

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: 27520

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: CARLOS ROCHA, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 24736

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

1457



1 — SETEMBRO — 1948



A N O L X

Número avulso: Esc. 5\$50 Assinaturas: Portugal
(semestre) 30\$00 África (ano) 72\$00. Números
atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVESES
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
ALVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.* 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
ANTONIO 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

A vida dos Caminhos de Ferro através das estatísticas, pelo Dr. J. Francisco Rodrigues	479
Há 50 anos, por O. S.	482
Grémio dos Industriais Gráficos	482
Problemas Nacionais, por José Lucas Coelho dos Reis	483
Efemérides ferroviárias, por Carlos Nono	486
Notas da Quinzena, por Rebelo de Bettencourt	488
Ecos & Comentários, por Sabel	489
Conheça a sua terra.	489
Rádio e Quinina	490
Imprensa	490
Linhas Portuguesas	490
Curiosidades e distracções da «Gazeta», por Alexandre F. Settas .	491
Linhas Estrangeiras	492
Publicações recebidas	494
Arganil, os seus encantos turísticos e os seus problemas	495
Recortes sem Comentários	497
Parte Oficial	498
Espectáculos	499

A vida dos Caminhos de Ferro

através das estatísticas

Pelo Dr. J. FRANCISCO RODRIGUES

O estudo das estatísticas é um trabalho cheio de interesse para a compreensão dos problemas sociais. A recolha e tratamento dos dados estatísticos constitui hoje um elemento imprescindível na formulação e resolução de quase todos os problemas económicos, pedagógicos e sociais.

Mesmo quando não se entra na complicada trama das relações matemáticas e da interpretação técnica dos dados estatísticos, a simples apresentação desses dados reveste sempre verdadeiro interesse informativo.

Descansem os leitores, que não vamos massacrá-los com áridas deduções matemáticas — estatísticas — para que, aliás, nos faltaria competência.

Mas, digam-nos se não tem interesse conhecer os números que vamos apresentar-lhes.

Conhecem, por exemplo a extensão total das linhas férreas de Portugal Continental?

É natural que nunca tenham visto semelhante indicação.

Pois se não sabiam podem ficar sabendo: a extensão exacta das linhas férreas do Continente, segundo o Anuário Estatístico de 1946,— o último publicado — era, em 31 de Dezembro desse ano, de 3.583^{km.},669. Destes, 2.822^{km.},533 de via de 1^m,67 — a chamada via larga; e 761^{km.},166 de via estreita, ou seja via de 1^m.

O material circulante era nessa data o seguinte:

Locomotivas a vapor	507
» Diesel	1
» eléctricas	2
Automotoras a vapor	1
» eléctricas	13
» auto-carril	10
Carruagens vulgares	1.169
Carruagens-restaurantes, camas, etc.	19
Vagões de mercadorias das empresas	9.382
» » » particulares.	1.054
Furgões	348
Ambulância postal	41
Embarcações de passageiros	4
» » carga sem motor .	10
Rebocadores	2

Com estes elementos as empresas ferroviárias desenvolveram, durante esse ano, as seguintes actividades:

O percurso coberto pelos comboios foi de 16.853.563 quilómetros. Mais 1.828.011 quilómetros que no ano anterior.

Venderam-se 45.211.223 bilhetes, assim distribuídos por classes: 1.^a — 1.186.996; 2.^a — 6.639.580; 3.^a — 37.394.647.

No ano anterior haviam-se vendido menos 3.239.133 bilhetes.

O número que representa os passageiros — quilómetros transportados é de 1.318.219.027.

O percurso médio de cada passageiro

está representado pelo insignificante número de 29 quilómetros.

Viaja-se muito pouco em Portugal!

Perscrutar os motivos equivaleria a mergulhar em cheio no âmago dos problemas económicos e sociais, na análise das condições de vida do povo português, etc.

Seria um trabalho interessante para estudo dos dirigentes ferroviários e políticos.

Nesse mesmo ano *foram transportadas pelas empresas ferroviárias 5.712.469 toneladas de mercadorias*: 465.294 em grande velocidade; 5.247.175 em pequena velocidade.

As *toneladas — quilómetros transportadas*, quer dizer, o número que representa as unidades de peso (toneladas) que percorreram a unidade de espaço (quilómetro) — foram 784.181.424.

O *percurso médio da tonelada transportada* foi de 137 quilómetros.

Os *rendimentos das empresas ascendem a 748.600 contos*, assim distribuídos: 271.887 de passageiros e o restante de mercadorias, sendo 97.116 de grande velocidade e 379.647 da pequena velocidade.

Cada passageiro pagou em média por quilómetro a importância de \$21 e o transporte de cada tonelada de mercadorias custou também por quilómetro \$61.

Se dividirmos o total dos rendimentos pelo número global de quilómetros percorridos pelos comboios, obtemos o *preço médio recebido por cada quilómetro percorrido*, o qual foi de 44\$42.

Nesse ano as empresas *pagaram ao Estado 83.651 contos de impostos diversos*.

Despenderam com o pessoal 349.872 contos.

Consumiram combustível num total de 917.212 toneladas, distribuídas assim pelas espécies que a seguir se indicam: 93.256 toneladas de carvão nacional; 118.782 toneladas de carvão estrangeiro; 636.047 toneladas de lenha e 69.127 toneladas de óleos combustíveis.

Além disso *consumiram ainda 4.512.204 quilovátios de energia eléctrica*.

Descrita através dos números, a vida e

a *actividade normal* dos caminhos de ferro, vejamos agora a sua *actividade patológica*. Tem interesse examinar os números que nos informam das *diversas espécies de acidentes provocados pelo tráfego ferroviário*.

Apresentamo-los divididos em dois grupos:

a) *Acidentes ocorridos nas passagens de nível*:

Avarias	15
Animais colhidos	17
Veículos colhidos	13

Pessoas estranhas ao serviço:

Feridos	7
Mortos	6

Empregados:

Feridos	9
Mortos	1

b) *Acidentes ocorridos nas estações e em plena via*:

Avarias	23
Animais colhidos	133
Apedrejamentos	173
Atentados	18
Descarrilamentos	47
Incêndios	92
Acidentes	127
Passageiros feridos . . .	40
» mortos . . .	7
Estranhos feridos . . .	67
» mortos . . .	80
Suicídios	37
Tentativas de suicídio . .	5
Empregados feridos . . .	917
» mortos . . .	10

Estes números sugerem variados comentários.

Não nos alongaremos, mas sempre faremos alguns.

Ao vermos o número de acidentes ocorridos nas passagens de nível ousamos perguntar: estará certo que muitos passa-

geiros de nível tenham em vez de guarda um simples letreiro: «*Atenção aos comboios. Pare, escute, olhe*», num país com cerca de 50% de analfabetos?

Se nos é permitida a resposta, diremos que nos parece que não.

Mas há outros comentários que se impõem.

Aqueles 173 apedrejamentos e 18 atentados arranham a sensibilidade mais embotada.

São um índice (triste índice!) da educação do povo português — ou antes: da falta da dita...

173 apedrejamentos!...

18 atentados!....

Impressiona também o número de mortos e feridos e confrange verificar o número de suicídios levados a cabo nas linhas férreas.

O número de 47 descarrilamentos verificados (uma média de 4 por mês!) devia

suscitar a atenção dos responsáveis para o estado do material, para as provas a que o submetem, e até para a selecção profissional dos maquinistas...

O número de empregados feridos — 917! também suscita reparo.

É exagerado. Falta de perícia? Falta de condições de defesa? Deficiência de material?

Esta questão merecia estudo atento da parte dos dirigentes.

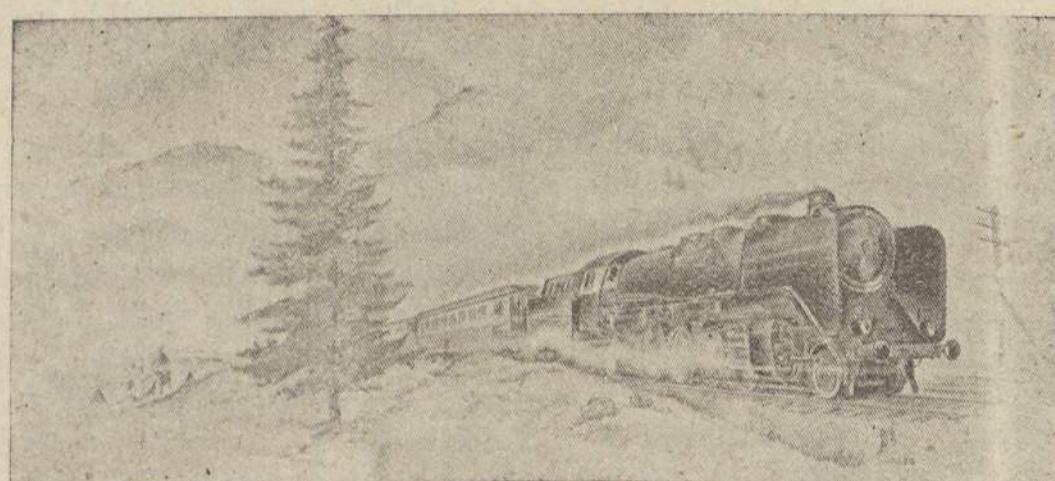
Talvez desse estudo resultasse a aplicação da psicotécnica nos caminhos de ferro — assunto que tem sido lamentavelmente descurado entre nós.

Já aqui o tratámos há anos e não nos despedimos de voltar a ele.

Mas, hoje não.

Basta já esta indigestão de números.

Desejamos que, ao menos, tenham dado ao leitor alguma novidade interessante.



Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Setembro de 1898)

As novas medidas de Obras Públicas

Fomento

O advento do sr. Elvino de Brito à pasta do ministerio das obras públicas deixou logo prevêr ás pessoas, que conhecem os dotes do seu peregrino talento, a sua extraordinária actividade, e o largo conhecimento que tem dos negócios publicos, especialmente n'aquelle secretaria do estado, que a sua administração se havia de assignalar por medidas que vinculam o nome d'um estadista á historia d'um paiz.

O novo ministro que ha vinte annos dá o contingente do seu trabalho e da sua dedicação aos serviços do ministerio das obras publicas e industria; que, correndo a escala burocratica em marcha triumphal, conquistou successivamente os logares á força de serviços reconhecidos por todas as situações politicas; que ocupando para bem do paiz o logar de director geral da agricultura, tem sido o prelado da lavoura nacional, apostolando e disciplinando o fecundo movimento do nosso progresso agricola, devia de vir munido d'uma boa bagagem de conhecimentos, projectos e planos a realizar, agora que passava a ter alçada para a execução das suas iniciativas, quando até aqui apenas podia sugeril-as.

Não havendo na actual conjuntura ensanchas por onde pudesse expandir-se o vôo arrojado de largas aspirações de benefícios materiaes tendentes a tonificar a riqueza nacional, phantasias caras por onde delirou a imaginação de muito ministro facil em saccar sobre o futuro, parece entender o sr. Elvino de Brito que lhe cumpre contribuir para a nossa regeneração económica, fomentando por todos os modos o desenvolvimento das suas fontes da riqueza: a agricultura e a industria.

E' a estas directrizes ou ideias-bases bem definidas e precisas, como se diz na linguagem tactica allemã, que pretende encostar principalmente toda a economia da sua administração.

Fomentando a industria agricola, manufactureira e extractiva, favorece indirectamente o commercio e a industria dos transportes, que vivem d'ellas e por ellas.

Não podem ainda os diplomas que já tem referendado ou assignado servir de demonstração do que dizemos, mas são de um razoavel indicio, e alguns um começo do pedestal que se está fazendo.

Transparece de facto alli o pensamento de favorecer a agricultura, facilitar os transportes, dar intervenção na resolução dos negócios aos representantes das classes que são as forças produtoras, beneficiar a industria fabril.

E assim, em curto prazo, (que a vida dos ministerios corre rapida) tem dado a lume grande copia já de providências, d'entre as quais muitas ha de seguro exito e incontestável utilidade, e todas traduzem o louvável intento de beneficiar a riqueza publica e de contribuir para a solução do nosso temeroso problema financeiro.

Algumas d'estas providencias interessam-nos de perto, como são as que se referem ao serviço de ligação das linhas do sul e sueste com a restante rede ferroviaria.

Grémio dos Industriais Gráficos

Para eleição dos novos corpos gerentes para o triénio de 1948-1950 do Grémio dos Industriais Gráficos, reuniu-se, em 18 de Agosto, a respectiva Assembleia Geral, sob a presidência do sr. António Manuel de Carvalho.

Depois de lida e aprovada a acta da assembleia anterior, procedeu-se aos trabalhos de votação que deu o seguinte resultado:

ASSEMBLEIA GERAL — Presidente: Empresa de «O Jornal do Comércio e das Colónias», representada por Dinis Bordalo Pinheiro; 1.º Secretário: «Gazeta dos Caminhos de Ferro», representada por Carlos d'Ornellas; 2.º Secretário: Sociedade Tipográfica Editorial, L.ª, representada por Manuel Rodrigues de Oliveira.

DIRECÇÃO — Presidente: Editorial Império, L.ª, representada por Armando António Martins de Figueiredo; Secretário: Sociedade Industrial de Tipografia, L.ª, representada por António de Pádua José Barbosa; Tesoureiro: Fernando da Silva Ferreira (Tipografia Americana).

CONSELHO DO GRÉMIO — Silvas, L.ª, representada por João Cardoso Mendonça; Bertrand (Irmãos), L.ª, representada por Francisco Bertrand e Frederico de Almeida.

Vae acabar a muralha da China que separava as províncias ao sul do Tejo das do norte, d'uma maneira mais formidável do que uma linha de fronteira de dois estados.

Merce o nosso decidido applauso o importante decreto sobre as faxas de terreno contiguas ás estradas e vias férreas.

E' uma excellente ideia que na Alemanha deu os melhores resultados. Oxalá seja cumprida.

Oxalá tambem se promulgue de modo mais imperativo e isento de duvidas, que não é lícito plantar nas bermas das estradas de nível, e junto á aresta inferior dos taludes em aterro, arvores de longas e absorventes raizes como o euca-lypto, a acacia, etc., que são a desolação dos campos marginaes.

O artigo 4.º do decreto já diz alguma cousa, mas talvez fosse necessário ainda definil-o e explicá-lo de modo mais claro, estabelecendo-se que os proprietarios marginaes teem o direito de abrir vallas junto do pé dos taludes em aterro para cortar as raizes d'essas espécies arbóreas que lhe invadem e sugam o solo.

As medidas promulgadas teem, como se vê, esta feição em que se revela um technico, como engenheiro que é, o desvelado director dos serviços agronomicos e o homem d'estado.

Não nos surprehendem, porque ha muito esperamos da sua arrojada iniciativa e grande experiência uma obra de vulto.

O. S.

Problemas Nacionais

Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

IV

LOGO que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses se viu obrigada, em 1866, a suspender pela primeira vez o pagamento do juro das suas obrigações, o caminho que estava directamente indicado, era o seu Conselho de Administração pedir imediatamente a revisão dos preços dos transportes, e instar, até o conseguir, que eles fossem elevados ao que fosse justo e razoável, de maneira a tornar a situação financeira desafogada—e só depois do aumento concedido, é que ela deveria abalançar-se concorrer à construção e exploração de novas linhas de caminhos de ferro.

Se é de estranhar o pouco interesse que houve em 1866 da parte do Conselho de Administração da Companhia, logo após a suspensão do pagamento do juro das suas obrigações, em não ter pugnado, como devia, pelo aumento do preço dos transportes, muito mais de estranhar é ainda o facto de ter aceitado entre 1877 a 1887, em todos os contratos de concessão para a construção e exploração de várias linhas, entre elas a de Torre das Vargens a Valência de Alcântara (Ramal de Cáceres), de Lisboa (Alcântara) a Sintra e Torres Vedras, de Torres Vedras a Figueira da Foz e Alfarelos, de Abrantes à Guarda (Beira Baixa) etc. os mesmos pesados encargos e deveres (ou equivalentes) que foram impostos no Contrato de Concessão das linhas Norte e Leste, sem ao menos terem conseguido que ficasse consignado nos respectivos contratos, que os preços das tarifas seriam os que fossem estabe-

leidos para as linhas do Norte e Leste, acrescidos de uma sobretaxa mínima de 10 ou 15 por cento, por quanto sabia-se muito bem que as receitas das novas linhas, por virem a ser de escasso rendimento, nunca poderiam com tarifas baixas fazer face aos seu pesados encargos, tanto mais que à medida que iam sendo dadas as novas concessões, já se devia saber que a Companhia caminhava a passos agigantados para uma falência estrondosa, cujo primeiro sinal foi a suspensão de pagamento do juro das suas obrigações em Janeiro de 1892, depois a declaração por sentença do Tribunal do Comércio de Lisboa de 13 de Novembro de 1893 de se encontrar em estado de suspensão de pagamentos, a que se seguiu a concordata com os seus credores em 1894.

Se o Conselho de Administração da Companhia tivesse sabido ou querido defender os interesses da Empresa, nunca teria aceitado nos contratos de concessão das novas linhas, os pesados encargos e deveres que foram impostos no contrato de concessão da linha Norte e Leste, e, se assim se tivesse procedido, tenho a certeza absoluta que os encargos teriam ficado muito atenuados, tanto mais que já havia a experiência da exploração da linha Norte e Leste.

Admitamos, porém, que o Governo ou o Parlamento de então, não transigia e que impunha encargos e deveres iguais ou semelhantes aos que já existiam para a linha Norte e Leste. Neste caso, o Conselho de Administração só tinha um caminho digno a seguir—desistir de concorrer às novas linhas, deixando assim o campo aberto a outros

concorrentes — e continuava apenas com a exploração da linha Norte e Leste.

Se assim se tivesse procedido, não se teria dado a falência da Companhia em 1893, os seus obrigacionistas não teriam sofrido os tremendos prejuízos que todos nós sabemos e os accionistas, desde que em 1877 lhes foi atribuído p la primeira vez um dividendo de 6 por cento (que só vigorou até 1888) nunca mais teriam deixado de receber a justa remuneração do seu capital — e pelos motivos expostos, desde 1888 (véperas da falência) até esta data, só receberam em 1910 dois francos e em 1943, 1946 e 1947, um modestíssimo dividendo por acção, de maneira que desde a fundação da Companhia, ou seja em 88 anos de existência, só em 16 anos o capital accionista (ouro) foi remunerado, do que resultou para este capital, pelo facto de não ter recebido remuneração alguma em 72 anos, um prejuízo superior cinquenta contos por cada uma das primitivas acções — prejuízo este devido aos conselhos de administração dessa época terem aceitado para as novas linhas os mesmos pesados encargos e deveres que foram estabelecidos para a construção e exploração da linha Norte e Leste — porque, não resta dúvida alguma, foram os encargos das novas linhas e o seu diminuto rendimento que levaram a Companhia à falência em 1893.

Da insuficiência de preços que se cobravam pelo transporte de passageiros, gado e mercadorias, resultou a Companhia ver-se obrigada a lançar mão do expediente de sucessivas emissões de obrigações, para com o seu produto ir pagando encargos que iam aparecendo.

Era uma vida de expedientes de que se ia servindo, para ocultar a sua desastrosa situação — e assim se explica que o passivo da Companhia tivesse atingido em 31 de Dezembro de 1893, a espantosa cifra de 90.996.290\$395 reis! assim descremados:

Obrigações	78.563.106.000
Dívida flutuante.....	10.079.332.680
Garantias do Governo	997.330.863
Débito a diversas Companhias de Caminhos de Ferro Espanholas	1.356.520.851
Soma total	90.996.290.395

Pasma-se, ao verificar-se ter sido consentido a emissão de um tão grande volume de obrigações, sem se pensar na maneira de se conseguir receita para se fazer face aos encargos do pagamento dos respectivos juros e amortização das obrigações — e essa receita só se poderia encontrar no aumento das tarifas, tanto mais que o caminho de ferro, até aí por volta de 1925, viveu em regimem de monopólio, pór assim dizer sem concorrência

alguma — o que tornava fácil a forma de se conseguir receita para fazer face a todos os encargos obrigatórios e à justa remuneração do capital accionista.

Porque se não recorreu ao aumento das tarifas, como a boa técnica administrativa manda?

Haveria desejo nessa altura em se levar a Companhia à falência, para que fossem os accionistas e obrigacionistas os únicos a suportar a maior parte dos encargos da construção das várias linhas e a insuficiência das receitas para as despesas de exploração, ou seria devido aos seus Conselhos de Administração terem sido constituídos na sua maioria por políticos e por indivíduos que, por não serem provavelmente accionistas nem obrigacionistas, não tinham verdadeiros interesses a defender?

O que é certo é que da falência da Companhia resultou a concordata de 1894, para que a reconstituição da empresa se pudesse fazer, mas é bom que o país saiba que a reconstituição foi apenas feita à custa do sacrifício dos obrigacionistas e dos accionistas, que assim prestaram à Nação uma assistência financeira forçada de alguns milhões de contos, a que não eram obrigados.

A ninguém mais foram pedidos sacrifícios. O público, porque continuou a pagar os transportes por preço inferior ao seu custo e os credores da Companhia por dívida flutuante na importância de 10.079.332.681 réis (capital e juros) na qual figurava em primeiro lugar o Governo com 5.408.385.172 réis, porque a todos tudo foi pago, para o que se emitiram 212.210 obrigações privilegiadas de primeiro grau do juro de 3 por cento, valor nominal de 90\$000 réis (ouro) cada uma, obrigações estas que foram entregues aos referidos credores pelo baixo preço de 75.612 réis cada uma, para maior compensação.

Para se fazer uma ideia aproximada da importância do sacrifício que os obrigacionistas e accionistas têm sofrido desde a fundação da Companhia, basta dizer-se que, quando da falência em 1893, existiam em circulação 817.627 obrigações do juro de 3 — 4 e 4 1/2 por cento, as quais pela arrumação das contas para efeito da concordata de 1894, ficavam reduzidas a 797.628.

Destas 797.628, 94.150 que eram de 4 1/2 por cento, o juro foi reduzido a 3 por cento — e as restantes 703.118 foram convertidas 408.745 em obrigações do 2.º grau de juro variável que nunca poderia ir além de 3 por cento e 234.373 em obrigações do 1.º grau do juro fixo de 3 por cento.

Em virtude dos preços dos transportes, mesmo depois do convénio de 1894, não terem sido elevados ao que fosse justo e razoável, resultou que as obrigações do 2.º grau quase se pode dizer que nada receberam de juro e por isso a tão baixa cotação chegaram, que das 346.309 que ainda res-

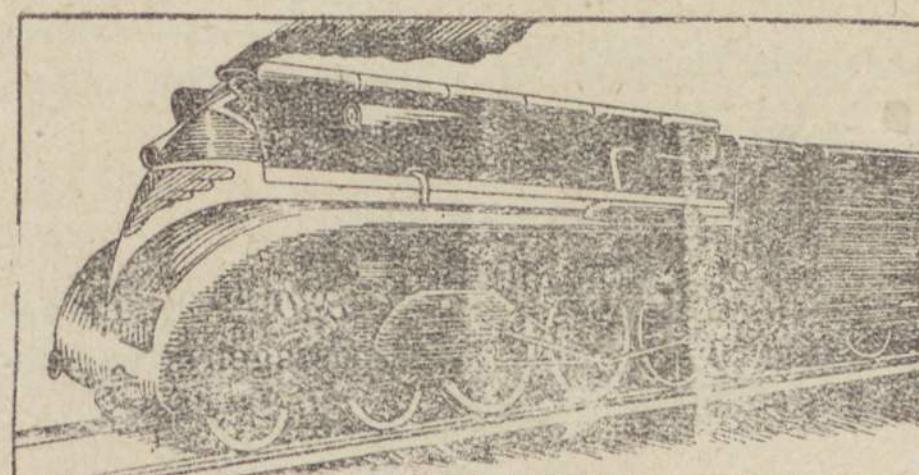
tavam em 31 de Dezembro de 1931 data da reforma financeira da Companhia, reforma equivalente a uma segunda concordata, porquanto a forma mais fácil que se encontrou para arrumar contas, foi converter em 1931 as referidas 346.309 obrigações, em 37.203 do mesmo valor nominal de 500 francos cada uma, porém, em francos franceses e não francos ouro, ou seja uma redução de cerca de 90 por cento do capital inicial, com a agravante ainda de ser em moeda depreciada!

O capital accionista (moeda ouro) em 88 anos de existência da Companhia, não recebeu remuneração alguma em 72 anos!

E todos estes enormes prejuízos que o capital obrigacionista e accionista tem sofrido se teriam evitado se os preços dos transportes tivessem sido o que deviam ser, desde que o caminho de ferro começou a sua exploração.

Se a política de preços dos transportes em caminho de ferro tivesse sido orientada como tem

sido desde 1932 para com os transportes marítimos, a rede dos caminhos de ferro em Portugal já estaria completa, haveria material circulante em quantidade e qualidade, e não, como sucede hoje, em que principalmente na linha de Sintra os passageiros são transportados em monte e quase em cima uns dos outros, uma grande parte sem pagar por ser difícil a cobrança; o pessoal ferroviário que é dos melhores da Europa, estaria mais bem remunerado, novas estações em estilo moderno se teriam construído e devidamente reparado muitas das existentes e as inúmeras barracas que existem ao longo das linhas, nas quais muitas centenas ou milhares de servidores da Companhia se vêem obrigados a habitar, já teriam desaparecido para dar lugar a outras habitações mais confortáveis — barracas que é indispensável que desapareçam, para que possamos afirmar bem alto que a civilização cristã não se esquece dos seus servidores mais humildes.



Efemérides ferroviárias

Por CARLOS NONO

SETEMBRO

1

1890 — Fica completamente terminada a construção da fachada monumental da Estação do Rossio, em Lisboa.

2

1892 — É aberta ao tráfego a nova estação de Riglos, que fica entre as de Ayerbe e La Peña, na linha de Huesca a Jaca.

3

1879 — É assinado o contrato provisório para a construção da linha férrea de 50 quilómetros destinada a ligar Pampilhosa com a Figueira da Foz.

4

1839 — A Itália inaugura o primeiro comboio de passageiros.

5

1905 — Inicia-se a construção do caminho de ferro de Moçamedes.

6

1897 — Reúne-se em Bruxelas a 2.ª sessão da conferência internacional sanitária de caminhos de ferro.

7

1894 — É aberta à exploração a segunda via entre as estações de Santana e Santarém.

8

1891 — O governo brasileiro concede aos engenheiros Visconde Melo Barreto, Marinelle, Miranda e José de Castro o privilégio de construção de uma grande linha férrea que, partindo de Pernambuco, vai até Valparaíso, ligando o Brasil com o Chile.

9

1861 — Circula na linha de Smyrna a Aidin o primeiro comboio da Turquia asiática.

10

1861 — O governo português resolve adquirir à Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo os troços ferroviários entre Barreiro-Setubal e Barreiro-Vendas.

11

1889 — Funda-se em Paris a Companhia Geral Francesa dos Caminhos de Ferro Secundários.

12

1887 — O governo aprova o projecto do Ramal ferroviário de Cascais.

13

1898 — Entra em exploração o caminho de ferro entre Porto San José a Guatemala.

14

1863 — Na extensão de 59,570 quilómetros é aberta à exploração a linha férrea de Vendas Novas a Évora.

15

1830 — Circula sobre rails o primeiro comboio de passageiros na linha de Manchester a Liverpool.

16

1890 — Entra pela primeira vez uma locomotiva na Estação de Viseu.

17

1853 — Inauguram-se os trabalhos para a construção de linha férrea de Lisboa a Santarém.

18

1890 — O «Diário do Governo» publica o alvará que aprova os estatutos da Caixa de Socorros dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, fundada em 1883.

19

1891 — É inaugurada a grande galeria que une os caminhos de ferro do Canadá com os do norte da América, atravessando subterraneamente o leito do rio Saint-Clair.

20

1900 — É aberta à exploração a nova secção da rede ferroviária de Great Western entre Westury e Stert (Inglaterra).

21

1898 — O governo russo ordena a construção de um caminho de ferro comercial e estratégico que ligue Lody-Kalisch à fronteira alemã.

22

1900 — Inaugura-se o caminho de ferro de Elgeibar a San Sebastian.

23

1898 — Prosseguem activamente os trabalhos da construção da estação de caminho de ferro de Lyon, orçada em dois milhões de francos.

24

1863 — É aberta à circulação toda a linha de leste, entre Lisboa e a fronteira além de Elvas.

25

1898 — Chega a Lourenço Marques o comboio que conduz o Presidente Steyn do Estado Livre de

Orange, que é recebido por Carlos Henrique Albers, director dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, pelo governo do distrito e outras entidades.

26

1891 — Publica-se o decreto em que a Companhia do Niassa se obriga a construir um caminho de ferro que ligue um dos portos da costa com a margem oriental do Lago Niassa.

27

1900 — O estado espanhol determina que, a partir de 1 de Janeiro de 1901, todos os serviços ferroviários se regulem pela hora relativa ao meridiano de Greenwich.

28

1890 — Abre à exploração o troço ferroviário de Catete a Cassoneca (Angola).

29

1897 — Entre o Sindicato franco-belga e o gabinete de Pequim é assinado o contrato de construção da linha férrea de Shanghai-Souchon-Nakin e o prolongamento através o Ho-Nan.

30

1889 — Efectua-se a abertura da exploração da linha de caminho de ferro de Pedrouços a Cascais. O trajecto entre Lisboa e aquela praia faz-se por «ferry-boats» que partem do Cais de Sodré (ponte do aterro).



Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Três centenários

A segunda metade do mês de Agosto foi assinalada por três centenários: o da reconquista de Angola, o do nascimento de António Enes e o da fundação da Parceria António Maria Pereira.

As comemorações tricentenárias de Angola trouxeram-nos de novo o nome e a acção de Salvador Correia de Sá, descendente de Estácio de Sá, a quem coube a glória de, um século antes, ter fundado o Rio de Janeiro.

Os homens de acção e portadores de um ideal não morrem de todo, e factos há que, vencendo distâncias enormes do tempo, se relacionam ou se completam, mais tarde, com outros eventos. Aquele Estácio de Sá que fundou o Rio de Janeiro, hoje uma das mais portentosas cidades de todo o mundo, ilustrou também a sua vida com o acto heróico da expulsão dos franceses que se haviam fortificado na baía do Rio. Cem anos depois, um herdeiro do seu nome e do seu sangue, Salvador Correia de Sá e Benevides, sai do Rio de Janeiro capitaneando uma frota de 15 naus para expulsar de Angola os holandeses.

Angola — já o têm afirmado alguns economistas — é um novo Brasil em formação. Gloriosamente Portugal prolonga-se e aumenta-se nesta portuguesíssima província africana. Escola de patriotismo, os que para lá seguem um dia, como soldados, como colonos ou missionários, levam consigo a própria alma de Portugal.

A Câmara Municipal de Lisboa inaugurou na tarde de 16 de Agosto, no prédio número 23 da Rua da Madalena, em que nasceu António Enes, uma lápida comemorativa do 1.º centenário do nascimento daquele ilustre escritor, homem de Estado e colonialista.

O distinto escritor sr. Francisco de Assis Oliveira Martins, no acto do descerramento da lápida, traçou, sob a rubrica «A lição de António Enes», o perfil do antigo e glorioso comissário régio de Moçambique, que foi também um dos mais insignes jornalistas que a imprensa tem tido ao seu serviço.

Finalmente, a Associação Comercial de Lisboa, entregou, numa sessão solene realizada em 18 de Agosto, o Diploma de honra das casas centenárias do comércio da capital à Parceria António Maria Pereira, na pessoa do sr. António Maria Pereira. Esta Parceria não é uma vulgar firma comercial, constitui também uma verdadeira dinastia. É verdadeiramente impressionante esta fidelidade não apenas a um nobre ofício mas a um nome. Efectivamente, desde o seu fundador até hoje, os proprietários e directores desta importante livraria editora

chamam-se todos António Maria Pereira. Este nome tem, pois, foros de nobreza.

Exposições de arte

O calor estival não impediu que os artistas continuassem a comunicar com o público, por meio das suas exposições. Em Sintra, o Instituto cultural reuniu, no Palácio Valenças, uma notável coleção de quadros a óleo e a aguarela, em que os nossos artistas interpretaram aspectos da formosa região sintrense; no Estoril, além da habitual exposição de verão, organizada pela Sociedade Nacional de Belas Artes, estava patente uma outra, em que a jovem mas já distinta artista D. Beatriz Campos afirmou, sobretudo nas suas cerâmicas, notáveis progressos, e, a fechar esta série, António Soares abriu, em pleno Chiado, nos Armazéns Alcobia, a sua 11.ª Exposição de Pintura e Desenho.

António Soares é um grande pintor, possivelmente o mais europeu que, no momento, podemos mostrar ao mundo. Original, não deixa, todavia, de ser humano; modernista, talvez o maior modernista de todos os modernistas, ele não deixa, contudo, de ser — não um académico, o que seria monstruoso — mas um neoc-lássico.

Pena é que alguns dos seus melhores quadros não façam parte do recheio do Museu de Arte Contemporânea. António Soares é um mestre de que nos podemos orgulhar.

Bulhão Pato

BULHÃO PATO, o último grande poeta romântico, viveu durante largo tempo, desde 1890 a 24 de Agosto de 1912, data do seu falecimento, na Torre da Caparica. Era uma grande e curiosa figura literária. Alexandre Herculano estimava-o e gostava de o ouvir recitar versos. Bulhão Pato chegou mesmo a ser seu hóspede. «Paquita» — o seu mais belo poema, deu-lhe celebriedade. Mas foi na Torre da Caparica que ele escreveu as páginas serenas, em louvor da Natureza, a que deu o rótulo de «O Livro do Monte».

Poeta, caçador e cozinheiro, Bulhão Pato foi em tudo perfeito e exemplar. Morreu com mais de 80 anos, o que prova que para se viver uma eternidade são precisas três coisas essenciais: fazer versos bons, caçar e comer com alegria e apetite.

A Câmara Municipal de Almada, no domingo 29 de Agosto, lembrou-se de prestar à memória do insigne poeta uma comovente homenagem, inaugurando uma lápida na casa onde viveu os últimos 22 anos da sua vida, vivida para a beleza e para o culto das coisas simples.

Ecos & Comentários

Por SABEL

Uma carta

NO regresso de uma pequena viagem, tivemos a desagradável notícia do falecimento do nosso querido amigo Alexandre Filipe Settas, que trouxemos, em 1932, para nosso colaborador.

O que, referente ao seu falecimento, aqui estamparamos no nosso último número, cedeu a um sentimento de profundo pesar e à saudade de uma camaradagem que, principalmente nestes últimos anos, criara raízes mais profundas.

A propósito dessa notícia, escreveu-nos o nosso antigo colaborador e prezado amigo sr. Raúl Esteves dos Santos uma carta, para nos informar e esclarecer que a Revista de Comunicações, a que fizemos alusão, se fundou em 1929 tendo terminado a sua publicação em 1935. Ao dar-nos este esclarecimento, Raúl Esteves dos Santos mostra a sua estranheza por, numa notícia necrológica, termos feito referência àquela referida revista. Parece-nos que o facto de o nosso saudoso amigo Alexandre Settas ter dado também a sua colaboração àquela publicação nada contém de desonroso para a sua memória, tanto mais que o falecido, nas notas biográficas que, em tempos, nos forneceu por seu próprio punho, incluia, com prazer, no quadro das suas actividades jornalísticas e literárias, a sua colaboração na Revista de Comunicações.

Foi por isso — e mais nada — que nos intrigou bastante a estranheza injustificada do sr. Raúl Esteves dos Santos.

Na linha da Estoril dois homens puderam evitar uma tragédia

HÁ dias, entre a Cruz Quebrada e Caxias, logo à entrada da primeira curva, partiu-se um dos carris da linha ascendente Lisboa-Cascais. Casualmente, o sr. António Manuel Pereira deu pela avaria e, alarmado, apressou-se a comunicar o facto ao chefe da estação.

No trajecto, à passagem junto das residências do pessoal, deu conhecimento da ocorrência ao funcionário, sr. António Escudeiro que, embora estivesse, nessa manhã, de folga, correu imediatamente para a linha a fim de poder dar ainda a tempo o sinal de alarme, pois já um comboio se aproximava.

No entretanto, compareceu o pessoal da via que, sob a direcção do chefe Graça, substituiu rapidamente o carril partido, podendo-se assim restabelecer, minutos depois, a circulação dos comboios.

Os srs. engenheiros António Bual, director, e Duarte Belo, com o encarregado de Via e Obras, sr. Rodrigues, também compareceram no local.

Há que registar, com o devido louvor e relevo, a acção dos srs. António Manuel Pereira e António Escudeiro. Devido a eles evitou-se um grande desastre.

Conheça a sua terra

A Sé de Braga é um dos mais antigos e belos monumentos do país e apesar dos inúmeros restauros que, através dos séculos, foi sofrendo, ainda hoje conserva



BRAGA — Fachada da Sé

vestígios arquitectónicos da época do conde D. Henrique e de D. Teresa.

Mas não é só externamente que se deve admirar este sumptuoso templo. No interior, o visitante encontra um maravilhoso mundo de arte, como a capela-mór, o côro dos orgãos, a pia baptismal e o famoso museu de arte sacra.

OS NOSSOS COLABORADORES

Da sua viagem de férias e, ao mesmo tempo, de estudo, à Suíça e à Itália, regressou há dias, tendo assumido já as suas funções, o sr. António Montês, chefe dos Serviços de Turismo e Publicidade da C. P. e nosso prezado amigo e ilustre colaborador.

E' com sincera alegria que, destas colunas, lhe apresentamos os nossos cumprimentos de boas vindas, assim como as nossas sinceras congratulações pelo bom resultado que obteve na sua cura de águas nas termas Reais de Montecatini.

RÁDIO E QUININA

Em 1898 o casal Curie descobriu o rádio. Como é sabido, é um elemento muito radioactivo que se encontra especialmente em minerais de urânia e em vários outros. Madame Curie deu a este elemento o nome de «rádio», isto é: «o radiante». Uma pequena caixa de fósforos, cheia de rádio, representa um valor de vários milhões de dólares.

É com o máximo interesse que o mundo médico-científico segue as experiências, que têm por fim a fabricação de rádio por via sintética, mas falta saber se o rádio artificial terá as mesmas boas qualidades que possui o rádio natural.

Não foi a primeira vez que se tentou substituir um produto natural por uma imitação sintética, mas, em geral, o produto natural tem-se mostrado muito superior ao sucedâneo. Tal é o caso com a quinina, a parte activa da casca da quina, a profilaxia e o remédio contra a malária. Vários sucedâneos da quinina não têm satisfeito.

O reconhecimento geral da quinina consta do facto de se tomar em vários países uma dose diária de 400 miligramas de quinina a título de profilaxia durante a estação em que reina a malária e outra de 1 até 1,3 gramas durante 5 a 7 dias para o tratamento, seguindo-se assim a recomendação da Comissão de estudos da malária, uma secção da antiga Sociedade das Nações.

Imprensa

«O COMÉRCIO DE GAIA»

O semanário «O Comércio de Gaia», que se publica há 18 anos na progressiva e rica Vila Nova de Gaia, apresentou, em 15 de Agosto, um número especial, ilustrado, com interessantes gravuras e colaboração valiosa. Reproduz o foral concedido à vila, em 20 de Janeiro de 1518, por D. Manuel, e, a cores, a actual bandeira e brasão do Município.

Aproveitamos esta oportunidade para apresentar aos seus proprietários, director e editor, respectivamente srs. João Vilarandelo Morais, João Maria e José Morais, os nossos melhores cumprimentos de camaradagem.

RELÓGIOS — JOIAS — OURO E PRATAS
de qualidade e requintado bom gôsto

T O R R O A E S

Relojoaria e Ourivesaria

123, RUA DA PRATA, 131 — LISBOA — Telefone 24210

Linhas portuguesas

A C. P., no seguimento do programa de renovação do seu material, realizou no dia 17 de Agosto uma viagem experimental de quatro carruagens de primeira e terceira classes e um forgão, de fabrico italiano, que acabam de ser modernizados nas oficinas da Companhia, e começaram a prestar serviço, no dia seguinte, nas linhas de Guimaraes e do Litoral do Minho.

A composição partiu da estação da Trindade às 8 e 28, com destino à Póvoa, e regressou às 12 e 26. Tomaram lugar numa das carroças os srs. engenheiros Lima Rego, chefe da exploração; Mendia, sub-chefe do material e tracção; Baptista, chefe do serviço de movimento; Sousa Pires, Rafael Carvalho e Celso de Vasconcelos, das oficinas de Campanhã, e Baiao, da fiscalização do Governo; o chefe da primeira circunscrição, sr. Marcelino da Silva e o inspector principal, sr. Baptista. Também foram convidados a tomar parte nesta viagem experimental os operários e técnicos que trabalharam na beneficiação daquele material ferroviário e o sr. Luís Vilela, presidente do Sindicato.

O novo material circulante, inteiramente metálico, oferece agora, após a modificação de toda a instalação interior, a maior comodidade e o maior conforto aos passageiros. O seu aspecto é também muito atraente, pois foi pintado de vermelho e cinzento.

Como se vê, os serviços dos caminhos de ferro portugueses continuam a aperfeiçoar-se, beneficiando, portanto, o público.

* * *

O Ministério das Comunicações publicou um decreto-lei que confere à Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro a faculdade de contratar com a Caixa Geral de Depósitos as operações necessárias para o adiantamento, pelas receitas consignadas a obras e apetrechamento dos Caminhos de Ferro do Estado, de verbas até à importância de 50.000 contos, para promover a renovação da via nalguns troços da rede ferroviária do Estado e a execução de outros melhoramentos.

A responsabilidade do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, cujas verbas serão lançadas em conta corrente, não deverá, em qualquer momento, ser superior a 50.000.000\$00.

Os reembolsos e encargos dos empréstimos contraídos nos termos deste decreto serão satisfeitos, nos seus vencimentos, pelo Fundo Especial por força das verbas consignadas nos seus orçamentos a estas despesas, conforme acordo a estabelecer entre a respectiva Comissão Administrativa e a Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência.



Uma anedota real

O pai da imperatriz da Áustria, príncipe da Baviera, viajava no ano de 1863 no percurso de Munique a Viena, utilizando uma carruagem ordinária. Como seu acidental companheiro de viagem seguia um sujeito, de aspecto agradável e muito dado que, em breves momentos, entabulou com ele amistosa conversação.

O príncipe, cortezmente, derivava sempre a conversa quando acontecia, ainda que muito veladamente, o interlocutor indagar da sua personalidade e dos fins da viagem.

Contudo, o sujeitinho, embora amável e risonho, de vez em quando lançava esta ou outra pergunta semelhante:

— Vai, certamente, tratar de alguns negócios?

Ao que o egrégio personagem respondia, invariavelmente, com umas frases, tais como esta:

— Sim, é possível. Talvez, se calhar... É ainda um caso para resolver...

Cada vez com curiosidade mais crescente e verdadeiramente aguçada pelas imprecisas respostas, ia sempre indagando e essas perguntas tomavam já foros de assédio constante e prosseguiam, assim, por exemplo:

— Que ocupação tão estranha!... Sem plano definido de trabalho. Porque não arranja ocupação mais definida, mesmo que tenha rendimentos de sobra?

— Que quere o meu caro senhor?! A minha vida está assim constituída! De resto, eu, intimamente, sou da sua opinião. Mas, há posições na sociedade que não se podem abandonar, ainda que nós queiramos e, como a minha, tenho de a manter, exactamente como o do meu genro que, não obstante, talvez pense também como nós.

— Isso é duplamente interessante, meu caro senhor e — salvo o devido respeito, — se me permite considero-os como duas personagens originalíssimas.

— Concordo, em absoluto, e tanto assim é que lhe garanto não haver em toda a Áustria outra espécie de existências semelhantes às nossas.

Redobrando de curiosidade e para infundir mais confiança ao seu companheiro de viagem o tal sujeito identificava-se pela profissão e dava pormenores, aliás verdadeiros, da sua vida, até ao ponto de participar que, tal como o seu genro, de Viena, era estabelecido com loja de artigos de óptica em Munique.

Continuaram sempre a conversação, variando de assunto e no mais ameno convívio até que chegaram á grande gare de Viena, ponto terminus do trajecto de ambos.

Sem deixar de se mostrar gentil com o tal senhor, que considerava reservado ao máximo, ao despedir-se, e tendo em conta esse rápido momento, atirou-lhe de chofre, decididamente, esta pergunta:

— Afinal, diga-me com toda a franqueza, em que se ocupa o seu genro?

— Simplesmente nisto: em ser rei e imperador de todos os austríacos.

Imagine-se a cara do anónimo viajante ao saber que

mantivera durante tanto tempo um livre convívio com tão alta personalidade e a repercussão que teve a inocente partida na corte austriaca.

Como fundo vantajoso dêste casual encontro ficou um assombroso benefício comercial, que a clientela da corte de Viena passou a tributar ao lojista de artigos de óptica, genro de outro óptico, falador, curioso mas cortez que, sem querer, originou o mais colossal reclamo daquele tempo.

Propaganda ferroviária

QUANDO em 1854 o Comodoro Perry, da Armada Americana, investido da alta dignidade de «Lord do Interior Inacessível» (por ele criada em mira de grandes vantagens de carácter patriótico), penetrou pacificamente com os navios da sua esquadra, que precediam o navio almirante «Powhatan», na bacia de Iedo, em águas nipónicas, para assim demonstrar aos representantes dos Xoguns as suas intenções de boa amizade, levou como presentes que afirmavam a civilização americana, entre muitos outros, também valiosos, aparelhos de telegraphia Morse, material bélico e um extraordinário presente que muito surpreendeu os japoneses.

Foi o facto de terem levado material para instalarem uma via férrea, completa, com sinalização, obras de arte e tudo o mais que convinha, tal como locomotivas, vagões e carruagens e que constituiu assombrosa curiosidade geral.

O povo menos culto considerou o caminho de ferro como um «carro de fogo», instrumento do demónio, e dos comboios guardava a distância julgada prudente. Os nobres, os de superior intelecto, porém, mostravam-se interessados pela novidade e ansiosos por experimentar a sensação de viajarem nessa maravilhosa novidade da mecânica e dentro de pequenas carruagens de passageiros agarrawam-se conforme podiam, de olhos semi-cerrados pela vertigem apavorante, pela *espantosa* velocidade a que seguiam: uns ínfimos 35 quilómetros hora.

A falta de capitais prejudica uma vantagem económica

SE não fôra a falta de confiança demonstrada pelos financeiros espanhóis e também pela carência de estímulo público devido à falta de propaganda, bem orientada e desenvolvida que não conseguia demover do espírito do povo que a invenção do caminho de ferro não era mais que um simples entretenimento, sem ulteriores resultados práticos, a Espanha teria sido, em 1830, detentora do primeiro caminho de ferro na Península Hispânica.

Alexandre Fr. Sette

Linhos Estrangeiras

**AMÉRICA
DO NORTE**

O fecho de uma era na história dos caminhos de ferro foi assinalado recentemente em Nova York, quando uma das mais antigas companhias construtoras de locomotivas nos Estados Unidos suspendeu o fabrico de locomotivas a vapor, passando a produzir máquinas de propulsão eléctrica pelo sistema «Diesel». A «American Locomotive Company», de Schenectady, Nova York, fabricou a sua primeira locomotiva a vapor em 1848, e durante um período de cem anos, desde então, já produziu 75 000 locomotivas de tal tipo. A mesma companhia anunciara que em 1950 sómente vinte e cinco por cento de suas actividades seriam dedicadas à produção de locomotivas Diesel, mas a procura aumentou ultimamente, num teor de 90 por cento.

— Os caminhos de ferro norte americanos não dão, como se vai ver, prejuízos às suas respectivas companhias.

Segundo as notícias que lemos na imprensa, a Associação dos Caminhos de Ferro americanos avaliou os rendimentos totais das operações dos caminhos de ferro dos Estados Unidos, no mês de Julho, em 671 milhões de dólares, ou sejam 28,2 por cento sobre os de Julho de 1947, com os rendimentos de fretes em 21,9 por cento e os de passageiros em 1,5 por cento mais elevados que nesse mês.

Lucros mais elevados aparecem em todas as regiões dos Estados Unidos, particularmente no Leste, onde as companhias anunciam um aumento de 23,8 por cento nos lucros de fretes, sobre o rendimento de igual mês do ano passado.

ARGENTINA

Chegou recentemente a Buenos Aires o primeiro carregamento de 100 vagões ferroviários que fazem parte de um pedido de 600 vagões encomendados pelos caminhos de ferro argentinos às fábricas norte-americanas, aguardando-se para breve a chegada de outro carregamento constante de 100 unidades.

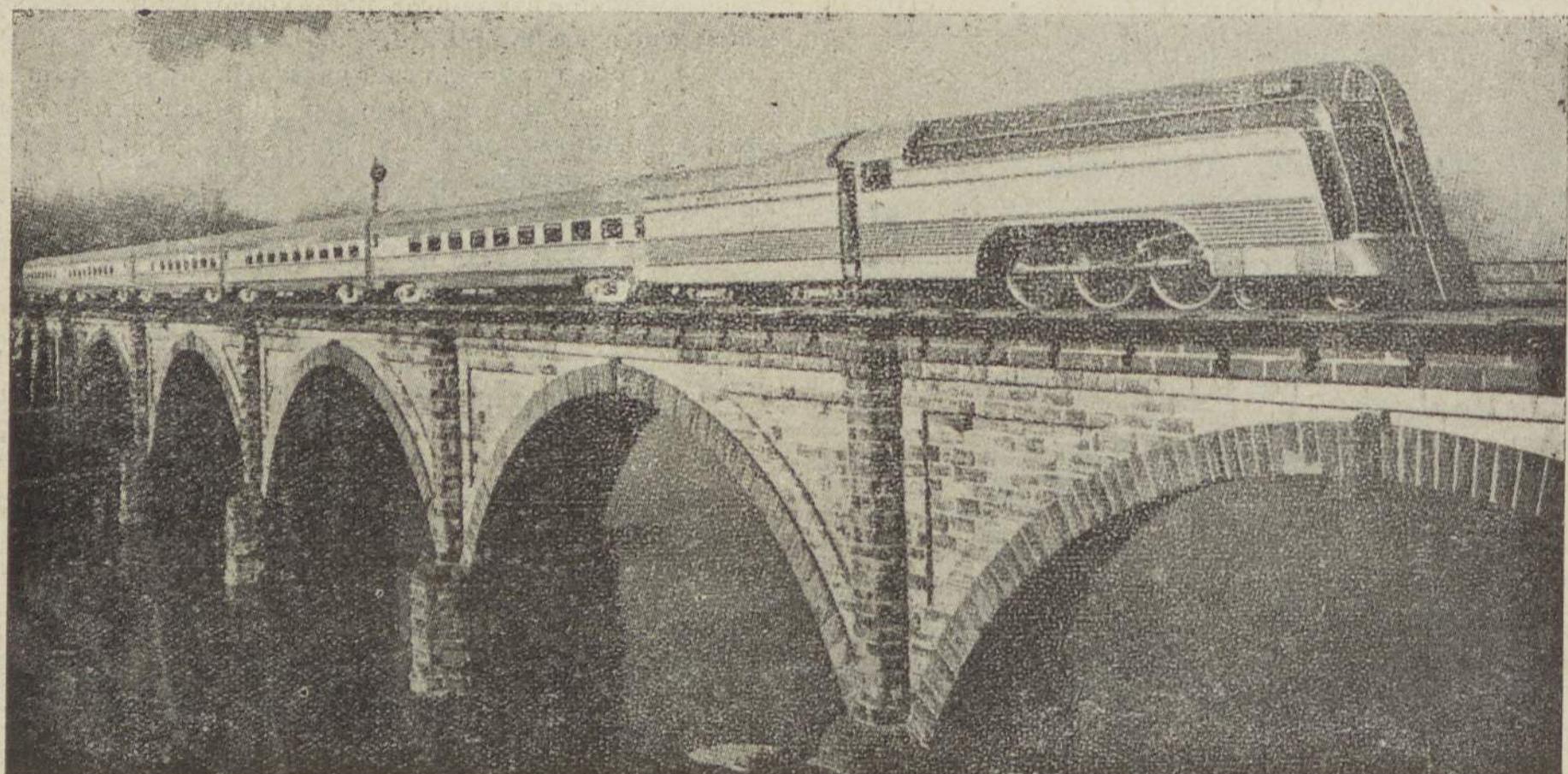
Dois navios argentinos transportarão cada um mais 100 vagões, ficando ainda para resolver o embarque das 200 unidades restantes.

Os vagões recebidos têm bitola de um metro e capacidade de 58 metros cúbicos e comprados juntamente com 400 outros vagões para o transporte de gado. As companhias fornecedoras são a Pallman Standard Car Export Corporation e a American Car and Foundry Export Company.

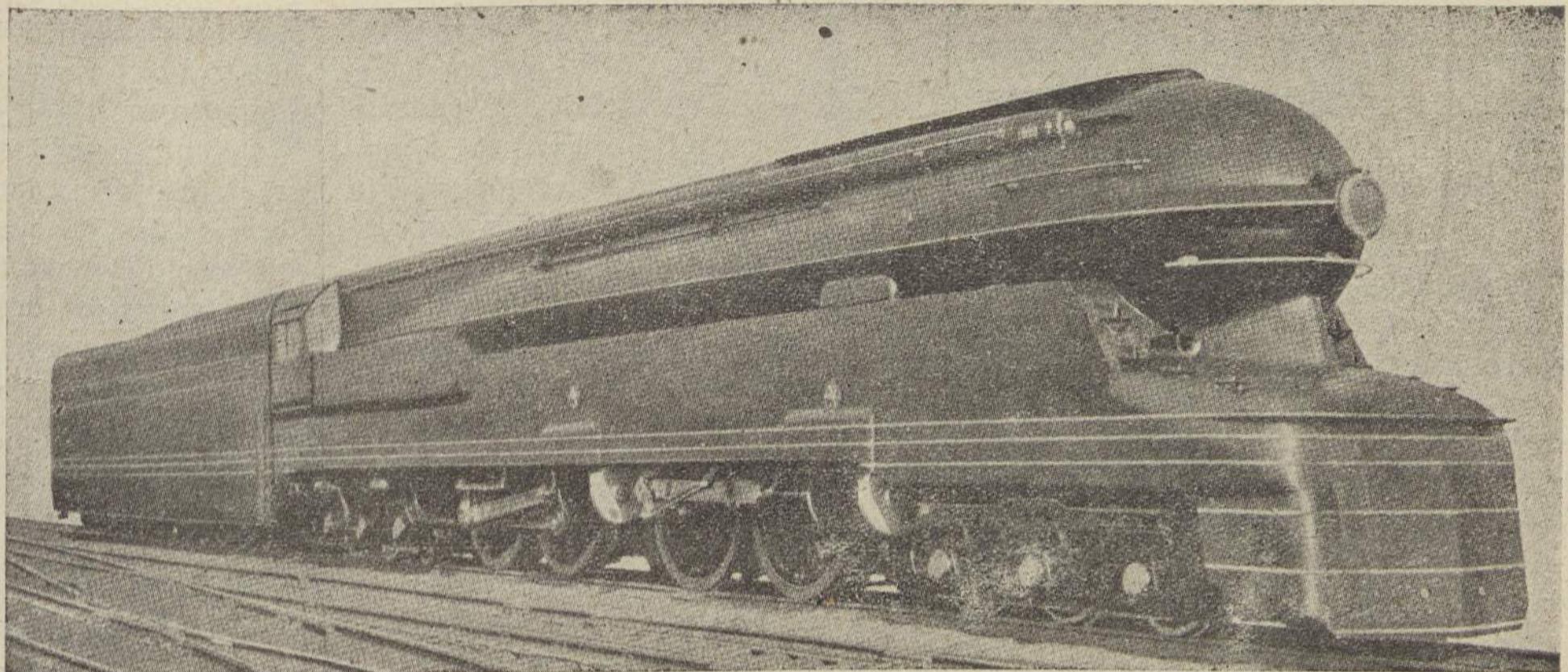
CANADÁ

A partir de 15 de Setembro, as empresas Canadian Pacific e Canadian National Railways, a fim de actualizarem as suas tabelas de fretes com as mais linhas, vão aumentar os preços em 15 por cento.

Os Estados de Quebec e Ontário serão igualmente afectados pelo aumento autorizado em Abril passado. A mero título de informação diremos que, no Canadá, os caminhos de ferro têm direito de aumentar os fretes sem a aprovação formal da Repartição de Transportes, desde que notifiquem simplesmente essa repartição com 30 dias de antecedência.



Um comboio estilo aerodinâmico em uso nos Estados Unidos



AMÉRICA DO NORTE — Vista geral da locomotiva-expresso, dos Caminhos de Ferro da Pensylvania

CHINA

Com o restabelecimento dos serviços do caminho de ferro de

Chekiang a Kiangsi chega-se à conclusão de que a China continua a por em prática os planos que estabeleceu para a sua reconstrução.

Esta linha ferroviária, com 1.165 quilómetros de extensão — é das mais importantes, pois liga três das mais ricas províncias da China. Ela assegura de novo o transporte de milhares de toneladas de produtos agrícolas das províncias do interior para as províncias costeiras por troca com artigos manufacturados que o interior da China não pode produzir.

A administração desta linha férrea emprega mais de cem engenheiros, diplomados na sua maioria na América do Norte, e cerca de 10 mil operários, repartidos por cinco categorias, segundo a natureza do seu trabalho. Em média, estes operários reparam, por dia, aproximadamente quatro quilómetros de via.

Quanto à reparação das pontes, o problema apresenta sérias dificuldades: a linha conta nada menos nada mais do que 357 pontes, que totalizam quase perto de 5 quilómetros de extensão, e a maioria delas sofreu tão graves prejuízos durante a guerra que não houve remédio senão reconstruí-las quase por completo.

Quando foi inaugurado o monumento comemorativo da obra da UNRRA em Kinwha, em Novembro de 1947, esta importante artéria ferroviária já se encontrava reparada em metade do seu percurso total, faltando-lhe, pois, refazer cerca de 550 quilómetros de via.

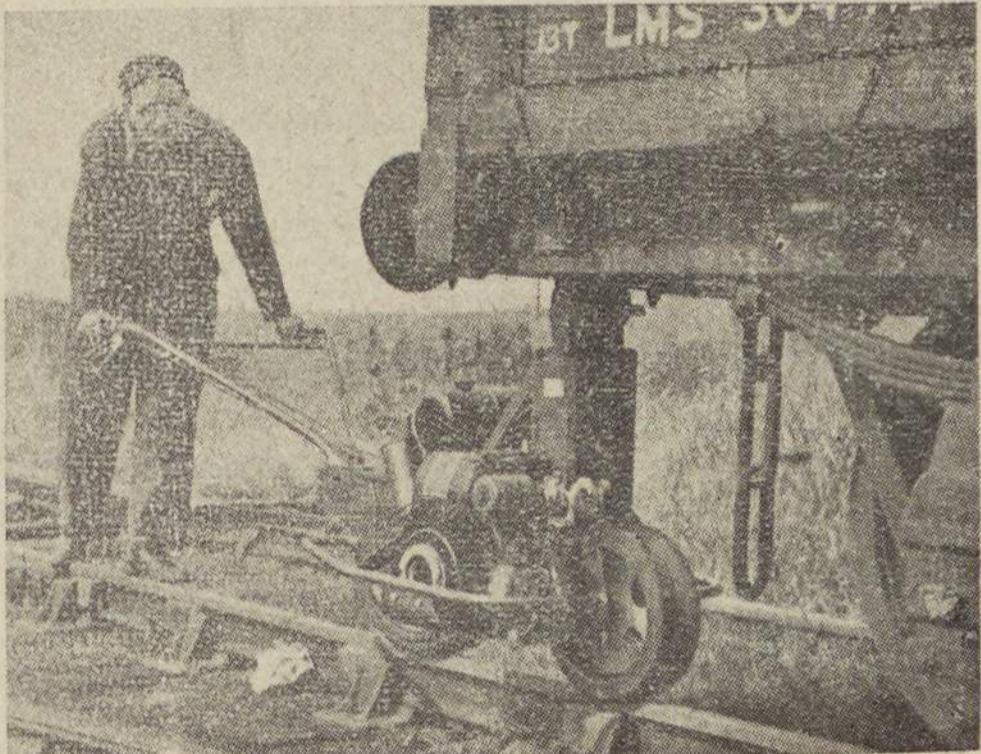
Graças aos esforços do seu director, o notável engenheiro C. Y. Hon, a administração da linha conseguiu já fazer a junção entre Chengyao e

Nanchang, e espera levar os trabalhos de reconstrução até Pinhiang por todo este ano ainda.

Na pequena cidade de Hengyeng, a 60 quilómetros a oeste de Chengyao, inaugurou-se um monumento à memória dos 2 000 operários que para a construção e reparação da linha sacrificaram a sua vida.

INGLATERRA

Numa exposição de máquinas manejáveis levada recentemente a efeito em Olimpia (Mechanical Handling Exhibition) apareceu pela primeira vez um aparelho des-



tinado a levantar, nos parques ferroviários, as rodas de uma carruagem.

Este aparelho fabricado pela B. S. A. Cycles Limited, de Birmingham, é muito prático e pode mover 100 toneladas. Deslisa facilmente sobre um único rail.

Publicações recebidas

Colonização Interna (*Cadernos do Ressurgimento Nacional*)

O constante crescimento da população portuguesa, que duplicou nos últimos cem anos, trouxe consigo o problema do aumento das subsistências. Impoz-se, por isso, a intensificação das culturas e o aproveitamento de terrenos até agora incultos.

Num dos últimos números da coleção *Cadernos do Ressurgimento Nacional*, cuja publicação se deve ao «Secretariado Nacional de Informação», pergunta-se:

«Mas será ainda possível tornar produtivas relevantes extensões de terreno no nosso País?»

Lendo-se esse caderno chega-se à conclusão de que sim, pois que, não obstante ter aumentado consideravelmente a área cultivada, extensas superfícies podem ainda ser economicamente chamadas ao cultivo e, por outro lado, vastas regiões existem no país também susceptíveis de produzir maiores colheitas mediante a intensificação das culturas nelas realizadas.

A colonização de áreas, mais ou menos extensas e até hoje insuficientemente aproveitadas, têm concorrido, além das obras de rega, defesa e enxugo das terras, para conseguir semelhante escopo.

Na verdade, lemos no Caderno presente, a colonização visa a obter a mais completa utilização da terra, instalando nela o maior número de famílias. Havendo ainda no País uma grande extensão de incultos, impõe-se naturalmente a solução de o Estado adquirir os respectivos terrenos, concedendo-os depois a particulares para que assim se aumente a produção da terra e se multiplique o número de famílias nela enraizadas.

Este Caderno, consagrado ao problema da «Colonização externa» contém matéria de grande interesse e desenvolve um largo e inteligente programa de actividades agrícolas, apresenta soluções dignas de serem postas em prática. Quem o escreveu é mestre no assunto e deve possuir, por consequência, uma experiência longa, observação atenta dos problemas e uma notável cultura da especialidade.

O caderno presente é ilustrado com sugestivas gravuras reproduzindo aspectos da obra de colonização do Sabugal, Martim-Rei e Milagres.

Arsenal do Alfeite

A leitura do «Relatório e Contas» do Arsenal do Alfeite, referente ao ano de 1947, proporciona-nos nova oportunidade de registrar nestas colunas a actividade, a todos os títulos notável, deste organismo industrial do Ministério da Marinha.

Com efeito, têm sido grandes as suas actividades quer de ordem técnica, quer de ordem fabril. Foram, além disso consideravelmente melhoradas as suas instalações e procedeu-se a uma série de obras, entre as quais figura o prolongamento do muro-cais do molhe leste do Arsenal, na extensão de cem metros, do que resultou ter-se elevado o seu comprimento total para 200 metros, permitindo-se, assim, a acostagem dos maiores navios que por ventura venham a ser construídos e a cujo acabamento aquele cais, principalmente, se destina. O apetrechamento e conclusão do excelente navio-tanque «Sameiro» beneficiou já, informa-nos o Relatório, daquela importante instalação.

As actividades técnicas principais do Arsenal do Alfeite, durante o referido ano de 1947, foram as seguintes:

Trabalhos relativos ao acabamento do navio-petroleiro «Sameiro» incluindo os desenhos de pormenor do seu apetrechamento e especificações para a aquisição de materiais; projecto de construção das duas embarcações a motor «Geba» e «Cacheu», que se destinam especialmente ao serviço de hidrografia, transformação da canhoneira «Mandovi» em navio hidrográfico, com o estudo da substituição completa de mobiliário, ventilação eléctrica, etc.; projecto de transformação do vapor «Vale de Zebro», em estação móvel de desmagnetização, passando a navio-motor.

No que se refere às suas actividades fabris, construiram-se: — as lanchas «Espadilha» e «Fataça» para fiscalização da pesca; o navio petroleiro «Sameiro»; um batelão Cisterna; duas vedetas tipo «Alfa»; um navio petroleiro de 10.000 T. D. W.; uma lancha para a Escola de Aviação Naval «Gago Coutinho» destinada a transporte de passageiros na Ria de Aveiro, em S. Jacinto; e, além de mais de uma dúzia de embarcações encomendadas para os diferentes navios da Armada, construiram-se dois escalerões do navio hidrográfico «Mandovi», a que foram dados os nomes de «Geba» e «Cacheu».

Além destas construções fizeram-se numerosas reparações e beneficiações de navios. A actividade do Arsenal do Alfeite durante o ano económico de 1947, foi, na verdade, intensa. Desde a sua criação foi aquele o ano em que se registou a maior soma de trabalhos do estaleiro.

Foi criado um Arquivo-Museu privativo, ou melhor, um Arquivo Histórico, constituído por vários modelos de navios e outras embarcações, peças de medalhistica, fotografias e peças diversas.

O Arsenal do Alfeite, pelas suas notáveis actividades e pelas realizações que leva a cabo, honra o país e dá-nos a medida justa da competência dos nossos engenheiros e da capacidade técnica dos nossos operários.

ARGANIL

Os seus encantos turísticos e os seus problemas

ARGANIL, vila formosa nascida e crescida entre paisagens das mais formosas, tem os seus encantos turísticos e tem os seus problemas. Da resolução dos seus problemas depende, em grande parte, a valorização dos seus atractivos turísticos.

Mas há problemas que só se resolvem quando, a apoiar as reclamações de uma população, existe um forte sentimento bairrista e uma perfeita consciência colectiva. Felizmente que, em Arganil, esse sentimento já existe como também se formou essa consciência. Assim, e finalmente, a população acordou para as grandes realidades do presente.

A «Casa da Comarca de Arganil» estabelecida, há poucos anos, em Lisboa, tem desenvolvido, nestes últimos tempos, uma admirável actividade em favor da conclusão do caminho de ferro da formosa vila.

Arganil não reclama uma coisa impossível e muito menos o faz injustificadamente. Vila já de si populosa e cabeça de um concelho com mais de 22 mil habitantes, Arganil tem possibilidades extraordinárias de desenvolvimento. Mas é uma terra quase isolada. A estação mais próxima é a de Serpins e essa fica-lhe à distância de trinta quilómetros. A estação da Lousã, que também serve Arganil, ainda está, infelizmente, muito mais longe. E, no entanto, há cerca de setenta anos que se iniciou o caminho de ferro de Arganil. Setenta anos! Há setenta anos, pois, que esta região encantadora espera pacientemente a conclusão do seu caminho de ferro; há setenta anos que os problemas económicos desta região agrícola esperam a sua resolução; há setenta longos anos que muitas iniciati-

vas, que podiam assumir proporções de grandeza, não conseguiram, na sua maioria, sair da fase embrionária. E quantas não morreram à nascente!

Arganil não pede muito, de momento. Pretende, apenas, a conclusão de vinte e tantos quilómetros de linha, para ficar ligada a Serpins, problema fácil de resolver tanto mais que, nesta parte, isto é, entre Serpins e Arganil, já se fizeram não só as expropriações de terrenos como também se concluiram as respectivas terraplanagens e se encontram igualmente concluídos todos os túneis e aquedutos.

As forças vivas de Arganil e a sua Casa de Lisboa já apresentaram ao sr. Ministro das Comunicações o problema da conclusão deste caminho de ferro tão necessário à região, como factor importante do seu desenvolvimento agrícola e industrial e de grande interesse turístico, e aguarda, com a melhor esperança, a decisão daquele ilustre membro do governo.

Arganil possui valores turísticos de primeira ordem. Povoação das mais antigas do país, pois supõe-se ter sido fundada pelos romanos, esta linda vila possui encantos naturais e valores arquitectónicos dignos de visita. Toda a vila é rodeada de paisagens de excepcional beleza e nas suas proximidades o turista encontrará, para prazer dos seus olhos e enriquecimento da sua cultura artística, a Igreja de S. Pedro, antiga mesquita, em estilo românico, construída no século XIII, e a antiquíssima e curiosa Igreja de Lourosa, cuja fundação data do século XI. Dentro da vila propriamente dita há que ver e admirar o magnífico Museu de D. Ventura, o Jardim e a Mata do Hospital da Condessa de Canas.

A três quilómetros de distância e a uma

altitude de 425 metros, o visitante terá a surpresa agradável e empolgante do panorama que o Santuário do Monte Alto lhe proporcionará. Todos os anos, a 15 de Agosto, realiza-se neste Santuário a concorrida e animada romaria de Nossa Senhora do Monte Alto, e nos dias 6, 7 e 8 de Setembro efectua-se, neste mesmo local e também com enorme concorrência dos povos do concelho e terras vizinhas a feira anual conhecida pelo nome de Feira do Monte Alto.

Arganil é uma terra de largo e próspero futuro. A conclusão do almejado caminho de ferro possibilitará o seu progresso.

Não nos restam dúvidas de que será o caminho de ferro — um dos maiores factores da economia nacional — que virá solucionar alguns dos mais importantes problemas de Arganil e do seu populoso concelho.

Manuel Martins dos Reis, Filhos, L.^{da}

ANTIGA CASA REIS & REIS (Fundada em 1913)
ARMAZÉM DE MERCEARIAS — FARINHAS E CEREALIS
Rua Oliveira Matos — ARGANIL — Telefone 4

ALBANO PIRES & C.^a

Ferro, Ferragens, Mercearias, Solas e Cabedais, Material eléctrico, Materiais de construção, Adubos químicos, Drogas e Tintas, Charruas e diversos utensílios da lavoura — Óleos e acessórios para automóveis, pneus e câmaras d'ar — Cal Hidráulica Martingança — Estanqueiros de pólvoras do Estado — Artigos de caça — Cimento LIZ — Tabacos nacionais, Fósforos e papeis de fumar —

CAVAN — Produtos de fabrico português em cimento

LUSALITE-Sub-Agentes nos concelhos de Arganil e Góis

Mandam vir no mais curto espaço de tempo qualquer artigo que não tenham e o freguês deseje

TELE { gramas: ALBANO PIRES
fone n.º 3

ARGANIL

Cerâmica Arganilense, L.^{da}

(A VAPOR)

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

TELHA MARSELHA — TELHA PORTUGUESA — PÚCAROS PARA RESINA —
—: TIJOLO BURRO E FURADO :—

ARGANIL

Mariano Lopes Morgado & C., L.^{da}

DISTILAÇÃO DE RESINAS — ALUGUER DE PINHAIS —
RESINAGENS — PEZ-LOURO E ÁGUA-RAZ —

TELEFONE 24

ARGANIL

SERRAÇÃO DE MADEIRAS
E
CARPINTARIA — MECÂNICA
MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

MADEIRAS EM TOSCO
E
A PARELHADAS
FERRAGENS

Sociedade Nacional de Madeiras, L.^{da}

S. PEDRO — ARGANIL

TELEFONE 24

Recortes sem Comentários

Duas montras

Fez-nos pena quando vimos Paiva Couceiro e Norton de Matos emparceirados em duas montras de livraria! Não sabemos quem o fez, mas quem quer que o haja feito, fez mal. Há coisas que não dão decoro a quem as faz, embora não sejam crime. E desta diria Talleyrand: — «C'est plus qu'un crime; c'est une faute».

É odioso comparar homens, que prestaram serviços, cada um segundo a sua possibilidade, a sua capacidade e a sua oportunidade. Parece-nos que emparceirar Paiva Couceiro e Norton de Matos é forçar bastante a nota. Couceiro ocupou o território e traçou-lhe as fronteiras. Em seguida administrhou com bom senso e justiça, dentro das normas da razão e do sentido de servir a Pátria e a Província de Angola. Norton de Matos foi um simples administrador. Arranjou em Londres um grande empréstimo e gastou o dinheiro largamente. Bem? Mal? Preferimos crer que bem, perfilhando o parecer dos que aplaudiram a obra. Quando se acabou o dinheiro, veio-se embora. Não maldaremos do que fez, pois não o poderíamos julgar com seguro conhecimento de causa. Nunca lemos o «Calígula em Angola», porque sempre tivemos a opinião de que seria uma obra de paixão e violência. A política dos partidos republicanos era então violenta e não poupava ninguém, nem desdenhava de nenhuma arma. Por isso não o lemos. E fizemos bem: há dias nos dizia o jornalista Armando Boaventura: — «Quem fez o «Calígula em Angola» fui eu». Agora repudia a obra. Cremos que também a repudiou o homem que na capa do livro pôs o seu nome.

Edições Gama, a quem se deve tão alta Política de espírito, que tantos serviços prestaram com a mensagem da Doutrina e da recta interpretação dos factos, acaba de pôr à venda, nesta altura da política (com p...) dois livros, com o mesmo formato e a mesma apresentação gráfica — ambos acerca de Angola: um de Paiva Couceiro, outro de Norton de Matos. E em duas montras do Chiado expôs os mesmos livros, com grande espalhafato. Entre os livros, a montra mais vastamente povoada dos dois livros, uma espada e um cantil. De Couceiro? Como nos seria atenuante à revolta que sentimos saber que não. A um combatente de África, que passava, ouvimos também: — «Deus queira que esta espada não seja a de Couceiro...».

Algum leitor pensará que Edições Gama estavam no direito de fazer aquilo. E nós responderemos que não têm o direito de fazer aquilo. Porque Edições Gama não são uma casa meramente industrial ou comercial: são uma obra de espírito, uma organização ao serviço dum Ideia nobre e nacional. Trazem-na da Política para a política? Prestam-lhe o pior dos serviços ou o melhor dos desserviços.

O sr. Norton de Matos é, como veio nos jornais, candidato à presidência da República. Que significa a sua candidatura? O regresso ao que se combateu e se derrubou em Maio de 1926. Não pôde o sr. Norton de Matos conter então a desordem da política e da administração. Poderia fazê-lo agora, que tudo é mais violento e que tudo está tecnicamente organizado? Mas não queremos discutir a candidatura. Isso será com os eleitores, mais do que connosco. O que, sim queremos discutir, é o direito que Edições Gama tem de fazer aquele paralelo, de tomar já partido numa contenda eleitoral e por forma que classificaremos de escandalosa.

Disseram-nos há dias que iam sair a público estes dois volumes. Quem no-lo comunicou, amigo de Edições Gama, estava indignado com o aproveitamento da oportunidade. Respondeu-lhe alguém da casa editora que a impressão dos livros havia muito estava feita. Se assim era, deveria, dentro de certa coerência, ser a colocação do livro nas livrarias adiada. Passado um ano ninguém poderia dizer que se tratava dum especulação da política para fins comerciais ou para serviço da paixão. Porque Edições Gama, repetimo-lo, sempre todos as tiveram como acção de Política e não como acção de política. E têm o direito, todos os amigos, de estranhar que seja aquela mão a deitar tão aparatoso e volumoso acha na fogueira.

Isto o escreve um amigo das Edições Gama, que não pode furtar-se ao preceito augustiniano: — Amigo de Platão, sem dúvida, porém mais amigo da Verdade.

P. S. — Por aquelas montras se prova que Portugal é um País de tirania e despotismo. Nos tempos em que o sr. Norton de Matos mandava, quantas horas estariam aquelas montras inteiras? Eram tempos de liberdade...

(De *A Voz*)

Os voluntários do Bem

Por acaso, assistimos ontem à tarde (8 de Agosto) em Lisboa, ao desfile das corporações dos bombeiros voluntários, organizado como cerimónia complementar do oitavo Congresso da sua Liga, que há dias se vem realizando, com a presença de delegados franceses e luxemburgoeses.

O cortejo, extenso e luzido, rematava com a apresentação de numerosas viaturas, idas de diversos pontos do País, alguns dos mais afastados da capital.

Foi um acto que teve grandiosidade e, sobretudo, elevado significado.

Por ele, os voluntários revelaram exuberantemente à população da capital o que vale a força de um ideal nobre e devotadamente abraçado.

Foi, na verdade, uma bela demonstração de capacidade realizadora, a afirmar o espírito de organização e o grau de desenvolvimento dos bombeiros voluntários portugueses.

Cada viatura que rolava trazia-nos à memória o esforço, o sacrifício, a acção dinâmica que certamente teria sido necessário desenvolver para tornar possível a sua aquisição. E muitas foram as viaturas que passaram, a mostrar que os nossos bombeiros têm sabido servir o seu ideal e apetrechar-se para a alta missão que abnegada e desinteressadamente desempenham.

Não contam essas beneméritas corporações com todo o auxílio oficial e particular que merecem e de que carecem.

Isso mais avulta o valor do seu esforço.

Bombeiros Voluntários! Batalhões de homens fortes, corajosos e hábeis, que encarniçada e desinteressadamente se empenham numa grande luta: salvar as vidas e os bens do seu semelhante.

Seria possível encontrar-se ideal mais belo?

(Do *Diário do Alentejo*)

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, Lda

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L
SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, LDA
Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

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

PELA

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 190, III série, de 16 de Agosto, publica o seguinte:

AVISO

Faz-se público que, nos termos do disposto nos artigos 1.º e 3.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, está aberto concurso de provas práticas, pelo prazo de trinta dias, a contar da data da publicação do presente aviso no *Diário do Governo*, para o preenchimento da vaga existente e das que ocorrerem no quadro permanente na categoria de terceiro oficial durante o período de dois anos, contados da data em que for publicada no *Diário do Governo* a lista dos candidatos aprovados.

Nos termos da alínea c) do despacho ministerial de 3 de Abril de 1941, publicada no *Diário do Governo* n.º 87, 2.ª série, de 16 do mesmo mês, este concurso é obrigatório e a ele serão admitidos os escriturários do quadro permanente desta Direcção Geral que possuam as habilitações mencionadas na alínea f), B), do artigo 1.º do citado diploma.

O «Diário do Governo», n.º 169, II série, de 22 de Julho, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho desta Direcção Geral de 17 do corrente mês, os

projectos de aviso ao público, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelos quais são atribuídas distâncias próprias aos apeadeiros de Mourisca e Algeruz, situados respectivamente aos quilómetros 36,761 e 40,640 da linha do Sado, entre as estações de Praias-Sado e Águas de Moura.

O «Diário do Governo», n.º 179, II série, de 3 de Agosto publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º 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, pelo qual é estabelecido o preço de \$33 por passageiro e quilómetro na 1.ª classe dos comboios e automotoras que fazem sómente serviço de 1.ª e 3.ª classes.

O «Diário do Governo», n.º 184, II série, de 9 de Agosto, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 2 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, da nova tarifa especial n.º 3 (passageiros), relativa a «Aluguer de salões e carruagens de luxo — Lugares de luxo individuais — Utilização de lugares simples de 1.ª e 2.ª classes nas carruagens mistas da Companhia Internacional das Carruagens-Camas Marcação antecipada de lugares — Taxa de velocidade — Inscrição para a compra antecipada de bilhetes nas estações de origem dos comboios», e bem assim o projecto de aviso ao público anunciando a entrada em vigor da mesma tarifa.

O «Diário do Governo», n.º 186, II série, de 11 de Agosto, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, com alterações, por despacho de 3 do corrente mês de S. Ex.º o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1, passageiros, bilhetes para comboios tranvias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, alterando as disposições do artigo 5.º da mesma tarifa sobre a cobrança a que ficam sujeitos os passageiros sem ou com bilhete sem validade.

O «Diário do Governo», n.º 187, II série, de 12 de Agosto, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 3 do corrente mês de S. Ex.º o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é estabelecido o preço de \$50 por tonelada e quilómetro para o transporte de remessas de melão expedidas em grande velocidade, desde o peso mínimo de três toneladas ou pagando como tal.

O «Diário do Governo», n.º 188, II série, de 13 de Agosto, 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, foram aprovados por despacho de 3 do corrente mês de S. Ex.º o Ministro das Comunicações os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento às classificações gerais de mercadorias em vigor nas linhas exploradas pela mesma Companhia, pelos quais é baixado para 5 toneladas o mínimo do peso previsto para o transporte, em regime de vagão completo, de aglomerados de cortiça para pisos ou revestimentos.

O «Diário do Governo», n.º 194, II série, de 20 de Agosto, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho desta Direcção Geral de 12 do corrente mês, os projectos de quadros de via normal e de aviso ao público, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelos quais são alteradas as disposições actualmente em vigor quanto à via normal no tráfego de passageiros, bagagens e remessas de grande e de pequena velocidade nas linhas exploradas pela mesma Companhia.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Espectáculos de Ilusionismo.
EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «No limiar da glória».
OLIMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Companhia «Cimento Tejo»
FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

||||

FERRO PARA FUNDIÇÃO

||||

SEDE:

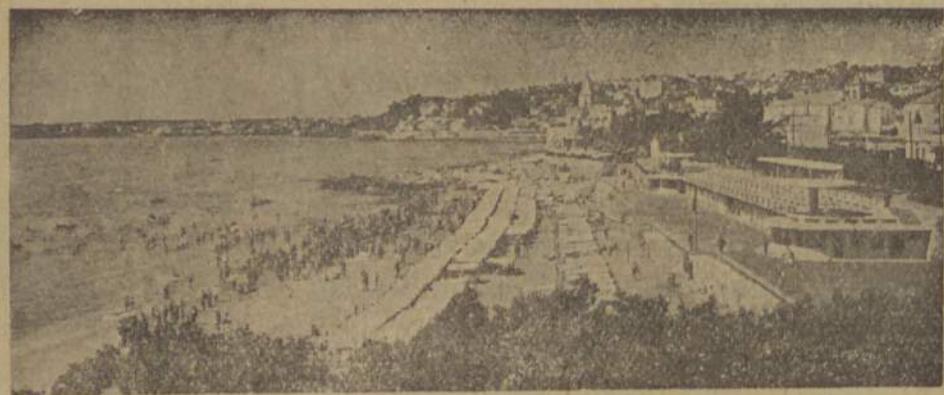
Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 28552 — 28553

FILIAL:

Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO

Telefone 1551



Estoril

COSTA DO SOL

a 23 quilómetros de Lisboa

A mais elegante praia do País

TODOS OS DESPORTOS

Golf, Tennis, Hipismo, Natação, Tiro, etc.

ESTORIL-PALÁCIO-HOTEL

Elegante e confortável

HOTEL DO PARQUE

Completamente modernizado

MONTE ESTORIL HOTEL (Monte Estoril)

Serviço esmerado

ESTORIL-TERMAS

Estabelecimento Hidro-Mineral e Fisioterápico
— Análises Clínicas — Ginástica — Cultura Física

TAMARIZ

Magníficas esplanadas sobre o mar — Restaurante — Bars

PISCINA

SALA DE ARMAS

ESCOLA DE EQUITAÇÃO

«STANDS» DE TIRO

PARQUE INFANTIL

CASINO aberto todo o ano

CINEMA — CONCERTOS — FESTAS — DANCING — RESTAURANTE — BARS — JOGOS AUTORIZADOS

Informações:

Soc. Propaganda da Costa do Sol — ESTORIL

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 mocidade.

O GLYCOL cura o «crestado» do Sol e o «queimado» 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.

A 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
Telefone 64972

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

Telegrams:

Materiais

LISBOA

TELEFONES:

LISBOA, 60113

60.14-6 0946-8 1448

PORTO, 4208

F. H. d'Oliveira & C.ª, L. da

Sede: Calçada Marquês de Abrantes, 52 - LISBOA

REPRESENTAÇÕES, COMISSÕES,
CONSIGNAÇÕES E CONTA PRÓPRIA

Madeiras nacionais e estrangeiras. Materiais de construção em geral. Materiais primas para todas as indústrias. Óleos, lubrificantes e pneus

Agência: Rua do Almada, 245 — PORTO

SUCURSAIS:

Av. Patrão Lopes, 22 — PAÇO D'ARCOS