

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 MENDONCA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 27520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1904;
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1484

16 — OUTUBRO — 1949

ANNO LXII

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVEZ
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ALVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.º 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 MONTÊS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAI



S U M Á R I O

A Cidade de Tomar, por CARLOS BIVAR	635
Restaurantes e bilhas d'água, por GUERRA MAIO	638
Problemas Sociais, pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA	640
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT	641
Há 50 anos	642
Sêlos de correio	642
Vida Ferroviária	643
Publicações recebidas	643
A tragédia do túnel do Rossio.	643
Caminhos de Ferro Coloniais	644
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	644
Recortes sem comentários	645
Parte Oficial	646

A Cidade de Tomar

Por CARLOS BIVAR

FOI a antiga vila de Thomar elevada à categoria de cidade por Carta Régia de 13 de Fevereiro de 1844, no reinado de D. Maria II. É servida pelo ramal Lamarosa-Tomar, em correspondência, na estação do Entroncamento, com os comboios procedentes das linhas do Norte, do Leste e da Beira Baixa. Está situada em fértil planície, abundante em azeite, vinhos, frutas, etc.

O rio Nabão divide a cidade em duas partes dando origem a que uma delas seja, vulgarmente denominada por: «Além da Ponte». As margens do rio, orladas por um arvoredo secular, oferecem ao visitante um panorama pitoresco, talvez único em todo o país, principalmente, na parte que circunda o Mouchão.

A cidade tem sofrido uma evolução metódica, isto é, progredindo em melhoramentos materiais sem alteração da sua estrutura monumental primitiva. É claro que as velhas ruas não foram alargadas, mas foram pavimentadas de forma a que o turista pedestre não vá queixar-se. Há que exceptuar a ponte que foi, desde o início da sua construção, demasiado estreita, tendo sido há pouco razoavelmente alterada, melhorando, portanto, as condições do trânsito da camionagem comercial e industrial, que é importante, pois que o concelho possui várias fábricas entre as quais se contam três de papel e uma de tecidos, bem conhecidas no país, e também desse melhoramento aproveitam as empresas que estabelecem carreiras de passageiros para algumas localidades da província.

Tomar possui vários monumentos, destacando-se de entre eles o célebre Convento de Cristo, pormenorizadamente des-

crita pelas penas de vários escritores ilustres. Quem visita Tomar obtém todos os esclarecimentos necessários na Repartição da Comissão Municipal do Turismo, montada com primor e enriquecida com uma selecta livraria.

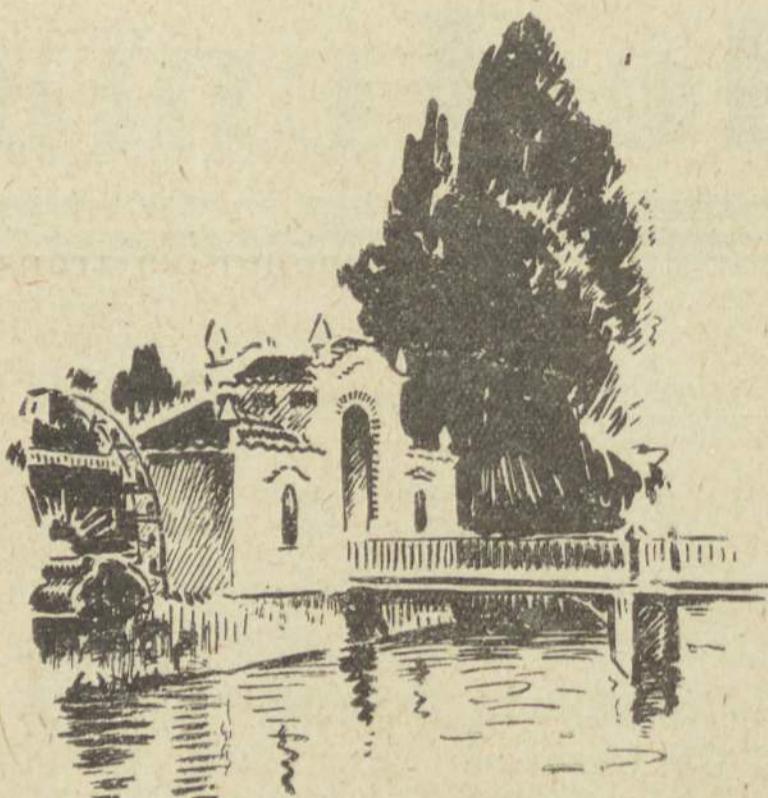
* * *

Por termos nele residido, durante algum tempo, seja-nos permitida uma breve referência a um velho convento, situado sobranceiramente ao largo onde hoje se encontra elevado um pelourinho, o qual, segundo a «Chorographia Moderna do Reino de Portugal», pelo coronel de artilharia, reformado, João Maria Baptista (Vol. IV, pág. 293 — 1876), se denomina «Convento de Nossa Senhora da Anunciada, de Capuchos da província da Sóledade, fundado em 1645». Mais tarde, passou à posse de particulares.

Também a mesma obra, no seu Vol. I, pág. 105, diz: que Nabão nasce meia légua a E. de Ancião: corre ao N. e logo a S. O.



TOMAR — A casa da Comissão de Turismo



TOMAR — Entrada do Parque do Mouchão

até 1 k. de distância da dita vila, da qual toma o nome, volta ao S. e toma o nome de rio Secco e mais abaixo o de rio Arneiro; recebe a ribeira de Frexiandas, e já com o nome de Nabão inclina um pouco a S. E., recebe a ribeira de Murta, depois a ribeira de Pias; passa a E. de Tomar; recebe ainda o Bezelga e entra no Zézere com treze léguas de curso».

O conhecido Dicionário «Portugal», de Esteves Pereira (Vol. V — N-P), diz o seguinte: «Nabão — Rio da Estremadura, no distrito de Santarém. Nasce a E. de Alvaiazere, na Serra de Acião, ou Monte Tapego, cujo nome tinha ao princípio, mudando-o depois para rio Secco e pouco depois para rio Arneiro. São seus confluentes os rios Ceiça, Murta, Pias, Barqueiro, Louzan e Bezelga; entra no rio Zézere pela margem direita e vão, ambos reunidos, desaguar no rio Tejo, junto da vila de Constância».

O Hospital da Misericórdia merece uma visita, embora nem a todos os turistas interesssem os estabelecimentos desta natureza.

Está instalado junto à Igreja de Nossa Senhora da Graça, eretta com a Sua invocação, datando do reinado de D. Manuel I.

Não deixaremos na indiferença ou no esquecimento o elegante moderno teatro, confortavelmente mobilado, construído no sítio onde existiu o primitivo, cujos espectadores de camarotes tinham que, prè-

viamente, mandar neles colocar as respectivas cadeiras...

Prosseguindo com o mesmo ritmo e critério de progresso, a cidade terá em breve o seu Estádio, espaçosamente construído nos terrenos da margem oposta à ponte, os quais incluirão também uma piscina.

A evolução sofrida pelo sistema ferroviário, com o seu ramal Lamarosa-Tomar, constitui um melhoramento que só poderá ser rigorosamente avaliado por aqueles que, há uma meia centúria, se viam obrigados a utilizar, desde Paialvo (Pai-alvo), estação da linha do Norte, que dava serventia única à cidade, da qual dista uns sete quilómetros bem puxados, uma acidentada estrada de macadame, transportados em *chars à bancs*, tirados por dois ou três animais, que se atolavam, durante as noites chuvosas do inverno, no pavimento espapaçado da estrada, com graves prejuízos de toda a ordem para os passageiros e proprietários dos carros de aluguer, dando margem a narrativas de episódios, nem sempre conformes com a verdade, pelo exagero e acrescentos de pontos pelos que contam contos.

A Avenida ligando a ponte e a Levada à antiga Várzea Pequena, cuja estacaria começou a ser cravada no leito, a meio do rio, há sessenta e tantos anos, nas proximidades da rua de Gil Avô, cujo término era um gradeamento enfrentando o referido rio, veio facilitar e embelezar, sobremaneira, o trânsito que, anteriormente, se fazia através de ruas estreitas e pavimentadas à feição da época.

No princípio do século XVIII havia sobre o rio Nabão, (segundo a Chorogra-



TOMAR — O Castelo

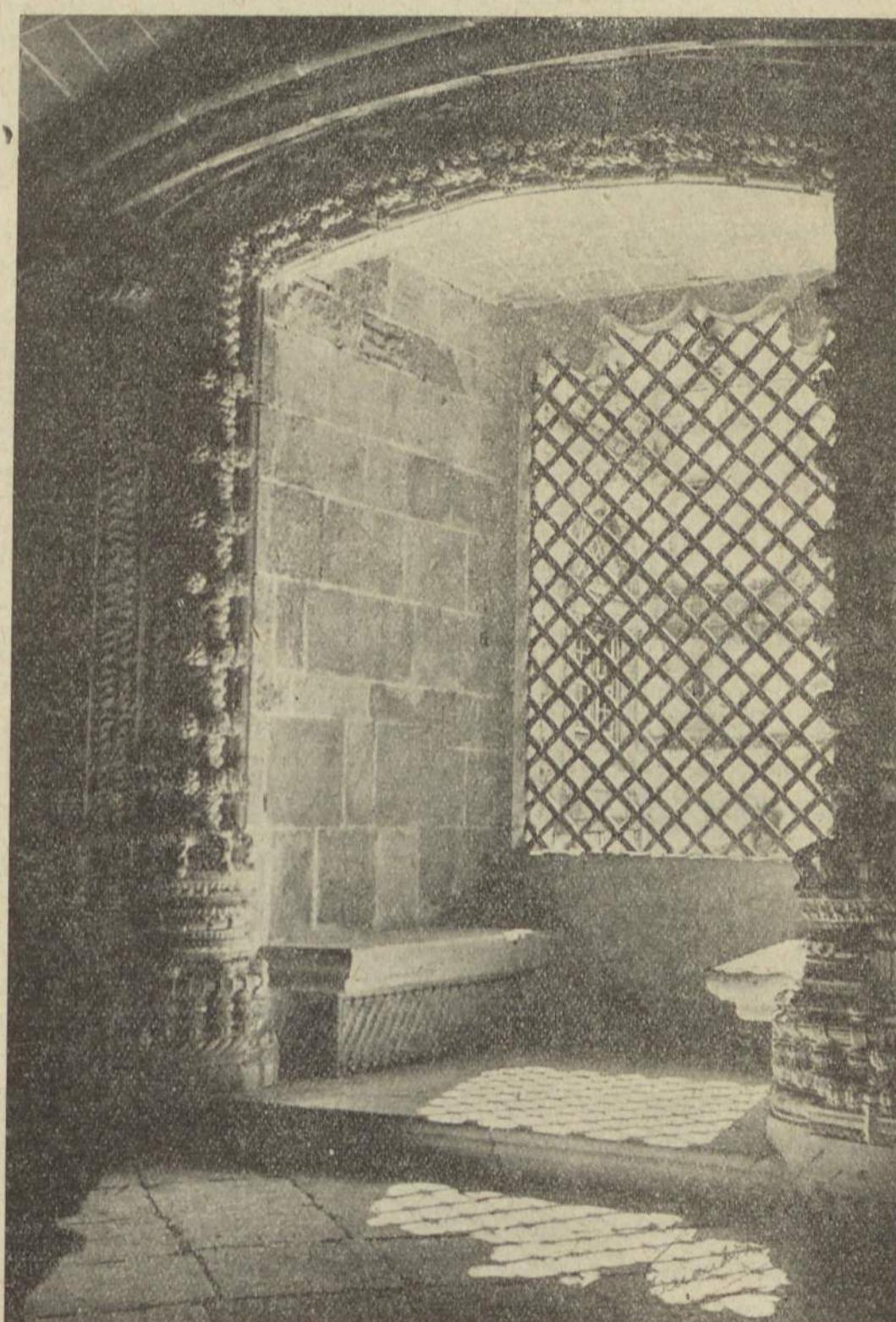
phia já citada) quatro pontes de pedra, das quais localiza «a da entrada de Tomar, na estrada real com o sítio onde estava situada a antiga Nabância, Ceras e outras povoações; e a chamada das Ferrarias, porque no sítio próximo havia uma fundição de ferro, obra de Aires do Quental, cuja estátua existia junto da ermida de S. Lourenço, sobre o parapeito que resguarda a calçada que vai a par do rio. E diz mais (pág. 294, 295) que: «segundo os nossos autores antigos existia já no tempo dos godos a cidade de Nabância que ficava a E. do rio Nabão. Foi destruída no tempo das guerras com os mouros que lhe haviam mudado o nome dando-lhe o de Tomar, que era o do rio que, em língua árabe, significa *água clara e doce*».

O Dicionário «Portugal», já citado, diz,

porém, que: «os mouros lhe haviam posto o nome de Tomarmá que os portugueses escreveram e pronunciaram Thomar». (Pág. 131, vol. 7).

Ao presente, a locomotiva transpõe, através de terrenos de cultura variada, a distância que separa a estação da cidade da estação do Entroncamento, pelo já referido ramal Lamarosa-Tomar, inaugurado a 24 de Setembro de 1928, na extensão de 15,119 quilómetros.

Este melhoramento, que transitou da geração passada como simples aspiração, foi, por fim, alcançado, dando à parte da cidade um aspecto mais estético, de maior alacridade, principalmente durante os dias de sol ridente, que se reflete nas fachadas coloridas dos imóveis do bairro adjacente à gare central.



Janela Manuelina do Convento de Cristo, em Tomar
Cliché FERNANDO VICENTE

Restaurantes e bilhas d'água

Por GUERRA MAIO

POUCOS foram em Portugal os restaurantes de caminho de ferro, de fama e bem afreguesados. Hoje então, à parte os do Entroncamento, Pampilhosa, Vilar Formoso e Réguia, estão reduzidos à situação de cafés ou cantinas, onde há, apenas, sanduiches, vinhos de mesa engarrafados, expostos à clientela nas prateleiras e sobre o balcão de mármore.

Todavia restaurantes houve onde se comia bem e onde não faltava clientela. Era ver o das Caldas da Raína às 11 e meia da manhã repleto de passageiros do comboio correio de Lisboa, comendo, com apetite, o arroz de frango ou de amêijoas, a vitela estufada e que terminava com a pergunta clássica do servente «como havíamos de querer o bife e os ovos».

Tudo isso custava cinco tostões e o vinho de Torres que acompanhava o festim caía alegremente dum garrafa de vidro bojuda como a sineta dum quinto.

Na Pampilhosa, à tarde, quando chegava o comboio de Vilar Formoso com ligação com o «rápido», tinha-se pelos mesmos 500 réis, um belíssimo jantar, a que se tinha, porém, de suprimir a sopa, por vir muito quente.

No restaurante do Entroncamento predominava o bife com batatas fritas, largo e tenro. Como sobremesa, a cada freguês era oferecido — no verão e no outono — quase um melão inteiro da Golegã ou da Chamusca.

Na Guarda tinha fama o cabrito de forno e o sr. Francisco — excelente cozinheiro — dono do restaurante da Torre das Vargens, todo se arreliava quando a freguesia era superior a três ou quatro comensais e não tivessem avisado, pois tinha o capricho profissional de servir bem.

Havia ainda um restaurante de categoria: o da Barca d'Alva, dirigido por um espanhol, o sr. Germano Mielgo, que servia a clientela internacional, como as melhores «fondas» da vizinha Espanha.

No Sul e Sueste, os restaurantes das gares, quando eu as conheci, estavam sempre às moscas, de facto e simbólicamente, porque o sr. João Guerra, cozinheiro e empresário do salão-restaurant que circulava à tarde e de manhã, entre o

Barreiro e Vendas Novas em quatro comboios, tomava toda a freguesia.

Ah, que saudades dos tempos em que, indo, com frequência, ao Alentejo, eu, por 600 tostões, me refastelava com o apetite dos meus 20 anos. Aquilo é que eram almoços e jantares em que não faltavam os salmonetes de Setúbal, nem o lombo de porco frito com batatinhas à volta. Quando o repasto ia no fim, aparecia o sr. João Guerra, impecável na sua indumentária branca e esbraseado pelo calor forte do fogão, a perguntar se as nossas excelências tinham almoçado bem e se queriam mais alguma coisa.

Um dia, sabendo que eu era redactor da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, gravou nas batatas salteadas, «G. C. F.» para homenagear o jornal em que eu escrevia.

Tudo isto acabou na espuma em que todo o bem e todas as ilusões se desfazem.

Mas por que passaram os restaurantes das estações à modesta, mas talvez rendosa situação de «bars» ou de cantinas? Por que, após a outra guerra e no momento da crise, aí por 1930, os empresários dos restaurantes não se souberam modelar às circunstâncias, reduzindo os preços à medida que o custo da vida diminuía. O cliente, que já na alta em 1923 ou 1924, começou, como medida de economia, a rarear, na baixa, desapareceu de todo, ficando afecto apenas, como disse, aos do Entroncamento, da Pampilhosa, Vilar Formoso e Réguia, não só porque os comboios chegavam ali a horas cómadas para os passageiros almoçarem ou jantarem, mas por que o serviço era bom e nada caro.

No Alentejo e por iniciativa do velho João Guerra, criou-se a «bifana», espécie de sanduiche de lombo de porco entalado num pãozinho e cozinrado à vista do freguês, num fogareiro a gazolina.

A talhada de carne, que João Guerra, de mãos arregaçadas, metia no pão, era assaz grande e rendia apetitosa; por isso com duas sanduiches — digamos três para os passageiros de mais apetite — regadas com um copinho de vinho branco, ficava-se almoçado e por 12 escudos o máximo.

Rapidamente a «bifana» entrou nos hábitos dos passageiros do Alentejo e hoje em Vendas Novas,

Casa Branca, Beja, Funcheira e Tunes faz-se largo consumo do apetitoso manjar, tanto ao balcão do restaurante como à janela da carruagem onde as vêm vender os criados do mesmo.

Foi um grande serviço que o sr. João Guerra prestou aos passageiros, que, devido às deficiências dos restaurantes das gares, aliadas ao preço elevado das refeições, haviam voltado ao farnel, como nos tempos da diligência.

Foi pena que a má compreensão e a ganância de muitos dos nossos empresários de restaurantes, nos tivessem tirado o prazer dos almoços de mesa redonda de outros tempos. E pena é também que num louvável espírito de bom gosto, se tenham dotado as estações de Caldas da Rainha, Marvão e, ultimamente, Beja, de restaurantes elegantes, pois serviriam almoços e jantares a uma clientela que desapareceu.

No que respeita a alimentação de viajantes havia em Portugal uma sólida instituição, tão modesta como útil e económica: o copo de água. Custava dez reis em todo o país e os passageiros já conheciam a água excelente, de Albergaria, de Mangualde (esta a melhor de todas), da Ermida, da Benespera, de Alpedrinha, da Azaruja, etc..

Veio o após-guerra e já o custo da vida havia ultrapassado o coeficiente 20 e a água ainda era vendida por 10 vezes apenas mais, ou fosse por um tostão. Só mais tarde o copo da água fresca,

passou para dois tostões e quando alguém dava só um, a mulher aceitava-o e ia adiante.

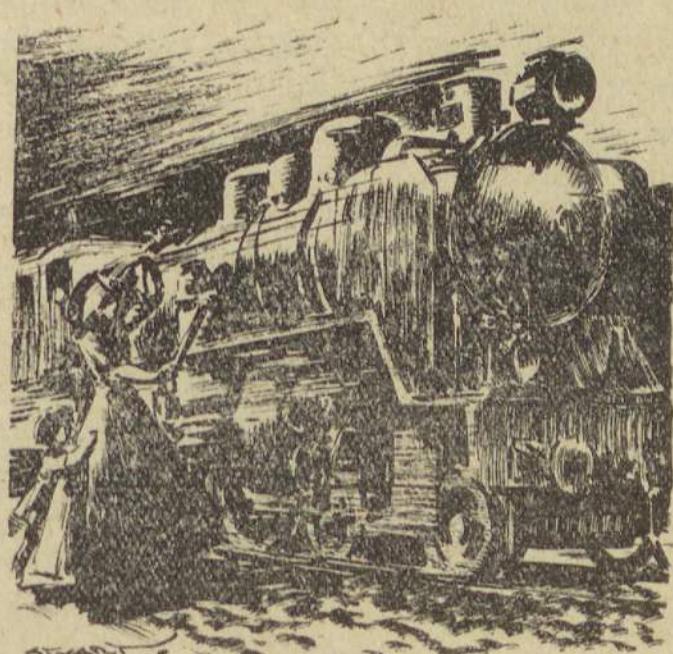
Depois alguém lembrou-se de engarrifar a água, metendo-a em graciosas bilhas de barro. Custo, um escudo. Não era barato, mas a freguesia não se fez rogada e acudiu em massa a refrescar-se com o precioso líquido, sobretudo, na esperança que ele se conservaria fresco durante a viagem.

Diante dum tal sucesso, as aguadeiras, puzeiram-na a quinze tostões, e agora a dois escudos e, por vezes, quando o passageiro dá uma moeda de 2\$50, agradecem e não dão troco.

Resultado: a freguesia diante de tão ignobil exploração, retraiu-se e as vendedeiras passam ao longo das carruagens sem que ninguém lhe pegue na mercadoria. Para forçarem o negócio suprimiram o clássico copo de água a dois tostões, mas nem assim. Ora vender água — que Nosso Senhor dá de graça — numa bilha graciosa mas de baixo custo, pelo preço da cerveja e mais cara que o vinho, é um crime que merece galés ou degradação na praça pública.

Mais ainda, vender uma sêde de água, 200 vezes mais cara que em 1914, quando o comboio transporta os passageiros, apenas por um coeficiente inferior a 25, além de cínica imoralidade é um crime de lesa consciência.

Com vista à C. P.



PROBLEMAS SOCIAIS

O Temor da Responsabilidade...

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

DESDE que completei o meu curso — há já três anos — tenho encontrado na vida prática dezenas de camaradas diplomados, incluindo os condiscípulos e colegas.

— Então o amigo o que faz? — é a pergunta que eu, um tanto rotineiramente, lhes atiro.

E a resposta tem o sabor de tipo impresso:

— Vou fazendo isto e aquilo, mas o meu interesse é arranjar um emprego certo. Enquanto estou solteiro, tudo corre menos mal! Isto não é vida de futuro, porém...

Lamento sinceramente censurar os que assim procedem, tendo sido eu um dos tristes coriféus dessa política, que bem parece denunciar covardia. No entanto, fui um dos que lutei até conseguir um emprego certo...

Um emprego certo — alvo a atingir por toda a juventude de hoje. Pede-se, exige-se, tenta-se, luta-se, atropela-se para acertar no alvo!

A questão é digna de análise. Ou a gente nova tem carácter quebradiço e indolente, ou a sociedade criou um ambiente pouco propício à livre iniciativa.

Sou contra a doutrina contida na primeira premissa do dilema. Não perscruto na gente nova um carácter quebradiço e indolente. Vale a pena, contudo, expôr um jndicioso exame que o pedagogo Dr. Mário Gonçalves Viana inclui no seu ensaio «Psicologia do Medo».

Diz o ilustre autor: «Milhares de pessoas por toda a parte receiam sujeitar-se a quaisquer riscos, sejam eles de que natureza forem. Nada tentam na vida, porque tudo está sujeito a um risco maior ou menor e todo aquele que se arrisca admite uma responsabilidade. Ora estas pessoas querem sempre jogar pelo certo. Entre um negócio que lhes oferece dezoito probabilidades de ganhar contra duas de perder, entre esse negócio e uma pacífica situação, que lhes oferece apenas um lucro de 2%, eles preferem esta última, por não implicar qualquer espécie de risco. E' o medo das responsabilidades, que leva meio mundo a preferir um emprego certo, embora mal remunerado, a uma situação contingente, ainda que plena de tentadoras compensações.»

Pelo argumento aludido se vê que o medo é qual carrasco terrível a chicotear e a recalcar a livre iniciativa.

Admito a força do medo. Mas acredito que esse temor da responsabilidade nasce precisamente da estrutura cada vez mais complexa das sociedades contemporâneas. Vê-se nos sistemas modernos, sejam de feição socialista ou corporativista ou cooperativista, que a sua base lapidar é a ordem, a organização, a redução do indivíduo a uma função específica. E a organização é tão complexa e extensa que virá um dia em que acabará por ocupar todos os indivíduos capazes. Fica nessa altura vedado o campo da livre iniciativa, aonde

o homem inteligente e hábil encontra o melhor estímulo das suas qualidades espirituais.

Os jovens que acabam de sair da escola, trasbordantes de esperança e brio, sofrem a mais aviltante das decepções, quando se apercebem de que a sociedade lhes vai determinar e limitar a actividade.

Tal determinação e limite são a negação formal do ser inteligente.

Já não é tão sómente o medo da responsabilidade que lança a todos para o emprego certo. E' que a livre iniciativa está sufocada pela super-organização moderna. As próprias profissões de carácter liberal, médicos e advogados e engenheiros, estão a ser socializadas em vários países. Daí, morrem à certa os seus mais valorizantes coeficientes, como o brio e dignidade profissionais e o espírito de competência, gerador de alto estímulo.

Por outro lado, o problema ainda se agrava mais depois de conseguido o emprego certo. Nas repartições e empresas, novos diplomados vêm-se a contas com os métodos rotineiros e constantes e antiquados, preferidos pelos velhos. E' certo que estes têm posição hierárquica elevada, atingida após inúmeros sacrifícios e intensa abnegação; contudo, a sua preparação técnica não é a síntese lógica da experiência com o pensamento culto, mas antes um simples treino a que a experiência deu, empíricamente, alguma robutez.

Quer-me parecer que não é o temor da responsabilidade que atrofia a vontade e o brio dos novos espíritos que a escola educa. E' antes a imposição ditatorial que os hábitos de há um século fazem pesar sobre a produção dos nossos dias. Tudo rouba aos novos o sentido da responsabilidade.

Ninguém duvida que, se confiarmos uma tarefa a um novo e o deixarmos desempenhá-la por seu jeito, ele sentir-se-á útil, responsável e estimulado, e desembocar-se-á dela o melhor possível. Para isso, ele estudará um plano de trabalho e reduzi-lo-á às funções: rendimento e perfeição!

O novo precisa de aplicar a inteligência que disciplinou com o estudo, e os tempos modernos necessitam mais que nunca de mentalidades que, raciocinando, não embarguem o caminho da evolução.

Todavia, fica em pé o dilema: ou a gente nova tem carácter indolente ou a sociedade travou a livre iniciativa!

A minha rudimentar experiência leva-me a aceitar a segunda premissa, incondicionalmente. Muitos novos, voluntariosos e desejosos como eu de abraçar uma vida prática cheia de cambiantes e exigente das grandes possibilidades dum cérebro que foi educado para pensar e criar, muitos novos — dizia — vêm acorrentados à unica certeza que lhes permite subsistir — burocratização dos seus hábitos e da sua inteligência pelo meio mais fácil dum emprego certo...

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Generalíssimo Franco

FOI anunciada, oficialmente, em Lisboa e Madrid, a visita do Generalíssimo Franco a Portugal, em retribuição da que, há anos, o Chefe do Estado Português fez ao país vizinho e amigo.

As relações de boa amizade entre as duas nações vizinhas são imprescindíveis para a segurança da Península. Já antigas, renovaram-se e fortaleceram-se, não podemos nem devemos esquecer-lo, com o Pacto de Não Agressão firmado durante a última grande guerra, em 1939, de que resultou, com a zona de paz aqui estabelecida, termos sido poupadados às terríveis devastações que ensanguentaram e mutilaram quase todos os países da Europa.

Em honra do Generalíssimo Franco estão sendo preparadas algumas grandes festas e cerimónias. O Chefe do Estado Espanhol terá, então, o ensejo e a alegria de verificar que o povo português sente pelo seu irmão peninsular um afecto sincero.

A Portugal e à Espanha a civilização deve inestimáveis serviços. Foi quando descobrimos novos mares e novas estrelas. Detentores de nobres tradições, somos ainda, numa Europa inquieta, uma zona de paz e um dos mais sólidos alicerces da velha civilização.

A amizade entre Portugal e a Espanha só pode fortalecer a Península.

Festivais de Sintra

POR iniciativa do «Instituto de Sintra», organismo a quem a região, sob o ponto de vista cultural e artístico, deve relevantes serviços, deu-se cumprimento, em conjunto com a Câmara Municipal da formosíssima e histórica vila, a um belo programa de realizações, com o título de Festivais de 1949.

Sintra, pela beleza das suas paisagens, pelo prestígio das suas tradições, pelo valor dos seus monumentos, é, sem dúvida, um dos mais aprazíveis recantos de Portugal e a organização dos Festivais teve o mérito de chamar para ela um maior interesse e um carinho mais enternecido dos portugueses.

Conferências, exposições de pintura e de arte fotográfica, exposição de flores e plantas de Sintra, concertos de orquestra de câmara e de música romântica,

sob a direcção do Dr. Ivo Cruz, preencheram o programa dos festivais. As portas e os belos salões do Palácio Nacional de Queluz, onde se ouviram obras de Mozart e de Sousa Carvalho, do Palácio Municipal (Valenças), onde a distinta artista Arminda Correia cantou poesias de Camões e do Palácio Nacional da Pena, onde se realizaram conferências, abriram-se a um público sedento de beleza e de ambiente espiritual.

O Instituto de Sintra não prestou apenas, com esses belos festivais, um grande serviço à propaganda de Sintra e da sua região, prestou também à arte um grande serviço.

Hintze Ribeiro

NO próximo ano, o centenário do nascimento do conselheiro António Hintze Ribeiro vai ser comemorado em Ponta Delgada, onde nasceu, e na Academia das Ciências de Lisboa, de que foi sócio.

D. Carlos e a monarquia tiveram em Hintze Ribeiro um leal servidor. Inteligente, cultíssimo, de uma rara distinção pessoal, notabilizou-se como orador. Foi um exemplo de probidade moral. Deu tudo o que pôde à política e dela se aproveitou para servir os interesses da sua terra, os problemas do país e o prestígio do regimen. Morreu pobre, escusado será dizer, pobre como todos os idealistas morrem.

O sonho e a realidade

PASSOU há dias, pelo aeroporto de Lisboa, a caminho de Paris, «Miss Rio de Janeiro». Chama-se Marina Cunha e tem 21 anos de idade. Escusado será acrescentar que é uma gentil rapariga e que, como todos os jovens, traz consigo, bem junto do coração, um sonho em flor.

Conversando com os jornalistas, não lhes ocultou a sua grande ambição: ser artista de cinema e conquistar Hollywood, o que, por outras palavras, equivale a conquistar a glória.

A vida, disse ela, deve ser vivida sonhadoramente, pois o sonho foi e será sempre muito mais interessante do que a realidade.

Felizes do que podem transformar, como esta rapariga, a vida num sonho e num sorriso.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Outubro de 1899)

Sellos nos bilhetes

É um facto desde hontem.

Por uma portaria de 4 do corrente foi posto em execução mais este ataque ás receitas das linhas ferreas do paiz.

Ficam oneradas com um imposto que vai até 10 %, na maior parte dos casos, as passagens em caminhos de ferro e outros meios de viação terrestre, isenta a fluvial e marítima que por vezes lhes faz concorrência.

A portaria de 4 do corrente (que publicamos hoje na *Parte Official* que, explicando diversos pontos, poe esta parte da lei em vigor onze dias depois (quando, regularmente, só podia selo quinze dias depois, na província) contém varias disposições novas, algumas até singularmente novas.

Estabelece-se que os bilhetes de ida e volta pagaráo duas taxas, mas não se diz que quando o bilhete simples não pagar selo tambem não deve pagalo o de ida e volta.

Esta falta acha-se remediada pelas instruções que as companhias distribuiram ao seu pessoal, nas quaes se explica que os bilhetes de preço inferior a 200 réis nada pagam, e os de 200 a 800 pagam 20 réis.

O artigo 4.º d'essa portaria, esse vae muito além do que a propria lei determina.

Obrigar quem toma um comboio especial a pagar o sello de quantos logares esse comboio comporta, embora parte d'esses logares vá vazio, é uma extorsão por excesso de zelo do cuidadoso redactor da portaria, que certamente passou desapercebida ao inteligente ministro – bem conhecedor, na pratica, do que são caminhos de ferro – aliaz juramos que s. ex.ª não a subscreveria.

Como é sabido, muitas associações, operarias especialmente, teem-se habituado nos ultimos tempos a realizar interessantes excursões nas linhas ferreas, tomando comboios completos sob sua responsabilidade e repartindo os bilhetes entre os seus associados.

E' um habito, exclusivamente portuguez, que não nos cançaremos de animar, porque é muito mais louvavel que as classes populares empreguem os seus dias de descanso em agradaveis e instructivas digressões do que se vão encafuar nas tabernas e outros logares de perdição.

Estes comboios nunca vão completos.

Pois d'oravante, mesmo assim terão que pagar 20 ou 40 réis por logar, segundo sejam de 3.ª ou de 2.ª classe, visto que os comboios são de ida e volta.

Ora sendo, muitas vezes, a lotação de 500 e mais logares, attingirá o imposto importancia superior a 20\$000 réis, o que é violentissimo e se transformará em duplo imposto, visto que será pago por logares não ocupados ou bilhetes não vendidos.

A condição 8.ª é meticulosa em demasia, e em parte contrária á lei.

Bilhetes mixtos só os ha :

Na Companhia Real para os passageiros de 3.ª que, entre Lisboa-R e Entroncamento, querem aproveitar os comboios que não levem 3.ª classe. Esses bem poucos são, e o produto da diferença que o thesouro aufera por esta minuciosa invenção não chegará no fim do anno para... phosphoros na phosphoreira de qualquer inspector do

selo, embora este fume poucos charutos e os palitos raros tenham cabeça, como hoje sucede.

Nas combinações entre as linhas de via larga e as da Povoa e Guimarães ha bilhetes mixtos, sendo :

a) 2.ª classe na via larga, com 1.ª na via estreita.

b) 3.ª classe na via larga, com 2.ª na via estreita.

Ora, pela portaria, os bilhetes a) devem pagar selo correspondente a 1.ª classe e os b) como 2.ª classe.

Mas a lei, desde a proposta do seu inventor, n'esta parte (pela qual não o felicitamos) diz, de forma bem clara, que n'essas linhas a 1.ª classe é considerada 2.ª e a segunda como 3.ª.

De maneira que a lei joga o pau com a portaria explicativa; e deve leval-a abaixo porque é mais forte e... maior.

Tambem a portaria nada diz sobre os bilhetes combinados entre linhas do paiz, quando nenhum dos participes, ou um só, attingem verba sujeita ao imposto, embora o total dos dois a atinja.

Exemplo: um bilhete de 3.º, de Gaia para Rio Tinto, custa:

Companhia Real	70 réis (isento)
Minho e Douro	70 , ,
Total	140 , ,

que sendo o custo do bilhete, superior a 100 réis, já paga selo.

Mas o passageiro não será tolo que o pague, quando saiba que comprando bilhete a Campanhã e d'alli a destino poupa os 10 réis.

Um do Porto a Lousado, 2.ª, quanto paga ?

Porto a Trofa	390 (corresponde a 10 réis)
Trofa a Lousado	70 (isento)
Total	460 réis

que ultrapassa os 400 réis, portanto quererão que pague 20 réis ?

Isto nos prova que a portaria, tendo, aliás, apparencias de ser resultado de profundas cogitações, não é documento que habilite a concurso para fiscal de caminhos de ferro.

SÉLOS DE CORREIO

Em todos os países existe o costume de comemorar factos e acontecimentos notáveis e de honrar grandes homens pela emissão de sélos de correio. De resto, é um negócio vantajoso para a Administração dos Correios, pois os filatelistas em todo o mundo compram cada novo sêlo.

Todos os países reconhecem o valor do sêlo de correio como meio de propaganda, mesmo na luta contra doenças. O México, por exemplo, já emite, durante muitos anos, um sêlo de correio no intuito de propagar a luta contra a malária. Este lindo país sofre muito devido aquela doença. Portanto, não se deve estranhar que as prescrições da Comissão de estudos da malária, uma secção da antiga Liga das Nações, se cumpram rigorosamente no México: recomenda-se tomar 400 mgr. de quinina por dia a título de profilaxia durante a estação da malária e, como remédio, uma dose diária de 1 até 1,3 gramas de quinina durante 5 a 7 dias.

O referido sêlo de correio é muito sugestivo e representa um homem, sufocado por um enorme anofele, o mosquito que transmite a malária.

Um país emite sélos de correio para prestar homenagem aos seus grandes filhos, outro para estimular a luta contra o mosquito que causa o paludismo.

Vida Ferroviária

João dos Santos Camarinhas

O «Boletim da C. P.», referente ao corrente mês, publica, na sua secção «Agentes que completam quarenta anos de serviço», uma local respeitante ao sr. João dos Santos Camarinhas.

Não podemos ficar alheios à notícia por dois motivos: primeiro, por se tratar de um velho camarada que fez parte do C. E. P., em França; segundo, por ser um dos funcionários ferroviários de maior prestígio na C. P., um dos melhores e mais aptos trabalhadores que por ali têm passado.

De facto — sem qualquer favor — João dos Santos Camarinhas é um funcionário desempoeirado, activo, ao serviço dos Caminhos de Ferro, tendo prestado provas do seu incontestável valor.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não pode deixar, neste momento, de dar conta aos seus leitores da folha de serviços de tão distinto funcionário que, hoje, é chefe dos Serviços de Fiscalização e Receitas da C. P.

É o seguinte o seu *curriculum vitae*:

«Admitido como praticante de factor em 15 de Novembro de 1908, foi nomeado aspirante em 30 de Julho de 1909 e promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Fevereiro de 1910. Em 12 de Outubro de 1915, foi nomeado amanuense e em 1 de Janeiro de 1918 passou a empregado de escritório, sendo promovido a chefe de secção em 1 de Janeiro de 1926. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a Inspector de Contabilidade em 1 de Janeiro de 1933, a Inspector Principal em 1 de Janeiro de 1942, a subchefe de serviço em 1 de Janeiro de 1945 e a Chefe de Serviço em 1 de Janeiro de 1947».

Publicações recebidas

Comissariado do Desemprego

Está publicado o Boletim n.º 28, referente aos anos de 1946 e 1947, do Comissariado do Desemprego.

O capítulo I encerra dois importantes estudos doutrinários de grande interesse, subscritos pelos srs. Professor Dr. Ruy Ennes Ulrich, que trata de «O Seguro de Desemprego», e o Professor Dr. André Navarro, que se ocupa do Condisionalismo agrário da vida portuguesa nas crises do trabalho.

Nos capítulos seguintes, encontram-se dados sobre as actividades do Comissariado do Desemprego e estatísticas referentes a trabalhos comparticipados.

A tragédia do túnel do Rossio

Pouco depois da meia-noite de 26 de Setembro, quando um grupo de cento e vinte trabalhadores se encontrava no túnel do Rossio, onde ia proceder à reparação numa das linhas, surgiu, inesperadamente, um comboio, do que resultou a morte de quatro ferroviários, tendo ficado feridos, com certa gravidade, alguns outros.

O triste acontecimento causou profunda impressão em toda a grande família ferroviária, e o sr. Marechal Carmona interessou-se pelo estado dos feridos, que ficaram internados no hospital de S. José.

No funeral das vítimas encorpararam-se centenas de pessoas, tendo-se feito representar o Conselho de Administração da C. P. e o sr. Presidente da República.

À beira das sepulturas falou, em nome dos ferroviários, o sr. José Lourenço, da Divisão de Exploração.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta sentidas condolências às famílias enlutadas.



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»

Telefones 3 0154-3 0157 — LISBOA

Hotel de 1.ª classe, situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos, ligados à rede internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados — Para estadias prolongadas condições especiais

Caminhos de Ferro Coloniais

MOÇAMBIQUE

Foram iniciados os trabalhos para a instalação do primeiro acampamento destinado ao pessoal ferroviário que vai trabalhar na construção da nova linha férrea que ligará Lourenço Marques à Beira, com «terminus» em Vila Pery.

A brigada encarregada dos estudos tem como chefe o sr. engenheiro Duque Martinho, que trabalhou durante algum tempo na linha de Nacala, efectuando os estudos definitivos.

A construção desta linha férrea foi objecto das recomendações da recente conferência dos transportes da África Central, celebrada em Lisboa.

— Segundo notas de origem oficiosa, o tráfego médio anual da linha de Lourenço Marques ao Transvaal é de 2.280.123 toneladas, tendo atingido o máximo de 3.474.123 toneladas. Com as alterações já «introduzidas» na linha e o estabelecimento de rádio comunicações (em aplicação) é possível aumentar o número de circulações e transportar até o limite de 4 milhões de toneladas em cada sentido, anualmente.

Adquirindo mais locomotivas de grande potência, mais material circulante, montada a nova gare de tiragem, (em vias de conclusão), e completado o sistema de sinalização eléctrica existente pela montagem do «controle» central de tráfego, é possível aumentar para a casa dos 90 o número de circulações diárias, e tomado para carga média por comboio 600 toneladas, a tonelagem que é possível transportar anualmente é da ordem dos 17 milhões.

A linha da Transzambézia, da Beira, cede actualmente 1.500.000 toneladas. As características do traçado não permitem a circulação de grandes comboios de carga e o máximo de comboios que pode circular é de 48 por dia. Adquirindo mais material circulante e locomotivas para reboque de 750 toneladas poderá esta linha transportar anualmente 6 milhões de toneladas líquidas, capacidade que pode ser aumentada melhorando a planta e perfil na linha e instalando a sinalização eléctrica. É esta a linha que foi recentemente resgatada pelo Estado português.

A linha da Transzambézia, da Beira a Post Herald, é particular. Está mal construída e mal conservada e os carris são de pequeno peso. Não permite circulações pesadas sem renovação quase total da linha e seu balastramento. O seu movimento actual orça por 172.513 toneladas.

Com a ligação a esta linha do Caminho de Ferro Tete, em Dona Ana (Maturara), e entrando em laboração activa as minas de carvão, o tráfego

subirá para 5 milhões de toneladas, ficando ainda com uma capacidade disponível muito grande. De Port Herald a Blantyre o estado da linha é igualmente deficiente. Por muitos anos ainda esta linha tem capacidade para escoar o movimento da Nias-salândia para a Beira.

Os grandes melhoramentos em curso em Lourenço Marques e Beira, o prolongamento da linha de Nacala ao Cuamba e Vila Cabral (onde pode vir a ser utilizada por navegação através do lago Niassa), o complemento da linha de Tete e as encomendas de material no estrangeiro garantem uma eficiência aos transportes ferroviários da colónia de Moçambique em correspondência ao que deles, por enquanto, se exige.

ANGOLA

Estão a ser construídas novas pontes no concelho de Moçâmedes para serventia do Caminho de Ferro que o liga ao planalto da Huíla, sobre os rios Giraul e Bero.

A ponte sobre o Giraul deve ficar concluída até ao fim do ano.

Tem 200 metros de comprimento no tabuleiro, com 15 tramos de betão armado, assentes em pilares de alvenaria, cujas fundações, constituídas por tubos do mesmo material, cravados no solo a uma profundidade de 8 metros abaixo do leito do rio, assentam em lages também de betão armado. A ponte cobre cinco poços e foi feita mecanicamente. Cada encontro assenta em 4 tubos iguais de menor diâmetro.

A ponte do Bero, cuja fundação e superestrutura são iguais à do Giraul, terá 400 metros. Procede-se à montagem do estaleiro pelo início dos trabalhos.

Vão adiantados também os trabalhos da variante da linha férrea de acesso a esta obra de arte. O conhecimento das condições de vida da região nos seus aspectos económico e social e o movimento das inundações dos dois rios mostra a necessidade e o valor das referidas pontes.

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

TRANSCRIÇÃO

O Setubalense, que tem mantido sempre com a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* uma excelente camaradagem, deu-nos a honra de transcrever, do nosso número consagrado à reportagem da sessão da Comissão Permanente da Associação Internacional dos Congressos dos Caminhos de Ferro, a parte referente à visita dos ilustres congressistas à Arrábida, Setúbal, Palmela, Vila Nogueira e Almada, visita que deixou encantados aqueles nossos hóspedes.

Agradecemos a transcrição.

Recortes sem comentários

Repousará no cemitério de Olhão o corpo de um soldado americano que morreu em combate e cuja mãe vive naquela vila do Algarve

A história é tocante e singela. Conta-se em poucas linhas. Mas nem por isso deixa de ter um significado humano a que não poderá ficar alheio o coração de qualquer mãe.

Veio viver para Olhão, há mais de duas dezenas de anos, um casal de naturais daquela vila, que havia permanecido longo tempo na América do Norte. Traziam um filho, nascido na Flórida, com pouco mais de um ano e com o nome de Eugène Cutinke Júnior — e o rapaz manteve-se em Portugal até aos 18 anos, idade em que quis voltar à terra em que nascera, para tentar fortuna. A guerra surpreendeu-o pouco depois, foi mobilizado e mandado seguir para algures no ultramar. Durante um combate, na Europa, morreu — e a pobre mãe, a sr.^a D. Amélia da Silva Cutinke, recebeu a terrível notícia por uma carta do Exército Americano, em que se afirmava também, nos termos mais amáveis, que o soldado Cutinke a designara como beneficiária da sua pensão de sangue.

A sr.^a D. Amélia, que tinha no filho o único amparo, continuou a receber dele esse amparo, mesmo depois do seu Eugène ter deixado a vida. A pensão chega com regularidade e já lhe foi perguntado se ela lhe bastava para viver, porque da América mandar-lhe-iam o que necessitasse.

Dois telegramas, com resposta paga e nos mais carinhosos termos, chegaram há pouco à pobre mãe. O Exército americano pergunta à sr.^a D. Amélia, através deles, para onde quer que o corpo de seu filho seja trasladado. Ansiosamente, a desolada senhora pede que lhe deixem conservar perto dela os restos mortais do seu menino. E um novo telegrama chega, imediatamente, com a notícia de que o corpo do soldado Eugène Cutinke será trasladado para o cemitério de Olhão, entre 20 e 31 de Outubro, acompanhado por uma delegação do seu antigo regimento, que prestará as últimas honras.

Os termos em que é redigida a correspondência oficial, recebida pela sr.^a D. Amélia da Silva, são de uma delicadeza tocante. A América revela-se de uma admirável cortesia para com os entes queridos dos que tombaram nos campos de batalha. Bom seria que, além dos soldados da América que trazem o cadáver do seu camarada luso-americano, uma delegação de soldados do Algarve lhe prestasse também, à chegada, a sua homenagem.

(De *O Século*, de 23 de Setembro de 1949)

Contra o enjôo do mar

Nos últimos meses, o médico do transatlântico «Kungsholm» da linha Suécia-América, Dr. Erik Höglberg, submeteu a uma série de provas um remédio sueco contra o enjôo do mar. Segundo ele, que não duvida em classificar este preparado como o melhor da sua classe existente no mundo, mostrou ser absolutamente eficaz em 98 por cento dos casos, segundo as estatísticas levadas em forma contínua. Os passageiros que, de acordo com as suas prescrições, começaram a tomar um comprimido em cada cinco horas desde o início da viagem, não notaram o menor incômodo, resultante do balouçar do barco, por mais violento que este

fosse. Outros passageiros que não tomaram o remédio e se sentiram mal, ficaram bem uma hora depois de tê-lo tomado. O preparado é igualmente eficaz nas viagens de comboio, automóvel e avião. Foi descoberto por casualidade nos laboratórios de Helsingborg e diz-se que o seu preço é inferior em 25 % ao dos melhores remédios de outras marcas.

(*Dos jornais*)

Luta de feras

Um telegrama de Washington informa que uma pantera negra despedaçou, em sangrento combate, um gorila. Ao espectáculo assistiram, horrorizadas, 400 pessoas. A pantera passou por debaixo de uma grande jaula, que não se encontrava fechada, numa exposição de animais selvagens, e lançou-se sobre o gorila. Os animais lutaram mais de duas horas. A pantera despedaçou o braço direito do gorila, fincou as garras e devorou a sua presa. Gritos de dor e de fúria, vindos da jaula, podiam ser ouvidos a distância. Os guardas mataram, finalmente, o gorila a tiro para evitar sofrimento atroz. Mais tarde, a pantera andava de um lado para outro na sua jaula, resistindo a todos os esforços feitos para lhe tratarem das feridas.

(*Dos jornais*)

Um homem que quer tocar piano 100 horas seguidas...

VIENA, 23 — O antigo maestro, agora proprietário de um café em Viena, Heinrich Tauber, quer estabelecer o novo record mundial de tocar piano sem interrupção. O último record foi estabelecido por Tauber com 89 horas e um minuto em 1930.

Naquela altura bateu o pianista cego Lasky, que havia tocado ininterruptamente durante 88 horas e 45 minutos.

Agora, Tauber quer ultrapassar as 100 horas. Durante todo esse tempo, tomará apenas caldos de carne e café puro. — (ANI).

(*Dos jornais*)

Selvajaria

Não é no sertão africano, mas na hiper-civilizada Inglaterra, em Lewes, que, de há 342 anos, segundo acabamos de ler, vigora a prática de, em 5 de Novembro de cada ano, os protestantes celebrarem a chamada *conjura da pólvora*, nem mais nem menos, queimando a efígie do Papa. Nos dias do *black out* imposto pela guerra, esteve suspensa, mas, este ano — sem embargo de um ministro protestante, juntando-se aos protestos dos católicos, se lhe opôr vigorosamente — uma autoridade de Lewes não teve pejo de garantir que seriam queimadas, não uma, mas duas efígies do Papa!

E ainda há os que se insurgem contra os horrores da Inquisição, ocorridos em tempos recuados, de outros hábitos de pensar e de sentir!

E é — repitamos — na livre Inglaterra, a pátria da democracia, que tal selvajaria se pratica, para edificação de todos os regimes autoritários e totalitários!

(De *A Vida*, de Morgão (Índia Portuguesa))



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 217, II série, de 17 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o processo de expropriação de uma casa existente sobre a crista da trincheira da estação de Porto-Trindade, da linha férrea de Guimarães, destinada a ser demolida para consolidação da referida trincheira.

O «Diário do Governo», n.º 223, II série, de 24 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da co-

missão de revisão, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, com as superfícies respectivamente de 38m²,62 e 38m²,50, localizadas a primeira do lado esquerdo e a segunda do lado direito, entre os quilómetros 4,127,85 e 4,136,30 da linha férrea do Vale do Vouga, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Silvalde, concelho de Espinho, distrito de Aveiro, e confrontam a primeira ao norte e poente com a estrada nacional n.º 28-2.ª e caminho de ferro.

As referidas parcelas de terreno são cedidas à Junta Autónoma de Estradas em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 224, II série, de 26 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da Comissão de Revisão, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 2:685m²,09, localizada entre os quilómetros 169,114 e 169,242 da linha férrea de Évora, 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 de Santa Maria, concelho de Estremoz e distrito de Évora, e confronta ao norte e nascente com Adrelino da Silva Graça e André M. de Brito Tavares e ao sul e poente com Andrelinho da Silva Graça.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada

Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.^{da}

A MAIS ANTIGA DA PENÍNSULA — FUNDADA EM 1824

AS MELHORES PORCELANAS PARA USOS DOMÉSTICOS
E INDUSTRIAS, PORCELANAS DECORATIVAS E ELÉCTRICAS

Fábrica em Ilhavo — Aveiro

AS PORCELANAS DA Vista Alegre RIVALIZAM COM AS MELHORES ESTRANGEIRAS

DEPÓSITOS { PORTO — Rua Cândido dos Reis, 18
LISBOA — Largo do Chiado, 18

Sede: Largo da Biblioteca Pública, 17-p/e — LISBOA

pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 207, II série, de 6 de Setembro, 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, foi aprovado com alterações, por despacho de 30 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, pelo qual são criadas as 15.ª e 16.ª zonas de tranvias respectivamente da Guarda a Vilar Formoso e da Guarda à Covilhã.

O «Diário do Governo», n.º 208, II série, de 7 de Setembro, 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 30 do corrente mês de S. Ex.º o Ministro das Comunicações o projecto de aditamento aos quadros de distâncias de aplicação quilométrica na linha da Beira Alta, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são atribuídas distâncias próprias aos apeadeiros de Baraçal e Sobral e à paragem de Soito e rectificadas as distâncias de diversas paragens da referida linha.

O «Diário do Governo», n.º 210, II série, de 9 de Setembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do De-

creto-Lei n.º 27:655, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de hoje desta Direcção-Geral o projecto de aditamento aos quadros de distâncias quilométricas de aplicação nas linhas da antiga rede, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são atribuídas distâncias próprias ao apeadeiro de Alcaria, na linha da Beira Baixa, e rectificada a distância de aplicação entre o apeadeiro de Camarão e a estação de Castelo Novo.

O «Diário do Governo», n.º 212, II série, de 12 de Setembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje de S. Ex.º o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 4 (passageiros) apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativo ao estabelecimento de bilhetes de assinatura do capítulo IV da mesma tarifa em vários troços de linha.

O «Diário do Governo», n.º 214, II série, de 14 de Setembro, 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 aprovadas, por despacho de 30 de Agosto findo de S. Ex.º o Ministro das Comunicações, as novas tabelas n.ºs 1 e 1-A dos preços dos bilhetes do capítulo I da tarifa especial n.º 4 — Passageiros (bilhetes de assinaturas), para vigorarem desde 1 de Outubro próximo futuro nas linhas exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e nas que eram exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, respectivamente, cujos projectos foram apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Sociedade Textil do Sul, L.º da

FIAÇÃO — TECELAGEM
ESTAMPARIA — BRANQUEAÇÃO
TINTURARIA — HIDROFILAGEM

FÁBRICAS EM :

LISBOA — SACAVÉM — ALHANDRA

Rua da Prata, 199, 1.º e 2.º — LISBOA

Telef. 3 2728

The Red Hand Compositions Company

LONDON

RAHTJEN'S COMPOSITION

uniforme qualidade,
consistência e cõr,
para pintar madeira,
metais, pedra e ci-
mentos; tanto para
interiores como ex-
teriores.

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



(MÃO VERMELHA)
Agents gerais : Company, Limited
ANTICORROSIVA PAINTS

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

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Alfred Herber, Ltd.

COVENTRY



Tornos revolveres e automáticos

Engenhos de furar

Frezes, Limadores e Escateladores

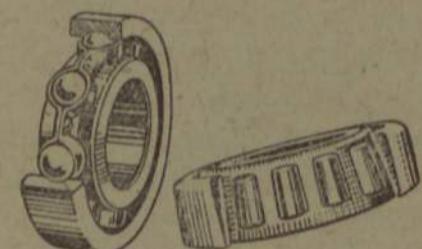


A G E N T E S :

AHLERS, LINDLEY, L.^{DA}Rua Ferregial de Baixo, 33-2.^o — LISBOA

Telef. 21 231/4

Teleg. RALERS

C. SANTOS L.^{DA}
AV. LIBERDADE, 29-41 — LISBOA**COMPANHIA
«Cimento Tejo»**

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



FERRO PARA FUNDIÇÃO

S E D E :

Rua da Vitória, 88-2.^o — LISBOA

Telefones 2 8552 — 2 8553

F I L I A L

Avenida dos Aliados, 20-3.^o — PORTO

Telefone 1551

TIMKEN

ROLAMENTOS DE ROLETES CÓNICOS

FBC

ROLAMENTOS DE ESFERAS E ROLETES CILÍNDRICOS

NOGUEIRA, Limitada

L I S B O A :

R. dos Douradores, 107-1.^o
Telef. PBX 21381-82

P O R T O :

Rua do Almada, 134-136
Telefone 7107

REPRESENTANTES DE :

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINES
ST. PIERRE — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.S. A. DES FORGES & ACIERIES DU NORD & DE
L'EST — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bélgica, Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água-gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE
CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamômetros, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas os tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caideiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado. Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE
TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.