engenheiro Vasco Viana.

\* \* \*

Na estação de Vila Viçosa, a automotora era aguardada pelo sr. Leopoldo Costa e dr. Joaquim Torrinha, respectivamente presidente e vice-presidente da Câmara Municipal.

Em Estremoz, a direcção da C. P. ofereceu um almôço aos seus altos funcionários e aos representantes da Imprensa, que os acompanharam, na viagem.

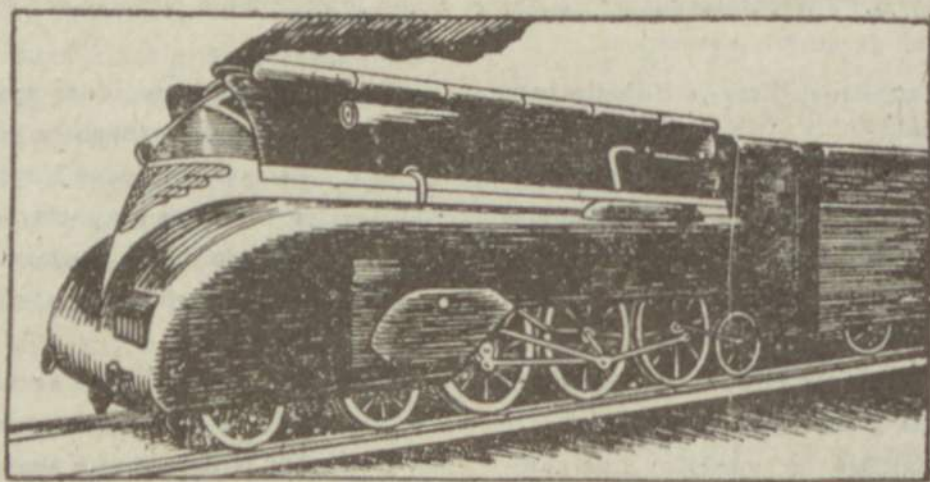
\* \* \*

Em todas as estações da linha, verificou-se uma grande aglomeração de curiosos. Na de Co-

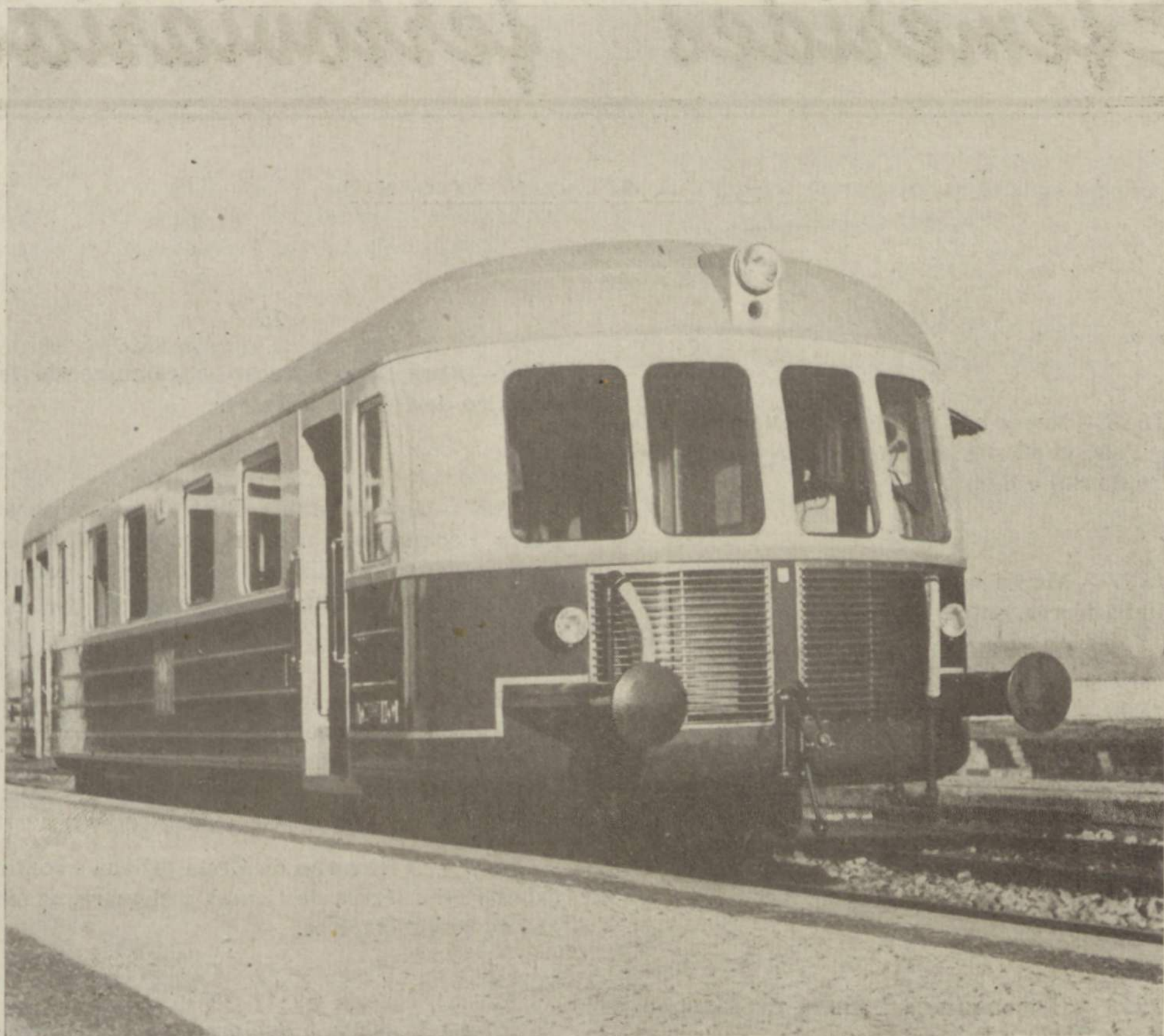
ruche, compareceu a banda da Sociedade de Instrução Coruchense, acompanhada das autoridades locais, como o presidente da Câmara Municipal, comandante da G. N. R., major Luís Alberto de Oliveira, antigo Ministro da Guerra e actual presidente da Comissão Concelhia da União Nacional da vila. Queimaram-se foguetes e o povo vitoreou com muitas palmas e vivas a chegada da locomotora, que fez alguns minutos de paragem. O presidente do Município entregou ao sr. engenheiro Vasco Ramalho, director geral dos Caminhos de Ferro e representante do Ministro das Comunicações, na viagem de regresso a Lisboa, uma representação do povo coruchense no sentido de serem melhorados os serviços ferroviários, pois a economia da terra depende das facilidades do transporte. O sr. engenheiro Ramalho respondeu que o Governo estava estudando as justas aspirações de todas as localidades, para as resolver em bem geral do País.

\* \* \*

Em Lisboa, o sr. engenheiro Espregueira Mendes, director geral da C. P. pronunciou ao microfone da Emissora Nacional uma breve alocução sobre os últimos melhoramentos ferroviários, afirmando que a Companhia empregará todos os esforços para que os caminhos de ferro desempenhem cabalmente o importante papel que lhes cabe no desenvolvimento da sua rede de comunicações.







*A primeira automotora Diesel de 2 eixos fornecida a Portugal*

NYDQVIST & HOLM AKTIEBOLAG

FABRICA FUNDADA HA 101 ANOS

# NOHAB

TROLLHÄTTAN — SUÉCIA

LOCOMOTIVAS A VAPOR  
LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS  
AUTOMOTORAS DIESEL  
MATERIAL ROLANTE

REPRESENTANTES GERAIS

*Transfer, Limitada*

RUA DO INSTITUTO INDUSTRIAL, 18 — LISBOA



# Efemérides ferroviárias

P o r C A R L O S N O N O

## ABRIL

1

1888 — Morre o Engenheiro Miguel Carlos Correia Pais, chefe de exploração dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

2

1887 — Abrem-se à exploração 28 quilómetros de linha férrea, entre Alcântara e Sintra.

3

1896 — As carruagens da Companhia Real passam a ser ornamentadas com fotografias dos principais pontos do país.

4

1834 — Começa a construir-se o caminho de ferro entre Londres e Greenwich.

5

1923 — É inaugurada a linha de caminho de ferro de Rabat a Fez.

6

1905 — Forma-se em Londres uma Companhia com o capital de 700.000 libras para a construção de caminhos de ferro na Argentina.

7

1864 — É inaugurado o caminho de ferro de Lisboa ao Porto.

8

1901 — A convite do Governador de Angola, Conselheiro Ramada Curto, realiza-se em Sesimbra uma importante reunião para tratar da formação de uma companhia que construa e explore um caminho de ferro entre aquela vila e Azeitão.

9

1874 — A Companhia de Caminho de Ferro da Póvoa realiza a trespasse da concessão do caminho de ferro, pertença do Barão de Kessler.

10

1899 — Abre à exploração o caminho de ferro eléctrico de Génova a Nervi.

11

1897 — A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses organiza um combóio especial de passageiros de Lisboa a Tomar ao preço de 2.000 réis, ida e volta.

12

1899 — Na Câmara espanhola é apresentado um projecto da concessão de um caminho de ferro eléctrico entre Cartagena e Cabo de Palos.

13

1903 — O Governo de Creta ordena a continuação da linha férrea de Candia a Messara, na extensão de 90 quilómetros.

14

1884 — É aberta à exploração a linha férrea de Vizela a Guimarães.

15

1888 — O «Diário do Governo» publica a regulamentação e fiscalização da construção dos Caminhos de Ferro em Portugal.

16

1891 — Ao Caminho de Ferro de Guimarães é concedida licença para construir e explorar o prolongamento até Fafe.

17

1900 — Conclui-se o caminho de ferro, que liga Neuchang com Porto Artur e Tallen-Wan.

18

1903 — É aberto ao serviço público o troço de linha de Almodóvar del Campo ás Minas de San Quintin, pertencente à Sociedad Minera y Metalurgica de Peñarroya.



19

1845 — Publica-se em Portugal o primeiro documento oficial que se refere à construção de caminhos de ferro portugueses.

20

1900 — Começam os trabalhos da construção da linha férrea de via estreita entre a estação de Quesada e Pozo Alcon, passando por Huesca.

21

1888 — É autorizado o assento da via dupla entre o Poço do Bispo e o Entroncamento.

22

1938 — Abre-se concurso para a construção de dois troços dos Caminhos de Ferro de Tete.

23

1903 — É declarado aberto à exploração do trajecto ferroviário entre Daifontes a Granada (Sul de Espanha).

24

1854 — No Brasil é inaugurado o serviço de estradas de ferro.

25

1935 — É aberta à exploração a estação ferroviária de Setúbal-Mar.

26

1904 — A Companhia de via-férrea de Santander a Bilbao é autorizada a estabelecer segunda via entre Bilbao e Las Arenas.

27

1890 — É inaugurada a linha férrea de Lourenço Marques até à fronteira (Transwal).

28

1903 — Realiza-se em Florença o 2.º Congresso dos engenheiros ferroviários italianos.

29

1903 — Para encurtar o percurso Sibéria-Moscovo é resolvido construir uma linha entre Kurgau e Geuri, via Iekaterinburgo.

30

1854 — Inaugura-se a estrada de ferro de Maná à Raiz da Serra (Brasil).





Política e EconomiaAo Encontro das Coisas

P o r J O Ã O C . R E Y N A L D O

A estrutura económica duma nação verifica-se pelo progresso nas artes e nas ciências, pela civilização dos costumes e das tendências e, ainda, no bem estar social que, pouco a pouco, as populações vão usufruindo, mercê duma política-económica superiormente orientada, e pela qual o nível de vida se transforma em caracteres próprios de determinado regímen.

Não viemos, porém, abordar um tema já por todos conhecido, quisemos, simplesmente, arquivar uma das parcelas que no actual momento germina nos segredos de rua, desabafos da desorientação hodierna que perpassa nas esquinas menos iluminadas do nosso tão infeliz mundo.

Ao olharmos, hoje, o vasto campo da política internacional, deparamos sensibilizados com o sentimentalismo da solidariedade apregoada, com os apelos moralistas de todos os cantos do mundo como se houvessem durante séculos vivido em erro: ante o desassossêgo da urbe fica a perplexidade estadual correndo o risco dos governantes passarem a ser governados.

Fala-se com insistência que é preciso controlar a economia de um país não deixando, por isso, de privar-se a actividade, sofrendo o excessivo lucro aumentando assim o poder de compra do povo, mas quando essa mesma economia se funde em amplos interesses políticos trocam-se as verdades e amarra-se todo o sistema. Não é êste, felizmente, o nosso caso.

Com a Alemanha e a Itália banidas, enquanto a Inglaterra indiferente no xadrez europeu por cansaço económico toma o papel ingrato de medianeira, é loucura pensar que se dê o contrário do que acontece neste continente, mesmo que os inesgotáveis recursos americanos cheguem no ritmo prometido se não houver pela parte dos governos interessados a compreensão da metamorfose que a humanidade passa. Ninguém poderá profetizar o que será o mundo daqui a cinco anos!

Existe o Estado Corporativo adulto e experiente, formado numa época incompreensiva e desregrada, olhado ainda à semelhança de outros estados extintos, por isso mesmo, visto na desconfiança prenhe de ilusões queimadas, sugerindo, hoje, na tranquilidade aliciadora, esta outra pergunta aos homens de intellecto inato: estará o Sistema Corporativo à altura de uma transmutação como a dos tempos modernos?

Jámais regímen algum lhe poderá competir, diremos sem hesitação, se os homens que o dirigem tiverem nos domínios da sua orientação a virtude de se conhecerem a si próprios, conhecendo os outros.

Ocorre-nos referir um homem que muito contribuiu para que o nível económico dos portugueses não se escoasse nos interesses menos simples de alguns. Dotado de raras qualidades de observação e inteligência, incansável colaborador do senhor Ministro da Economia, que é desnecessário encarecer porque a obra fala por ele, tem cumprido no silêncio da sua modéstia a ingrata tarefa de suportar o embate poderoso do egoísmo daqueles que pensam servir-se dos mais arrojados estratagemas para abalar a segurança económica do nosso país. O dr. Alexandre de Almeida Fernandes, a quem nos dirigimos, embora tenha bons colaboradores, como o dr. João Dias Rosas, tem a responsabilidade de coordenar todo o sistema da balança comercial interna e externa, dando-nos a resposta no seu leal procedimento.

O que se está passando actualmente no nosso país não é mais do que a visão clarividente de uma época que nasce e outra que morre... Infelizes daqueles que não compreendem que o mundo não é só deles, mas, sim, de todos e para todos!

Não há bons políticos, há políticos bons. Esta expressão é realista em demasia para ter interesse objectivo, mas fundamenta-se nesta outra: — Não é a política que faz os homens, mas sim os homens que fazem a política.



# Recortes sem Comentários

## O milionário e o mendigo

Num hotel de Paris um milionário sofria as torturas dum cancro no estômago. Ofereceu sua fortuna pela cura. Debalde. Apenas esperava a hora da abalada.

Em manhã invernosa, rodeado de custosas lãs, viu através dos vidros que um esfarrapado, novo, museuloso, sujo, se sentava no degrau de um portal fronteiro e começava de tasquinhar um pedaço de pão. Cantarolava de permeio.

Enérgico, no auge da sentida desventura, o milionário abriu as vidraças, atirou com um punhado de libras para a banda do vagabundo e gritou:

— Oh rapaz! Apanha. São para ti. Gosa a vida.

E deixando o mísero estupefacto, retirou-se a chorar.

(De *O Castanhirense*)

*Jerónimo Paiva*

## Em Afife foi abatido, a tiro, um javali

Manuel Gonçalves Areias, natural da freguesia de Âncora, desejando alvejar algumas perdizes foi, acompanhado da sua cadelinha, até ao monte Terrugem, e, a meia encosta, foi surpreendido pelo aparecimento de um bicharoco.

Sem mais tir-te nem garte despejou-lhe no corpo a metralha dos seus dois tiros, continuando o bicho a correr vertiginosamente. O caçador, porém, que é destemido, vendo o animal perder as forças, persegue-o e consegue alvejá-lo com mais dois tiros, prostrando-o.

Só então se certificou que estava na presença de um respeitável e velho javali. Conduzido a custo, para casa, verificou-se que tinha o peso de 90 quilos!

O estranho caso chamou á casa do caçador um sem número de curiosos.

De facto, não há memória de, nos nossos montados, ter sido abatida uma fera de tal espécie.

(De *Aurora do Lima*)

## Bispado de Elvas

O silêncio expectante que, por largo tempo, se tem mantido ácerca deste assunto, que tanto apaixonou a opinião pública do burgo, é, novamente, quebrado agora.

A guerra que tão cruelmente feriu a humanidade, deixou-nos um agravamento no custo da vida, incompatível com a verba destinada para «Fundo de Reserva do Bispado».

Toda a demora na restauração da Diocese, provém da falta de actualização do montante necessário ao fim em vista.

É preciso, pois, dar mais!...

Lembrai-vos, Elvenses, de que só a nós interessa o progresso da nossa terra!

Os nossos inimigos — e infelizmente temos muitos — apenas desejam a nossa ruína, e a proverbial apatia e indolência que nos caracterizam, favorecem à maravilha esses votos!...

(Do *Correio Elvense*)

## Um «fotógrafo» burlão

Há oito dias chegou à vila de Cuba e hospedou-se numa pensão um indivíduo acompanhado de uma mulher, intitulado-se fotógrafo. Fez constar que aqui se demoraria alguns dias a tirar fotografias a electricidade e assim a clientela foi aparecendo.

Foram pessoas de ambos os sexos até à pensão onde o retratista se encontrava, a fim de ele as fotografar, no que eram prontamente atendidas.

Os que iam prevenidos de dinheiro pagavam logo as fotografias e os que, por sorte, o não fizeram, foram os felizes.

É que os proprietários da pensão acabaram por desconfiar que o hóspede fotógrafo pretendia ausentar-se sem pagar a hospedagem. Avisaram por isso a G. N. R.

Ontem á noite, quando um novo cliente se preparava para ser fotografado, apareceu o comandante do Posto que já com suspeitas de que o fotógrafo não tirava fotografias, resolveu levá-lo em sua companhia.

Apreendida a máquina fotográfica, verificou-se então tratar-se de um caixote sem quaisquer maquinismos e com uma lâmpada dentro, que se apagava e acendia para fingir que assim fazia as fotografias.

O falso fotógrafo diz chamar-se Jorge Tavares de Oliveira, de 30 anos, solteiro, natural de Lisboa e morador na rua das Olarias, 35. Diz também ter residência em Moura.

Foram várias pessoas burladas e a pensão não recebeu a conta da hospedagem.

O burlão recolheu á cadeia e já foi hoje entregue ao poder judicial.

(Do *Diário do Alentejo*)

# CEL

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

*Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.da*

AGENTES EXCLUSIVOS:

**S O D I L**

**SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.da**

**Rua Nova da Trindade, 15-C**

**LISBOA**

**C E L**

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE



## Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.<sup>da</sup>

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

### O desemprego em Portugal

O desemprego em Portugal encontra-se praticamente extinto, segundo as cifras elucidativas do Commissariado a esse respeito. Em Janeiro foi diminuta a oscilação dos desempregados em qualquer dos Grupos.

Assim, os números do Grupo I (empregados bancários, de comércio, pessoal de escritório ou equiparados) revelam, para o Continente e Ilhas, certa responsabilidade: o total de 911, em 31 de Dezembro de 1947 baixou para 899 em 31 de Janeiro do ano corrente, o qual revela uma baixa de 12 unidades. Além do movimento referido no mapa respectivo e para o mesmo grupo, ainda o Commissariado, durante o mês de Janeiro, subsidiou 30 desempregados, colocou 12, anulou a inscrição de 3, transferiu de distrito 1, hospitalizou 1, internou 1 e deu trabalho intermitente a 6; 3 mudaram de grupo e 5 foram declarados desconhecidos.

O grupo II (oficiais, ajudantes e aprendizes de qualquer officio, excepto a construção civil) mostra também que no mês de Janeiro foi sensivelmente igual o número de inscrições e de desempregados, com um total de 709 inscritos em 31 de Dezembro de 1947 e de 706 no fim de Janeiro último. Como no primeiro Grupo, também quanto a este o Commissariado subsidiou 1 desempregado, colocou 10 e deu trabalho intermitente a 7, tendo sido considerados doente 1 e desconhecido 1.

No Grupo III registaram-se no mês de Janeiro 5 inscri-

ções. O total, que era de 12 desempregados em 31 de Dezembro de 1947, passou a 16 em 31 Janeiro de 1948, após o movimento de 1 (sendo as 5 inscrições no ramo da construção civil, sem que isto signifique qualquer sombra de crise nesta actividade). O Grupo IV acusou, em 31, de Dezembro de 1947, 27 desempregados e 25 em 31 de Janeiro de 1948, com 3 inscrições durante o mês e o movimento de 5.

(Do Jornal do Comércio)

### Um galo com chifres apareceu ontem no Mercado despertando a curiosidade de centenas de pessoas

Estamos habituados a ouvir falar de fenómenos apenas na América... mas o caso ontem verificado, por centenas de pessoas, no nosso Mercado Agrícola da Graça, enquadra-se bem nos mais estranhos fenómenos.

Um vendilhão de galináceos, de nome Luiz Clemente Pimentel, morador no Canada dos Prestes, levou para ali uma raridade: um galo com chifres!

Nada tem de fantasiosa a informação, pois o facto foi apreciado com a curiosidade natural por muitas centenas de pessoas.

O animal é absolutamente normal, apenas com a particularidade de, em cada lado da cabeça, apresentar um chifre, de configuração absolutamente normal. Todavia, não tem esporões... o que leva a supor tratar-se de uma deslocação destes apêndices.

O mais curioso, no entanto, é que o vendilhão nos informou de que tinha mais alguns animais com a mesma configuração!

Seja como for, o que é certo é que é raro e digno da maior curiosidade, motivo por que o vendilhão punha ao admiradíssimo galo o bonito preço de 100\$00.

Desconhecemos se alguém comprou o extraordinário galo... mas, na terra dos fenómenos, ele renderia muito bom dinheiro, em exposição, para saciar a curiosidade pública.

(Do Diário dos Açores)

### Um juiz condena-se e ordena a sua própria prisão

Ainda há juizes em Pittsburgh. A extraordinária aventura do juiz H. G. Mesman é uma prova. Quando classificava os «dossiers» dos processos que lhe haviam sido distribuídos, teve a surpresa de encontrar um auto levantado contra ele por excesso de velocidade. Lembrou-se, então, de que alguns dias antes, havia sido, efectivamente, parado na estrada por um polícia.

Em lugar de invocar a regra que manda que se não possa ser juiz e parte ao mesmo tempo, o sr. Mesman, não hesitou em julgar-se a si próprio. Aplicou-se a multa máxima que, aliás, se recusou a pagar. Depois, de acordo com a lei, mandou passar contra si próprio um mandato de prisão e fez-se prender para cumprir os três dias de prisão regulamentares.

O seu desconcerto foi enorme quando, no próprio dia da sua entrada na cadeia, o director da prisão o mandou sair em liberdade, por «conduta exemplar».

— Fiquei encantado com a minha permanência na prisão, declarou ele, depois, aos jornalistas. Convido todos os meus colegas a imitarem o meu exemplo. Não há duvida que logo que eles próprios tenham saboreado o regime penitenciário serão mais circunspectos ao tratar-se dos outros.

(Do Diário dos Açores)

Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

*Lama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Março de 1898)

## Linhas Portuguezas

**Nova organização de serviço.** — A entrada de um novo chefe para este serviço da Companhia Real tem determinado a adopção de varias medidas tendentes a facilitar o trabalho, melhorando as condições em que elle é executado, e modificando tambem systemas antigos, que podem ser alterados com a vantagem para o pessoal e para o publico.

Grande numero de impressos, participações por telegrapho e por escripto, e outras, que foram reputadas inuteis, vão sendo supprimidas. Foi recommendado que o systema de multas ao pessoal seja, quanto possível, posto de parte, substituindo-se pelas reprehensões e outros castigos, conforme a gravidade da falta e a situação dos empregados.

A boa apresentação, o asseio, tanto do pessoal como das estações, os cuidados nas circulações dos comboios, o respeito pela disciplina, têm sido objectos de novas recommendações.

A escola do pessoal foi completamente reformada; o unico professor que a dirigia e que, não podendo ser encyclopedico, não reunia os conhecimentos necessários e profundos para leccionar bem todas as disciplinas que se referem aos serviços da exploração, foi substituido por tres instructores, fornecidos cada um d'esses serviços (Movimento, Trafego e Fiscalização), o que deve melhorar consideravelmente o ensino.

A admissão n'esta escola far-se-ha somente duas vezes por anno, sendo o curso de 6 mezes e indispensável, para a entrada, o exame de instrucção primaria.

Outros melhoramentos vão gradualmente sendo feitos, tendo-se sempre em vista levantar o nivel moral do empregado e melhorar o serviço.

## Automobilismo

Diz o *Express Finance* que acaba de fundar-se a Companhia franceza de carruagens automoveis, com um capital de um milhão de francos, em 10.000 acções de 100 francos.

Pretendem estabelecer em Paris carruagens electromoveis como as de Londres.

Em Munich vae installar-se um serviço publico de auto-veis com o motor de bensina.

Os logares são de 18 pfennigs.

A velocidade maxima da circulação será de 20 kilometros, nas ruas pouco frequentadas, e de 12 nas de grande transito.

A companhia conta com um deficit grande nos primeiros annos.

# DIRECÇÃO GERAL de Caminhos de Ferro

## RELATÓRIO DE 1946

Está publicado o Relatório referente ao ano de 1946 da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a que preside o sr. Engenheiro Rogério Vasco Ramalho.

O exercício de 1946, diz o Relatório presente, caracterizou-se já por alguma melhoria da situação de tracção, por se ter facilitado o aprovisionamento de combustível de importação. Foi sobretudo no transporte de mercadorias que essa melhoria se fez sentir, devido ao facto, que não podemos deixar de por em relevo, da situação do parque de vagões ter sido aumentado nos exercícios anteriores com entrada ao serviço de material novo.

Durante esse ano, prosseguiu-se no estudo da simplificação dum novo sistema tarifário, tendo-se concluido o estudo da Tarifa Especial Interna de pequena velocidade apresentado ao Conselho Superior dos Transportes Terrestres a nova Tarifa Geral de Mercadorias de grande e pequena velocidade.

No que respeita a encomendas e aquisições de material circulante, foi notável o exercício de 1946. Foram adquiridos 830 vagões de tipo comum para os Caminhos de Ferro do Estado e 90 cisternas de grande capacidade para as antigas redes de Estado, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e distribuidores de combustíveis líquidos. Encomendaram-se 24 automotoras Diesel, das quais 18 para as linhas de Estado e 6 para as linhas da Companhia; e 6 tractores de manobras Diesel para a rede de Estado.

Essas encomendas, esclarece-nos o Relatório, obedecem a um plano de conjunto, com o fim de promover o ensaio deste tipo de tração em todos os campos da sua applicação e permitir às empresas colher ensinamentos que os habilitassem a melhorar os seus processos de exploração.

Todo esse material, com excepção das automotoras encomendadas pela C. P., foi custeado pelo Fundo Especial.

O Estado confirma, com esta iniciativa, o interesse que vem manifestando pelos caminhos de ferro.

Ainda nesse Ano a Direcção Geral de Caminhos de Ferro tomou a seu cargo a recolha de elementos para habilitar o governo a conhecer as possibilidades de obter carruagens e locomotivas necessárias à renovação de equipamento ferroviário das empresas.

WIESE & C.<sup>A</sup>, L.<sup>DA</sup>

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telef. P. B. X. 2 0181

L I S B O A



## Marinha mercante nacional

Os «Carregadores Açoreanos»  
inauguraram uma nova carreira

A Companhia de Navegação «Carregadores Açoreanos», com sede em Ponta Delgada, está a renovar e a enriquecer a sua frota com unidades magníficas, de grande tonelagem e velocidade. O primeiro da série de quatro navios em construção nos estaleiros da Holanda e da Inglaterra entrou, recentemente, em serviço. É o motor «Ribeira Grande».

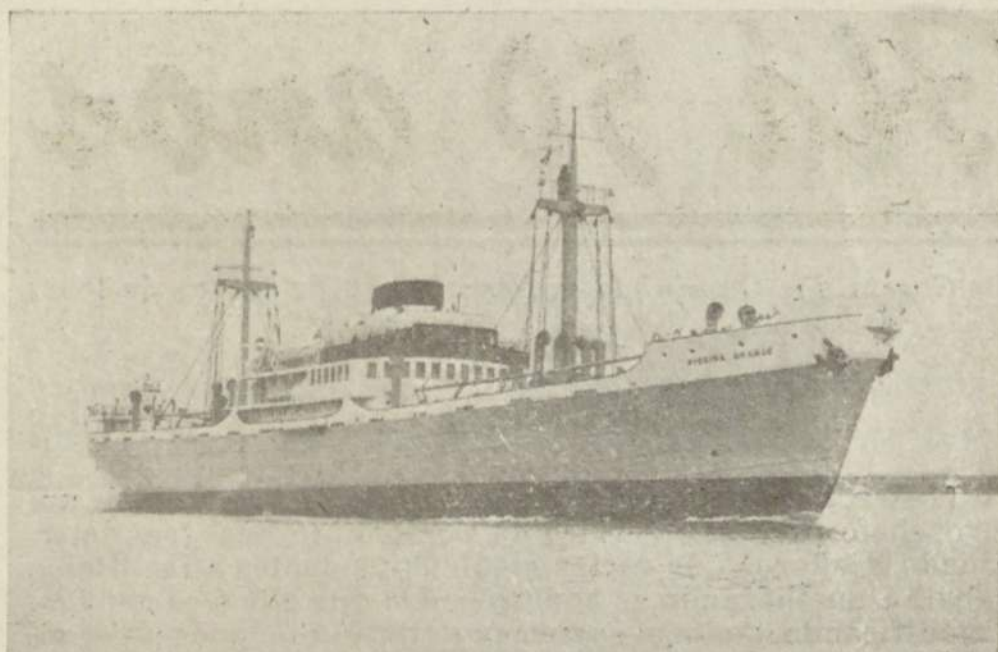
As suas características são as seguintes: comprimento total 106 m.; boca 14,5 m.; calado 5,8 m.; tonelagem D. W. 3.800; potência instalada 3.400 C V E; velocidade 16 milhas.

De linhas elegantes, o navio que se destina a transportes de mercadorias entre Lisboa e Estados Unidos da América do Norte, com passagem pelo Porto, Funchal e Ponta Delgada, possui também excelentes, iamos dizer luxuosas, acomodações para 12 passageiros.

É o mais rápido navio motor, na sua classe, da marinha mercante nacional.

Em Setembro, entrará em serviço o segundo barco, com o nome de «Monte Brasil».

O Conselho de Administração da Companhia



O navio motor «Ribeira Grande»

de Navegação «Carregadores Açoreanos», a quem apresentamos os nossos parabens pela realização brilhante do plano de renovação da sua frota, deu, na tarde de 18 de Março, uma recepção em honra do sr. Presidente da República, tendo também recebido as autoridades oficiais, numerosos convidados e representantes dos jornais de Lisboa e Porto.

Neste momento em que se intensificam as relações comerciais entre os Estados Unidos e o nosso país, os novos navios dos «Carregadores Açoreanos» representam, na economia nacional, um grande valor e desempenham, portanto, um magnífico serviço.

# A Companhia União Fabril

FABRICOU, VENDEU E ENTREGOU

EM 1947

quantidades de **Superfosfatos** quase duplas  
das anteriores à guerra, mantendo assim  
o seu «record» de produção e vendas

**C. U. F.**

AO SERVIÇO DA LAVOURA

Rua do Comércio, 49--LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84--PORTO



# Linhas Estrangeiras

## AUSTRIA

Num dos últimos números da revista *Verkeher*, lemos o seguinte resumo da conferência que o conselheiro Eng.<sup>o</sup> Dr. A. Koci, fez, recentemente, sobre a situação dos caminhos de ferro electrificados na Austria:

No percurso de Attnang-Puchheim-Linz, existem já muitos postes instalados, as fundações estão quase prontas, e a continuação dos trabalhos depende da maior ou menor regularidade no fornecimento dos postes. Provavelmente até Linz, poderá, ainda este ano, ser instalada a tracção eléctrica.

O mesmo sucede com o percurso Spittal-Millstättersee-Villach.

Em vista dos desejos manifestados pelos Caminhos de Ferro suíços, foi imediatamente considerado o percurso Bregenz-St. Margrethen.

A linha gross-Schwechat-Wien, que havia sido destruída durante a guerra, está a ser reparada, assim como estão seguindo os trabalhos para a electrificação do troço Reutte-Vils.

O cobre necessário para os fios condutores está a ser fundido em Brixlegg, bem como os cabos para os esticadores.

Os trabalhos das barragens estão, porém, um tanto ou quanto atrasados. Faltam, principalmente, os geradores, que levarão ainda 24 a 30 meses a construir. Para a barragem de Vttendorf foram, ainda pelos alemães, encomendados geradores à casa Brown-Boveri em Vienna, que, a seu turno, havia transmitido a encomenda à casa irmã em Mannheim. Estão ali meio prontos. Há grandes discussões sobre o seu preço. Havião sido encomendados por 1 1/2 milhão de marcos alemães, e fala-se agora em custarem um milhão de dolares. Os melhores cálculos dizem-nos, entretanto, que antes de 3 anos não se poderá contar com as barragens prontas.

O terceiro escalão de trabalhos que compreende a barragem de Stubachtal, cuja construção foi interrompida por motivos da guerra, assim como a execução de mais uma barragem em Groz, pôde recomeçar na primavera de 1946.

Para complemento desta electrificação, é necessário dispor de locomotivas eléctricas. Por agora foram encomendadas 16 locomotivas, ainda de um tipo que se pode considerar antiquado.

Duma maneira geral pode dizer-se que o complemento da electrificação está apenas dependente da maior ou menor facilidade que se possa encontrar na conquista dos metais necessários.

## ESPAÑA

O Governo espanhol vai iniciar a construção da linha férrea de Granada a Motril, porto de mar do Mediter-

râneo oriental, que servirá uma das mais ricas regiões de Espanha.

Ao mesmo tempo, a nova linha diminuirá de mais de 120 quilómetros a distância entre Granada e o Mediterrâneo. Além disso Motril é o mais próximo porto da cidade africana de Melila.

## FRANÇA

Foram aumentadas as tarifas ferroviárias: em 35 por cento, as de mercadorias, e em 10 por cento as de passageiros de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes.

## SUÍÇA

O orçamento dos Caminhos de Ferro Federais prevêem importantes créditos para continuar ou terminar diversas obras em curso.

Previram-se, no referente a Gênebra, 900.000 francos para a linha de enlace entre Gênebra ao Cornévim e Aguas Vivas, e 750.000 francos destinados a adoptar as oficinas da estação de Gênebra para a Swissair.

## O que todos devem saber

### Quantos jornais e revistas há em Portugal

O boletim de estatística diz-nos quantos jornais e revistas há no Continente e Ilhas Adjacentes. Apenas 497, sendo 189 noticiosos, 53 de acção política e social, 33 de interesses profissionais, 30 de ciências e artes, 28 de educação social, 21 de educação física e desportos, 15 de cultura e mais 66 não especificados.

Nestes números temos 170 semanários, 124 mensários, 94 anuais, 59 quinzenários e 31 diários. As tiragens são, em média, as seguintes: 217 até 4.500 exemplares; 80 de cinco mil e vinte mil; 8 de 36 a 70 mil e 2 de 70 a 150 mil.

Estas publicações têm a sua sede: 202 no distrito de Lisboa; 65 no do Porto; 35 no de Coimbra; 28 no de Braga; 23 no de Aveiro; 18 no de Évora; 14 no da Guarda; 14 no de Viseu; 13 no de Santarém; 11 no de Viana do Castelo; 11 no do Funchal; 10 no de Faro; 9 no de Leiria; 7 no de Setúbal; 7 no de Beja; 7 no de Portalegre; 6 no de Castelo Branco; 6 no de Ponta Delgada; 4 no da Horta, 3 no de Vila Real; 3 no de Angra do Heroísmo; e 1 no de Bragança.

### Selos a retirar da circulação

O sr. Ministro das Comunicações determinou, por portaria, que sejam retirados da circulação, deixando de ter validade, a partir de 1 de Abril próximo, os valores postais das seguintes emissões e taxas: Selos comemorativos do 1.<sup>o</sup> Congresso Nacional das Ciências Agrárias, de \$10 e de \$50 centavos; da Exposição Filatélica de 1944; do nascimento de Félix Avelar Brotero de \$10, \$50, 1\$00 e 1\$75.

## A HORA DE VERÃO

Por portaria publicada no *Diário do Governo*, a hora legal será adiantada sessenta minutos às 2 horas do próximo dia 4 de Abril, voltando à situação normal no dia 3 de Outubro.





# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 38, II série, de 17 de Fevereiro, publica o seguinte:

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobran-te uma parcela de terreno, com a superfície de 518m<sup>2</sup>,74, à esquerda da linha férrea Torres-Figueira-Alfarelos, entre os quilómetros 87,262.875 e 87,318.50, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho do Bombarral, distrito de Leiria, e confionta ao norte com a Câmara Municipal do Bombarral, ao sul com a estrada de acesso à estação, ao nascente com António Rodrigues Baptista e ao poente com a Câmara Municipal do Bombarral.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Câmara Municipal do Bombarral em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 53, II série, de 3 de Março, publica o seguinte:

Tendo em vista o § único do artigo único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Comunicações, que se proceda à troca do terreno, com a superfície de 43 metros quadrados, situado entre os quilómetros 5,795.30 e 5,832.65 da linha férrea de Lisboa a Sintra e Torres, decla-

rado sobran-te pela portaria do Ministério das Comunicações de 29 de Janeiro findo, publicada no «Diário do Governo» n.º 31, 2.ª série, de 7 do corrente mês, com os terrenos, confinantes com o caminho de ferro, pertencentes à Câmara Municipal de Lisboa, e cuja área é de 27m<sup>2</sup>,20.

O «Diário do Governo» n.º 45, II série, de 25 de Fevereiro, publica o seguinte:

#### Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados por despacho de 12 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações os seguintes projectos apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses destinados a uniformizar a aplicação dos multiplicadores em toda a rede que explora:

Projecto de aviso ao público fixando os multiplicadores aplicáveis em todas as linhas exploradas por aquela empresa,

Projecto de aviso ao público estabelecendo preços especiais para o transporte de barrotes de madeira de pinho nacional para exportação e toros de eucalipto ou de pinho por descascar ou ou sem casca, para exportação;

Cinco projectos de aditamentos às classificações gerais de mercadorias, animais e veículos em vigor nas linhas exploradas por aquela empresa alterando os preços aplicáveis ao transporte de mercadorias segundo a tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade.

O «Diário do Governo» n.º 67, II série, de 22 de Março, 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, conforme despacho de 26 de Fevereiro último de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual a taxa de velocidade a cobrar pela utilização das automotoras rápidas em circulação na linha do Vouga é fixada em 2\$50 por cada fracção indivisível de 50 quilómetros.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Sociedade Comercial Polleri, Lda

Import



Export

RUA DA EMENDA, 26-1º  
End. Tel. POLFER-Tel. 2 6870  
= LISBOA-PORTUGAL =

MÁQUINAS INDUSTRIAIS E AGRÍCOLAS

■ POSTOS DE SOLDADURA ■ FERRAMENTAS ■

EQUIPAMENTOS PARA ESTAÇÕES DE SERVIÇO

CONDICIONAMENTO DE AR ■ MACACOS HIDRÁULICOS

■ INSECTICIDAS ■

■ EXTINTORES DE INCÊNDIO ■



## 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



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

OS ATELIERES GRÁFICOS

**BERTRAND IRMÃOS, L.<sup>DA</sup>**

PRIMA PELA QUALIDADE  
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM  
trabalhos de

FOTOGRAVURA  
TIPOGRAFIA  
OFFSET E  
LITOGRAFIA

**BERTRAND (IRMÃOS), L.<sup>DA</sup>**

Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P. B. X. 21368 - 21227

## Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.<sup>ia</sup>

**Baden-Suíça**

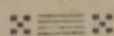
Representante Geral em Portugal e Colónias:

**EDOUARD DALPHIN**

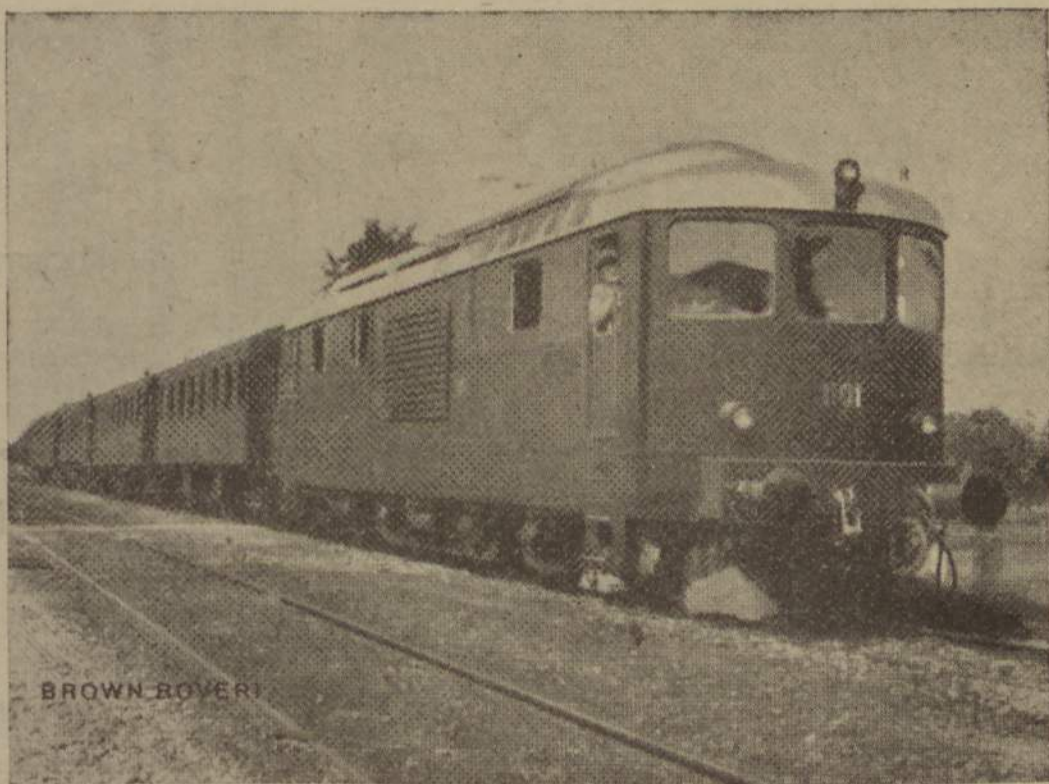
**Praça D. João I, 25 3.<sup>o</sup> - Dt.<sup>o</sup>**

**P O R T O**

Telef. 2 2411 — Teleg. BROWNBOVERI



*Dinamos, motores, alternadores e  
transformadores. Aparelhos de alta e  
baixa tensão. Turbinas a vapor.*



A primeira locomotiva do mundo com turbina a gaz (2.200 CV.)

**A BROWN BOVERI**

**mantém, em pleno desenvolvimento, a técnica de construção  
moderna de locomotivas Diesel-eléctricas e com turbina gaz**





# COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA



*Sou dactylografa!  
Escrevo muitas cartas por  
dia, mas nunca me fatigo e  
estou sempre bem disposta.  
É que a Direcção soube  
escolher para o seu pessoal  
a melhor maquina de escre-  
ver, adquirindo:  
a mais perfeita;  
a mais leve;  
a que, dando maior rendi-  
mento, exige ao mesmo tempo  
menor esforço:  
a.....*

*Underwood*

Agentes:  
Dunkel & Antunes, S.º  
-Rua Augusta 36 - Tel 24231  
-Lisboa.

# GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.  
O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.  
O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.  
O GLYCOL evita o cieiço.  
O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

**G  
L  
Y  
C  
O  
L**

O GLYCOL cura o «cres-  
tado» do Sol e o «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 selos do correio, nome e morada

## 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.

FALA-SE  
FRANCÊS

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES**

**LISBOA — Rua dos Douradores, 222**  
TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

O guia inseparável do turista

é o

**«Manual do Viajante em Portugal»**

indispensável a quem percorre o País

Pedidos à Rua da Horta Sêca, 7-1.º — LISBOA