493



Ano LXI — N.º 1470
16 de Março de 1949

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Materiais para Carrocerias de Automóveis e Auto-Carros

(TUDO PARA CARROCERIAS)

Auto - Carrocerias, L.da

Telegramas: «Carrocerias»
Telefone: 27533

Apartado 406
RUA EUGÉNIO DOS SANTOS, 117

LISBOA

Para beber um bom café

prefira sempre os cafés de:

CABO VERDE
SÃO TOMÉ
ANGOLA
TIMOR

Que figuram entre os melhores do Mundo

NOGUEIRA, Limitada

NLDA

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

PORTO:
Rua do Almada, 134-136
Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE 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. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas os tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS – Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. 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.

The Red Hand Compositions Company
LONDON

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

Não é afectada pelo ar do mar e é de uniforme qualidade, consistência e côr, para pintar madeira, metais, pedra e cimentos; tanto para interiores como exteriores.

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

RAHTJEN'S COMPOSITION
DEFOZAI
(MÃO VERMELHA)
Company, Limited
ANTICORROSIVA PAINTS

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

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.DA
CASA FUNDADA EM 1865
Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em
PRAIA DO RIBATEJO, CAXARIAS, PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO.
EXPORTADORES DE MADEIRAS
PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

End. Teleg. — *Thocruzilhos*
Telefone n.º 4 — *Praia do Ribatejo*
Escritório em Lisboa — 4, Largo do Stephens, 5
End. Teleg. — *Snadek* — Telefone n.º 2 1868

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBÔA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sifilis — às 6 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. Pereira Machado Estômago, fígado e intestinos — às 2,30 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 5,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,30 horas
Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese — às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante em Portugal

EMPREZA DE CIMENTOS DE LEIRIA
LIZ
CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

PARA IMPERMEABILIZAÇÃO DE PAREDES, FUNDAÇÕES, REBOCOS, ETC.

EMPREGUE

CIMENTO «LIZ» — HIDROFUGADO «N»

Um produto nacional que substitui com vantagens técnicas e económicas todos os hidrófugos conhecidos

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS
Peçam instruções para o seu emprêgo

Sede: Rua do Cais de Santarém, 64, 1.º — LISBOA
Filial no Norte: Rua de Santo António, 190-A, 1.º — PORTO

AGENTES EM TODO O PAÍS

Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.da

A MAIS ANTIGA DA PENÍNSULA — FUNDADA EM 1824

AS MELHORES PORCELANAS PARA USOS DOMÉSTICOS
E INDUSTRIAIS, 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-r/c — LISBOA

PENNZOIL

O MELHOR
O MAIS ECONOMICO
DO MUNDO



Em 1934 a UNION PACIFIC inaugurou o comboio mais rápido do mundo, movido a motor DIESEL. Essa velocidade, até então desconhecida, foi possível graças à lubrificação eficiente do óleo PENNZOIL
Hoje, a UNIÃO PACIFIC explora várias linhas nas mesmas condições, com comboios semelhantes. São todos lubrificados exclusivamente com o famoso óleo

PENNZOIL

que é considerado pela COMPANHIA UNION PACIFIC
«o melhor e mais económico óleo do mundo»

EXIJA TAMBÉM PENNZOIL

O ÓLEO DE CONFIANÇA — O ÓLEO DE SEMPRE

Vendido em embalagens seladas na origem e garantido 100% puro da Pennsylvânia

Agentes gerais: **A. CONTRERAS, L.DA—Rua Eugénio dos Santos, 112, Lisboa**

FRANCE

Commissariat Général Au Tourisme

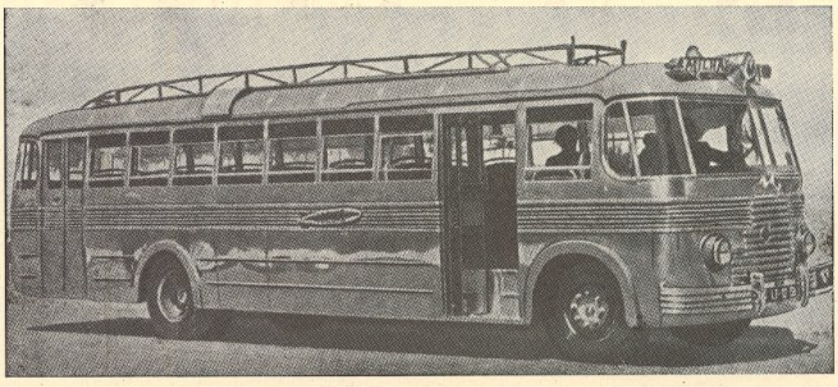
RIVIERA FRANCESA O MAR SEMPRE AZUL



Todas as informações bem como o programa de festas da ESTAÇÃO DE INVERNO 1948-1949, ser-lhe-ão enviados gratuitamente na volta do correio.

Telefone: 25368 **234, RUA AUREA 242** **Telegramas: COMIGETOURISME**

LISBOA



CONSTRUTORES PARA AS MELHORES EMPRESAS DE AUTO-CARROS DO PAIS
EXECUTAMOS TODO O TRABALHO EM AUTOMÓVEIS

A IDEAL DE CARROCERIAS, L.DA

de CARLOS LINO, FERNANDO DE OLIVEIRA E EFREM PINHEIRO

Apresentam este modernissimo auto-carro para 39 a 41 passageiros, da EMPRESA DE CAMIONETES PIEDENSE, LIMITADA., com exploração da carreira Cacilhas-Praia do Sol — Construído em 73 dias — bateu assim o «record» das construções, apresentando, com esta unidade, a 20.ª construção em 19 meses.

Oficinas: **Quinta das Freiras, à Azinhaga da Torrinha 54, (ao Rego) LISBOA**

EMPRESA DE PAVIMENTOS E ISOLAMENTOS, LIMITADA

E P I L

CASA FUNDADA EM 1934

PAVIMENTOS, REBOCOS, REVESTIMENTOS E ISOLAMENTOS

MARMORITE «EPIL», Pavimentos contínuos — «DUREPIL» PULIDO: Lambris — «DUREPIL» LAVADO: Revestimentos de fachadas, etc. — «DUREPIL» PROJECTADO: Rebocos exteriores

Isolamentos térmicos e de humidade — DEATISOL — Isolamento de tubos condutores de vapor, caldeiras, etc.
Impermeabilização e isolamento de terraços, etc., com filtros betuminosos
Pavimento contínuo isoltérmico (tipo corticite)

Fábrica, Escritórios e Armazéns: **Rua António Pedro, 24 e 26 Telef. 43 755 LISBOA**

FORNECEDORA DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
de todos os trabalhos da sua especialidade, tendo colaborado nas obras de modernização dos edifícios e instalações das Estações do Rossio, Santa Apolónia, Campolide, Trindade, do Porto e Vilar Formoso.

E. Pinto Basto & C.ª, L.da

LISBOA

Transportes Marítimos e Aéreos

CARVÃO

SEGUROS

REPRESENTAÇÕES
(INDUSTRIAIS, ETC.)

EXPORTAÇÕES

TRANSITÁRIOS

ETC., ETC.

No PORTO

Kendall, Pinto Basto & C.ª, L.da

Virgilio Preto

ENG.º CIVIL

EMPREITEIRO DE CONSTRUÇÕES
— CIVIS E OBRAS PÚBLICAS —

Praça Luís de Camões, 36, 2.º-Dt.º

Telefs.: 2 0966 e 2 8708 — LISBOA

ANTIGAMENTE

era preciso subir 72 degraus para chegar até lá...

HOJE

...não custa nada, pois o elevador transporta-o e, sem ser incomodado, pode apreciar centenas de bons quadros que a GALERIA MOLDER orgulhosamente expõe

GALERIA MOLDER

Rua 1.º de Dezembro, 101, 3.º — Telef. 2 1514 — LISBOA

Palma, Morgado & C.ª, L.da

Reparações gerais em automóveis

Serviço permanente de pronto socorro

Rectificação de blocos de cilindro — Soldadura a auto e electrogéneo — Mecânica geral — Pintura — — Bate-chapas — Electricista — Estofador, etc. —

Avenida Elias Garcia, 106-108

Telef. 7 4789 — LISBOA

A Ponte em granito, de Vila Meã e uma outra sobre o Rio Tâmega, com **65 metros de altura e 340 de comprimento**, mandadas executar pela *D. G. dos C. de Ferro* foram construidas por

António Veiga

o conhecido construtor civil diplomado e empreiteiro de Obras Públicas

LISBOA — Avenida Almirante Reis, 247, 1.º-Dt. — Telefone 7 5031

A Enceradora com as suas máquinas de raspar, alisar e encerar, deixa os soalhos novos ou velhos, lisos, brilhantes. — ORÇAMENTOS GRÁTIS

47-E, Av. da República, 47-F — LISBOA

Telefones 7 0543 — 7 3549

António Jorge

Camionetes de aluguer e Transportes dos C. de Ferro

ESTACIONAMENTO: R. Nova do Carvalho, 17

RESIDÊNCIA: Calç. dos Barbadinhos, 205, r/c.

LISBOA — Telefone 2 6312

ANGELO G. RAMALHEIRA

ENGENHEIRO

Nas suas grendiosas construções:

Liceu D. João de Castro — LISBOA

Instituto Português de Oncologia

Hospital Escolar do Porto

Fábrica de Folha de Flandres do Porto

CONSTRUÇÕES — ESTUDOS E PROJECTOS
DE ESTABILIDADE — BETÃO ARMADO

Avenida Sidónio Pais, 14-r/c. Esq. — Telef. 4 9313

LISBOA — PORTUGAL

DECORAÇÕES — PINTURAS — ESTUFAS
RECONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO DE
PROPRIEDADES: INTERIORES E EXTERIORES

JAIME RESENDE

Praça dos Restauradores, 13, 2.º-E.
LISBOA — Telef. 2 8110



TÁMAR
Significa elegância e bom preço
SAPATARIA
36, Arco Marquês do Alegrete, 40
PORTUGAL Telef. 3 3210 LISBOA
10 % de desconto aos Ferroviários
Fábrica: Rua de S. Vicente, 19 r/c e 1.º andar - Telef. 2 1648

TINTAS PARA TODOS OS FINS
Visite a CASA UPI
PRAÇA DO MUNICÍPIO, 22
LISBOA

Quereis dinheiro?
JOGAI NO
Gama
Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

António Pereira Campos

Um grande técnico de construção civil

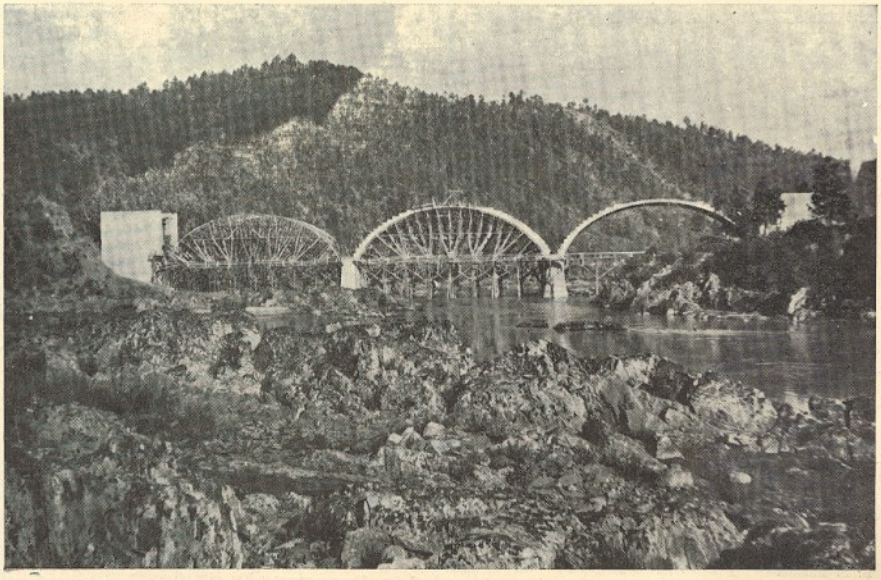
O sr. António Pereira Campos, actual Presidente do Sindicato dos Construtores Civis, é uma das maiores competências na construção civil, tendo o seu nome honrosamente ligado a algumas das mais importantes edificações e reconstruções do país. E' longa a lista dos seus trabalhos de maior responsabilidade. Dela fazem parte o bloco de dezasseis edifícios do Hospital Asilo da Colónia Agrícola, situado na quinta da Coutaria, em Coimbra; a restauração e ampliação dos interiores do Palácio Foz, onde se instalou sumptuosamente a sede do Secretariado Nacional de Informação, Turismo e Cultura Popular; as obras de remodelação e restauração feitas no edifício da Caixa Geral de Depósitos, ao Calhariz; várias moradias, entre as quais uma no prolongamento da Avenida Almirante Reis, lote 32, composta de cave, rés-do-chão e primeiro andar; adaptação e construção de Parques e Casernas para viaturas do Regimento de Cavalaria 4, em Santarém, e ainda um novo depósito de material sanitário e de hospitalização, do Ministério da Guerra, com dois pavilhões e parques para viaturas, num comprimento de 87 metros.

Pela sua importância, não podemos deixar de fazer referência a mais dois trabalhos: a construção da Ponte do Orvalho, sobre o rio Zézere, no sítio do Castelo, em cimento armado, com o comprimento de 120 metros e a largura de 7m,60, e de uma outra, sobre o mesmo rio, no lugar da Barca do Telhado, na região do Fundão, com 150 metros de comprimento por 7m,60 de largura.

A Ponte do Orvalho, de que reproduzimos um aspecto da sua última fase de construção, foi inaugurada recentemente, mostrando-se o sr. António Pereira Campos muito reconhecido com o sr. engenheiro Augusto S. Marta, o homem que trabalha ao lado de qualquer operário, por lhe ter facultado a possibilidade de a ponte ser inaugurada na data marcada; e ainda com os srs. engenheiros Oliveira e Sousa e Carlos Couvreur, que facilitaram ao empreiteiro, dentro do possível, tudo que era razoável para que a ponte se construisse a tempo.

Trata-se, pois, de um técnico de incontestável categoria, que honra a sua classe.

O sr. António Pereira Campos, que se encarrega da construção de edifícios públicos e particulares, ampliações, pontes, fábricas, oficinas e trabalhos em betão armado, tem o seu escritório na travessa de Santo Antão, 14, 2.º, telefones 23736 e 27883, aonde os interessados devem dirigir-se a fim de obterem informações, projectos e orçamentos.



Ponte do Orvalho, sobre o Rio Zézere, recentemente inaugurada

Empreiteiro HERCULANO JOSÉ PINHEIRO

NA Construção Civil e Obras Públicas o nome de Herculano José Pinheiro é um dos mais conhecidos e conceituados. Há 32 anos que consagra a sua actividade e empreendimentos de vulto não só em Lisboa e província como nas Ilhas e Colónias.

Construção do Liceu Gil Vicente; Remodelação e Ampliação do Ministério dos Negócios Estrangeiros; Construção, em Vila Verde da Raia, de moradias para os empregados da Alfândega e Guarda Fiscal e em Porto Alexandre (Africa), construção do Bairro dos Poveiros, com 50 moradias, além dos edifícios da Salga do Peixe.

O sr. Herculano José Pinheiro está construindo, na Alameda Afonso Henriques, o Cine-Teatro Império (projecto do Arquitecto Cassiano Branco), com Café, Bar-Dancing e capacidade para 2.000 espectadores, ocupando uma área de 1.400 metros; pertence à firma Empresa Cinematográfica Império, L.da. O seu escritório é na Rua Carlos Mardel, 46, 2.°-Esq.° Telefone 6 4778 — LISBOA.

ELVAS

TEM FINALMENTE O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

Ignífugo «Bengo»

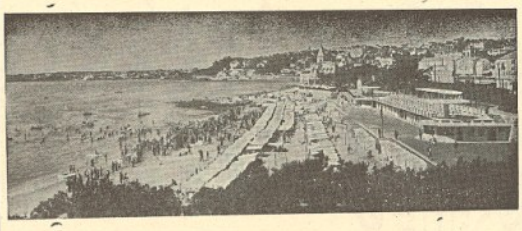
Torna incombustíveis madeiras e tecidos

Certificado do B. S. Bombeiros, à disposição.

VENDE

Casa «Upi»

P. do Município, 22 em LISBOA



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 sôbre 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

Carlos da Costa Frescata

FORNECEDOR DE CARNES DE PORCO FRESCAS, SALGADAS E FUMADAS

Premiado na Exposição Regional de Setúbal, com o 2.º Prémio — (Medalha de Prata).

· MALHADAS PRÓPRIAS DE ENGORDA — FÁBRICA E ARMAZENS — QUINTA DO ANJO — TELEF. 306 ·

FORNECEDOR DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

Escritório em Lisboa: ALAMEDA D. AFONSO HENRIQUES, 17, 4.º Esq. — Telefone 4 2924

Armazém em Lisboa: R. CARLOS MARDEL, 38-C — Armazéns em Setúbal: TELEF. 486

Sucursais: PORTO — Rua Fernandes Tomaz, 417 — Telefone: 2 3815

COIMBRA — Rua das Padeiras, 17-19 — Telefone: 3515

GERMANO MACHADO

SERRALHARIA MECÂNICA E CIVIL

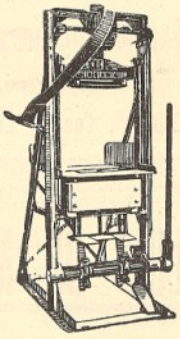
45-A, Calçadinha do Tejolo, 45-A (às Escolas Gerais)

TELEFONE: 27237 **LISBOA**

MÁQUINAS PARA BLOCOS

BETONEIRAS manuais e mecânicas

MOLDES para Manilhas de cimento



Fogões Nacionais

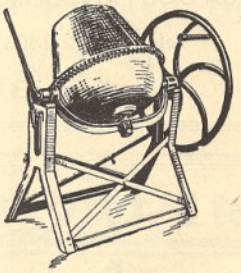
Para hotéis, exército ou particulares com ou sem aquecimento para banhos.

Salamandras Francesas

Instalações completas

Fogões Ingleses

COM GUARNIÇÕES EM MÁRMORE

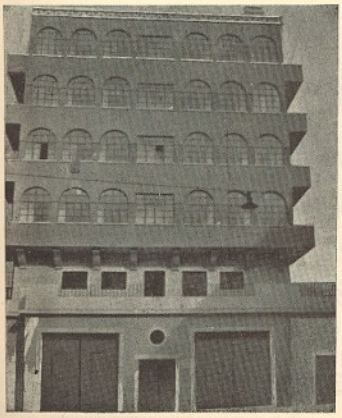


FOGÕES DE SALA com tejolo à vista

CANALIZAÇÕES DE FERRO para água e a vapor

EXECUTAM-SE TODOS OS TRABALHOS EM LATÃO

ORÇAMENTOS GRÁTIS



Prédio com 6 pavimentos, situado na **Pr. Dr. Bernardino A. Gomes, 177-D, 177-H, (ao Campo de St.ª Clara).** De técnica especial e construção moderna, são de Mogno e Tola, polidas na côr natural, as madeiras empregadas nos soalhos, janelas, portas, etc.. Adapta-se a grandes empresas ou instalações de escritórios, oficinas, armazens, dada a sua localização. Os 2 últimos andares destinam-se a habitação e possuem todo o conforto moderno. E' uma obra do Construtor Civil diplomado pelo I. S. L.

Manuel Ferreira Martinho, J.or

Rua da Emenda, 69-3.º — Telef. 24635 — LISBOA

Construções para habitação ou para qualquer ramo de indústria

ARMAZENS DO ROSSIO

J. MATTOS

Rossio, 79

Algodões

Lãs

Sêdas

Tapeçarias

Carpetes

Decorações

EST.OS JOÃO ALVES DE MATTOS, L.DA

RUA DOS FANQUEIROS, 277-1.° E 3.°

Telefones 2 2403 e 3 2736

LISBOA

Fábrica de Camisaria Progresso, L.da

RUA DE S. JULIÃO, 32

Telefone 2 0438 LISBOA Teleg.: PROGRESSO

INDÚSTRIA PORTUGUESA

MARCA REGISTADA

F. C. P. L.DA

LISBOA

OS NOSSOS ARTIGOS RECOMENDAM-SE PELO SEU BOM ACABAMENTO E PREÇOS

Exportação para o Continente, Ilhas e Africa

Fabrico primoroso em:

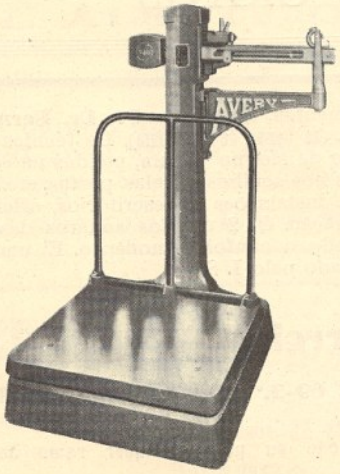
Camisas, Cuecas, Colarinhos, Pijamas, etc., etc.

AVERY

Avery Portuguesa, L.da

SÉDE	FILIAL
LISBOA	PORTO
R. Braamcamp, 66-70	R. D. João IV-23
Telef- 4 2001	Telef. 2 2144

BALANÇAS e BÁSCULAS



BALANÇAS e BÁSCULAS

LUÍS DE MELLO DO REGO

IMPORT. EXPORT.

ARMADOR

AGENTE DE NAVEGAÇÃO

MATERIAL TÉCNICO

Matérias primas para a indústria

SEDE:

Rua do Alecrim, 12

Telef. 2 1822-2 2404

Teleg. «Radiante»

LISBOA

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84
PORTO

COMPANHIA
«Cimento Tejo»
FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:
Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA
Telefones 2 8552 — 2 8553

FILIAL:
Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO
Telefone 1551

Alfred Herbert, Ltd.
COVENTRY

Tornos revolveres e automáticos
Engenhos de furar
Frezes, Limadores e Escateladores

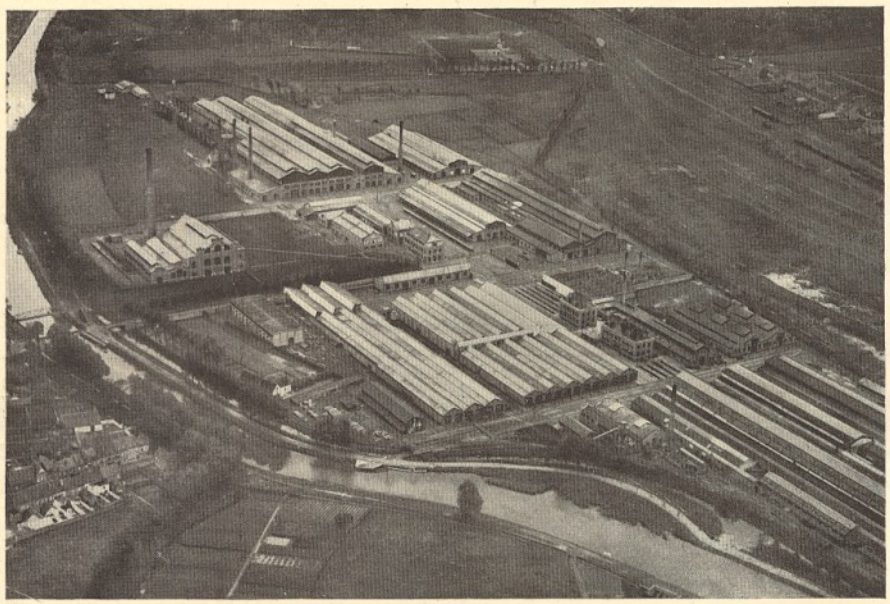
AGENTES:
Ahlers, Lindley, Ltd.ª
RUA DO FERREGIAL DE BAIXO, 33-2.º
LISBOA
TELEF. 21 321/4 TELEG. RALERS

La Brugeoise et Nicaise & Delcuve

SOCIEDADE ANÓNIMA

Fábricas d'Aços, Forjas e Estaleiros de Construcção

S.T MICHEL-LEZ-BRUGES E LA LOUVIÈRE (BÉLGICA)



Vista aérea das fábricas em S.t Michel-lez-Bruges

Carruagens de luxo e ordinárias para Caminhos de Ferro e «Tramways»; Automotoras; Fourgons; Wagons

de todos os tipos e para todas as capacidades

Pontes, Estructuras, Reservatórios, Gazómetros e todas as construcções metálicas rebitadas e soldadas

Peças em Aço moldado — Peças em ferro fundido Molas — Aparelhos de Via

REPRESENTAÇÃO GERAL PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

CARLOS EMPIS — Rua de S. Julião, 23 — LISBOA

CUPRINOL

- As madeiras, agora mais que nunca, devem ser protegidas contra o apodrecimento provocado pelos fungos e insectos roedores: **formiga branca, escaravelho, besoiro,** etc.
- Os esporos dos fungos estão sempre presentes nas madeiras, aguardando condições favoráveis para se desenvolverem e deste modo invadirem com os seus tentáculos as madeiras até completa destruição.
- Evite com poucas centenas de escudos, um prejuizo de muitas dezenas de contos.
- CUPRINOL é o único produto que, na sua fórmula, contém sais organo-metálicos que se combinam com as fibras de madeira e a protegem não temporàriamente **mas permanentemente.**

CUPRINOL — não é solúvel na água.

CUPRINOL — Não repassa as tintas nem os estuques.

CUPRINOL PARA MADEIRAS.

CUPRINOL PARA REDES DE PESCA, CORDAS, LONAS DOS TOLDOS, BARRACAS, ETC.

UM PRODUTO DA

Soc. ROBBIALAC, L.DA

15, RUA NOVA DO CARVALHO — LISBOA

TELEFONES: 2 7000 — 3 2929

ALGUMAS AFIRMAÇÕES DO DISTINTO CONSTRUTOR CIVIL ANTÓNIO FERREIRA

O construtor civil, sr. António Ferreira, diplomado em 1924 pelo Instituto Industrial de Lisboa é um nome de prestígio na sua classe. Produto do seu próprio esforço e tendo começado por ser um simples operário da construção civil, desde longa data que o sr. António Ferreira se impoz pela sua inteligência e pela sua honestidade, sendo numerosos os edifícios e obras a que ligou brilhantemente o seu nome e a sua profissão. Com efeito, é já longa a lista dos valiosos trabalhos efectuados por este distinto construtor civil. Vamos citar alguns, de entre os mais valiosos:

Dois magníficos edifícios na Estrada da Luz: um, destinado à fábrica de lãs, outro, com o n.º 94, para habitação, pertencentes, respectivamente, ao snrs. Constantino Teixeira e capitão Grave; um lindo edifício na Avenida do Aeroporto; uma encantadora moradia, sob projeto do arquitecto Castro Freire, no talhão 33 do prolongamento da Avenida Almirante Reis,. Também construiu no Estoril a moradia que saiu no sorteio dos «Inválidos do Comércio».

Como empreiteiro de obras do Estado, tem afirmado não só a sua competência como também a sua honestidade. Como nota final, recordamos mais estas construções importantes: dois edifícios na Estação do Rossio, fachada do lado sul, compostos de dois pisos e destinados, um ao pessoal braçal, o outro a Inspectores, e um edifício para enfermaria da Colónia de Férias da C. P., na Praia das Maçãs.

O construtor civil sr. António Ferreira tem instalados os seus escritórios numa linda vivenda na Rua dos Soeiros, (à Estrada da Luz, n.os 337 - 337-A), com telefone n.º 58 445, em Lisboa.

Laboratórios da Farmácia

BARRAL

JAYME ALVES BARATA, LIMITADA

RUA AUREA, 124-1.º — LISBOA

Telef.: P. P. C. A. 3 1531 — 3 1532 — 3 1533

CASA FUNDADA EM 1835

Especialidades para uso interno e externo sob todas as formas farmacêuticas.

Solutos injectáveis — Pensos esterilizados e anti-sépticos — Preparados galénicos.

Corantes para microscopia — Solutos indicadores para pH (método colorimétrico).

Solutos reagentes titulados.

ANÁLISES CLÍNICAS

MATERIAL DE LABORATÓRIO, MEDICINA E CIRURGIA

Representantes no Porto:

QUÍMICO-SANITÁRIA, L.DA

NORWICH UNION FIRE INSURANCE

SOCIETY LIMITED

COMPANHIA INGLESA DE SEGUROS, ESTABELECIDA EM PORTUGAL EM 1824

Seguros de:

INCÊNDIO

AUTOMÓVEIS E RESPONSABILIDADE CIVIL

BAGAGENS PESSOAIS

AÉREO

ROUBO

QUEBRA DE VIDROS

RESPONSABILIDADE CIVIL

Agentes Gerais em Portugal:

James Rawes & Co. Ltd.

Travessa do Corpo Santo, 9-1.º, Dt.º

Telefones: 2 3232/3/4 **LISBOA**



AGENTE GERAL NO PAÍS:
SILVA, CALDEIRA & MAGALHÃES, L.DA
Rua de S. Julião, 32 - L I S B O A
Telefone 2 8125 Teleg. SILCAMA

PARQUE VACINOGÉNICO DE LISBOA
Fundado em Janeiro de 1888 - 60 anos de existência
Director: DR. CARLOS BARRAL MONIZ TAVARES
VACINA PORTUGUESA CONTRA A VARIOLA
Vacina de Vitelas — Verdadeiro Cow-Pox

A vacina fornece-se nas seguintes embalagens:
Tubos para 3 vacinações
» para 10 vacinações
» para 15 vacinações
Frascos para 50 vacinações
» para 100 vacinações

VACINA SECA
Para empregar em Africa e em Países de clima quente:
Empolas com vacina em pó para vacinações
Empolas com vacina em comprimidos para 50 vacinações.
A vacina seca vai acondicionada em caixas contendo o necessário para a preparação da vacina no momento de ser empregada

À VENDA NAS BOAS FARMÁCIAS
Avenida Almirante Reis, 30 e 30-A
Telef. 4 8740 End. Teleg.: VACINA — LISBOA

António Moreira, L.da
ARTIGOS GRÁFICOS
TINTAS DE IMPRESSÃO
TIPOS DE METAL
TIPOS DE MADEIRA
Praça dos Restauradores, 13-2.º *LISBOA*
TELEF. 2 9822

SOCIEDADE IMPORTADORA
LATEX, L.DA
ARTIGOS DE BORRACHA, ACESSÓRIOS DE FARMÁCIA, ADJUVANTES MÉDICOS, ALGODÕES E GAZES, PERFU- — FUMARIAS E ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS —
RUA DA MADALENA, 133-1.º e 135-137
Telefone PBX 2 8702 / 3 1801 LISBOA

FRIGORÍFICO CENTRAL, LTD.
Conservação de géneros de alimentação e fabricação de gelo
Cais da Viscondessa — L I S B O A
TELEFONE 6 1247

Artigos de Escritório e Escolar Manipulação de Sacos de Papel — Tintas Nacionais e Estrangeiras
Tipografia e Encadernação
ARMAZÉM DE PAPÉIS
Sociedade de Papelarias Peralta, L.da
VARIEDADE EM FIOS DE ALGODÃO, SISAL E VELA
FÁBRICA R. DAS FARINHAS, 46 A 50 Telef. 2 7829
SÉDE RUA DA MADALENA, 130 Telef. 3 2834
L I S B O A

Casa Atlântica de Viagens, L.da
PASSAGENS AÉREAS E MARÍTIMAS
—:— PARA TODO O MUNDO —:—
TURISMO E VISTOS
Rua Capelo, 4-A — LISBOA
Telefones 2 9471 / 3 2294 — Teleg. CATAVIAGEES

SCIAL
Sociedade de Construções e Indústrias Anexas, L.da
MOSAICOS E AZULEJOS HIDRÁULICOS
Fábricas em LISBOA, PORTO e OEIRAS
Escritório - Exposição:
LISBOA Travessa do Corpo Santo, 15 Telefs.: P. P. C. 2 0464-31852
PORTO R. do Bonjardim, 205 Telef. 2 5779
FÁBRICAS:
Telefs.: Lisboa 3 7811 Porto: 2 6010 Oeiras: 33

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 Seca, 7, 1.° — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934, Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado no Porto: *CARLOS ROCHA*, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.°, Telefone 2 4736
Delegado em Espanha: *JUAN B. CABRERA*, Apartado 4069, Madrid

1470

16—MARÇO—1949

ANO LXI

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:
General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR:
CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ALVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES:
General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.ª 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
J. L. COELHO DOS REIS
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA

COLABORADOR ARTÍSTICO:
STUART DE CARVALHAIS



SUMÁRIO

Aniversário da «Gazeta» 179
Reflexões sobre as novas linhas de Portalegre e do Tâmega, por *GUERRA MAIO* 181
Portugal perante a energia atómica e suas possíveis aplicações, pelo *Eng.º QUIRINO SALGUEIRO MACHADO* 188
Tráfego França-Espanha-Portugal 186
Problemas Sociais, pelo *Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA* 187
Caminhos de Ferro Coloniais 188
Notas da Quinzena, por *REBELO DE BETTENCOURT* . . 189
Bom Humor 190
Espanha: precioso Museu, por *ANTÓNIO MONTÊS* . . . 191
A cidade da Covilhã 193
Comércio e Indústria do Fundão 198
Comércio e Indústria de Castelo Branco 199
A vila de Gouveia e os seus principais factores económicos 200
O Comércio e a Indústria de Viana do Castelo 204
Comércio e Indústria de Chaves 205
O Comércio e a Indústria de Barcelos 206
Comércio e Indústria de Vila Pouca de Aguiar 207
O Comércio e Indústria de Vila Real 208
Anadia e o seu Comércio 209
Tortozendo e as suas Fábricas de Lanifícios 210
Vila Nova de Famalicão 210
Engenheiro José Fernando de Souza 212
Engenheiro Pinto Teixeira 212
Ecos & Comentários, por *SABEL* 212
Há 50 anos 213
Curiosidades e distracções da «Gazeta», por *ALEXANDRE F. SETTAS* 214
As locomotivas nas bancadas de experiências dos Caminhos de Ferro Britânicos em Rugby, Inglaterra, por *EGON LARSEN* 215
Impressões de Paris — Deambulando pelo 6.º Distrito, por *GUY WEELEN* 216
Os Caminhos de Ferro do Brasil 219
Recortes sem comentários 222
Parte Oficial 224
Linhas Estrangeiras 229
Regulamento de Transportes em Automóveis 280

ANIVERSÁRIO DA "GAZETA"

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* entra, com o presente número, no 62.º ano de existência. É com justificado desvanecimento que trazemos o facto ao conhecimento dos nossos leitores. Se, para qualquer pessoa, a comemoração dum aniversário se reveste ao mesmo tempo dum sentimento jubiloso e de um pouco de melancolia — porque cada ano que se vive é mais um passo para a velhice — pelo contrário, numa publicação, fazer anos é sempre um motivo de orgulho, porque, em jornalismo, envelhecer não significa caminhar para a morte, mas, simplesmente, lançar raizes mais poderosas na vida.

A vida das publicações periódicas, e especialmente das publicações do género da nossa, não é, todavia, isenta de embaraços e dificuldades e, não raro, de incompreensões e injustiças. Mas viver significa também combater e lutar, e quem luta, quem procura vencer dificuldades, sempre sentiu um prazer infinito na vitória travada e ganha por fim. Há compensações morais que ultrapassam todos os lucros de ordem material.

Mendonça e Costa, cujo centenário do seu nascimento decorre em 11 de Novembro deste ano, ao apresentar, há 62 anos, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, criou uma publicação que, no género, era, pela ordem cronológica, uma das primeiras em todo o mundo. Na imprensa técnica de Portugal constituia uma inovação e vinha, de certo modo, ao encontro de uma necessidade.

Mendonça e Costa, que era uma pessoa muito culta e viajada, rodeou-se de excelentes colaboradores, de verdadeiras autoridades técnicas em assuntos ferroviários e pela sua redacção passaram, sucessivamente, algumas figuras que vieram ocupar nas letras, como Augusto Gil, um lugar proeminente.

Quem compulsar a colecção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* encontrará ao longo das suas páginas não só um documentário valioso dos principais acontecimentos ferroviários portugueses, não só uma resenha dos factos mais importantes verificados em diversos países estrangeiros, mas, também, o que não deixa de merecer o

nosso reparo e a nossa viva admiração pelo carácter do seu primeiro director e proprietário, a crítica serena, imparcial, desassombrada, de acontecimentos e resoluções da administração pública.

Alguns dos nomes mais notáveis da engenharia portuguesa, em especial os que mais se dedicavam a assuntos ferroviários, honraram as páginas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* subscrevendo estudos ou simples artigos aos quais cabe, sem favor, a classificação de notáveis. Um colaborador de Mendonça e Costa, cuja efectividade se tornou familiar a todos os leitores desta publicação foi o também já falecido engenheiro José Fernando de Sousa, que, pela morte do fundador da *Gazeta*, passou a exercer o cargo de director.

O engenheiro José Fernando de Sousa foi uma das mais ilustres penas de jornalista dos últimos tempos. Ao vigor da sua prosa, à nobreza do seu carácter, à paixão da sua profissão, à pureza dos seus ideais, ele aliava uma cultura extraordinária, verdadeiramente invulgar, cultura científica e literária, política e filosófica, cultura de que, nos seus artigos, nas suas conferências, nos seus ensaios, se servia honestamente, impondo-se por isso ao respeito dos seus próprios adversários.

Quando o jornalismo perdeu, com a sua morte, uma das mais nobres penas, e a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o seu segundo director, pensamos logo em organizar um Conselho Directivo, em que incluimos alguns dos mais categorizados amigos e colaboradores desta publicação, como o general Raúl Esteves, o coronel de Engenharia Alexandre Lopes Galvão e os engenheiros Raúl da Costa Couvreur, Augusto Cancela de Abreu e Luís Fernando de Sousa.

Ao entrarmos em novo ano de publicação, apresentamos os nossos amistosos e respeitosos cumprimentos aos ilustres componentes do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e colaboradores, aos nossos assinantes e anunciantes, a todos os nossos amigos e a toda a imprensa do país, a quem esta publicação deve provas repetidas e inequívocas de boa camaradagem.

Reflexões sobre as novas linhas de Portalegre e do Tâmega

Por GUERRA MAIO

SEMPRE que se abre à exploração um troço de linha férrea, aparecem logo pedidos do seu prolongamento, servindo esta ou aquela vila ou cidade, região sempre riquíssima, invocando-se mesmo, por vezes, a defesa nacional, como se hoje os aviões e os *tanks* se importassem com isso. Fazem-se promessas, elaboram-se mesmo projectos e depois, diante da realidade dos factos, não se pensa mais nisso.

Ainda tenho presente o discurso do ministro que presidiu à inauguração do troço da linha de Portalegre, entre Estremoz e Souzel, 19 quilómetros, há mais de 25 anos, em que, cheio de entusiasmo, disse que era muito fácil trazer o povo contente: — bastava fazer-lhes caminhos de ferro. Não sei se o ministro de então era ou não sincero, o que eu sei é que a linha levou o seu tempo a chegar à estação de Portalegre, 64 quilómetros.

Recordo igualmente aí por 1912, quando se começou a falar nesta linha, em que diante das achas de azinho a arder, na chaminé do Palace-Hotel de Estremoz, então instalado no Palácio Tocha, o gerente do mesmo, o Sr. Frederique da Silva Pinto deu largas ao seu entusiasmo, pois que a futura linha faria de Estremoz um grande centro, comercial e turístico. Pobre Frederique, mal sabia ele que havia de morrer sem ver o seu sonho realizado! Também se fosse vivo, tinha agora perto de 100 anos.

Devo dizer que ele chamava-se Frederic e era de origem francesa, mas o padre, ao baptizá-lo, escreveu *Frederique*, por engano, ou por que talvez já naquele tempo houvesse a mania insensata de aportuguesar nomes estrangeiros sem nexo ou sentido.

Já agora devo acrescentar que o Sr. Frederique era um hoteleiro apaixonado e um cozinheiro excelente. O seu pato com arroz tinha fama em todo o Alentejo e bastava que um cliente lhe mandasse dizer por um postal que tal dia chegaria a Estremoz, para ele lá ter o seu famoso pato e outras iguarias célebres.

Não sei se na inauguração do caminho de ferro até à estação de Portalegre, se pediu o seu prolongamento até Vila Velha do Rodam, como fôra previsto, que hoje nada significa, mas podiam ter solicitado a construção da de Vila Viçosa até Elvas, a qual tornaria, de facto, Estremoz num grande centro, pelo menos de turismo, pois quem viesse de Espanha, poderia logo entrar pelo centro do Alentejo com Évora, na passagem. Eram 20 quilómetros apenas a construir e valorizava consideràvelmente Vila Viçosa, verdadeiro museu alentejano. As nossas cidades do sul, Evora, Portalegre, Elvas, Estremoz e Beja ficavam assim ligadas pela via férrea, com todas as vantagens tanto económicas como turísticas. Demais, a exploração ferroviária da linha de Évora a Vila Viçosa ficava grandemente melhorada com a ligação à linha de leste e era mais uma malha que ficava fechada na nossa aleijada rede ferroviária.

Mas se na inauguração da linha de Portalegre não houve pedidos nem promessas, outro tanto não aconteceu na do Arco de Baúlhe, onde se pediu ao ministro para a linha ser levada à do Corgo, que, a meu ver, pouco ou nada justifica, não só por que o traçado é mau, mesmo muito mau, fosse directo a Vila Pouca de Aguiar, fosse às Pedras Salgadas, pelo vale do Avelames, mas porque tornava quasi inútil a parte da linha do Corgo, entre Vila Real e Vila Pouca de Aguiar ou Pedras Salgadas segundo o caso. Eram 50 quilómetros a construir em mau traçado, a que haveria que juntar mais 25 do Arco de Baúlhe a Fafe, para ligar àquelas linhas ao Porto e a Leixões. Era interessante, se nadássemos em dinheiro ou não tivessemos a concorrência da estrada, mas nas condições actuais nem pensar nisso.

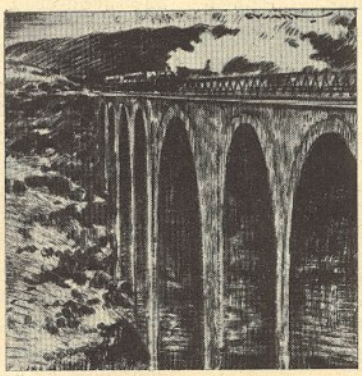
Melhor seria levar a linha do Arco de Baúlhe a Fafe, por Cabeceiras de Basto, região rica em vinho e pecuária e que está longe do caminho de ferro. Teriamos que construir uns 30 quilómetros apenas, em melhor terreno e grande parte no vale do Tâmega. Ficariamos assim com uma linha contínua de via estreita de 163 quilómetros, Porto-Guimarãis-Fafe-Cabeceiras-Arco de Baúlhe-Livra

ção, o que era interessante, pois além de valorizar a região de Cabeceiras, criava uma artéria de turismo das mais fáceis e agradáveis de percorrer e em menor tempo. Vizela, Guimarãis, Fafe, Mondim de Basto, de onde o acesso ao monte da Senhora da Graça, é cómodo e extremamente fácil, e de onde se gosa um dos mais belos e intensos panoramas de Portugal. Isto sem falar em Amarante e da beleza do vale do Tâmega, que a linha nos mostra nos seus múltiplos aspectos.

A Companhia do Norte de Portugal tinha no seu programa uma linha pelo vale do Ave, que seria ripada na de Guimarãis em Caniços e que devia ir até ao Arco do Baúlhe por Cabeceiras, depois de entroncar nas Caldas das Taipas com a de Guimarãis a Braga, que também pretendia construir. Felizmente que nada disso se fez, pois não só ficaríamos com uma linha paralela à de Fafe, mas por que feito o entroncamento nas Taipas, com a de Guimarãis-Braga, criava-se uma artéria concorrente à de Porto a Braga, cuja distância era sensivelmente igual e com o que o país nada aproveitava, bem antes pelo contrário. Nesse projecto havia claramente o propósito da Companhia do Norte ter uma linha directa do Porto-Trindade a Braga, no qual empregaria certamente grandes velocidades, única vantagem que o público teria com essa dispendiosa duplicação, pois obrigaria os caminhos de ferro do Minho e Douro a andarem mais depressa...

Evidentemente, que construída que fosse a linha do Arco do Baúlhe às Pedras Salgadas e a Fafe, esses 75 quilómetros dar-nos-iam a vantagm de criar uma interessante rêde de via reduzida, de perto de 350 quilómetros, mas com os inconvenientes que apontei; ter que construir uma linha longa e dispendiosa e inutilizar pràticamente a linha do Corgo, entre Vila Real e Pedras Salgadas. Melhor seria proceder à conclusão da linha do Varosa, Régua-Viseu, que ligaria a linha do Vale do Vouga e de Santa Comba Dão com Chaves, numa extensão de cerca de 380 quilómetros. De tal sorte teríamos agrupado uma série de linhas com uma despesa certamente inferior à da construção do Arco do Baúlhe-Pedras Salgadas e Fafe visto as duas grandes obras d'arte do traçado, as pontes da Régua, sobre o Douro e sobre o Varosa, já estarem construidas.

Para a realização de dois únicos núcleos de via reduzida, que facilitasse a exploração e animasse o tráfego local, havia que ligar também as linhas do Tua e do Sabor. Mas isso é obra difícil e sobre tudo dispendiosa. Veremos isso mais tarde.



PORTUGAL

perante a energia atómica e suas possíveis aplicações

Pelo Eng.º QUIRINO SALGUEIRO MACHADO

No recente Congresso Internacional de Engenharia distinguiu-se a tese «O Urânio Português», apresentada pelo ilustre Engenheiro de Minas, Ex.mo Sr. Quirino Salgueiro Machado, professor do Instituto Industrial do Porto.

Trata-se não só do trabalho dum técnico, que tem estudado com invulgar entusiasmo o urânio português, mas também do depoimento dum cientista com erudição e espírito contemporizado.

A «Gazeta» que, em Novembro de 1947, incluiu em suas páginas uma notável entrevista com aquele egnenheiro, a qual teve repercussão internacional, transcreve da citada tese um importante capítulo de interesse nacional. V. C. N.

PARECE à primeira vista insensato abordarmos problemas concretos da utilização da energia atómica, quanto é certo que o gerador dessa energia controlada — o de maior interesse — não foi ainda possível realizá-lo tècnicamente.

Porém, sabendo-se que para a Ciência e para a Técnica o impossível quase não conta, com mais forte razão não deverá contar agora para a Técnica aquilo que a Ciência afirma ser possível.

De resto, a Técnica e o Progresso avançam no tempo actual com uma volocidade vertiginosa e é necessário que, quando os outros tenham resolvido plenamente os problemas atómicos, nós outros estejamos, pelo menos, preparados para resolvermos os nossos.

Por isso, por esta razão, sentimo-nos amparados ao abordarmos possíveis aplicações da energia atómica a alguns casos específicos portugueses, embora reconheçamos claramente a complexidade destes problemas que outros, com certeza, o poderiam analisar e tratar com maior profundidade, competência e saber.

E, posto nestes termos o problema que nos propomos abordar, esboçaremos, então, o caso português perante as possibilidades da utilização da energia atómica.

Sendo Portugal a cabeça de um dos maiores Impérios Ultramarinos do Mundo onde tudo está ainda por fazer, com regiões vastíssimas e inóspitas por desbravar, a utilização da energia atómica sob a forma explosiva — quando for possível limitar quase exactamente a explosão —, oferece um dos maiores e mais interessantes campos da sua aplicação.

Há em África muitas estradas e caminhos de ferro a abrir em todas as direcções e sentidos, túneis a construir, obras de hidráulica agrícola, de enxugo e rega a executar com as consequentes necessidades de desvio de rios e aberturas de canais através de regiões desabitadas e, para tudo isto, nestas terras imensas que é necessário fomentar, as vantagens da utilização da Energia atómica explosiva todos nós as reconhecemos.

A energia explosiva para a exploração a céu aberto de certos jazigos e, nas condições que já vimos, também nos parece que seria utópica a sua utilização.

Se falarmos em regiões inóspitas e inabitadas, naturalmente, não preocupariam as emanações radioactivas, visto que os grandes rendimentos de perfuração e arranque que se obteriam, certamente, deveriam compensar a perda de tempo necessária para que os Homens pudessem, sòmente, aproximar-se dos locais atingidos, depois da completa evolução e diluição daqueles gases na atmosfera. Isto presupõe, evidentemente, que seria desnecessário ou não seria possível movimentar essas massas gasosas radioactivas, para as altas camadas atmosféricas por fortes correntes ascencionais, ou canalizá-las em direcção e sentido convenientes para grandes meios aquáticos onde aquelas emanações se diluíssem.

Quanto à utilização da energia atómica em ca-

deia duma forma controlada, ao nosso espírito surge, antes de mais, a necessidade da instalação de pilhas de urânio que produziriam isótopos de elementos radioactivos artificiais para as inumerísimas aplicações clínicas e biológicas.

De resto, uma pilha poderia ainda alimentar vários laboratórios onde cientistas portugueses pudessem dedicar-se a estudos de investigação cujas vantagens não é necessário realçar, quer sob o ponto de vista científico, especialmente médico, biológico e geológico, mas ainda sob o aspecto industrial, pois a indústria cada vez mais necessita da ciência para a orientar no caminho da produção perfeita e da maior quantidade.

Sem dúvida, as grandes organizações industriais, mercê da evolução sempre crescente e rápida da Ciência e da Técnica, terão por estas, mais do que nunca, ser assistidas, pois de contrário correrão o risco do não aperfeiçoamento no momento oportuno, a menos que deixem passar em vão uma rectificação necessária no devido tempo que poderia arrastá-las à impossibilidade de concorrência e, portanto, ao seu desaparecimento.

Porém, sob o ponto de vista industrial, a utilização da energia atómica duma forma controlada reveste em Portugal um carácter muito particular e importante para a produção de energia atómica.

Assim, sabe-se que, em obediência ao Plano da Lei n.º 2 002 da Electrificação Geral do País, se procede à instalação de quatro centrais hidro-eléctricas em mira a uma produção aproximada de 700 milhões de Kwh.

Mais, segundo informes tornados públicos através da clara e interessante conferência de Setúbal do Eng.º Ferreira do Amaral, aquela produção estará totalmente assegurada com novas unidades industriais em vias de instalação e outras a instalar.

Por outro lado, estão em estudo as possibidades hidro-eléctricas dos rios Douro, Paiva, Távora e Sabor, com os quais, sobretudo com o Douro, se conta para a resolução do magno problema da metalurgia do ferro.

Cremos que o aumento das fontes energéticas hidro-eléctricas deverão impor uma maior profusão de centrais térmicas, visto que o aumento subsequente do consumo normal deverá ser garantido por um maior número de reservas para suprir a falta das estiagens.

De resto sem sermos um especialista, temos a impressão que o quantum da produção termo-eléctrica deverá ser tanto maior, quanto maior for a produção hidro-elétrica.

Não sabemos, não encontramos quaisquer referências à instalação de centrais termo-eléctricas, nem mesmo nas criteriosas e inteligentes sugestões do Engenheiro Ferreira Dias no seu livro «Linha de Rumo». Certamente, nem todos os detalhes poderiam ter sido previstos a menos que a circunstância tendo sido pesada e estudada, por motivo de solução ainda não satisfatória, se omitiu com o propósito de não complicar um problema.

Realmente, os nossos recursos em carvões minerais parecem não serem de molde que permitam prever extracções superiores a 500.000 toneladas anuais, quantidade, só por si, não suficiente para outras necessidades indispensáveis.

E, sem querermos continuar devolvendo estas particularidades que saem já um pouco daquilo que nos propomos, diremos sòmente que o aumento das instalações termo-eléctricas consumindo carvão, teriam necessidade de importá-lo em quantidades macissas que poderiam pesar grandemente na nossa balança de contas.

Se até 1939 se importavam 1.100.000 toneladas anuais de carvão, das quais 150.000 eram consumidas pelas centrais termo-eléctricas, — estas que já não satisfazem as necessidades de reserva, como as estiagens dos últimos anos o têm amplamente comprovado —, conclui-se claramente que o aumento duplicado da energia hidro-eléctrica imporá um aumento também duplo, pelo menos, da energia termo-eléctrica de reserva e, portanto, do consumo de carvão a importar.

Quer dizer, em condições desfavoráveis, porque se tomou como base a produção de energia termo-eléctrica que não satisfaz os 700 milhões de Kwh actuais de energia hidro-eléctrica, a duplicação daquele, em face da duplicação desta, também não deve satisfazer as necessidades.

Parece-nos então que seria prudente contar com o consumo mínimo de 400.000 toneladas anuais, para alimentar as centrais termo-eléctricas de reserva a instalar.

Mas se pensarmos que o problema do ferro se resolverá completamente dentro de alguns anos com o recurso do rio Douro, então o problema vai ainda muito mais longe, por cujo caminho não desejamos agora seguir.

E reconhecida a necessidade das centrais termo-eléctricas, qual o combustível que deverá, realmente, ser consumido? O carvão ou o Urânio?

Estão em jogo os dois combustíveis, um, que poderíamos produzir e outro, que teremos que importar, o Urânio e o Carvão, aquele que poderíamos dispor dele das quantidades necessárias e, este último, que nos obrigaria às sujeições das conveniências dos outros e às nossas possibilidades de reservas-ouro.

É certo que estamos, sem querer, partindo do princípio que possuímos Urânio em quantidade suficiente e em boas condições económicas; quanto é certo que, se o primeiro reparo não merece dúvida, o segundo terá que ser convenientemente estudado.

O preço de custo do Urânio no mercado mundial não conta grandemente para este problema —

uma vez que nós o poderemos produzir para as necessidades — mas, tão sòmente, interessa analisar os preços de custo das quantidades correspondentes de Urânio e Carvão, capazes de produzirem a mesma unidade de energia eléctrica.

Sem dúvida, é necessário ter em conta que, para uma dada unidade de energia eléctrica a produzir, o necessário quantitativo de Urânio deveria ser alguns milhares do vezes menor que o quantitativo de carvão.

Para iguais preços de custo das unidades produtoras destes dois conbustíveis, para o Urânio à boca da mina e para o carvão no porto de desembarque — carvão importado —, o problema dos transportes nem merece discussão.

Mas, se nas despesas de exploração há que contar, portanto, com um preço de transporte do Urânio muitíssimo menor, em contrapartida, há que prever também, com o aprovisionamento necessário da central que, certamente, só poderia fazer-se à distância por causa das emanações radioactivas e contar, ainda, com outras despesas, mercê da necessidade do emprego de materiais e dispositivos adequados que para já não se podem prever sem um estudo sério.

Quanto às despesas de distribuição, se os locais a servir serão os mesmos num caso ou noutros, as despesas serão, necessàriamente, as mesmas.

Quanto às despesas de instalação duma central para consumir Urânio, seria de presumir que fossem mais elevadas, já porque os materiais a empregar deveriam obedecer a certas condições de resistência à corrosão, independentemente de dispositivos especiais de protecção que seria necessário prever e construir, para obviar aos inconvenientes das emanações radioactivas; certamente seria necessário, também, um maior espaço de terreno com uma consequente área cativa a ocupar.

Deste esboço analítico comparativo deduz-se que a discussão e estudo do problema recairia sobretudo sobre os preços de custo da instalação e do combustível.

Se o preço do custo do Urânio for mais económico, restaria saber se o seu baixo preço compensaria, de facto, o maior preço da instalação. Queremos crer que sim e um estudo conveniente um dia o dirá.

As observações que fizemos para este último assunto da instalação de centrais termo-eléctricas de reservas poderão ser as mesmas para o caso das instalações das unidades atómicas, produtoras de energia eléctrica para outros fins industriais.

As centrais atómicas produtoras de energia eléctrica também merecem atenção para a sua instalação nos próprios locais de consumo de certas indústrias.

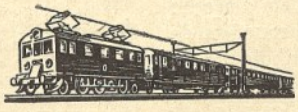
Por fim, e entre muitas outras aplicações, seria interessante analisar o emprego do Urânio como combustível para a propulsão de navios de grande tonelagem.

O nosso país tem necessidades e responsabilidades por uma maior ligação entre todos os seus elementos do Império Ultramarino, além das relações económicas, sociais e de solidariedade com todos os povos, e a marinha mercante necessitará, para o cumprimento da sua missão, de consumir um combustível de aquisição fácil e barata.

E se o combustível tem sido o carvão e a nafta, países que criaram e orientaram as suas indústrias e as suas técnicas de harmonia com os seus recursos, teremos nós que orientar também a nossa técnica segundo as directivas das nossas melhores possibilidades e conveniências.

A propulsão por energia atómica não seria uma utopia para barcos de grandes tonelagens, visto que o peso de uma instalação atómica, contando com ecrans protectores radioactivos e outros dispositivos, não deveria ultrapassar, segundo o que consta, mais de 100 toneladas, o que nada conta na de barcos superiores às 10.000.

De resto, a não existência da necessidade de aprovisionamento de combustível para as grandes viagens seria uma vantagem quase determinativa para o emprego do combustível atómico, a menos que surgissem outras dificuldades muito maiores, que, no estado actual dos conhecimentos sobre este assunto, não se conhecem, ou, pelo menos, não ocorrem.



Tráfego França-Espanha-Portugal

ESTÁ publicado o relatório da conferência do tráfego França-Espanha-Portugal realizada em Dezembro findo em Manakeche, com a presença de delegados portugueses, espanhóis e franceses, assim como suíços e italianos que, pela primeira vez, participaram na importante reunião ferroviária.

Vários foram os assuntos tratados de que destacamos o esboço do horário do «Sud-Express» entre Paris, Lisboa e Madrid, que deve ser posto em vigor em Maio de 1950, o qual comportará um notável aceleramento e cujo horário, segundo proposta dos delegados franceses será, em princípio, o seguinte:

Lisboa	partida	— 14h,00
Madrid	»	— 22h,30
Paris	chegada	— 20h,00
Paris	partida	— 12h,00
Madrid	chegada	— 9h,30
Lisboa	»	— 16h,00

O percurso entre Paris e Lisboa será, pois, de 29 horas, nos dois sentidos, tendo em conta a diferença do Meridiano. Percurso que ainda será possível roduzir a 28 ou 26, quando as linhas peninsulares estiverem em condições de suportarem grandes velocidades.

A revisão de bagagens, passaporte e de divisas será feita nessa altura, na ida para Paris em Irun e na volta em Hendaia, na presença de funcionários espanhóis e franceses, o que acelerará consideràvelmente o serviço com maior comodidade para os passageiros, pois só uma vez terão que abrir as malas.

Projecta-se construir uma grande estação internacional do lado espanhol junto ao rio internacional de Bidassoa, nos moldes da de Canfranc, o que melhorará ainda o serviço,

Os delegados portugueses solicitaram dos espanhóis um pequeno retardamento da partida do comboio correio de Fuentes de Oñoro em direcção a Medina afim de se poder atrelar a carruagem de 1.ª e 2.ª classes, que hoje segue no comboio n.º 15, ao rápido 51 e ao 3 (Beira Alta).

Assim, como estes comboios rápidos vão ser acelerados, a chegada a Fuentes de Oñoro será às 16h,35, hora portuguesa, os quais ligando ali com o correio para Salamanca, pouparão uma noite aos passageiros, entre Lisboa e Vilar Formoso. Os delegados espanhóis prometeram estudar o assunto com o máximo interesse.

Também nessa conferência foi anunciada a circulação das carruagens encomendadas na América do Norte, leves e metálicas, entre Madrid e Hendaia, nos novos comboios rápidos 19 e 20, os quais terão o seguinte horário:

Madrid	partida	— 12h,00
Hendaia	chegada	— 20h,45
Irun.	partida	— 9h,15
Madrid	chegada	— 17h,30

Marchas jamais conhecidas no Norte de Espanha.

Este serviço permitirá a ligação na fronteira franco-espanhola com os rápidos «Côte d'Argent» de e para Paris, e, em Madrid, com os expressos da noite para a Andalusia e com o Lusitano-Expresso de e para Portugal, realizando-se, assim, a viagem directa de Lisboa a Paris, por Madrid, em 38 horas, o que é muito interessante.

Este serviço deve começar em Abril ou Maio deste ano.

O que todos devem saber

O encerramento dos estabelecimentos comerciais e industriais nos feriados fixados por lei ou convenções de trabalho ou por iniciativa das empresas não prejudica o pagamento de salário devido ao pessoal

O sr. dr. Mota Veiga, subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, exarou o seguinte despacho:

Considerando que tem sido orientação do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência não deverem os feriados obrigatórios — que impõem o encerramento dos estabelecimentos comerciais e industriais — importar, em qualquer caso, prejuízo para o trabalhador, traduzido em perda de salário, orientação que se encontra expressa em diversos despachos, designadamente no publicado no «Boletim do I. N. T. P.» n.º 24, de 31 de Dezembro de 1945, pag. 731;

Considerando que a mesma doutrina deve, por maioria de razão, observar-se relativamente aos feriados concedidos por iniciativa das empresas;

Convindo, no entanto, esclarecer algumas dúvidas e fixar sobre a matéria princípios de ordem geral;

Ao abrigo do disposto no art. 1.º do decreto-lei n.º 32.749, de 15 de Abril de 1943, determina-se o seguinte:

1. Os feriados que, por lei, despacho ou convenção colectiva, obrigam ao encerramento dos estabelecimentos comerciais e industriais, e os que sejam concedidos por iniciativa das empresas, não prejudicam o pagamento do salário devido ao pessoal nos dias correspondentes a esses feriados.

2. Na falta de regulamentação especial poderá o Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, em casos devidamente justificados, autorizar a compensação por meio de horas suplementares, em dias anteriores ou posteriores ao feriado e fixar os termos em que essa compensação deve ser feita.

PROBLEMAS SOCIAIS

A alegria no trabalho do operariado manual e intelectual

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

O tema de hoje é de relevante importância. Que o digam os sociólogos. Não aqueles, cuja intenção é captar a simpatia da massa trabalhadora e entusiasmá-la no dinamismo crescente da indústria, ou para edificar estados fortes, ou para realizar maquinaria potente que atire as nações para o holocausto da guerra. Não esses, nem outros como Karl Marx e Friedrich Engels, cujos planos reformistas eram de tendência subversiva e de inversão de valores. Nuns e noutros há desumanidade. E só merecem o apoio da massa trabalhadora, quer seja a manual (executora), quer seja a intelectual (dirigente), as doutrinas honestas que têm por legítimo fim emprestar ao homem o que os horrores e erros da história lhe roubaram, reduzindo-o à situação de escravo. Sim, outrora, escravo da casta e sem direitos políticos e civis; hoje, com esses valorosos direitos, mas ainda escravo da máquina e do capital.

Só merecem apoio — dizia — as doutrinas que fizerem o homem tal qual ele é. Simples e sensível; sem peias de egoísmo e ambição desmedida; ansioso de aperfeiçoamento de suas qualidades espirituais e técnicas; respeitador e apologista da família; ser sociável.

A meu ver ficaria completo o homem vulgar — e chamo homem vulgar a todo o dirigente e dirigido — se as doutrinas espalhadas aos quatro ventos pelos sonhadores da harmonia social, semeassem na alma da humanidade o germe criador da perfeição relativa.

Enumerei, pois, os atributos que urge insuflar no trabalhador. Ora, se o mesmo vive no trabalho e do trabalho, bem se justifica que as reformas sociais pretendam estatuir o trabalho. E, de resto, vê-se como os países socialistas, capitalistas ou intervencionistas procuram pela organização sindical e corporativa vestir com uma roupagem mais fresca e decente a actividade social.

Mas toda a programação visa um objectivo: conciliar interesses entre capital e trabalho e entre patrões e empregados. Salutar objectivo esse! No entanto, além dessa conciliação, social, que irmana os homens e atende as suas necessidades materiais, não pode olvidar-se o homem *em si*, como ser espiritual.

Pode dizer-se que o problema do estômago está quase resolvido. O problema espiritual foi, porém, votado ao abandono. E o homem inclina-se para a materialização total...

Cheguei onde queria. Fazer apologética da alegria no trabalho. Vale a pena admitir — e escrevo-o para libertar este depoimento do aspecto político — que o operário prefere o bem estar e o conforto e o enobrecimento de sua profissão à comparticipação nos lucros e gerência da empresa.

A alegria no trabalho atribui ao operário a sua personalidade definitiva.

Reparte-se o problema em dois aspectos; um essencial, que deriva da alegria no trabalho pròpriamente dito, e outro circunstancial, que advém dum somatório de exigências, reivindicadas pelo trabalhador, quando no seio da família e da sociedade. Os dois aspectos completam-se.

Não é, apenas, idealismo o eu querer tanto para o operário manual e intelectual. E não é, porque, ao estudar o livro «Alegria no Trabalho» do notável psicólogo belga Henrique de Man, o criador do humano e construtivo socialismo personalista, me apercebi da grandeza e importância da questão.

Por isso que aquele autor quer o trabalho humano, como gerador do agradável antes do útil, e como fornecedor de beleza e de alegria antes de valores económicos.

Os socialistas peremptórios irão ao extremo de apontar o direito de propriedade, como causador da indiferença e tibieza que caracterizam o trabalhador da indústria. Dirão logo que o agricultor, porque é pequeno proprietário e cuida do seu objecto, já possui a alegria no trabalho.

Orientar o problema para este lado é reduzi-lo ao absurdo ou, pelo menos, dificultá-lo.

Outros, com algum pessimismo, admitirão que o operário nem reconhece o seu mal-estar e sua indiferença pela função desempenhada, e que isso se deve à força do capitalismo que separou o produtor da produção, isto é, o operário de sua obra, o que não acontecia na idade média com a arte e a indústria manufacturadas.

Pensar assim é ainda dificultar ou querer retroceder. Há que encarar a questão, partindo do homem actual, em si e na sociedade.

O que mais tem desprestigiado o trabalho e o trabalhador manual é a máxima do americano F. W. Taylor, que apregoa uma simplificação nos métodos industriais, a ponto de o trabalho poder ser confiado a um gorila domesticado.

Erro crasso duma mentalidade negativa.

Como edificar neste desumano alicerce a indispensável alegria no trabalho?

Por análise psicológica, H. de Man justifica que há uma perda moral, se o objecto domina o operário (e aqui se inclui o ideal de Taylor), ao passo que há um ganho moral a aproveitar, sempre que é o operário que

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Segundo uma estatística divulgada, foram transportados nos Caminhos de Ferro de Luanda a Malange: 415.249 passageiros em 1947; 362:070 em 1946 e 345.853 em 1945.

O movimento de mercadorias foi o seguinte: em 1945 foram transportadas 233.072 toneladas; em 1946, 210.756; em 1947, 164.955.

Para esta linha foram recebidos 100 vagões metálicos, sendo 30 de 30 toneladas, fabricados em Inglaterra e adquiridos pelos Serviços dos C. F., e 70 de 32 toneladas, adquiridos na Bélgica e na América pela comissão de compras nomeada em 1947 pelo Ministro das Colónias, pagos por verbas do Fundo do Fomento, estando já em serviço alguns e em montagem os restantes.

São esperadas três automotoras, encomendadas em Inglaterra há bastante tempo, que se destinam a melhorar o serviço de transportes de passageiros entre Luanda e Malange. Têm lotação para 36 passageiros, sendo 12 em 1.ª e 24 em 2.ª classes. Possuem um «bar» com frigorífico para refeições em trânsito e aparelhagem de ar condicionado.

Igualmente e conforme já noticiámos, foram encomendadas em Inglaterra seis grandes locomotivas do tipo «Garrat», semelhantes ás usadas no Caminho de Ferro de Benguela, mas utilizando como combustível óleos pesados.

MOÇAMBIQUE

O conselho superior de disciplina do Ministério das Colónias divulgou dois acórdãos proferidos no processo que trata do pedido do engenheiro Arnaldo Pacheco Pereira Leite no sentido de ingressar no quadro como director da exploração do caminho de ferro de Lourenço Marques e reclamação do engenheiro Raimundo António Rodrigues Serrão contra a colocação que lhe foi dada pelo decreto n.º 36.690, de 27 de Dezembro de 1947 como chefe de divisão de portos e caminhos de ferro da colónia de Moçambique.

Àcerca do parecer emitido pelo mesmo conselho foi dado o seguinte despacho pelo sr. Subsecretário de Estado das Colónias:

«Que saiba, ninguém contestou que anteriormente à organização do quadro comum dos engenheiros dos serviços de portos, caminhos de ferro e transportes em 1947 os engenheiros Melo Vieira e Raimundo Serrão fossem chefes da Divisão de Exploração dos caminhos de ferro de Angola. A diferença era apenas a que resultava de o engenheiro Melo Vieira ter sido investido nessa categoria em 1928 e de o engenheiro Serrão ter firmado a sua posição no quadro na mesma categoria, mercê da norma especial enunciada no artigo 2.º do Decreto n.º 30.117, de 3 de Dezembro de 1939.

Mas o que se discute é a reclamação do engenheiro Raimundo Serrão sobre a lista publicada no «Diário do Governo» de 12 de Janeiro do ano findo. Ora, a colocação do engenheiro Melo Vieira como subdirector dos serviços — e implìcitamente a sua ascensão à classe A — resultou de expressa disposição legal: o artigo 7.º do Decreto n.º 36.690, que na sua última parte dispõe que ele — e não outro — seja provido nessa categoria. Por seu turno, a colocação do engenheiro Serrão como director de exploração resultou igualmente de expressa disposicão legal: o já referido artigo 7.º, na sua primeira parte.

A argumentação do Conselho, não alterando estas premissas, não permite dar provimento à reclamação. E, assim, haverá que proceder como se sugere na parte final do acórdão. — *Ruy de Sá Carneiro.*

---

domina o objecto. E é este, a meu ver, o aspecto essencial da alegria no trabalho.

Todo o operário, por intuição que seja, quer aperfeiçoar e criar e ser considerado e premiado. Se as empresas e os sindicatos lhe facultarem meios, dará um passo gigantesco em valorização social.

Mas dizia eu que o problema da alegria no trabalho tem o seu aspecto circunstancial. E tem. E é realizável, se se não esquecer que o operário manual busca nas pequenas coisas — como sua casa confortável, seu jardim, sua horta, sua oficina privativa, etc. — motivos para dilatar a sua alma com ambientes sempre renovadores e vivificadores.

Por outro lado, o trabalhador intelectual precisa de mais. De conforto e possibilidades de se instruir. Da sua biblioteca e seu laboratório. De tempo para se dedicar ao estudo e à execução ou contemplação da arte, se a sua alma o eleva para o domínio do Estético. ¿Como pode, por exemplo, o diplomado que para viver decentemente acumula dois empregos, buscar tempo para se dedicar à família, à educação dos filhos, ao estudo, à arte e ao recreio do espírito?

Nesta interrogativa, vai o coro de milhares de trabalhadores, que desejariam mais que tudo alegria no trabalho e, afinal, o tomam como fatal necessidade ou pesadelo.

Melhor seria que todos, sem excepção, encontrassem a felicidade, não pelo trabalho, mas também no trabalho.

Porque a orgânica social se encaminha no melhor sentido — e veja-se o caso modelar de Portugal com a reforma de Salazar e seus colaboradores — termino com o aforismo: enquanto há vida, há esperança...

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

O «Grupo de Aguarelistas» e a sua primeira exposição

OS distintos aguarelistas João Marques e José Felix, com a colaboração de outros pintores, deliberaram criar um «grupo» com o objectivo de renovar, não só entre os profissionais como também no público, o culto e o interesse por esse nobre género de pintura, que é a aguarela. Em boa hora o fizeram. A sua primeira exposição, inaugurada em 3 de Março, reuniu 21 artistas e 158 trabalhos. Mestre Roque Gameiro, que continua a ser uma glória viva da arte de aguarelar em Portugal, preside a este certame com o seu formoso quadro «Berlengas»—que é um prodígio de côr e de técnica.

E' certo que, nesta primeira Exposição do «Grupo de Aguarelistas», sentimos a ausência de dois notáveis pintores do género, Alberto Sousa e Alves de Sá, mas, em compensação, foi-nos dado admirar um cativante e homogéneo conjunto, dos mais homogéneos que a Sociedade Nacional de Belas Artes nem sempre nos tem proporcionado nas suas habituais exposições colectivas.

Ver uma exposição portuguesa o mesmo é que fazer uma viagem através do país. Os nossos artistas têm o culto da paisagem, dos nossos monumentos, dos recantos pitorescos. Assim, nesta Exposição, João Marques deu-nos aspectos de Aveiro e do Porto; José Felix e João Tavares trouxeram-nos cartões pintados no Alentejo; Domingos Rebelo, paisagens de S. Miguel e um soberbo Auto-retrato; Jorge Maltieira, vistas de Coimbra, Evora e Paris; Mário Salvador consagrou parte dos seus cartões a Lisboa; Rudy, depois de passar uma «Manhã no Tejo» lembrou-se de ir a Paris, e Carlos Moura, pintor da nova geração, deu-nos boa conta da sua digressão ao Minho.

Vimos, nessa mesma Exposição, trabalhos de quatro senhoras: Alice dos Santos Manarte, que pinta bem flores; Beatriz Campos, que além de uma esplêndida «Natureza Morta» — «A Taça Verde», nos apresenta alguns trechos encantadores do Parque Estoril; Berta Borges, que trouxe aspectos de Queluz e Monte Real e Gardy de Arriaga, com magníficos retratos de criança.

A pintura a aguarela é um género tão nobre como a pintura a óleo, a pontos que alguns pintores têm procurado, principalmente nas suas paisagens, imitá-la na frescura das tintas e na delicadeza da pincelada.

Professor Henrique de Vilhena

O ilustre Professor de Anatomia e escritor Doutor Henrique de Vilhena deu, no dia 12 deste mês, a sua última lição. Mestre de algumas gerações, tanto na Escola de Belas Artes como na Escola Médica de Lisboa, o Professor Henrique de Vinhena fez da sua profissão não apenas um sacerdócio, mas procurou também, na ciência, o caminho da felicidade.

Homem de ciência e homem de letras, o Professor e Escritor Doutor Henrique de Vilhena enobreceu a sua vida estudando, trabalhando, escrevendo e ensinando. Porque o trabalho feito com prazer não cança, o Doutor Henrique de Vilhena, atingido pelo limite de idade, mantêm-se ainda, admiràvelmente, em pleno vigor físico e em pleno vigor mental.

Um dos seus trabalhos críticos mais belos e mais notáveis é aquele em que estudou a formosa estátua do «Desterrado» do nosso insigne Soares dos Reis. Não conheço, em Portugal, interpretação crítica mais inteligente e feliz. Estas páginas primorosas constituem não só uma encantadora lição de anatomia, que se lê com interesse excepcional, mas também uma lição de psicologia. Raras vezes, como nesse notabilíssimo estudo do Doutor Henrique de Vilhena, a crítica se ergueu à altura do objecto criticado.

Durante os longos anos do seu mestrado, o Doutor Henrique de Vilhena criou discípulos e amigos, e, sobretudo, despertou em quantos tiveram a honra do seu convívio a paixão pela ciência e o gosto pela arte.

A vida e a velocidade

TODOS os dias os jornais trazem-nos a notícia de que os aviões estão a bater recordes de velocidade.

O mundo que, antes dos descobrimentos marítimos dos portugueses, era enorme e cheio de mistérios tenebrosos, tornou-se pequeno demais e está, por consequência, a perder interesse. Dentro de pouco, toma-se o mata-bicho em Lisboa, almoça-se em Paris, após um curto passeio, e, à noite, na Broadway, de Nova Iorque, assiste-se a um estonteante espectáculo de music-hall.

Pensa-se, por isso, em viajar fora do planeta.

A terra está a tornar-se monótona e o turismo precisa de descobrir novas atracções.

O homem, positivamente, sente-se na terra tão cativo como um pássaro em gaiola.

B O M H U M O R



— O fumo do cachimbo incomoda-me, cavalheiro.

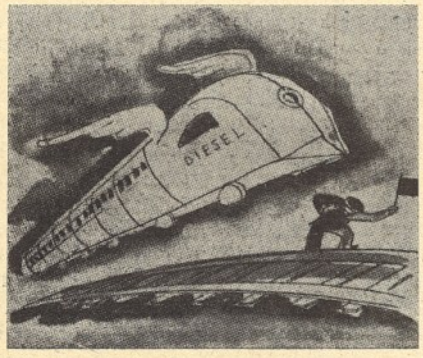
— E a senhora não sabe apear-se com o comboio em andamento?...

(Por *Cuesta* de «Ferroviários»)



— Apanhei a sorte grande. Quero puxar o sinal de alarme, cuspir no chão, debruçar-me na janela da carruagem com o comboio em andamento. Quanto é que tudo isto custa?

(De «Aftonbladet», Estocolmo)



...a C. P. não olhou a despesas, e realizou a grande atracção da temporada.

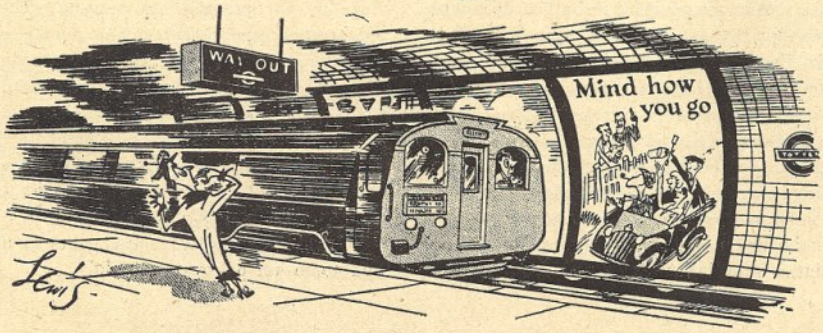
(Dos Ecos da Semana de Botelho, no «Sempre Fixe»)



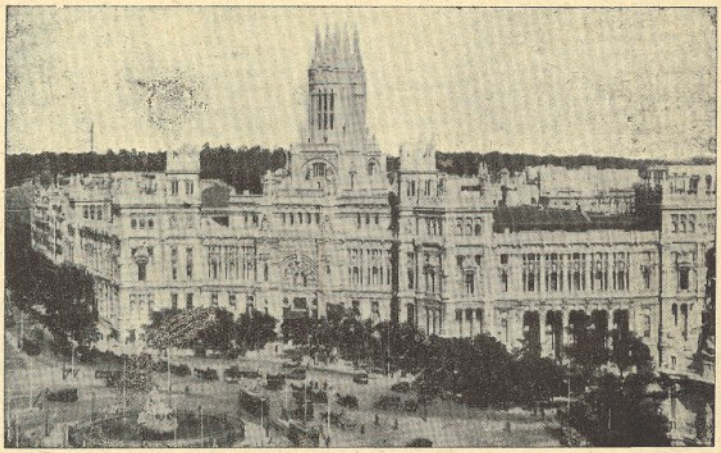
—Coragem, minha senhora. O comboio acaba de trucidar seu marido.

— Que horror! Ser, de repente, viuva três vezes...

(Por «Galindo»)



(Do «Punch»)



MADRID — Palácio dos Correios

Espanha: precioso Museu

Por ANTÓNIO MONTÊS

«Espanha é, — como disse Afonso X, o Sábio — o Paraíso de Deus»!

Assim é, na verdade, pois dificilmente se encontra país tão rico, tão variado, tão alegre e colorido como a vizinha Espanha, verdadeiro museu vivo onde não há um palmo de terra que não possua curiosidades notáveis.

Sendo Espanha, palmo a palmo, um verdadeiro, precioso museu, poderíamos peregrinar pelas suas terras e visitar os seus tesoiros, aproveitando os caminhos de ferro inaugurados há cem anos.

Para conhecer a cultura e o espírito do povo espanhol, basta entrar no Museu do Prado, de Madrid. A composição das pinturas de Velasquez, as figuras místicas de Greco, o temperamento irrequieto de Goya e os Cristos misteriosos de Zurbaran, bastam, por si só, para dar categoria a qualquer museu.

E as famosas tapeçarias do Escorial? E a colecção assombrosa de pinturas da Catedral de Toledo? E as obras de Murillo e Valdés Leal no Museu de Sevilha? E as esculturas de Mariano Benliure no Museu de Valência? E os museus de Barcelona, onde a pintura primitiva constitui um verdadeiro tesoiro? E os sepulcros que Gil Silse deixou na Cartuja de Miraflores, junto da estátua do português Manuel Pereira? E as estátuas jacentes do mosteiro de Poblet? E a impressionante cidade-museu de Santiago de Compostela, onde as pedras nos falam dum passado glorioso?

Espanha é pródiga em cidades de arte. As belezas artísticas unem-se às naturais ou aos atractivos típicos e pitorescos.

Cada cidade espanhola tem a sua marca de beleza inconfundível. Assim Tolêdo mostra a graça espanholíssima do mudejar; Salamanca oferece-nos as pedras doiradas do estilo platerêsco; Cordova mantém a mais pura sedução oriental; Sevilha conserva a graciosa elegância da Andaluzia; Granada guarda a nota romântica e muçulmana; Segovia contempla a traça românica do aqueduto; Avila reza diante de Santa Tereza de Jesus, enquanto Santiago evoca as mais famosas peregrinações.



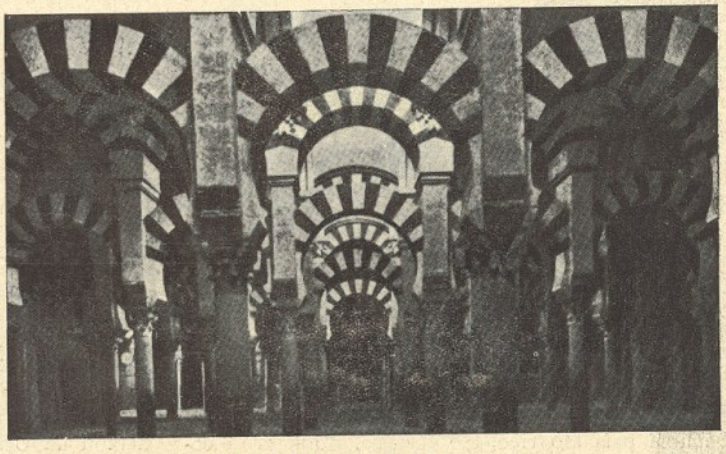
BURGOS — Catedral e Praça Maior

Os caminhos de ferro espanhóis, traçados por altos e baixos, por campos e florestas, por montes e campinas, permitem contemplar as agulhas rendilhadas da Catedral de Burgos, os laranjais perfumados da linda Valência, os encantos naturais de San Sebastian e o panorama deslumbrante do Tibidabo.

Os caminhos de ferro espanhóis, traçados caprichosamente pelas províncias de Espanha, permitem apreciar as maravilhosas rias galegas, subir ao Santuário de Montserrat, percorrer as ruelas pitorescas de Santillana del Mar e conhecer a riquíssima colecção de esculturas de Valladolid.

Como não chegassem todas estas preciosidades, Deus espalhou, pròdigamente, por todos os recantos de Espanha, os mais opulentos e variados aspectos da Natureza, animando-os com trajes característicos, canções alegres e danças castiças, formando-se assim o mais completo colorido e pitoresco museu etnográfico do mundo.

As feiras de Salamanca, as toiradas de Valência, as procissões de Sevilha, conservam com as bodas de Lagartera, as «sardanas» catalãs e as danças guerreiras das Vascongadas, uma fisionomia própria, um sabor inconfundível, uma sucessão de quadros de extraordinária beleza, que fazem da Espanha um país de turismo verdadeiramente previlegiado, para o que muito contribuem os caminhos de ferro que, inaugurados há cem anos, permitem conhecer a inconfundível Espanha que Afonso X, o Sábio, considerava, muito justamente, o Paraíso de Deus!!



CORDOVA — Interior da Mesquita



BARCELONA — Passeio Colon

A cidade da Covilhã

A Covilhã, nestes últimos vinte anos, tornou-se uma das maiores, mais lindas e curiosas cidades do país. Tendo aumentado a sua população, aumentaram também os seus atractivos. E o facto de o turismo na Serra da Estrela se ter desenvolvido extraordinàriamente contribuiu também para o progresso e para o aformoseamento desta cidade.

Diversos são os factores que concorrem para o progresso da Covilhã, uma das mais antigas povoações da península. Com efeito, dizem os historiadores que a Covilhã foi fundada pelo conde Julião, em 690, inimigo figadal de D. Rodrigo, o último rei visigodo da Hispânia. A povoação tinha, então, o nome de *Covalhana*. Dizem ainda os historiadores que em 1209 a povoação foi saqueada pelos mouros e que D. Sancho I a reedificou. No século XVI, com D. Sebastião, foi-lhe concedido o título de notável.

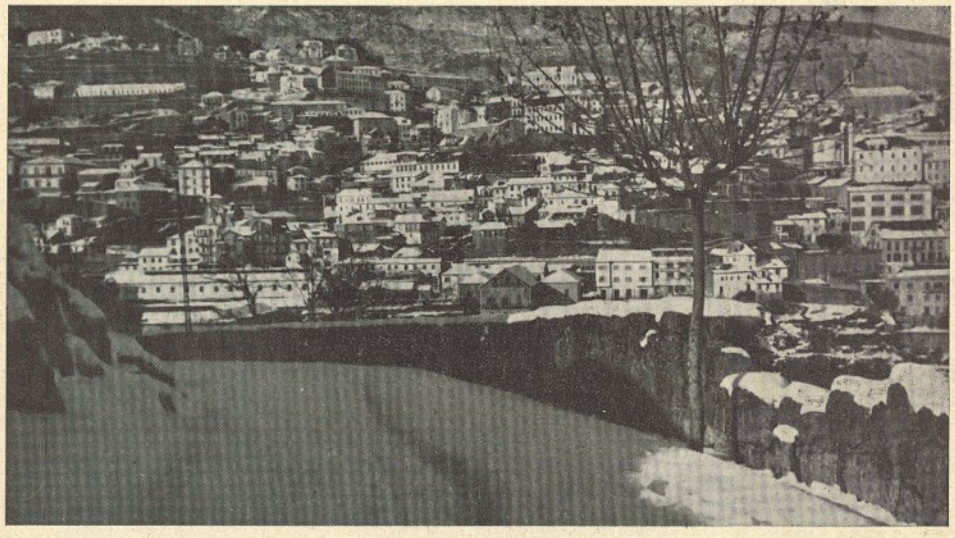
No entanto, é o Marquês de Pombal que figura à cabeça do rol das pessoas que mais se interessaram pelos problemas económicos da Covilhã. As leis proteccionistas, então publicadas, asseguram-lhe o exercício das suas actividades industriais.

Os covilhanenses devem, pois, à memória do discutido ministro de D. José I um grande culto.

A vila foi progredindo de importância industrial e populacional e, em 1870, D. Luís I elevou-a à categoria de cidade.

De 1870 até nossos dias, isto é, no espaço de 80 anos, a Covilhã fez extraordinários progressos, que se acentuaram de uma maneira excepcional, nestes últimos quatro lustros.

A indústria dos lanifícios desenvolveu-se e aperfeiçoou-se extraordinàriamente na Covilhã, a pontos de a terem chamado por mais de uma vez a Manchester portuguesa. É claro que é uma comparação assaz exagerada, mas é um processo de a classificar como o maior centro produtor de lanifícios do país.



Um dos mais belos aspectos da Covilhã

Embora os terrenos da Covilhã sejam muito férteis e embora a agricultura esteja também muito desenvolvida, é a indústria de lanifícios a sua principal actividade económica, havendo hoje mais de 60 fábricas na Covilhã e arredores.

As quedas de água da Serra da Estrela fornecem-lhe a preciosa hulha branca, de que se alimenta a força motriz das suas máquinas.

As pessoas que visitam a Covilhã raras vezes deixam de ver uma ou duas das suas grandes fábricas de lanifícios.

A Covilhã é actualmente uma das cidades tu-

rísticas do país de maior movimento. Ela é o ponto de partida das excursões à Serra da Estrela.

Graças aos serviços organizados pela Comissão de turismo, os portugueses que amam os desportos da neve encontram na Covilhã alojamento, guias, meios de transporte, etc.

A Covilhã é recomendada pelos médicos como estância de repouso e saúde. A sua altitude favoreceu-a com um clima magnífico.

Mas a Covilhã não é só visitada durante o inverno, quando a neve coroa os mais altos píncaros da Serra da Estrela: pelos seus panoramas e pelo seu clima excepcional figura também como uma estância ideal de veraneio.

Nem só os pintores gostam de ver paisagens; quem não é artista, mas tem olhos sensíveis à beleza, aprecia também os encantos naturais deste país de privilégio que é Portugal inteiro, de norte a sul.

A Covilhã, que tem melhorado bastante o seu aspecto, é uma das terras em que o turista encontra sempre qualquer coisa diferente das outras estâncias.

Orgulhando-se de ter sido o berço natal do célebre viajeiro Pero da Covilhã que, a mandado de D. João II, fora em demanda do império do Preste João, a cidade ufana-se de possuir alguns edifícios notáveis, como antigas casas solarengas, a Igreja da Misericórdia, edificada nos começos do século XVII, e as lindas Capelas de S. Martinho e do Calvário.

No centro da cidade vêem-se edifícios novos, que impressionam pela sua grandiosidade e linha arquitectónica. Um outro edifício, também importante e de rara beleza, é o que os C. T. T. vão inaugurar em breve.

Falando-se de edifícios notáveis, não devemos esquecer nesta breve resenha o mercado Municipal, uma das melhores construções, no género, que existem no país.

Mesmo as pessoas que não tencionam praticar desporto na Serra da Estrela, encontram na Covilhã motivos de encanto, pelas suas extraordinárias belezas naturais, sendo como é uma estância admirável de repouso, pelo seu clima saudável, de grande altitude.

BRAZ MONTEIRO LANIFÍCIOS
APARTADO 48 TELEF 110
COVILHÃ PORTUGAL
COMPLETO SORTIDO DAS MELHORES FAZENDAS PARA HOMEM E SENHORA
ENVIAMOS AMOSTRAS
Concedemos descontos especiais aos srs.:
Funcionários dos Caminhos de Ferro
NOTA — Ao pedir amostras convém indicar os artigos que interessam, bem como os preços aproximados.

Casa do Leão
Ferragens e Ferramentas—Materiais de construção—Artigos sanitários — Representações — Correspondente bancário
Telef. 228 — COVILHÃ Apartado 33 — Teleg. CASA LEÃO



COVILHÃ — Praça do Município

Mário Antunes

LANIFÍCIOS
PARA HOMEM
E SENHORA



SECÇÃO DE VENDAS
:—: AO CONSUMIDOR : :
PELO PREÇO DA FÁBRICA

COVILHÃ TELEF. 186

CASA PINTASSILGO
LANIFÍCIOS
Peçam amostras de tecidos finos para:
FATOS, SOBRETUDOS, VESTIDOS E CASACOS
Covilhã

JOÃO LOPES BOLA
FABRICANTE DE LANIFÍCIOS
VENDAS SÓ POR ATACADO
Escadinhas do Castelo COVILHÃ

V.ª José Alvaro de Moraes & Filhos
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS
Telefone 145 COVILHÃ

IGNÁCIO DA SILVA FIADEIRO & ROSA
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS
Telefone — Fábrica 48 COVILHÃ

José Esteves Fiadeiro, L.da
Fábrica de Lanifícios
Telefone 61 COVILHÃ

Campos Mello & Irmão, L.da
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS
FUNDADA EM 1835
COVILHÃ

Luiz dos Santos Monteiro
FABRICANTE DE LANIFÍCIOS
TELEFONES { Fábrica 272 / Residência 552 Covilhã

ROSA & COMPANHIA
FABRICANTES DE LANIFÍCIOS
Telef.: Escritório 536-Fábrica 603 Covilhã

Francisco Pais, Sucrs, L.da
LANIFÍCIOS E CHALES
Vendas por junto e a retalho
Telefone 283 COVILHÃ

João Nave Catalão & C.ª, L.da
CASA FUNDADA EM 1868
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS
Telefones: Fábrica 21 — Escritório 427
COVILHÃ — Portugal

ALEXANDRINO FERNANDES NOGUEIRA
Fabricante de Lanifícios — VENDAS SÓ POR ATACADO
Telefs.: Fábrica 282—Residência 457 COVILHÃ

J. C. SOUSA FABRICANTE DE LANIFÍCIOS
ESPECIALIDADE EM CASIMIRAS
COVILHÃ Telefone 189

José Nunes Correia & Filhos

TELEFONE 96

COVILHÃ

António Joaquim Rodrigues

Fabricante de Lanifícios

Telefone 373

COVILHÃ

TELEFONE 15

FRANCISCO RANITO & C.ª, L.DA

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Covilhã (PORTUGAL)

Cruz Fazenda & Sobrinho, L.da

Fabricantes de Lanifícios

TELEF. 327 COVILHÃ

M. CONDE

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

CARDAÇÃO — FIAÇÃO — TECELAGEM
TINTURARIA — ULTIMAÇÃO

CAIXA POSTAL 3
Teleg.: CONDOR
Telef P. B. X. 81

COVILHÃ
(PORTUGAL)

Telegramas JOTEXTIL
Telefone 221
Apartado 37

António Rodrigues Jota
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

COVILHÃ — PORTUGAL

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS
TELEFONES | Fábrica 324 | Residência 71

Quintino Maria da Costa, L.da

SUCESSOR DE
ARNALDO TEXEIRA & C.A
CASA FUNDADA EM 1919

COVILHÃ

Augusto d'Almeida Fortuna & Filhos

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Bairro Municipal — Rua n.º 4

Telefones | Residência: 453 | Escritório: 84

COVILHÃ

João Bernardo & Fino

Armazém de Lanifícios

COVILHA

Anibal Pereira Nina

FABRICANTE — LANIFICIOS

Telefone 70
Teleg. SANTA CRUZ

LANIFÍCIOS SANTA CRUZ
COVILHÃ — Portugal

João Roque Cabral

FABRICA DE LANIFÍCIOS
Trituração + Cardação + Fiação + Tecelagem
ESPECIALIZAÇAO EM CARDADOS

Telefones: Fábrica e Escritório 35
Telegramas: «ROQUEBRAL»

Apartado 18
Covilhã

Comércio e Indústria do FUNDÃO

F. Alçada & C.ª

ARMAZÉM DE MERCEARIAS E MIUDEZAS

COMISSÕES / CONSIGNAÇÕES

E CONTA PRÓPRIA

FILIAL EM COVILHÃ TELEF. 612

SEDE EM FUNDÃO TELEF. 16

Empresa de Moagem do Fundão, Limitada

FÁBRICA DA SENHORA DO MIRADOURO

MOAGEM PELO SISTEMA AUSTRO-HÚNGARO

TELEFONE 7 FUNDÃO

Emprêsa de Transportes do Zézere, L.da

Carreiras diárias:

BARROCA — FUNDÃO — CASTELO BRANCO
FUNDÃO — BARROCA
TRÊS POVOS — FUNDÃO
COVILHÃ — CASTELO BRANCO
CONTRATO COM A C. P.

Sede: Fundão Telef. 42-Teleg. ZÉZERE

Auto-Transportes do Fundão, L.da

ESTAÇÃO DE SERVIÇO

GARAGEM DE RECOLHA — REPARAÇÕES — PINTURA — ACESSÓRIOS — BATERIAS — PNEUS

Societários da U. T. I. C.

TRANSPORTES

CARGA — PASSAGEIROS

CARREIRAS

FUNDÃO — MINAS
FUNDÃO — BARCO — UNHAIS
COVILHÃ — UNHAIS
COVILHÃ — OURONDO
COVILHÃ — V. ESTEVES

Teleg. TRANSPORTES — Telef. 12 — Apartado, 6

Largo da Estação FUNDÃO

ANTÓNIO BARREIROS FERNANDES

COMISSÕES, CONSIGNAÇÕES E CONTA PRÓPRIA

Carreiras diárias entre Castelejo e Fundão

Transportes mecânicos de passageiros e carga

LUSALITE (Fibro-Cimento) — Pneus e acessórios para automóveis — Petróleos, Óleos e Gazolinas — Consignatário da Comp. Portuguesa «ATLANTIC»

Serração de Madeiras — Materiais para construção

Telef. 18 FUNDÃO Teleg. Garage Barreiros

Comércio e Indústria de Castelo Branco

Nova Empresa de Moagens de Castelo Branco, Limitada

Telegramas «MOAGENS» — Telefone 31

FÁBRICAS DE MOAGEM — PADARIA —
SERRAÇÃO DE MADEIRAS E CARPINTARIA

Rua Elias Garcia, 2 CASTELO BRANCO

José Paulo

COM

ARMAZÉM DE FERRO, AÇO, PREGARIA
E FOLHA DE FLANDRES

REVENDEDOR DE ARTIGOS DA
«FABRICA TRAMAGAL»

Depositário da COMPANHIA PREVIDENTE

TELEFONE 115
CASTELO BRANCO

OURIVESARIA «INVICTA» DE

Manuel Francisco Chagas

COMPLETO SORTIDO EM OURIVESARIA, JOALHARIA,
RELOJOARIA E OBJECTOS PARA BRINDES



OFICINA EM TODOS OS TRABALHOS
DE OURO, JOIAS E RELÓGIOS

Telefone 278 CASTELO BRANCO

TAVARES & C.ª, L.da

FABRICANTES DE CORTIÇA EM PRANCHA, QUADROS E ROLHAS

FÁBRICAS EM CASTELO BRANCO E SACAVÉM

Escritório em Lisboa: Rua dos Sapateiros, 44-2.º LISBOA

A VILA DE GOUVEIA

e os seus principais factores económicos

A população da vila e do concelho de Gouveia é de aproximadamente trinta mil habitantes. Para o seu progresso rápido muito tem contribuido a sua indústria de lanifícios. Com efeito, a vila de Gouveia é um dos maiores centros industriais de todo o país, e algumas das suas fábricas, pela sua importância, pelo seu movimento, pelos seus maquinismos, são dignas de visita interessada e atenta.

Os lanifícios de Gouveia conquistaram os mercados mais exigentes pela sua qualidade e óptimo acabamento, e rivalizam com os melhores tecidos do estrangeiro.

Gouveia é uma das povoações mais antigas de Portugal e os historiadores da Península dão-na como fundada pelos Túrdulos. Contudo, apesar de antiga, o seu especto é o de uma vila moderna, com excelentes edifícios.

Mas a vila não se impõe apenas pela sua indústria, celebrizou-se também pelos seus excepcionais recursos turísticos. Estância ideal de repouso, pelo clima e pela circunstância de estar edificada na encosta Norte da Serra da Estrela, Gouveia é uma das vilas mais lindas e mais visitadas do país, pois oferece aos turistas, mesmo aos mais exigentes, comodidades que em muitas cidades não se encontram ainda.

De Gouveia avista-se todo o vale do Mondego, um verdadeiro poema de côr, e só isso bastaria para a recomendar como centro de turísmo.

Ajuntemos-lhe agora a excelência dos ares de média altitude e a circunstância de ser um ponto de passagem obrigatório para todos os turistas que desejam visitar, na Serra da Estrela, as célebres Penhas Douradas.

Sempre foi Gouveia povoação opulenta, pois tanto na sede do concelho como nos arredores vêem-se ainda admiráveis casas solarengas, de boa traça arquitectócnica.

Centro industrial de grande importância, Gouveia faz-se notar também pelas suas actividades agrícolas. Vale a pena, por isso, percorrer o concelho, para observar como os seus campos estão bem cultivados e para avaliar a riqueza dos seus vinhedos. Contam-se por dezenas as grandes casas agrícolas que têm contribuido para a opulência do concelho.

Como monumentos dignos de atenção e especial referência, contam-se a Casa da Tôrre, e, na freguesia de Melo, num sítio encantador, verdadeira imagem do paraíso, um artístico pelourinho, o Solar dos antigos condes de Melo, a capela de Nossa Senhora da Conceição, a Casa da Cadeia e ainda, nas proximidades, os Castelos de Linhares e Folgosinho.

Região privilegiada, a indústria, a agricultura e o turismo representam três factores económicos de grande valor.

Bellino & Bellino

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

TECIDOS-FIOS DE ESTAMBRE

TELE { fone 15
gramas «Bellinos»

GOUVEIA

Premiada com medalha d'ouro na C. E. I. Portuguêsa de 1932

JACINTO A. MOURA

Fábrica de Lanifícios da Cêrca

TELEFONE 59

GOUVEIA

Sampainho & Lima

Fábrica de Lanifícios

Telefone 45

Apartado 18

GOUVEIA

(PORTUGAL)

Estevão Ubach & C.ª

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

FUNDADA EM 1870



ESPECIALIDADE EM FIOS
DE TRICOT, MALHAS E
TAPETES



Gouveia — S. PAIO

Telefone 90

ESTABELECIMENTO
DE
José Ferreira Amaral

MERCEARIA, FAZENDAS
BRANCAS E MIUDEZAS

GOUVEIA — S. PAIO

Levi da Costa Teixeira

COMPRAS E VENDAS POR JUNTO DE
Madeiras, Lenhas, Materiais de Construção, Batatas e Cereais

ESTABELECIMENTO DE VENDAS A RETALHO DE
Louças, vidros, camisaria, roupas feitas, miudezas, tabacos, mercearia, vinhos e seus derivados

Agente da Companhia de Seguros «IMPÉRIO»

Beira Alta — CABRA

FÁBRICA DE CURTUMES
DE
António Gomes

LÃS /// PELES

Gouveia — VINHÓ
(PORTUGAL)

TELEFONE
60 de GOUVEIA



Fábrica de Lanifícios do Bêco
DE
António Gomes & C.ª, L.da

TELEFONE 7 **B. A. — MELO**

A. Lopes & Irmão, L.da

ESTAÇÃO DE SERVIÇO, GARAGE E OFICINAS

Oleos, Gasolina, Acessórios e Rolamentos—
Fabricantes de Acessórios para Automóveis
— Pneus «MICHELIN» e «FIRESTONE»

TELE { gramas «BATATAS»
fone 13

GOUVEIA

ARTUR COSTA

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

Telefone 89 **Gouveia — S. PAIO**

RICARDO MOTA

Lanifícios

Correspondente dos Bancos
Português do Atlântico, Borges & Irmão, Aliança e Burnay

GOUVEIA **TELEFONE 29**

COIMBRA

Fábricas Triunfo · Porto-Coimbra-Lisboa ·

Triunfo

Bolachas Biscoitos

MATOSINHOS

novor

NOVOS HORIZONTES

MATOSINHOS

FÁBRICA DE MALHAS

RUA DO SENHOR, 444 SENHORA DA HORA

NELAS

VINÍCOLA DE NELAS, L.DA

EXPORTADORES DE VINHOS DO DÃO

NELAS
(BEIRA ALTA)

TELEGRAMAS: VINÍCOLA
TELEFONE: 4643

José d'Oliveira Capitão
Fábrica de Serração e Moagem em Paranhos da Beira
MADEIRAS PARA EXPORTAÇÃO E CONSTRUÇÃO CIVIL — TRAVESSAS PARA CAMINHOS DE FERRO — TOROS PARA MINAS E LENHAS
Correspondente dos Bancos: de Portugal, Espírito Santo e Comercial de Lisboa
Sédo e Escritório: NÉLAS — Telefone 4644
Residência: Mangualde-Gare — Telefone 4263-MANGUALDE NELAS

O Comércio e a Indústria de Viana do Castelo

Viação Cunha

Av. Combatentes da Grande Guerra, 127 — VIANA DO CASTELO
TELEFONE 91

Partidas de Viana para os Arcos

Partidas de Viana	Passagem em Lanheses	Passagem em Ponte do Lima	Chegada aos Arcos
a) 7,20	7,55	8,15	9,25
b) 9,40	10,15	10,35	11,35
c) 13,30	14,05	14,25	15,25
d) 16,15	16,50	17,10	18,15

Partidas dos Arcos para Viana

Partidas para Viana	Passagem em Ponte do Lima	Passagem em Lanheses	Chegada a Viana
d) 7,35	8,30	8,55	9,30
c) 11,20	12,15	12,40	13,15
b) 14,05	15,00	15,25	16,00
a) 15,30	16,30	16,55	17,30

a) Efectua-se diàriamente, excepto aos domingos.
b) Efectua-se sòmente às quartas-feiras.
c) d) Efectuam-se diàriamente, excepto aos domingos.

TELE { gramas JOCER
fones: { Escritório, 8 e 106
Residência, 45

João Alves Cerqueira & C.ª L.da
EXPORTAÇAO DE MADEIRA — SAL

Largo Vasco da Gama VIANA DO CASTELO



Fábrica de Fogos de Artifício
DE
SILVA & FILHOS

CONDECORADOS COM A MEDALHA
E DIPLOMA DE MÉRITO INDUSTRIAL

PREMIADOS EM VÁRIOS CERTAMES

VIANA DO CASTELO
Telegramas: «SILVARIA» — Telefone 143

Garagem Avenida
(JOSÉ RANHADA)

GASOLINA, OLEOS, RECOLHAS E REPARAÇÕES
Agente distrital dos pneus «Kelly» e «Dunlop»
As melhores e mais amplas instalações da cidade

Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, 236
Telefone 107 VIANA DO CASTELO

Empresa de Pesca de Viana

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada
CAPITAL VINTE E DOIS MIL E QUINHENTOS CONTOS
LUGRES-MOTORES:
Rio Lima — Maria Manuela
NAVIOS-MOTORES:
S. Ruy — St.ª Maria Madalena
ARRASTÕES:
Senhor dos Mareantes — Senhora das Candeias
INDÚSTRIA DE PESCA E SECAGEM DE BACALHAU
Telegramas DORIS — Telefone 16 — Apartado 2 — Codigo A. B. C. 5.ª Ed.
VIANA DO CASTELO (Portugal)

Comércio e Indústria de CHAVES

Empresa de Refrigerantes
Stadium, L.da
(FÁBRICA STADIUM)

REFRIGERANTES — SALCHICHARIA — ARTIGOS REGIONAIS — ADUBOS QUÍMICOS — LICORES E XAROPES — COMPOTAS DE FRUTAS REGIONAIS - FABRICO ESMERADO DE PASTA DE LALANJA E OLEOS-ESSENCIAIS PARA A - INDUSTRIA DE REFRIGERANTES —

Endereço telegráfico: STADIUM, L.da

CHAVES (PORTUGAL)

Colégio de Santo António

INTERNATO E EXTERNATO PARA EDUCAÇÃO DE RAPAZES — CURSO DOS LICEUS

DIRECTORES P.e Carlos Jorge Alexandre / Dr. António Marques Fernandes

CHAVES TELEF. 189

Sociedade Produtora da Padrela, L.da

PRODUTORES DE BATATA DE SEMENTE CERTIFICADA

Escritório: RUA DAS LONGRAS - Telef. 164

SERRA DA PADRELA - CHAVES

A COMPETIDORA
FUNDADA EM 1934

João Teixeira Chaves

ARMAZENISTA DE MERCEARIA E LINHAS—EXPORTADOR DE BATATAS, FEIJÃO E PRESUNTOS

Rua Cândido Sotto Mayor — CHAVES
Telefone 101 — Teleg. JOÃO CHAVES

Silva, Môcho & C.a, L.da
IMPORT. — EXPORT.

MERCEARIAS — BATATA — SEMENTE E CONSUMO, CASTANHA, NOZES E PRESUNTOS

LARGO DO ARRABALDE, 50
CHAVES
Telefone 64 — Telegramas SILMO

ANIBAL CAMPO GRANDE

MADEIRAS DE CONSTRUÇÃO, VIGAMENTOS, TOROS E LENHA

CHAVES

José Ferreira Varela

Batata de semente e Consumo, Castanha, Nozes, Figos, Presuntos, Artigos regionais, etc.
MERCEARIA E VINHOS

Caminho do Stadium CHAVES

DAVID ALVES FERREIRA
AGENTE CENTRAL DA «SHELL»
Gasolina, Óleo e Petróleo
Telefone 116
Artigos da Região: Batatas, Castanhas, Nozes, Presuntos, etc.
CHAVES

Telefones: *Escritório 96 — Armazém 155* Telegramas: *Exportadora*
A EXPORTADORA DE CHAVES, L.DA
Batatas, Castanhas, Nozes, Carnes, Etc.
Terreiro de Cavalaria CHAVES (Portugal)

DIAS & FERREIRA, SUC.RES (Fundada em 1890) Tele fone, 23 gramas: FERRAGENS
Armazenistas de mercearia, ferragens e drogas por junto e a retalho
CHAVES

Café Sport
Pastelaria — Confeitaria — Vinhos — Tabacos
Largo das Freiras CHAVES Telefone 39

Semente de Couve Penca de Chaves, responsabilizando-se pela sua qualidade. Vende aos melhores preços o cultivador
Cândido José de Morais CHAVES

OSCAR ALVES (Antiga casa Sá, Alves, Varela & C.ª, L.ª)
Mercearia, Vinhos, Presuntos, Ferragens, Adubos e Madeiras
RUA DA ESTAÇÃO CHAVES

JUSTINIANO MARIA GUEDES & C.A, L.DA
Armazenistas de Batata de semente e consumo
Rua do Tabolado, 21 — CHAVES. Telef. 112

CASA DOS PRESUNTOS e Bazar dos Caçadores **Maximino Vilanova** Telefone 43—CHAVES (Portugal)

O COMÉRCIO E A INDÚSTRIA DE BARCELOS

Telefone 8359
Porto 2 2933
Telegramas TEBE

Empresa Textil de Barcelos, L.da

Malhas — Passamanarias

BARCELOS Portugal

Fábrica Barcelense
JOÃO DUARTE & C.A L.DA
MALHAS, RENDAS E PASSAMANARIAS
Telefone N.º 8214 Telegramas: TEXTIL
Código — RIBEIRO
BARCELOS — PORTUGAL

CASA AGUIAR
FAZENDAS BRANCAS, LANIFÍCIOS E MIUDEZAS
TELEFONE 8205

Francisco Aguiar & C.ª, L.da
BARCELOS

Fábrica de Fiação e Tecidos de Barcelos, L.da
FIAÇÃO E RETORCEDURA DO ALGODÃO
ESCRITÓRIO: Rua da Fábrica, 21 — Telefone: 2 4526
PORTO
FÁBRICA: Avenida Cândido da Cunha — Telefone: 8 313
BARCELOS

Francisco Lopes da Silva
Fornecedor de madeiras aparelhadas e em prêto
Nesta fábrica executam-se todos os trabalhos pertencentes à sua indústria
Fábrica a vapor, serração, caixotaria, carpintaria mecânica
Preços sem competência
Telefone 8339
Av.ª Dr. Sidónio Pais, 9 BARCELOS

CASA COELHO GONÇALVES FUNDADA EM 1856 BARCELOS — Telefone 8209

Comércio e Indústria de Vila Pouca de Aguiar

José Dias

CHAMADAS AO TELEFONE 14

BATATA, PRESUNTOS, CRAVAGEM DE CENTEIO, CASTANHA, NOZES, FIGOS, ARTIGOS REGIONAIS

VILA POUCA DE AGUIAR

CAFÉ MOREIRA... O MELHOR
de ARTUR FIGUEIREDO MOREIRA
CERVEJARIA, PASTELARIA, LIVRARIA
LOTARIA DO CAMPIÃO
VILA POUCA DE AGUIAR Tel. POSTO PUBLICO 4

AUGUSTO PINTO DA SILVA
MOBÍLIAS, ROUPAS FEITAS E MIUDEZAS
CAMIONETE DE CARGA DE ALUGUER
VILA POUCA DE AGUIAR Telefone 9

HENRIQUE COSTA
Sucessor de JOSÉ JOAQUIM DA COSTA
FAZENDAS, MIUDEZAS, MERCEARIA, ARTIGOS FUNERÁRIOS
Vila Pouca de Aguiar

JOÃO JOSÉ MOREIRA
FAZENDAS, MODAS, MIUDEZAS E MERCEARIA
ARTIGOS FUNERÁRIOS
VILA POUCA DE AGUIAR

Francisco Gomes da Costa

MERCEARIA, FAZENDAS E MIUDEZAS
Sub-Agente da Socony-Vacuum Oil C.º Inc.

VILA POUCA DE AGUIAR

Virgílio Carvalho Coelho
Armazenista de Azeite, Batata e Cereais
Adubos Químico-Orgânicos «FAROL»
Teleg. AZEITES-Telef. 10 VILA POUCA DE AGUIAR

Estabelecimento de **A. Morais & Borges, L.da**
Ferragens, Drogas, Tintas, Louças, Vidros,
Papelaria e Artigos de Escritório
Praça Luiz de Camões, 7 a 9 — VILA POUCA DE AGUIAR

FARMÁCIA FIGUEIREDO
Direção técnica: JOSÉ EMÍLIO FIGUEIREDO
Rua Duque de Ávila e Bolama, 18 — Telefone 15
VILA POUCA DE AGUIAR

Andrade Gomes & Fonte
VILA POUCA DE AGUIAR

FÁBRICA DE SERRAÇÃO

de Machado & Correia, L.da

Serra, compra e vende madeiras
de toda a espécie

ABAMBRES-GARE

VILA REAL

Pompeia

Pastelaria e Salão de Chá

CASA ESPECIALIZADA EM:

Pastéis de Toucinho, Folhado,
Bolo de carne e Toucinho do céu

Optimo serviço para casamentos e baptizados

Telef. 225 R. António de Azevedo, 77 Aven. de Carvalho Araújo VILA REAL

Manuel António Martins

FABRICANTE
ARMAZENISTA
EXPORTADOR

CORRESPONDENTE DO
Banco Espírito Santo
e Comercial de Lisboa

Secções de INDÚSTRIA E COMÉRCIO

EM VILA REAL:

FÁBRICA DE MOAGEM DE RAMAS — Farinhas de Milho e Centeio
Compra de Cereais. Farinhas espoadas e Farelos da Electro-
-Moagem do Marco, L.da. Fermentos da Cruz Quebrada
Armazém de Azeite (Exportação)

EM VALPAÇOS:

FÁBRICA DE MOAGEM DE RAMAS — Farinhas de Trigo, Centeio e
Milho. Compra de Cereais. Lagar e Armazém de Azeite. Arma-
zém de Mercearia, Adubos, Sulfatos e Enxofres. Lagar de
Azeite em Rio Torto. Compra e venda de produtos regionais, etc.

Muito bem Servir Para muito Vender

SEDE EM VILA REAL
Rua Isabel de Carvalho, 4 a 12 Telef. 56 Teleg. FARINHAS

FILIAL EM VALPAÇOS
Telef. 27 Teleg. CEREAL

Cortume ALEEO

JOSÉ P. GRANJO

CALFES, PELÍCULAS, CAMURÇAS

TELEGRAMAS ALEEO VILA REAL Telefone 46

VILA REAL

Félix Alves Teixeira

Despachante Oficial dos Caminhos de Ferro

Encarrega-se de todos os despachos de Caminhos de Ferro

RESIDÊNCIA VARGE-BOUÇA (LINHA DO CORGO) ESCRITÓRIO ABAMBRES-GARE

VIDRARIA TRANSMONTANA

Viúva Maximiano Gomes da Silva

Depósito dos Tabacos da TABAQUEIRA

Móveis, Louças, Oleados, Alumínios, Etc.

Telefone 53 81, Rua Direita, 83

VILA REAL

Moreira de Carvalho & Botelho, L.da

(Concessionários da General Motors)

CHEVROLET-VAUXALL-BEDFORD

Garagem S. Cristóvão VILA REAL

Telegramas: UTIL Telefone: 9

GARAGEM LOUREIRO

de José Pereira Júnior

Oficina de Reparações em Automóveis—Estação de serviço
Stock de peças para Ford e Chevrolet—Acessórios—Óleos
e Gazolina—Camionetes e Automóveis de Aluguer—Recolhas

Teleg.: Garagem Loureiro Telefone 135

28, R. Isabel de Carvalho, 40 VILA REAL

CAVES DA MONTANHA

A. Henriques, L.da

ANADIA — PORTUGAL

GRANDES VINHOS ESPUMANTES NATURAIS — VINHOS DE MESA ENGARRAFADOS E EM BARRIS

EXPORTADORES
TELEG. MONTANHA

SEDE
ANADIA
TELEF. 20

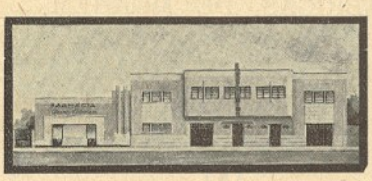
FILIAL
RIO DE MOURO-LINHA DE SINTRA
TELEFONE 31

CERÂMICA DE ANADIA

Irmãos Henriques & Martins, L.da

PRODUTOS DE CERÂMICA / SERRAÇÃO / MADEIRAS

TELEFONE 20 — ANADIA



LABORATÓRIO DA FARMÁCIA
OSCAR ALVIM
Direcção: Oscar Alvim, Farmacêutico pela U. de Coimbra: António A. Alvim e António Castro, licenciados em farmácia pela Univ. do Porto

Preparação de solutos esterilizados, injectáveis, comprimidos, granulados, pensos esterilizados, óvulos, supositórios, Agua oxigenada

Nucleogenol, Elixir, granulado e ampolas (tónico reconstituinte)
Balsamo Dinol, Xarope, para todos os casos de tosse
Calcimina Vitamina C — Injectável — Cálcio e Vitamina C
Tri-Alvamida — Composição de Sulfatiasol, Sulfadiazina e Sulfamerazina, em comprimidos.

End. Teleg. LABORATÓRIO ALVIM — Anadia Telefone 7
ANADIA — PORTUGAL

Caves Aliança
PROPRIEDADE DA VINICOLA DE SANGALHOS, L.DA
PRODUTORES E EXPORTADORES
ESPUMANTES NATURAIS
VINHOS DE MESA E LICOROSOS
AGUARDENTES - BRANDIES
LICORES
TELEF. 3 - TELEG. ALIANÇA - SANGALHOS - PORTUGAL

SOCIEDADE COMERCIAL DE ANADIA, L.DA
ARMAZÉM DE MERCEARIAS, CEREAIS E LEGUMES — TORREFACÇÃO E MOAGEM DE CAFÉ — ESPECIARIAS, CONSERVAS E PAPELARIA
MALAPOSTA — MOGOFORES

B. S. A.

As melhores Motocicletas e Bicicletas. Ultimos modelos chegados com grandes aperfeiçoamentos mecânicos

Adquira já a sua B. S. A. nos importadores:
SILVA, NETO & C.A, L.DA
Em «stok» todas as peças sobressalentes
ANADIA TELEF. 9

Sociedade Irmãos Simões
FABRICO EM SÉRIE DE QUADROS PARA BICICLETAS

CROMAGEM, NIQUELAGEM, ESMALTAGEM, METALIZAÇÕES — SOLDADURA A AUTOGÉNIO E ELECTROGÉNIO — REPARAÇÕES

SANGALHOS — Portugal Telefone 20

Sociedade de Lanifícios do Norte, L.da

FÁBRICAS EM:
TORTOZENDO e UNHAIS DA SERRA

TELEFONE 52
TORTOZENDO

João Afonso & C.a
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS

TORTOZENDO Telefone 44

Claudio Sousa Rebordão, & F.os, L.da
FÁBRICAS DE LANIFÍCIOS

TORTOZENDO TELEFONE 8

Alvaro Pereira Barata
LANIFÍCIOS

TORTOZENDO

Sousa, Ramos & Batista, L.da
FABRICANTES DE LANIFÍCIOS
Telefone 50 TORTOZENDO

Telefone 24 Teleg. J. RODRIGUES Apartado 24
J. RODRIGUES & SOBRINHOS
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS DO LOBÃO
TORTOZENDO - PORTUGAL

Vila Nova de Famalicão

Carneiro, Campos & C.a, L.da

FÁBRICAS DE MOAGEM
DO PADRÃO DA LÉGUA

Sede: Custóias - Senhora da Hora
Telefone 6-S. H.
FILIAL — RÉGUA

GSPAR PINTO DE SOUSA, SUC.res, L.da
Grandes Oficinas Gráficas «Minerva»
TELEFONE 26
VILA NOVA DE FAMALICAO

...Nem pelo facto de serem das mais caras, as **Oficinas Gráficas «Minerva»** deixam de ser das mais preferidas...
...Um trabalho rápido e perfeito é condição económica de peso.

Composição Mecânica — Marginação automática — Dobra e costura mecânicas

C. LOPES & C.A
ARMAZENISTAS DE MERCEARIA,
FERRO E AZEITE
Vila Nova de Famalicão Telef. 9

Empresa Automobilista de Viação e Turismo

CARREIRAS DIÁRIAS DE PASSAGEIROS, MIXTAS E DE MERCADORIAS EM SERVIÇO COMBINADO COM A COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

SEDE: LAMEGO-Telef. 86

DESPACHOS: LAMEGO-Central, MOIMENTA DA BEIRA-Central, ARMAMAR-Central, S. COSMADO-Central

FILIAL: Moimenta da Beira

Joaquim Francisco de Oliveira, L.da

SEDE: Avenida Dr. Joaquim de Melo — AGUEDA — Telef. 15

ESCRITÓRIOS CENTRAIS: Rua da Sofia, 149 — COIMBRA — Telef. 3559

Aluguer de: AUTOMÓVEIS, CAMIONETES DE CARGA E AUTO-CARROS PARA PASSEIOS E EXCURSÕES NO PAÍS E ESTRANGEIRO / GARAGEM DE RECOLHA / ÓLEOS / GASOLINAS

Carreiras diárias de Auto-Carros entre: Porto-Penafiel-Amarante-Vila-Real-Régua-Armamar-S. Cosmado — Porto-S. João da Madeira-Agueda-Anadia-Coimbra-Pombal-Leiria — Coimbra-Bussaco-Tondela e Viseu — Coimbra-Foz do Dão-Santa Comba — Viseu-C. de Besteiros-Caramulo — Agueda-Aveiro

Serviço combinado com **Capristano & Ferreira, L.da—PORTO-LISBOA e Joaquim M. da Fonseca, L.da — COIMBRA-VIDE**

Filiais: PORTO-R. Rodrigues Sampaio, 159-Tel. 6954—LEIRIA-R. Dr. Correia Mateus-Tel. 246—VISEU-Largo General Carmona

Carreira PORTO — COIMBRA — LEIRIA — LISBOA

		A	A	A	C	B	B	B
PORTO	P.			7,35	12,15	15,00	17,00	18,30
São João da Madeira	»			8,35	13,15	16,00	18,00	19,30
Oliveira de Azeméis	»			8,50	13,30	16,15	18,15	19,50
Albergaria-a-Velha	»			9,26	14,06	16,51	18,51	20,27
Agueda	»			10,01	14,41	17,26	19,26	21,00
Anadia	»			10,39	15,19	18,04	20,04	
Mealhada	»			10,55	15,35	18,20	20,20	
COIMBRA	Ch.			11,35	16,15	19,00	21,00	
»	P.	8,00	10,30	12,45	16,30			
Condeixa	»	8,30	11,00	13,15	17,00			
Pombal	»	9,15	11,45	14,00	17,45			
LEIRIA	Ch.	10,00	12,30	14,45	18,30			
»	P.			15,25				
Batalha	»			15,45				
Alcobaça	»			16,30				
Nazaré	»			17,11				
Caldas da Rainha	»			17,24				
Torres Vedras	»			18,55				
LISBOA	»			20,40				

		B	B	B	A	A	C	A
LISBOA	P.					7,00		
Torres Vedras	»					8,50		
Caldas da Rainha	»					10,28		
Nazaré	»					11,15		
Alcobaça	»					11,40		
Batalha	»					12,20		
LEIRIA	Ch.					12,40		
»	P.				10,30	13,15	15,00	18,20
Pombal	»				11,15	14,00	15,45	19,05
Condeixa	»				12,00	14,45	16,30	19,50
COIMBRA	Ch.				12,30	15,15	17,00	20,20
»	»		7,00	9,10		15,35	17,10	
Mealhada	»		7,40	9,50		16,55	17,50	
Anadia	»		8,00	10,10		16,35	18,06	
Agueda	»	7,40	8,39	10,49		17,14	18,44	
Albergaria-a-Velha	»	8,10	9,09	11,19		17,44	19,14	
Oliveira de Azeméis	»	8,45	9,45	11,55		18,20	19,50	
São João da Madeira	»	9,00	10,00	12,10		18,35	20,05	
PORTO	Ch.	10,00	11,00	13,10		19,35	21,05	

A — Efectuam-se diàriamente. B — Não se efectuam aos Domingos. C — Nos percursos Porto-Coimbra e vice-versa não se efectuam aos Domingos.

Engenheiro José Fernando de Souza

Transcorreu em 12 de Março mais um ano sobre o falecimento do nosso saudoso Director, Engenheiro José Fernando de Souza.

Há sete anos que perdemos a sua colaboração ilustre e o seu convívio amigo, e ainda hoje sentimos vivamente a sua falta. É que os homens da sua têmpera e do seu valor não esquecem fàcilmente.

Engenheiro Pinto Teixeira

Uma justa homenagem

No dia 31 de Dezembro, o pessoal da Divisão de Exploração de Tete, a que se juntou o contingente recentemente chegado de Lourenço Marques, prestou uma significativa e justa homenagem ao sr. Engenheiro Pinto Teixeira, ilustre Director dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.

Essa homenagem realizou-se no novo Escritório Central do Cais, tendo o sr. Engenheiro Oliveira Birne, rodeado de funcionários, proferido um discurso, após o que se descerrou uma fotografia do homenageado.

Por essa justa homenagem muito se congratula a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que conta no sr. Engenheiro Pinto Teixeira um dos seus melhores amigos.

A França e o Turismo

Pode entrar-se em França com 20.000 francos

O Ministério das Finanças da França acaba de tomar uma decisão que eleva de 10.000 a 20.000 francos a quantia com que se pode entrar em França, em notas de banco.

Esta medida, que vem beneficiar os viajantes estrangeiros, refere-se a uma decisão recente que elevara de 4.000 a 10 000 o número de francos com que os estrangeiros podiam entrar em França.

Esta decisão aplica-se a todos os viajantes sem distinção de idade. Todavia, no que respeita às crianças sem passaporte pessoal, o benefício da tolerância está limitado a 1.000 francos e só pode ser aplicada com a condição de a pessoa que as acompanha tomar a responsabilidade.

Ecos & Comentários

Por SABEL

Uma venerável enguia de 88 anos acaba de morrer na Suécia

NO «Boletim» n.º 44 dos Serviços Noticiosos da Suécia, lemos o seguinte facto muito curioso e digno, portanto, de registo:

A enguia de água doce mais velha do mundo, nascida em 1861 e conservada num tanque no Museu de Helsingbord desde 1863, morreu recentemente. Conhecida dos visitantes pelo nome de «Puttie», esta enguia veterana tinha apenas 45 cm. de comprimento e uns olhos extraordinàriamente grandes. «Puttie» era muito sociável e dizem que se enroscava, deliciada, como qualquer gatinho brincalhão, quando lhe davam pequenas palmadas no pescoço».

Ignoramos qual seja a duração normal das enguias. Nesta época em que os homens procuram envelhecer o menos possível, e viver o maior número de anos possível, esta enguia, falecida com a linda idade de 88 anos e que se pelava por palmadinhas no pescoço, causa-nos inveja. Inveja por tudo: pela sua longevidade e, também, porque não acrescentar? pelas palmadinhas...

Imprensa

Centenário do nascimento de Tavares de Resende

O «Diário dos Açores» comemorou, na sua edição extraordinária de 23 de Fevereiro, o centenário do nascimento do seu fundador Manuel Tavares de Resende, e fundador, além daquele jornal, que acaba de entrar no 80.º ano de publicação, do jornalismo diário no arquipélago açoriano.

Este número extraordinário de 16 páginas do «Diário dos Açores» apresenta numerosa colaboração subscrita pelos srs. Capitão Aniceto dos Santos, Governador do Distrito Autónomo de Ponta Delgada; Dr. Alberto de Oliveira, Presidente da Câmara Municipal; D. Maria do Carmo Carreiro Resende, filha do fundador do «Diário dos Açores» e, entre outros jornalistas, Osório Goulart, que foi amigo pessoal de Tavares de Resende.

O «Diário dos Açores», que continua pertença da família Resende Carreiro, é dirigido actualmente pelos nossos queridos amigos Drs. Carlos e Manuel Carreiro, que introduziram no velho e prestigioso quotidiano algumas inovações, quer no ponto de vista formal, quer de carácter informativo.

Há 50 anos

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

Maior perigo para Lisboa

Quando em 1897, se estabeleceu o comboio rapido *Sud-express* para Algeciras, levantámos a noticia do facto que nos pareceu prejudicial ao nosso porto Lisboa e varios collegas da imprensa diaria nos acompanharam.

Todavia, então o dissémos, não era esse ainda o maior perigo. Algeciras ou Gibraltar não offerecem as commodidades que o viajante internacional, o viajante transatlantico ou o que se destina ás costas africanas ou asiaticas exige para o seu embarque.

Além d'isso, os grandes paquetes com mais difficuldade irão a Gibraltar do que a Lisboa, tendo, não só muito maior percurso maritimo como a passagem do estreito, e a derivação para um rumo differente do mais directo os que do norte da Europa se dirigem á America, ao occidente d'Africa ou mesmo ao Sul e Oriente pelo Cabo.

Mas agora o perigo é muito maior: O *Sud-express* vae passar a ir a Sevilha e Cadiz, serviço que se diz começará ainda este mez.

Este serviço é *subvencionado pelas proprias camaras municipaes*, dando a de Sevilha 250 pesetas e os commerciantes locaes egual quantia, por cada combóio.

Vê-se por isto como alli se considera importante para a cidade que o comboio internacional faça serviço até e desde aquelle porto.

E se compararmos este proceder com a indifferença com que se olham aqui os mais vitaes interesses do paiz, o parallelo é desolador.

Em breve, pois, Lisboa terá a luctar com Sevilha e com Cadiz no transito internacional de passageiros para o ultramar.

Escusado é dizer que aquellas cidades, com a influencia que já demonstram por esse serviço, tratarão de fazer propaganda d'elle, em França, em Inglaterra, e na America.

Entretanto Lisboa irá sendo posta de parte conservando, como preciosidade de museu, o seu titulo de caes da Europa — um caes de que ninguem ou poucos se servem.

Deve-se notar que, sem ter a importancia d'uma capital, Sevilha e Cadiz teem commodidades sufficientes para offerecer aos passageiros em transito; bons hoteis, theatros, cafés luxuosos (só em Sevilha), bello clima, curiosidades como a notavel cathedral, facilidades de embarque, especialmente Cadiz com o seu bello porto, um dos melhores da Peninsula.

Nada mais diremos.

O aviso, tardio como o recebemos, ahi fica.

A falta de iniciativa, de melhoramentos na capital portugueza põe-a agora em perigo de se ver supplantada pelos portos andaluzes.

Remediar o mal é impossivel; queixemo-nos de nós proprios.

MANUEL MAXIMIANO MARQUES

COM Serralharia Civil, Mecânica e Artística

(FUNDADA EM 1913)

RUA NOVA DO DESTERRO, 19 A 27 — LISBOA — TEL. 4 2857

As serviço da Construção Civil — Oficinas divididas em Secções, com operários especializados

Execução de Moinhos Aero-Motor, Torradores esfero-mecânicos, etc.. — Fornecedor do Banco de Portugal; das estruturas metálicas para: Casa Mundet; C. F. «Os Belenenses»; J. N. do Vinho; Escola Infante de Sagres (Angra do Heroísmo), etc. — As melhores referências Comerciais e Bancárias



Construções Civis e Decorações

ANTÓNIO RODRIGUES, o conhecido Construtor Civil e Decorador de bom gosto, foi quem efectuou a remodelação da Chapelaria DERBE, Fotografia ACHILLES e outros estabelecimentos chiques da capital. Sob projecto do Arquiteto sr. Raul Tojal, construiu o prédio moderno da Avenida Almirante Reis, 87, e outros. Encarrega-se de trabalhos de Construção Civil em todo o País.

Escritório: Rua Palmira, 15-2.º — Telef. 47169 — LISBOA



Dinis Papin e o vapor

FOI no ano de 1690 que Blésois Dinis Papin, exilado em Marbourg em virtude da revogação do célebre Édito de Nantes, pensou *como a água teria a propriedade, sendo aquecida pelo fogo que a mudasse em vapor, de fazer a função de mola como o ar e em seguida tão bem se condensar pelo frio que não seria difícil de construir máquinas com as quais, por meio dum calor mediocre e económico, a água fizesse o vácuo perfeito, inutilmente procurado por meio da pólvora de canhão.*

E, por meio dum corpo de bomba do pêso de cinco onças e de duas polegadas e meia de diâmetro, um pêso de sessenta libras foi por êle elevado a uma altura igual àquela que media a extensão do curso do pistão.

A expansão do vapor acabava então de ser promovida ao plano de fôrça motriz: magnífica descoberta do século XIX e que seria de tão formidáveis vantagens para a humanidade que nessa época se estava longe de imaginar.

Carruagens com compartimentos para todos os gôstos

OS comboios de passageiros que circulam no Canadá estão ao alcance de todos os gôstos, como se pode bem calcular pelo que abaixo se escreve: Para os de apetites gastronómicos há a bordo dos comboios os restaurantes, amplos e bem servidos, que ainda têm, em anexo, *bars*, com *dancings*, à disposição dos passageiros. Os cineastas encontram nos comboios de grande percurso carruagens com cinema. Os que admiram as grandes paisagens podem viajar na última carruagem, tôda completamente envidraçada e onde a vista pode abranger amplos horizontes. Para os que preferem dormir encontram as carruagens que dispõem de confortáveis camas. E, para tudo estar completo há ainda barbearia a bordo, secção de venda de perfumes, postais ilustrados, artigos regionais e compartimentos para fumadores, ou fumadoras para senhoras que viagem sós, para não fumadores e também compartimentos só para crianças, onde estas podem entreter-se alegremente com os mais variados e bonitos brinquedos.

Comboios automáticos

NAS minas de sal gema de Strasfurt, na Alemanha, existe um pequeno ramal de caminho de ferro eléctrico, cujas locomotivas não carecem de maquinistas. Êsses comboios constam de trinta grandes vagonetas, cada uma das quais transporta meia tonelada de sal. Rebocadas por locomotivas da força de 24 cavalos-vapor quando se aproximam de qualquer das cinco estações da linha, fazem accionar automaticamente uma campainha de alarme e nas estações, os empregados a quem esse serviço está atribuido, cortam a corrente no sector correspondente ao comboio que avisou a próxima chegada e este para dentro do limite da estação, travando também automaticamente a sua marcha.

Como se efectua a «climatização» das carruagens de caminhos de ferro

A climatização das carruagens de caminhos de ferro que tem por base o condicionamento de ar quente ou frio ou ainda simplesmente corrigir a temperatura exterior, equilibrando-a com o ambiente próprio, comporta obrigatòriamente o seguinte:

1.º — Os ventiladores e as condutas de circulação e distribuição do ar.

2.º - Um grupo de condicionamento, pròpriamente dito no qual o ar é filtrado, requecido ou esfriado, humidificado ou dessecado.

3.º — Uma fonte de calor e inversamente um gerador de frio.

4.º — Uma máquina produtora de energia.

5.º — Aparelhos de verificação e de regularização.

Os Estados Unidos da América que têm um importante avanço sôbre a Europa neste género de equipamento de carruagens (3:349 carruagens assim tornadas confortáveis ao máximo, em 1936), empregam três modos de refrigeração diferentes, a saber:

a) Pelo gêlo. (Tanque de gêlo disposto sob o pavimento da carruagem).

b) Por injecção de vapor. (Detenção do vapor à pressão constante, e ainda mais condensação num condensador de tubos resfriados).

c) Por grupos de compressão. (Fluído refrigerante, tal como o amoníaco, cloreto de metilo ou um gás recente, o *freon*.

Sôbre velocidades

A maior rapidez alcançada por uma locomotiva a vapor foi a que em Dezembro de 1937 se conseguiu com uma que, rebocando um comboio de 250 toneladas, alcançou a média de 197,^{km},500 à hora.

Alexandre Ferreira Sottas

As locomotivas nas bancadas de experiências dos Caminhos de Ferro Britânicos

EM RUGBY, INGLATERRA

Por EGON LARSEN

O leitor já alguma vez se viu sobre uma via férrea, à frente de uma locomotiva que se deslocasse a toda a velocidade — não a seu lado, mas à sua frente, repito? Tive uma sensação estranha quando me vi nesta situação improvável. Eu sabia que a máquina desenvolvia uma velocidade de 210 quilómetros à hora, mas, a despeito disso, não se afastava uma polegada do local em que se encontrava. Esta prova ocorreu na Estação Experimental de Locomotivas dos Caminhos de Ferro Britânicos, em Rugby, Warwickshire, nos Midlands ingleses.

Este posto de experiências foi inaugurado recentemente pelo Ministro dos Transportes, Sr. A. Barnes, da Grã-Bretanha. Ao ouvir-se um apito, o maquinismo começou a mover-se, dando mais uma prova de que a antiga locomotiva a vapor pode ainda, decorridos mais de 100 anos sobre a sua invenção, desempenhar o seu papel nas viagens de longo curso, com esplêndidos resultados.

Processos da Bancada de Experiências

O emprego racional da locomotiva, os aperfeiçoamentos contínuos, os tipos e material novos exigem investigações constantes sobre o seu funcionamento, visto a aquisição de elementos cientificamente rigorosos sobre locomotivas em movimento ser de primordial importância. Em marcha, são tantos os factores de estorvo que há muito tempo os engenheiros preferem os processos da bancada de experiências.

Neste caso, a máquina mantém-se estacionária; em vez de deslocar-se sobre vias, estas correm sob a locomotiva. Por outras palavras, montam-se roletes sob as rodas da locomotiva em vez de calhas, os quais andam para trás com uma velocidade equivalente à velocidade normal da máquina.

Na Estação Experimental de Rugby é possível estudar o consumo do carvão e da água, a força em cavalos e o comportamento geral da máquina sob diferentes condições. Os Caminhos de Ferro Britânicos há já alguns anos que possuem um posto estacionário de experiências em Swindon, próximo de Oxford, Inglaterra, mas os serviços ali obtidos são limitados, ao passo que a estação de Rugby pode ocupar-se de todos os problemas previstos no futuro aperfeiçoamento da locomotiva a vapor.

Sir Nigel Gresley, grande engenheiro ferroviário e paladino da locomotiva a vapor, falecido em 1941, sugeriu a construção de um Posto de Investigações desta natureza, há mais de vinte anos. As obras começaram em Rugby pouco depois da Segunda Guerra Mundial, mas foram interrompidas pelo conflito em 1940, e só recomeçaram quatro anos depois. Comemorando a ocasião, a primeira locomotiva que funcionou sobre a bancada de experiências recebeu o nome de «Sir Nigel Gresley», já porque fora ele o iniciador da primeira locomotiva aerodinâmica britânica (a «Silver Jubilee») e também porque a sua locomotiva «Mallard» estabeleceu há dez anos um record mundial, atingindo a velocidade de 200 quilómetros à hora.

A bancada de experiências consiste de sete pares de roletes que suportam a locomotiva; accionam-se até tantos como cinco deles, engatando as rodas da locomotiva. Cada par de roletes está ligado a um sistema de travões, que funcionam hidràulicamente, e a um dinamómetro, que regista até 1.200 cavalos-força e 210 quilómetros à hora. A engrenagem completa desenvolve uma força de 6.000 cavalos, se for necessário, visto os engenheiros terem insistido na garantia de que a bancada experimental ficasse à altura de todos os futuros aperfeiçoamentos em força motriz e funcionamento das locomotivas britânicas.

Dinamómetro Froude

Existe um aparelho de medição moderno, altamente interessante e já muito conhecido em muitos países, que se designa por dinamómetro Froude. Está talhado de forma que a «torque» aumente e diminua como função da velocidade, estabelecendo deste modo a auto-regularização desta, mesmo quando a força produzida pela locomotiva varie durante a marcha.

A potência desenvolvida na bancada de experiências pela locomotiva é transmitida aos pistões de um cilindro hidráulico; a pressão resultante pode ler-se num medidor e registar-se em gráfico. Estes manómetros ficam situados numa cabine de comando, no andar superior de um edifício dentro da própria Estação Experimental. A cabine é provida de portas e janelas duplas, para ficar isolada do terrível ruído produzido por uma locomotiva a todo o vapor.

O encarregado da Estação Experimental de Rugby e o engenheiro superintendente, D. R. Carling, homem de 42 anos, filho de um cirgurgião britânico muito conhecido.

Estudou durante algum tempo em Zurique e tem trabalhado em bancadas de experiências por todo o mundo: por exemplo, em Altoona, na Pensilvânia, em Grunevald, próximo de Berlim e em Vitry, nas proximidades de Paris.

Na ocasião da sua primeira «viagem» na Estação Experimental, a locomotiva «Sir Nigel Gresley» foi comandada pelo perito de 63 anos E. F. Moore, maquinista nos últimos dois anos dos combóios em que a Família Real Inglesa tem viajado.

(Dos serviços de «*European Correspondents*»)



PARIS — Ponte das Artes e Instituto

IMPRESSÕES DE PARIS

Deambulando pelo 6.º Distrito

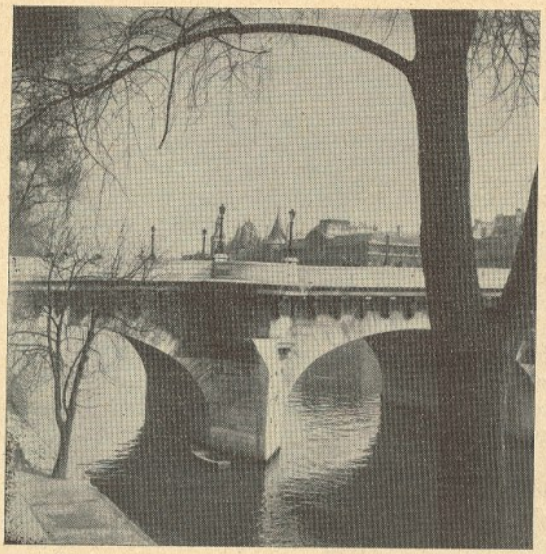
Por GUY WEELEN

PARIS, grande urbe, Cidade das Artes, Paris-cidade-luz, é constituída por uma infinidade de pequenas aldeias. Algumas delas, fáceis de delimitar, ostentam um nome conhecido; outras, de fronteiras mais incertas, não estão baptizadas e continuam frequentemente a ser o que foram no tempo em que os meios de locomoção eram ainda o carro sem molas ou o ómnibus puxado por cavalos.

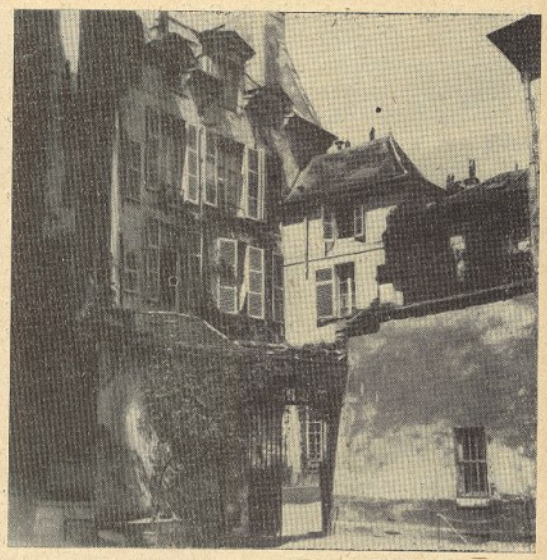
Estas aldeias reconhecem-se sempre por esta característica a que não escapa aquela de que nos estamos ocupando: para as atravessar, adopta-se instintivamente o passo descontraído do passeante, cada um se encontra metido na pele de um vadio, do esquecido basbaque... Algumas ruelas deixam-se invadir por tímidos rebentos de erva. Nos exíguos jardins, as árvores sobem acima dos muros a que se encostam. As janelas estreitas são sempre guarnecidas de rendas brancas e algumas vezes ornamentadas com fúcsias, gerânios ou anémonas: tudo flôres que recordam o tempo das nossas avós. De resto, poder-se-ia organizar por bairros um retrato psicológico dos Parisienses estudando comparativamente a flora que, de preferência, cultivam nas suas janelas.

Para disfrutar amplamente o nosso prazer, torna-se necessário fazer um rodeio e abordar de frente a nossa aldeia. Convém descer na estação «Louvre» do Metropolitano. Deixamos atrás de nós as Halles (o estômago de Paris, escreveu alguém) trepidantes e ruidosas, para alcançarmos a ponte das Artes. De passagem, não podemos deixar de contemplar Saint-Germain l'Auxerrois à esquerda e a clássica colunata do Louvre à direita. Toda a gente conhece esta colunata, obra de Claude Perrault. Já o mesmo não sucede com Saint-Germain l'Auxerrois, igrejazinha de estilo gótico que, entalada entre altos edifícios, se dissimula humildemente por detrás das árvores da praça. É certo que, incendiada, destruída e finalmente restaurada no século passado, não oferece um interesse por aí além ao arqueólogo. No entanto, para muitos franceses, esta igreja evoca ainda algumas sinistras recordações históricas e desperta, sobretudo, a sombra do poeta François Villon, que buscou talvez na contemplação dos frescos que outrora decoravam o guarda-vento, a inspiração para os seus belos versos do «Pequeno e do Grande Testamento».

Esqueçamos a poesia que se poderia fazer sobre os grandes plátanos que ladeiam o Sena para dedicarmos um olhar aos alfarrabistas, instalados



PARIS — A Ponte Nova vendo-se, no fundo, a «Conciergerie» (prisão)



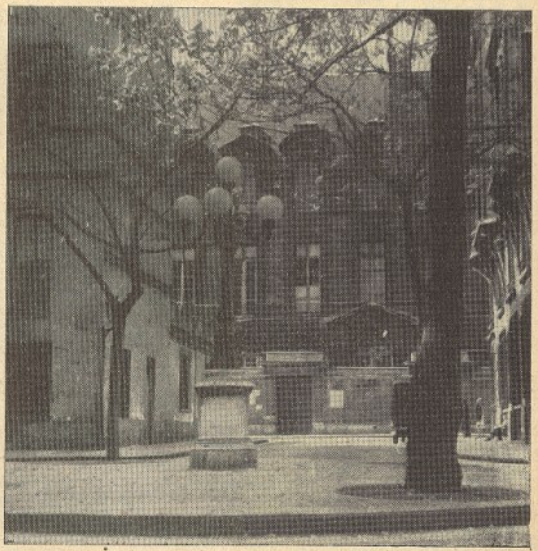
PARIS — O pátio de Rohan entre o «boulevard» Saint Germain e a rua de Saint André des Arts

nos parapeitos do cais, porque estes fazem parte do pitoresco deste bairro e Daumier, esse grande desenhador marselhês, os imortalizou em diversas séries de litografias. Estes estabelecimentos abertos aos ventos de todos os quadrantes, são alvo de assíduas visitas por parte dos estudantes, dos amadores de livros e dos coleccionadores. Conquanto o caso se torne cada vez mais raro e mais difícil, o amador conserva sempre uma secreta esperança de ali adquirir por poucos francos manuscritos originais, edições esgotadas e gravuras de tiragem limitada. Segundo parece, isto era frequente noutros tempos, mas ali também tudo mudou. O alfarrabista perdeu a sua ingenuidade e conhece hoje bem o valor da sua mercadoria.

É da admirável ponte das Artes que se abrange uma das mais célebres paisagens de Paris. Descobre-se sucessivamente: a grande ala do Louvre, a



PARIS — Praça do «Vert Galant» na ponte da Ilha da «Cité»



PARIS — Praça Furstenberg

Ponte Nova — a mais bela de Paris —, o jardim do «Vert Galant» mergulhando a sua proa verde nas águas prateadas do rio. Por detrás desta linha horizontal, erguem-se os prédios rendilhados da Ile de la Cité e diversos monumentos todos êles ligados à história da França. A Conciergerie mantem-se sempre célebre por ter abrigado a Rainha Maria Antonieta e os condenados à morte durante os terríveis dias da revolução de 1789. O Palácio da Justiça, as torres de Notre-Dame, a Sainte Chapelle que o bom rei São Luís mandou construir para receber a Santa Cruz e a Coroa de Espinhos. O céu da cidade é aqui picado por cem flechas, torres, torrinhas, uma confusão de dentes de pedra e de zinco. Finalmente, o Instituto de França com o seu zimbório de ouro ergue-se na margem esquerda, a biblioteca Nazarin adivinha-se e, mais além, desenha-se a Escola de Belas-Artes.

No seu dédalo de ruas estreitas e apertadas, esta aldeia esconde outras riquezas. Racine viveu na rua Visconti, um pouco mais longe, Balzac, o autor da «Comédia Humana», instalou a sua tipografia. A recordação de Anatole France vive ainda no cais de Malaquais.

Baudelaire, príncipe da crítica de Arte e admirável poeta das «Flores do Mal» habitava muito perto dali, na ilha de Saint-Louis. Lá deixou a sua recordação, indo de casaco de alpaca e calça de presilhas, fazer fogo no cruzamento de Buci com os homens de 1848. Foi por estes sítios que se degladiaram duas das mais vigorosas tendências da pintura do século XIX, pois Delacroix, o grande pintor romântico, tinha estabelecido o seu atelier na rua de Fustenberg e Courbet, o mestre do realismo, terçou as suas primeiras armas numa velha abadia vizinha, hoje desaparecida.

Não é, pois, de admirar que com tão ilustres padrinhos este bairro seja ainda hoje dedicado às artes. Assim, a todo o comprimento das ruas Bonaparte, des Saint-Pères, de Seine, des Beaux-Arts, das ruas Guénégaud ou Jacques Callot florescem as Galerias de pintura. Foi aqui mesmo que os grandes pintores da Escola de Paris: Utrillo, Soutine, Modigliani, Pascin, para não citar tantos outros, se manifestaram e que o sr. Loeb, proprietário da Galerie Pierre, que se encontra ainda situada à esquina das ruas de Seine e des Beaux-Arts, se fez campeão, encarniçado defensor dos pintores surrealistas ou abstratos no momento em que estes não obtinham do público e dos críticos de Arte senão gargalhadas e sorrisos de indulgência.

Enfim, são-nos ainda oferecidos os mais fabulosos tesouros. De porta para porta a nossa curiosidade desperta e sobressalta-se. É aqui que se pode encontrar a peça rara que falta ainda na colecção de chatelaines, de caixas de maquilhagem, de caixas para sinais ou de tabaqueiras, há muitos anos procurada. Escondem-se ainda ali mil e uma maravilhas, gaiolas em forma de cabeça humana ou de animal, copos de Veneza, arquitectura de marfim ou de jade.

Tal como Asmodeu, levantámos com um dedo curioso a cobertura dos telhados, o mistério das ruas. Uma elementar discreção obrigava-me a não ir mais longe, mas posso calar-me porque forneci os fios condutores... Esta aldeia pequena, de limites incertos, está incluida na aldeia maior do 6.° distrito.



PARIS — Alfarrabista dos cais



A estação de D. Pedro II, no Rio de Janeiro, sede da administração dos caminhos de ferro, é a mais importante do Brasil, sendo intenso o seu movimento, que é, apenas, de passageiros. Nos comboios eléctricos embarcam mensalmente mais de 4.706.000 de passageiros

Os Caminhos de Ferro do Brasil

SEGUNDO lemos no n.º 1097 da revista *Brazil-Ferro-Carril*, que se publica no Rio de Janeiro, foi apresentado à Comissão de Transportes da Comissão mista norte-americana-brasileira, pelo sr. Artur Castilho, um plano geral de renovação de material ferroviário, elaborado pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Esse trabalho compreende todos os recursos para a projectada renovação, nas linhas nacionais, desde a Madeira-Mamoré até à Central do Brasil, e faz referência ao plano organizado há tempos com o mesmo objectivo, actualizando-o.

Prevê a aplicação de 1.195.000.000 cruzeiros na aquisição de locomotivas, 299.000.000 em automotoras, 2.109.000.000 em carruagens, 1.534.200.000 em vagões, 1.715.000.000 em lastramentos, 3.149.572.000 em carris, 437.900.000 em oficinas, 2.382.100.000 na remodelação de traçados, 567.680.000 em obras diversas e 1.686.700.000 em electrificação, a par de outros melhoramentos, tudo perfazendo o total de 20 milhões de cruzeiros.

Para a Leopoldina, por exemplo, estabelecem-se as seguintes necessidades: 18 locomotivas, 211 carruagens, 1.100 vagões, 2.030 quilómetros de linha para lastramento e 840 quilómetros de carris, remodelação de traçado de 482 quilómetros e electrificação de 78 quilómetros. Para a Santos-Jundiaí, prevê o plano: 15 locomotivas, 121 carruagens e 744 vagões, entre outras estimativas, que abrangem também a Estrada de Ferro Bragantina. As necessidades da Sorocabana são assim fixadas: 94 carruagens, 842 vagões, 841 quilómetros de linha para lastramento, 900 quilómetros de carris, electrifi-

cação de 460 quilómetros. A Paulista e a Mogiana também são citadas, com 24 e 53 locomotivas, 101 carruagens para a segunda, 1.200 e 700 vagões, 480 e 690 quilómetros de carris.

No tocante a Central, fixa estas quantidades para a bitola larga: 285 carruagens de passageiros, 1.750 vagões a adquirir e 1.700 a modernizar; bitola estreita—201 carruagens de passageiros, 630 vagões de carga a adquirir e 500 a modernizar, num total de Cr$ 407.500.00.00. Com as variantes e transformações de bitolas seriam dispendidos mais de Cr$ 395.100.000.00 e com a remodelação dos pátios, Cr$ 158.700.000.00. Calculam-se igualmente despesas com lastro, dormentes e mão de obra, sendo 1.814 quilómetros na bitola larga e 1.000 quilómetros na bitola estreita, carris e aparelhos para 1.814 quilómetros na bitola de 1m,60 e para 1.000 quilómetros na bitola de 1m,00, no total de Cr$ 584.000.000.00.

No capítulo dedicado à electrificação da Central, mencionam-se obras nos subúrbios do Rio e de S. Paulo e no trecho de Japeri a Saudade, custando Cr$ 358.500.000.00 na bitola larga. Na estreita, seria electrificada a estrada de ferro de Teresópolis, com o que se gastaram Cr$ 20.000.000.00.

A importância geral, prevista para um período de 5 anos, quanto a lastramentos, carris, sinalização, electrificação, oficinas, locomotivas, unidades eléctricas, carruagens de passageiros, vagões, variantes, atinge no plano Cr$ 4.252 900.000.00 para a principal linha férrea.

São as seguintes as necessidades que o plano apontou para cada um dos caminhos de ferro nacionais:

Madeira-Mamoré — 3 locomotivas, 2 automotoras, 12 vagões, 120 quilómetros de carril;

Bragança — 4 locomotivas, 2 automotoras, 90 quilómetros de linha;

São Luiz-Terezina — 2 locomotivas, 2 automotoras, 6 vagões;

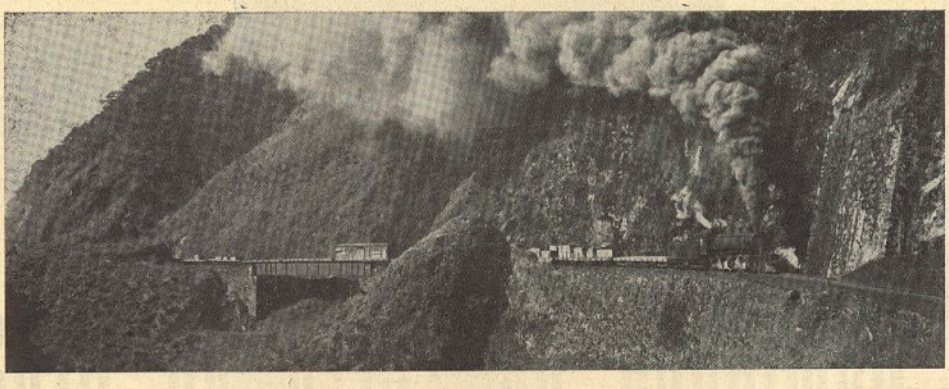
Central do Piauí — 4 locomotivas, 2 automotoras, 18 vagões; as duas últimas em conjunto — 200 quilómetros de linha;

Rêde Viação Cearense — 10 locomotivas, 4 automotoras, 28 carruagens de passageiros, 84 vagões, 1.372 quilómetros de linha de lastramento e 500 quilómetros de carris;

Central do Rio Grande do Norte — 9 locomotivas, 2 automotoras, 16 carruagens, 65 vagões, 194 quilómetros de linha para lastramento e 80 quilómetros de carris;

Great Western — 23 locomotivas, 145 carruagens, 400 vagões, 350 quilómetros de linha para lastramento e 480 quilómetros de carris;

Leste Brasileiro — 53 locomotivas, 3 automotoras, 79 carruagens, 127 vagões, 1.911 quilómetros de linha para lastramento e 1.400 quilómetros de carris;



Vista da linha Paraná-Santa Catarina, ao quilómetro 62

Baía-Minas — 12 carruagens, 112 vagões, 180 quilómetros de carris;

Vitória-Minas — 12 carruagens, 112 vagões, 540 quilómetros de linha para lastramento, 180 quilómetros de carris;

Rêde Mineira de Viação — 500 locomotivas, 218 carruagens, 723 vagões, 875 quilómetros de linha para lastramento e 1.700 quilómetros de carris.

Entra então o plano a examinar os casos actualizados da Central e de outras linhas, nos seguintes termos:

Central do Brasil — bitola larga e bitola estreita, 175 locomotivas, 486 carruagens, 2.380 vagões, 2.814 quilómetros de linha para lastramento, e 2.814 quilómetros de carris.

E. F. de Goiás — 8 locomotivas, 4 automotoras, 15 carruagens, 422 quilómetros de linha para lastramento e 140 quilómetros de carris.

Noroeste do Brasil — 28 locomotivas, 6 automotoras, 43 carruagens, 44 vagões, 700 quilómetros de linha para lastramento e 420 quilómetros de carris.

Rêde Viação Paraná-Santa Catarina — 27 locomotivas, 12 automotoras, 95 carruagens, 645 vagões, 787 quilómetros de linha para lastramento e 1.300 quilómetros de carris.

E. F. Dona Teresa Cristina — 17 locomotivas, 2 automotoras, 500 vagões, 80 quilómetros de carril e 165 para lastramento.

E. F. Santa Catarina — 5 locomotivas, 15 carruagens, 62 vagões, 40 quilómetros de carris.

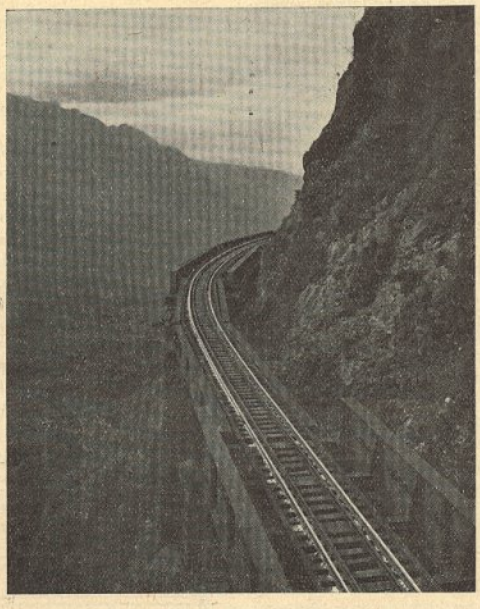
Viação Férrea Rio Grande do Sul — 70 locomotivas, 174 carruagens, 1.204 vagões, 1.050 quilómetros de linha para lastramento e 2.061 quilómetros de carris.

Leopoldina — 18 locomotivas, 211 carruagens, 1.100 vagões, 2.030 quilómetros de linhas para lastramento, e 840 quilómetros de carris.

Santos-Jundiai — 15 locomotivas, 131 carruagens, 744 vagões.

E. F. Bragantina — 4 locomotivas, 3 carruagens, 72 vagões; as duas últimas em conjunto — 260 quilómetros de linha para lastramento e 139 quilómetros de carris; as estradas **Sorocabana. Companhia Paulista E. F., Mogiana e Araraquara** precisam, em conjunto. de 84 locomotivas, 248 automotoras, 2.942 vagões, 147 quilómetros de linha para lastramento e 2.180 quilómetros de carris.

O total previsto pelo plano para essas linhas e outras, incluindo troços novos, é de 741 locomotivas, 111 automotoras, 1.869 carruagens, 1.422 vagões, 15.379 quilómetros de linha para lastramento e 17.304 quilómetros de carris, além de oficinas, remodelação de traçados, obras diversas e electrificação.



Viaduto Presidente Carvalho, orgulho da engenharia ferroviária brasileira

Recortes sem comentários

Carnaval de outrora

Santo Tirso, em quarenta anos, triplicou de população. Mas diminuiu em proporção igual de verdadeira alegria moça. O ruído que às vezes faz reflecte apenas um entusiasmo artificial de cerimónia.

O sorriso do burgo é melancólico e efémero: sorriso de doente que uma esquiva réstea de esperança acaricia. Falta-lhe o sangue vivo da juventude. Sobeja-lhe em carmim e pandeireta o que lhe escasseia em assobios de melro e afogueado do sol...

Há quarenta anos, Santo Tirso não sonhava vir a fixar um dia a tabuleta oficial de terra de turismo.

Mas o Entrudo atingia na pequena vila dimensões de apoteose. Inspirados pelos desfiles aparatosos que o velho Clube dos Fenianos fazia passar nas ruas do Porto, os tirsenses demonstravam com inteligência, imaginação e mãos peritas, a sua perfeita capacidade para realizar entre nós um Carnaval artístico. Carros alegóricos em cortejo, engalanados a capricho e deslumbradores na policromia das tintas frescas, deslizavam nas ruas como estranha quermesse ambulante. De dentro voavam para as varandas e janelas abertas dos prédios vizinhos, num tiroteio concentrado, às centenas, os cartuchos hirtos de pó de goma e as fitas ondulantes das serpentinas. Alguns vidros de bandeiras, alvejados por erro de pontaria, tiniam e estilhaçavam-se. As damas, de cabelos empoados e lentejoilados pelos «confetti» ripostavam às viaturas, em ritmos de ginastas sobre os peitoris e balcões gradeados. Chegara a trocar-se fogo em pequenos sacos de farinha por se ter esgotado o pó carnavalesco...

Assaltavam-se as casas para jogar o Entrudo, e é de justiça reconhecer manifestarem-se as damas, sem favor, temíveis nessa rútila batalha da alegria.

A minha memória recorda com nitidez certa senhora, ainda hoje viva, e então casada com um famoso influente político, que teve ensejo de evidenciar, nas salas, impressionante destreza de Diana ou de Valquíria com homens de todas as idades e de vários estados civis...

É voltando-me para esse passado da minha infância, para esses dias de Entrudo quase bárbaro, mas vivo, puro e avassalador, que eu sinto, na sua tristíssima realidade, o abismo escancarado entre duas épocas: aquela em que Santo Tirso, vila ainda de colo, expunha, no dia de hoje, a sua gritante aguarela de Entrudo, e esta época em que vivemos, a tal ponto febril na caminhada e mórbida nos processos que a mocidade agora não existe, por as crianças — parece — abrirem os olhos à luz já centenárias.

EDUARDO MIRANDA

(De *Semana Tirsense*)

D. Carlos I.º

Passou mais um ano sobre esse nefando crime que se chamou Regicídio. O protagonista de tão execrável tragédia já baixou á vala comum, bem como os seus instigadores com as almas ensopadas em o sangue de dois mártires. Este crime foi sugerido pelo espírito sectário, aquecido até mais não poder ser nos mistérios das associações ocultas, cuja moral denunciara o repugnante atentado para estrangular definitivamente na garganta de um associado o receio de indirectas confissões. A cobardia, a desordem dos espíritos, o aquecimento de mesquinhas paixões, coligara-se para toldar aquela clara razão de que carecem os dirigentes, único expoente capaz de impôr-se aos momentos críticos em que, perdida a consciência dos deveres, os homens se lançam desenfreadamente na prática dos actos violentos que lhes sugere a paixão.

A cegueira era bastante geral para que pudesse alguém preconizar com sucesso uma repressão que era apenas o legítimo emprego de um direito de defesa. Afinal, após o regicídio, o que se viu?

Viu-se que o vício fundamental era mais profundo. Prepararam o regícidio julgando que o Rei era estorvo, mas se tivessem a previsão que denuncia *um homem de estado* é possivel que tivessem libertado a própria consciência des sas responsabilidades. Viu-se depois que o crime foi inútil: nem uns aprenderam nem outros lograram mudar a marcha dos acontecimentos.

Maldita seja, pois, a memória dos homens cujo crime não foi uma redenção e a provar serviu para que os outros povos nos relegassem para o limbo onde o desprezo é a moeda corrente de retribuição de nossos serviços.

Será talvez ainda cedo para que o culto desses mártires constitua um dos elementos de uma religião reparadora.

P.º F. CASTILHO

(De *O Barcelense*)

Serão melhores do que as criadas?

«Qual é o fim da noite, habitual, de todos os homens na Inglaterra de hoje, que não vivam em hotéis, pensões ou colégios?» — perguntou, há dias, um jornal inglês.

E respondia: «Até o Sr. Atlee e todos os seus Ministros, acabam hoje a sua faina diária a lavarem a loiça das casas. O maior elogio que hoje se pode fazer de um personagem britânico é que, à noite, vestido o seu avental de «celofan»,

AUTO-PONTE SENENSE
OFICINA DE REPARAÇÕES EM AUTOMÓVEIS
ANTÓNIO MARQUES DA SILVA
(PERALTA)
AGENTE DAS GASOLINAS E ÓLEOS VACUUM OIL COMPANY
Rectificações e encamisagens de Motores—Reparações e cargas em baterias — Peças para automóveis — Soldadura a autogénio
AUTOMÓVEIS DE ALUGUER
Telefone 43 SEIA-SANTIAGO

MOURA, CABRAL & C.ª
FÁBRICA DE LANIFÍCIOS
Telefones: Fábrica 8-Residência 16 LORIGA

ajuda a sua mulher a lavar os pratos. E, não querendo ficar atrás dos seus próprios Ministros, e, pelo contrário, querendo ser o primeiro, sempre a dar o exemplo de uma cidadania modelar, não tardará que S. Majestade o Rei, a certas horas da noite, possa dar audiências na cozinha de Buckingham Palace, de avental à cinta e mãos engorduradas...»

(De *Reconquista*)

Horrível tragédia em Cabo Verde

Na cidade da Praia, principal cidade da Ilha de S. Tiago, do arquipélago de Cabo Verde, deu-se no dia 20 uma tragédia horrível. Na ocasião em que cerca de 3.500 pessoas aguardavam a distribuição da refeição, que o Governo, em virtude da crise que há 3 anos existe naquela ilha, distribui aos necessitados, desabou um muro de 8 metros de altura, ficando muitos dos presentes soterrados enquanto outros fugiam espavoridos. Dos escombros foram retirados 232 cadáveres, tendo muitas pessoas sido tratadas no Hospital, onde 47 ficaram internados, em estado grave. A alguns dos internados tiveram de ser amputados braços e pernas.

Supõe-se que deu origem à catástrofe o vento forte que soprava e que agitando as esteiras presas a esse muro o abalaram e acabaram por fazer ruir. O desastre deu-se ao meio dia, causando em toda a cidade, ilha e em todo o mundo a maior emoção.

O Governador do Arquipélago tomou urgentes providências para atenuar os efeitos da catástrofe e procede a um inquérito para bem ser conhecida a causa da queda do muro.

(De *O Mensageiro*)

Mais esta...

Isto até já parece um documentário, mas não é, pois só tem em vista uma melhor terapêutica à arreigada «coqueluche da bola».

Lê-se isto, vindo ao *Jornal de Notícias*, do qual retiramos inteirinha a respectiva notícia:

«DEPOIS DE JOGAR A BOLA «LIMPAVA» AS ALGIBEIRAS DOS COLEGAS DE CLUBE — Depois de granjear gerais simpatias, dadas as suas boas condições de jogador, Simplício Veloso Amado ingressou na primeira linha do Vilanovense Futebol Clube, com sede em Vila Nova de Gaia. Acarinhado por todos, ninguém ousava duvidar do seu porte. Mas o certo é que, logo que terminava qualquer encontro em que participasse, as algibeiras dos restantes jogadores ficavam «limpas», pois o Simplício tinha o cuidado de penetrar nas cabines. A vigilância a que foi submetido deu como resultado descobrir-se o «rato», que outro não era senão o Simplício, pelo que foi irradiado.

Veio para Lisboa e, sem dizer o motivo da sua saída de Gaia, ofereceu-se ao Estoril-Praia, que aceitou, depois de verificar as suas qualidades de jogador. Há dias, o sr. Miguel Fazenda, deste último clube, deu por falta de 46 contos, incluindo dois cheques ao portador no valor de 17.500$00, pelo que apresentou queixa à Polícia Judiciária. O agente Albano, de investigação em investigação, concluiu pela culpabilidade do Simplício, que foi preso, conseguindo, após demorados interrogatórios, arrancar-lhe a confissão e apreender grande parte do dinheiro. Os cheques, diz o Simplício que os queimou».

Não interessa comentar o facto, porque vive por si próprio...

Um grave perigo

Há já muito tempo que solicitámos, nestas colunas, a atenção de quem de direito para o estado deplorável em que se encontrava uma ponte sobre a Ribeira da Carpinteira, junto á fábrica da firma José Miguel & Filhos, por onde passam, diàriamente, centenas de pessoas que veem das fábricas das Poldras para o Bairro dos Penedos Altos ou quintas limítrofes.

Sabemos que o caso não foi considerado e o perigo é maior, visto os rombos na referida ponte serem mais avantajados e, por isso, constituirem maior perigo áqueles que teem que por lá transitar.

Como se trata de um assunto digno da maior consideração e necessita ser resolvido sem demora, de novo apelamos para os Serviços Técnicos da Ex.ma Camara para que lhe deem solução rápida e condigna, antes de, ali, acontecer qualquer desastre.

(De *Notícias da Covilhã*)

Morreu uma enguia com 87 anos

ESTOCOLMO — A enguia de água doce mais velha do mundo, nascida em 1861 e conservada num tanque no Museu de Helsingbord desde 1863, morreu recentemente. Conhecida dos visitantes pelo nome de «Puttie» esta enguia veterana tinha apenas 45 cm. de comprimento e uns olhos extraordinàriamente grandes. «Putti» era muito sociável e dizem que se enroscava deliciada, como qualquer gatinho brincalhão, quando lhe davam pequenas palmadas no pescoço.

(Do *Boletim n.º 44 de Notícias da Suécia, editado pela Legacion Sueca em Lisboa.*)

Os percevejos... beneméritos da humanidade

NOVA YORK, 25 — Uma substância que se encontra no sangue dos percevejos — oncopeltus fasciatus — demonstrou ter acção sobre os estafilococos, diminuindo ou suspendendo a sua actividade, tal como a penicilina.

Os três médicos que fizeram a descoberta, na Faculdade Estadual da Pensilvânia, não conseguiram ainda isolar, no sangue do insecto, o agente activo, mas já se sabe que a substância é gerada no próprio organismo do parasita.

Acrescentam os investigadores que esta é a mais activa de todas as substâncias bacteriostáticas e bactericidas até hoje encontradas no sangue do percevejo e que outros insectos, como as traças, o gusano e outros, já provaram possuir no sangue agentes bactericidas e que «pode começar a pensar-se sèriamente na criação e aproveitamento industrial de certos insectos para a obtenção de bactericidas de incalculável valor». – ANI

Hão-de prová-lo

Nos comícios da Oposição e fora deles onde houve algumas vezes tanta falta de elegância, e se disse tanta mentira com o fim único de criar a discórdia entre a população portuguesa, fizeram-se algumas afirmações que têm de ser provadas pelos oradores e boateiros.

Assim, um figurão que é tolerado em Ilhavo disse num comício, que no chá que aqui se ofereceu ao sr. Ministro do Interior se gastaram 30 contos.

Outro *Zoilo*, que mal sabe ler e escrever, afirmou para quem quis ouvir, que o presidente da Câmara já tinha levantado dos cofres 50 contos para gastar com as eleições.

Estas afirmações têm que provar-se. E desde que se não provem, os caluniadores deverão ser remetidos aos tribunais.

Basta de condescendências.

(De *O Ilhavense*)

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 289, II série, de 14 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisòriamente a conta da liquidação da garantia de anuidade (juro e amortização) da linha férrea da Boavista à Trindade, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativa ao 2.º semestre do ano de 1948 (período de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 605.797$12.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisòriamente a conta da liquidação da garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativa ao 2.º semestre do ano de 1948 (período de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 819.607$88.

O «Diário do Governo n.º 293, II série, de 18 de Dezembro, publica o seguinte:

Nos termos do disposto no § 2.º da base 16.ª do contrato de arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo Decreto n.º 13:260, de 9 de Março de 1927, e em harmonia com o artigo 10.º do regulamento anexo ao Decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, nomeio para fazerem parte da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado no ano de 1949 os chefes da 1.ª e 2.ª Repartições desta Direcção-Geral, engenheiros Luís da Costa e Mário Dias Trigo.

O «Diário do Governo» n.º 302, I série, de 30 de Dezembro, publica o seguinte:

Decreto n.º 37:267

Sendo necessário ajustar as disposições da tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade, aprovada pelo Decreto com força de lei n.º 12:863, de 7 de Dezembro de 1926, na parte que se refere ao arredondamento da importância total de qualquer cobrança, ao disposto no Decreto-Lei n.º 37:120, de 27 de Outubro último, que determina deixem de ter curso legal no continente e ilhas adjacentes, desde 31 do corrente, as moedas de $05;

Tendo em atenção o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º A redacção do § único do artigo 92.º da tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade, aprovada pelo Decreto com força de lei n.º 12:863, de 7 de Dezembro de 1926, é substituída pela seguinte:

§ único. A importância total de qualquer cobrança que não seja múltipla de $10 é arredondada para o múltiplo de $10 imediatamente superior. Este arredondamento é feito por cada empresa que intervém no transporte.

Art. 2.º As disposições deste decreto entram em vigor no dia 1 de Janeiro de 1949.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 30 de Dezembro de 1948. — ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar — Manuel Gomes de Araújo.*

O «Diário do Governo» n.º 42, II série, de 21 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea do Vale do Vouga, apresentada pela Companhia Portuguesa para a construção e Exploração de Caminhos de Ferro (linha do Vale do Vouga) e referente ao 2.º semestre do ano de 1945 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, actual empresa exploradora daquela linha, entre nos cofres do Estado, com destino à conta do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, com a quantia de 116.784$13 como liquidação desta garantia.

Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo», n.º 290, II série, 15 de Dezembro, 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 desta Direcção-Geral de 9 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são feitas restrições ao serviço de mercadorias que presta a estação de Lisboa-R durante o período de 15 do corrente mês a 7 de Janeiro próximo futuro.

O «Diário do Governo», n.º 297, II série, de 23 de Dezembro, 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 S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 9 do corrente mês, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento ao indicador geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros e de aditamento aos quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas do Minho e Douro, mediante os quais o apeadeiro de Lousado, fazendo serviço para a via larga (linha do Minho), e a estação de Lousado, fazendo serviço de via estreita (linha de Guimarães), passam a constituir uma só estação — de Lousado — e são estabelecidas distâncias próprias para a nova estação.

O «Diário do Governo», n.º 15, II série, de 19 de Janeiro, 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 hoje desta Direcção-Geral, os seguintes projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinados a regular o serviço das estações apeadeiros e paragens do novo troço a inaugurar da linha férrea do Tâmega, entre Celorico de Basto e Arco de Baúlhe

Aviso ao público a anunciar a abertura à exploração do troço de linha e respectivas estações, apeadeiros e paragens, assim como o serviço a prestar.

Aditamento ao quadro geral de distâncias quilométricas, em vigor nas linhas de Guimarães, litoral do Minho, Famalicão, ramal de Leixões e linha do Tâmega, a estabelecer distâncias de aplicação em toda a linha do Tâmega e anulando as que estão em vigor nesta linha.

Aviso ao público a indicar, nas estações e apeadeiros cuja abertura à exploração se anuncia, quais as linhas afectas a operações de carga e descarga dos vagões sem pagamento da taxa prevista no § 1.º do artigo 4.º da tarifa de despesas acessórias.

O «Diário do Governo», n.º 18, II série, de 22 de Janeiro, 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 de hoje desta Direcção-Geral, os seguintes projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativos à abertura à exploração do troço da linha de Portalegre compreendido entre Cabeço de Vide e Portalegre, assim como do apeadeiro de Ribeiro do Freixo, nele situado:

Aviso ao público a anunciar a abertura à exploração do referido troço de linha e apeadeiro e, em consequência, a anulação do aviso ao público A. n.º 519, de 18 de Janeiro de 1937;

Aditamento ao indicador geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, desvios, etc., com o serviço a desempenhar pelo apeadeiro de Ribeiro do Freixo;

Aditamento ao quadro de distâncias quilométricas de aplicação nas linhas e ramais do Sul e Sueste, criando as distâncias próprias;

Quadro da via normal, indicando a via normal das relações entre estações da linha do Leste e das linhas da rede do Sul e Sueste e estações das linhas da antiga rede e da Beira Alta.

O «Diário do Governo», n.º 23, II série, de 28 de Janeiro, 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 de 22 do corrente mês desta Direcção Geral, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, dos novos quadro n.º 1 da via normal nas relações entre as estações, apeadeiros e paragens das linhas de Guimarães, do litoral do Minho, de Famalicão, ramal de Leixões e linha do Tâmega e quadros das distâncias de aplicação nas linhas de Guimarães, litoral do Minho, de Famalicão, ramal de Leixões e linha do Tâmega

---

O «Diário do Governo», n.º 39, II série, de 17 de Fevereiro, 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 desta Direcção Geral de 10 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são actualizadas e uniformizadas as disposições dos avisos ao público em vigor quanto à documentação a apresentar para o transporte de minério em caminhos de ferro.

O «Diário do Governo», n.º 43, II série, de 22 de Fevereiro, 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 15 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa de telegramas particulares, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alteradas as taxas actuais dos telegramas.

Repartição de material circulante

O «Diário do Governo», n.º 303, II série, de 31 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que o engenheiro Rogério Vasco Ramalho outorgue, em nome do mesmo Ministro, no primeiro adicional ao contrato primitivo do fornecimento de dezoito automotoras e peças sobresselentes, adjudicado à firma Nydqvist & Holm Aktiebolag, de Trollhattan, Suécia.

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 9, II série, de 12 de Janeiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que seja nomeada uma comissão para proceder ao estudo dos problemas que se prendem com o traçado do prolongamento do caminho de ferro do Seixal para Cacilhas, a qual terá a seguinte composição:

Engenheiro José Chedas Bogarim, chefe da 4.ª Repartição (Estudos, Via e Obras) da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que servirá de presidente.

Engenheiro Augusto Croner Celestino da Costa, chefe da Repartição de Estudos da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, em representação do Ministério das Obras Públicas.

Engenheiro civil de 1.ª classe Luís Fernando Guerreiro de Sousa, da Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos, idem.

Primeiro-tenente António Ferreira Trindade de Sousa, oficial do Estado-Maior Naval, em representação do Ministério da Marinha.

Engenheiro civil de 2.ª classe Manuel Gonçalves Malhado Júnior, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que servirá de secretário.

O «Diário do Governo», n.º 18, II série, de 22 do Janeiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que, de harmonia com o disposto no artigo 15.º do Decreto de 31 de Dezembro de 1864 e no artigo 33.º do Regulamento para a Fiscalização da Construção de Caminhos de Ferro, aprovados por Decreto de 15 de Março de 1888, e em concordância com o parecer da comissão que procedeu á respectiva vistoria, seja aberto à exploração o troço de linha compreendido entre as estações de Cabeço de Vide e Portalegre, da linha férrea de Portalegre.

O «Diário do Governo» n.º 19, II série, de 24 de Janeiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, com as superfícies, respectivamente, de 73m2,20 e 96m2,57, localizadas entre os quilómetros 26,891.55 e 26,913.45 e 26,901.20 e 26,932.80 da linha férrea do ramal de Aveiro, 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 Eixo, concelho e distrito de Aveiro, e confrontam a primeira, ao norte e poente com o caminho de ferro e ao sul e nascente com Maria da Conceição Silva e, a segunda, ao norte e nascente com o caminho de ferro e ao sul e poente com Maria da Conceição Silva.

A venda das supracitadas parcelas de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 20, II série, de 25 de Janeiro, 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 10m2,51, localizada entre os quilómetros 63,995.96 e 64,005.60 da linha férrea de Lisboa a Sintra e Torres, 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 S. Pedro, conselho de Torres Vedras, distrito de Lisboa, e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro e Filipe José dias e ao sul e poente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 21, II série, de 26 de Janeiro, 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 809m2,75, localizada entre os quilómetros 49,449 e 49,701 da linha férrea de Guimarães, 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 Moreira de Cónegos, concelho de Guimarães, distrito de Braga, e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro, ao sul com a Fábrica Têxtil de Vizela, L.da, e ao poente com o caminho de ferro e Fábrica Têxtil de Vizela, L.da

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22.562.

O «Diário do Governo» n.º 22, II série, de 27 de Janeiro, publica o seguinte:

Tendo em vista o § único do artigo único do Decreto-Lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Comunicações, que se proceda à troca dos terrenos, com as superfícies de 39m2,50 e 91m2,50, situados entre os quilómetros 20,236 a 20,315 e 20,353 a 20,400 da linha férrea de Lisboa a Sintra e Torres, declarados sobrantes pela portaria do Ministro das Comunicações de 6 do corrente mês, publicada no «Diário do Governo» n.º 11, 2.ª série, de 14 do mesmo mês, com os terrenos confinantes com o caminho de ferro pertencentes à Sociedade de Preconstrição de Materiais, L.da, e cujas áreas são de 134m2,80 e 38 metros quadrados.

O «Diário do Governo», n.º 25, II série, de 1 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 8 de consolidação dos taludes do ramal do Estádio Nacional, de que é adjudicatário João António Gonçalves, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção do fornecimento de 10.000 travessas de carvalho destinadas ao assentamento da linha de Portalegre, em construção, de que é adjudicatário Francisco da Costa Matos, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 35, II série, de 12 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director-geral de Caminhos de Ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no primeiro termo adicional do contrato primitivo da empreitada n.º 88, de construção de uma passagem superior da estrada nacional n.º 122, ao quilómetro 157,011.00 da variante de Beja.

O «Diário do Governo», n.º 41, II série, de 19 de Fevereiro, 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 144m2,67, localizada entre os quilómetros 197,749.25 e 197,810.00 da linha férrea Torres-Figueira Alfarelos, 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 Paião, concelho da Figueira da Foz e distrito de Coimbra, e confronta ao norte e poente com Manuel Fernandes e ao sul e nascente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, com as superfícies respectivamente de 298 e 43 metros quadrados, localizadas a primeira do lado esquerdo e a segunda do lado direito da linha férrea Torres-Figueira-Alfarelos, entre os quilómetros 197,676.00 a

197,749.25 e 197,744.70 a 197,755.15, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Paião, concelho da Figueira da Foz, distrito de Coimbra, e confrontam a primeira ao norte e poente com José Gonçalves Marinheiro Júnior e ao sul e nascente com o caminho de ferro e a segunda ao norte e poente com o caminho de ferro e ao sul e nascente com José Gonçalves Marinheiro Júnior.

A venda das supracitadas parcelas de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

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 4m2,68, à esquerda da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 248,411 e 248,416, 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 no lugar de Paraimo, freguesia de Sangalhos, concelho de Anadia e distrito de Aveiro, e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro e ao sul e poente com Henrique Moreira Seabra.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

Pela presente portaria fica anulada e substituída, para todos os efeitos, a portaria de 6 de Julho último, publicada no *Diário do Governo* n.º 165, 2.ª série de 17 do mesmo mês e ano.

O «Diário do Governo», n.º 45, II série, de 24 de Fevereiro, 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 parcela de terreno, com a superfície de 391 metros quadrados, situada à esquerda da linha férrea do Vale do Tâmega, entre os perfis 913 mais 38 metros e 915 mais 2 metros, destinada ao assentamento de uma placa de 10 metros na estação de Arco de Baúlhe.

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 parcela de terreno, com a superfície de 84 metros quadrados, situada à direita da linha férrea do Sul, entre os quilómetros 275,736.30 e 275,746.30, destinada à construção de um dormitório na estação de S. Marcos.

O «Diário do Governo» n.º 46, 2.ª série, de 25 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 22 de Dezembro último, adjudicar à firma Construtora Algarvia, L.da, com sede em Olhão, a empreitada n.º 93, de construção da parte em elevação das cocheiras de máquinas e de carruagens na estação de Vila Real de Santo António, pela importância de 1:528.089$480, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director-geral de Caminhos de Ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no contrato a celebrar.

O «Diário do Governo» n.º 47, II série, de 26 de Fevereiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva do fornecimento de 6:500 parafusos com porca, adjudicados à Société Anonyme Gilsoco, de La Louvière (Bélgica), representada pela firma Carlos Empis, aprovar o referido auto, e bem assim declarar a mencionada adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

Repartição dos Serviços Gerais

O «Diário do Governo» n.º 24, II série, de 29 de Janeiro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que para o ano de 1949 a comissão arbitral a que se referem o artigo 22.º do Decreto n.º 18:859, de 30 de Agosto de 1930, e o artigo 10.º do Decreto n.º 22:046, de 29 de Dezembro de 1932, seja composta pelo engenheiro inspector superior de obras públicas Raul da Costa Couvreur, como presidente, pelo engenheiro chefe da 4.ª Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, José Chedas Bogarim, como delegado da comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, e pelo engenheiro Henrique Pereira Pinto Bravo Júnior, como delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

SINGER

AS MÁQUINAS DE COSTURA, PEÇAS E AGULHAS QUE VENDEMOS, TÊM A GARANTIA ABSOLUTA DE SEREM MANUFACTURADAS NAS PRÓPRIAS FÁBRICAS DA

The Singer Manufacturing Company

Foamite

Defesa Contra Incêndios
(D. C. I.)

O FOGO é um inimigo traiçoeiro que ataca sem avisar.

A maior organização inglesa de engenharia de defesa e ataque a incêndios, põe os seus 30 anos de prática ao serviço de V. Ex.ª.

Seja qual for o seu caso, não deixe de consultar a nossa secção técnica — FOAMITE

Guilherme Graham J.or & C.a

7, R. DOS FANQUEIROS
LISBOA
Telef. 20066/9

6, R. DOS CLÉRIGOS
PORTO
Telef. 26961/2

Coordenação de Transportes

Pelo Ministério das Comunicações foi publicado no *Diário do Governo*, I série, de 31 de Dezembro de 1948, o Decreto n.º 37.272, que promulga o Regulamento de Transportes em Automóveis.

Reproduzimo-lo na íntegra, em vista do seu especial e grande interesse.

Com esse decreto, procura-se não só completar a coordenação de transportes, mas também resolver um aspecto da política de fomento.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Nova Companhia de Circo.
EDEN — Ás 15,30 e 21,30 — «A Morgadinha dos Canaviais»
OLIMPIA — Ás 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Vilarinho & Ricardo, L.da

IMPORTADORES — EXPORTADORES

Completo sortido de artigos de mercearia fina e confeitaria

Agentes depositários e distribuidores das afamadas CONSERVAS «LA ROSE» Feu Hermanos, de Portimão, e do vinho de Porto «RAINHA SANTA» e «ESPECIAL 47»

230, RUA DA PRATA, 232
Telef. 21711 e 20635 — LISBOA

Gaspar Pinto de Sousa, Suc.res, L.da

Grandes Oficinas Gráficas «Minerva»
TELEFONE 26
VILA NOVA DE FAMALICÃO

...Nem pelo facto de serem das mais caras, as Oficinas Gráficas «MINERVA» deixam de ser das mais preferidas...

...Um trabalho rápido e perfeito é condição económica de peso.

Composição Mecânica — Marginação automática — Dobra e costura mecânicas

O ALENTEJO
COMPANHIA DE SEGUROS

FUNDADA EM 1918

Seguros em todos ramos

Séde — PRAÇA DOS RESTAURADORES, 47
Delegações e Filiais em todo o País

Linhas Estrangeiras

AMÉRICA DO NORTE As encomendas de vagões de caminho de ferro em 1 de Fevereiro nos Estados Unidos declinaram para 96.464 unidades.

A culminância do após-guerra foi em Abril último em que essas encomendas atingiram 134.676 vagões. O declínio nas encomendas foi brusco em Janeiro. Apenas foi encomendado um vagão de passageiros.

A companhia Pullman, a mais importante fabricante de vagões, anunciou que não recebeu encomendas de carruagens para passageiros desde o princípio do corrente ano e que as encomendas de vagões de carga têm sido muito diminutas.

Consta que algumas companhias de caminho de ferro não têm feito encomendas na espectativa duma baixa do custo.

ESPANHA A «Renfe», com o fim de acelerar a marcha dos seus comboios na grande linha Madrid-Hendaia, vai proceder ali, no inverno próximo, a vários melhoramentos, pensando-se também na conclusão da 2.ª via entre Miranda do Ebro e Alsasua, 79 quilómetros, quanto falta para a sua conclusão de Madrid à fronteira francesa.

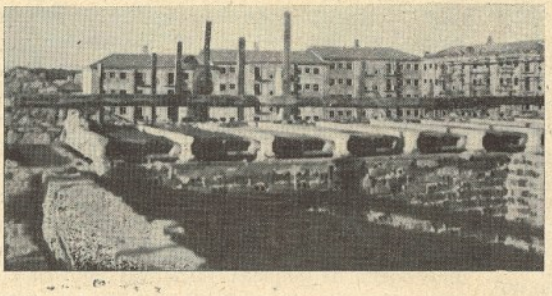
Na parte que respeita a Portugal, continua a trabalhar-se no desvio de Salamanca a Tejares, 6 quilómetros, embora com pouca actividade, o qual tem por objecto evitar o ter de se construir uma nova ponte sobre o Tormes, visto a actual ser ainda a de pilares de ferro do início da linha.

O desvio leva a via a passar pela ponte da linha de Bejar e compreende uma nova estação dentro da vila de Tejares, já em construção.

INGLATERRA Acaba de ser apresentado ao Ministério dos Transportes o plano de construção dum comboio monocarril, destinado a transportar os viajantes do aeroporto de Londres para o centro da cidade.

Segundo esse plano, o comboio teria a forma dum torpedo, accionado por duas hélices colocadas nas extremidades, e atingiria a velocidade de 260 quilómetros por hora, o que permitiria, nos cálculos do inventor, transportar 3 mil pessoas por hora.

A construção dessa via férrea deve custar 6 milhões de libras esterlinas, aproximadamente.



Industrial CORFEO, L.DA

Director Técnico:
Eng.º J. RANGEL DE LIMA

Travessa do Cotovêlo, 37, 4.º-Esq.º

LISBOA — TEL. 2 1188

Pavimento «CORFEO»

CORFEO é um pavimento:

MODERNO — ultrapassando a lage macissa.
RESISTENTE — aramadura especial.
LEVE — peso próprio reduzido (cerca de 120 kgs./m².
ISOLADOR — caixa de ar c/601 por m².
ECONÓMICO — menos ferro, menos cimento e ausência de cofragem.

Ensaiado pelo Laboratório de Engenharia Civil.
Aprovado pela Câmara de Lisboa e outros Municípios do País.
Empregado já, e a empregar-se, em muitas obras oficiais e particulares em Lisboa e na Província.

Regulamento de Transportes

EM AUTOMÓVEIS

Decreto n.º 37:272

1. O problema dos transportes — com o da produção — está na base de todas as questões económicas do nosso tempo; e desde há muito se viu a necessidade de proceder ao seu estudo racional e metódico, abandonando de vez improvisadas soluções de momento. Para tanto necessário se torna, por um lado, fomentar o desenvolvimento das diversas formas de transporte onde for aconselhável a sua utilização e impedi-la onde não oferecer interesse económico, e, por outro, repartir o tráfego do modo que for mais útil e menos oneroso para a colectividade. Quer dizer: é necessária uma política de fomento e de coordenação dos transportes.

2. Nem o fomento nem a coordenação dos transportes têm sido esquecidos pelo Governo.

Assim, foi notável nestes últimos anos o incremento de todas as modalidades de transporte.

Especialmente no que diz respeito aos transportes terrestres, convém, no preâmbulo deste diploma, chamar a atenção para o muito que na matéria se progrediu.

A política de construção de novas estradas e de renovação e ampliação das existentes dotou o País de uma excelente rede de comunicações rodoviárias, que não poderia deixar, como não deixou, de em muito contribuir para o desenvolvimento dos transportes automóveis. Se juntarmos a isto a intensificação da vida económica e o regime privilegiado em que durante muito tempo o transporte automóvel viveu, teremos as principais causas do quase incrível progresso que esta modalidade de transporte teve.

No transporte ferroviário a política de fomento do Governo não foi menor. Criado em 1927, o Fundo Especial de Caminhos de Ferro despendeu nos últimos vinte anos cerca de meio milhão de contos.

A construção de novas estradas não pára, de modo que todo o País seja servido, e, paralelamente, envidam-se todos os esforços para o rápido e eficaz reequipamento da rede ferroviária, quer no aspecto da via, quer no do material circulante.

3. A política de fomento dos transportes terrestres, realizada ou simplesmente projectada, seria em grande parte inútil se se não completasse com uma adequada política de coordenação.

O transporte automóvel e o transporte ferroviário têm de conjugar os seus esforços, exercendo-se, um e outro, onde representaram maior valor económico e repartindo entre si o tráfego como o interesse público o aconselhar.

Não foi este problema também esquecido. Assim, em 30 de Janeiro de 1945 o Governo apresentava à Assembleia Nacional uma proposta de lei d coordenação de transportes terrestres, de que havia de resultar a Lei n.º 2:008, actualmente em vigor.

O caminho de ferro tem grande capacidade, velocidade, segurança e conforto e garante, como nenhum outro meio de transporte, a deslocação de grandes massas de passageiros e mercadorias; por sua vez, o automóvel, mais maleável, penetra muito mais fàcilmente nos centros populacionais.

O transporte automóvel e o transporte ferroviário têm características diferentes, mas ambos, indiscutìvelmente, as suas vantagens. Necessário é tirar de cada um o máximo proveito, atribuindo-lhes a missão que lhes cabe e evitando a sua sobreposição.

Foi o que se pretendeu com a Lei n.º 2:008.

4. «A verdadeira coordenação» — diz-se no parecer da Câmara Corporativa sobre a proposta de lei de coordenação de transportes terrestres apresentada pelo Governo — «consiste em aproveitar a capacidade de cada forma de transporte ao máximo e em reservar a cada uma a função que lhe compete.

A concorrência, ruinosa para as empresas, viria afinal a traduzir-se em prejuízo público. O que há a procurar é a repartição do tráfego conforme as suas possibilidades técnicas. Para isso tem de intervir uma autoridade superior — a do Estado. Mas esta exercer-se-á fàcilmente quando se defrontar com empresas sólidas, criadas nos termos da proposta, e não com uma poeira de pequenas iniciativas, egoístas e deficientes. Nem a estas seria legítimo impor as mesmas obrigações que se justificam perante quem já foi investido de um privilégio legal».

É que a coordenação dos transportes exige a concentração das indústrias a eles afectas, visto, nesta matéria, sempre o monopólio ter sido a regra e a concorrência a excepção. Os economistas têm sobejamente demonstrado, e não é, portanto, legítimo ignorá-lo, que o mecanismo da livre concorrência não exerce nos transportes a sua função de regulador de preços.

Não se esqueceu o problema na Lei n.º 2:008: juntamente com repartição do tráfego prescreveu-se a concentração industrial. Na base IV consignou-se que, simultâneamente à concentração ferroviária, determinada na base I, se promovesse por acordo o agrupa-

mento das empresas exploradoras de carreiras automóveis, de modo que não elemine as possibilidades de uma concorrência regrada, e proibiu-se que, salvas as exigências do tráfego, se concedessem novas carreiras a empresas diversas das existentes.

5. A concentração da exploração de transportes era, como se vê das considerações feitas supra, absolutamente necessária para que a coordenação entre a exploração ferroviária e a de carreiras automóveis fosse de algum modo eficaz.

Não menos necessário era estatuir o princípio da igualdade de tratamento jurídico entre as empresas ferroviárias e as de camionagem, e, assim, a base VII da Lei n.º 2:008 determinou que todos os transportes colectivos em automóveis fossem considerados como serviço público, em regime de prévia autorização do Governo.

A identidade de posições jurídicas é flagrante. Os caminhos de ferro e os industriais de camionagem estão nas suas relações em pé de igualdade. E de igual para igual, com idênticos direitos e deveres, prevê a Lei n.º 2:008 que entre si contratem. É o que se prescreve na base VI ao permitir que uns e outros celebrem contratos de repartição de tráfego.

6. Ao lado dos transportes colectivos coloca-se na Lei n.º 2:008 uma outra forma de transportes automóveis — a dos transportes de aluguer.

Não constitui esta indústria um serviço público, por se destinar a satisfazer necessidades que a Assembleia Nacional entendeu não o deverem ser por este modo. Mas importa definir com precisão o transporte de aluguer, a fim de evitar que este se transforme num transporte colectivo disfarçado e portanto em regime de favor. É este um perigo que é preciso evitar a todo o custo, a bem da coordenação dos transportes terrestres.

O transporte de aluguer presta inestimáveis serviços. Os transportes colectivos exercem-se de modo regular e permanente e não devem explorar-se onde o caudal de passageiros e de mercadorias não tenha uma certa regularidade. Sempre que assim aconteça, o público não pode contar senão com os transportes de aluguer, que são os mais adequados a estas condições de exploração.

Possui também o aluguer uma maleabilidade muito maior do que a do transporte colectivo, pois, ficando o veículo ao serviço privativo dos seus alugadores, efectua o transporte completo, sem transbordos e sem as despesas a estes inerentes, o que, em certos casos, representa um grande valor económico.

Houve no presente diploma um cuidado particular com a regulamentação do transporte de aluguer.

Em princípio, no transporte de aluguer de passageiros e de mercadorias, o veículo fica ao exclusivo serviço de uma só pessoa. Assim se julga manter dentro dos limites em que a sua exploração é aconselhável o transporte de aluguer.

Mas abriu-se quanto ao transporte de mercadorias uma excepção e permitiu-se que, nos transportes a pequena distância e nas regiões deficientemente servidas por transportes colectivos, o aluguer pudesse ser feito por fracção da carga do veículo. Fica assim assegurada a satisfação de necessidades que uma regulamentação mais rígida não consentiria.

Procurou também impedir-se uma concorrência, que a todos prejudicaria, entre os transportes de aluguer e os transportes colectivos ferroviários e automóveis. Para isso o Governo utilizou os dois meios postos à sua disposição, a tarifa e o imposto, com o fim de manter estas modalidades de transporte dentro da função que lhes compete desempenhar na vida económica nacional.

7. A base XII da Lei n.º 2:008 determina a instituição de um sistema tributário aplicável aos transportes colectivos e de aluguer que conduza ao equilíbrio económico em que deve assentar a coordenação dos transportes terrestres.

Consoante prescreve a supracitada base XII, o imposto deverá ser, em consequência do fim que com a sua aplicação se pretende atingir, menos oneroso para as carreiras afluentes e independentes do que para as concorrentes.

O imposto consignado, a que se deu o nome de imposto de camionagem, será ainda especialmente reduzido nos casos especiais em que a manutenção da indústria seja de interesse geral, como nos transportes rurais a pequena distância e em todos aqueles que se tornem necessários por deficiência de transportes colectivos.

Neste regulamento, na parte que se refere à tributação dos transportes colectivos de passageiros e de mercadorias, mantiveram-se transitòriamente as normas que estavam em vigor, aguardando-se uma melhor oportunidade para se dar pleno cumprimento às disposições constantes da alínea *b)* do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 35:196, segundo as quais compete ao Conselho Superior dos Transportes Terrestres estudar e propor o sistema tributário que deve incidir sobre as diferentes modalidades de transportes por via férrea e por estrada.

Anàlogamente ao que se encontra regulamentado em relação ao imposto ferroviário, foi também estabelecido que se desdobrasse em duas partes a receita resultante da cobrança do imposto de camionagem: 40 por cento para constituir receita do Tesouro, 60 por cento para constituir o fundo especial de camionagem, destinado a custear as despesas resultantes da execução de melhoramentos a introduzir no sistema dos transportes colectivos, mais designadamente aqueles que vêm destacados na base XIII da Lei n.º 2:008.

Pela base XII da lei foi criado também um im-

posto de compensação, aplicável aos veículos automóveis que utilizem combustível de procedência estrangeira, não sujeito, por motivos de protecção agrícola ou industrial, aos impostos que oneram a gasolina, mas de modo que se não anulem as vantagens económicas que estes veículos oferecem.

8. O Governo, com o presente regulamento, dá cumprimento ao estatuído na Lei n.º 2:008, regulamentando-a de harmonia com as indicações consignadas nas suas bases. Dispensa-se, portanto, de aditar neste relatório considerações destinadas a justificar esta ou outra medida: julga ter interpretado fielmente o pensamento da Assembleia Nacional.

Uma matéria há, contudo, susceptível de controvérsia — a que se refere a um aspecto da regulamentação do transporte de aluguer.

O presente diploma prescreve que a indústria de transporte de aluguer de passageiros e de mercadorias em automóveis ligeiros e de mercadorias em automóveis pesados se exerça dentro de contigentes prèviamente fixados. Ora várias vezes se disse na Assembleia Nacional, e reconhece-se ser esse o espírito da lei, que o regime a aplicar ao transporte de aluguer não podia ser senão policial e fiscal. Como explicar então o condicionamento da indústria de transportes de aluguer?

A contingentação foi consignada com base na lei do condicionamento industrial. Não é lícito ao Governo ignorar que a indústria de transportes automóveis se faz com utilização de material rolante e combustíveis estrangeiros e que o País não é suficientemente rico para importar mais do que é a sua estrita necessidade.

Como se diz no parecer da Câmara Corporativa já citado, o desenvolvimento sem peias do transporte em automóveis é um luxo que só os países muito ricos e prósperos se poderão permitir — asserção esta que tem dobrada razão aplicada ao caso português.

9. Um outro ponto merece ser destacado — o relativo a transporte de excursionistas.

O transporte de excursionistas — que o presente regulamento considera sempre transporte de aluguer — passa a poder explorar-se em regime de carreiras, sujeitas a horários, itenerários e tarifas prèviamente aprovados.

Com esta medida procura-se fomentar o excursionismo automóvel e torná-lo acessível não só aos estrangeiros, mas também a todos os nacionais.

Ainda com o intuito de desenvolver esta indústria, permite-se expressamente às empresas de excursionismo o transporte de passageiros em regime de aluguer, mesmo para fins não turísticos.

10. A Lei n.º 2:008, publicada em 1945, esperou três anos pela sua regulamentação. Mas para isso circunstâncias ponderosas concorreram.

Por um lado, a instabilidade da situação económica internacional não permitia ver com segurança o que mais convinha; por outro, havia carência de elementos que devidamente habilitassem os órgãos competentes no desempenho do encargo que a Assembleia Nacional cometia ao Governo.

Em princípios de 1946, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação apresentou ao Conselho Superior dos Transportes Terrestres um projecto do regulamento da Lei n.º 2:008 e o diploma que agora se publica foi elaborado com base nos estudos daquele Conselho. Caminhou-se devagar, mas com o desejo firme de ser fiel ao espírito da lei e de a regulamentar de forma a contribuir decisivamente para a coordenação dos transportes terrestres e, assim, para a prosperidade nacional.

Cumpre também acentuar que neste decreto, além da regulamentação da supracitada lei, se procurou fixar o regime legal de transportes automóveis, de modo a reunirem-se num diploma único todas as disposições relativas àqueles transportes.

Um outro problema se teve sempre em vista — o da acessibilidade do texto legislativo. Não se desconhece que a sua consulta será doravante feita pelas mais diversas camadas sociais e que o coordenação dos transportes exige o seu rigoroso cumprimento. Indispensável se torna, portanto, que as regras nele estabelecidas sejam de segura aplicação e claramente compreendidas.

Com isto se não quer dizer, evidentemente, que os problemas jurídicos que este regulamento decerto levantará — e alguns são de delicada natureza — sejam a todos acessíveis; mas, dentro do possível, pretendeu-se que os industriais sem recurso ao parecer dos jurisconsultos, ficassem com ideia das suas obrigações e dos seus direitos. E julga-se que, com esta pretensão, em nada se preteriu o rigor jurídico exigível.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Regulamento de Transportes em Automóveis

TÍTULO I

Do transporte

CAPÍTULO I

Classificação e disposições gerais

Artigo 1.º Os transportes em automóveis classificam-se em duas categorias: particulares e públicos.

São transportes particulares os transportes realizados em veículos da propriedade de entidade singular ou colectiva, da sua exclusiva conta e sem direito a qualquer remuneração directa ou indirecta.

São transportes públicos todos os transportes que, nos termos deste regulamento, não devam ser classificados como particulares.

§ 1.º Consideram-se também transportes particulares:

1) Os transportes de mercadorias efectuados pelos grémios da lavoura com vista à realização dos fins consignados no n.º 7.º do artigo 15.º do Decreto n.º 29.494, de 22 de Março de 1939;
2) Os transportes de mercadorias efectuados gratuitamente em veículos de propriedade de agricultores ou de organismos agrícolas de interesse local, em benefício de outro agricultor ou de outro organismo agrícola de interesse local, desde que se realizem em casos de emergência ou, tratando-se de géneros agrícolas fàcilmente deterioráveis; se esteja em época de sementeira ou colheita;
3) Os transportes, ainda que remunerados, de pessoas e bagagens, prèviamente autorizados pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação e efectuados nos centros uabanos, com vista a completar o exercício do comércio ou indústria da entidade transportadora, tais como:

a) O de alunos no trajecto das suas residências para os colégios que frequentam;
b) O de hóspedes entre as estações de caminho de ferro e os hotéis;
c) O de doentes no percurso de suas casas para os estabelecimentos hospitalares a que se destinam;
d) O de empregados para os centros fabris onde exerçam a sua actividade;
e) O de passageiros de carreiras aéreas entre os aeroportos e a sede das empresas transportadoras.

§ 2.º O serviço de transportes realizado nas condições do n.º 1) do parágrafo anterior será regulado por despacho do Ministro das Comunicações.

A remuneração a cobrar por estes transportes não poderá exceder as despesas realizadas com os mesmos.

Art. 2.º Os transportes particulares e os transportes públicos podem ser de passageiros ou de mercadorias.

Art. 3.º Os transportes públicos só podem ser explorados em regime de transporte de aluguer ou de transporte colectivo.

São de aluguer os transportes em que os veículos são alugados no conjunto da sua lotação ou da sua carga e postos ao exclusivo serviço de uma só entidade, segundo itinerários da sua escolha.

São colectivos os transportes em que os veículos se utilizam por lugar da sua lotação ou por fracção da sua carga, segundo itinerários e horários devidamente aprovados, podendo servir a quaisquer pessoas, sem ficar exclusivamente ao serviço de nenhuma delas.

§ 1.º Para efeitos deste regulamento consideram-se sempre:

1.º Transportes colectivos:

a) Os transportes efectuados por quaisquer organismos ou sociedades, criados seja a que título for, com vista a beneficiar os seus agremiados ou sócios;
b) Os transportes de bagagens e mercadorias por conta de qualquer entidade que as tenha recebido de terceiros.

2.º Transportes de aluguer:

a) Os transportes de excursionistas em automóveis, que lhes sejam reservados, mesmo que explorados em regime de transporte colectivo;
b) Os transportes em automóveis de carga ou mistos, de roupa, peixe fresco, frutas e de artigos para venda nas feiras ou mercados, acompanhados ou não das respectivas lavadeiras ou vendedores, mesmo que explorados em regime de transporte colectivo;
c) Os transportes de mercadorias em que os veículos, embora ficando ao exclusivo serviço dos seus alugadores, são alugados por fracção da sua carga, desde que o transporte se efectue dentro de um círculo com centro na sede de exploração do transportador e de raio não superior a 30 quilómetros.

Sempre que em determinada região existir manifesta deficiência de transportes colectivos, o raio do círculo poderá ser elevado, mediante autorização do Ministro das Comunicações, até um valor igual à distância da sede de exploração à estação ou apeadeiro de caminho de ferro mais próximo.

Art. 4.º Salvo casos expressamente previstos neste regulamento, não podem transportar-se pessoas em automóveis de mercadorias, nem mercadorias em automóveis de passageiros.

§ único. Durante a época venatória, a Direcção-Geral dos Serviço de Viação poderá autorizar que os caçadores se façam transportar nos mesmos automóveis de mercadorias em que transportam os cães.

Art. 5.º Nos automóveis de mercadorias, além do condutor, só é permitido o transporte de pessoas até aos seguintes limites:

a) Veículos ligeiros fechados — 6 pessoas;
b) Veículos ligeiros abertos — 4 pessoas;
c) Veículos pesados — 7 pessoas.

§ 1.º As pessoas que podem ser transportadas são: o proprietário do veículo ou seu empregado, o alugador do veículo ou seu representante, ou pessoas do proprietário do veículo (esposa e parentes em 1.º grau), e o pessoal destinado à respectiva carga e descarga.

§ 2.º A Direcção-Geral dos Serviços de Viação poderá autorizar, em casos especiais, o transporte de pessoas em número superior ao fixado neste artigo, designadamente o daquelas que estejam ao serviço do proprietário do veículo quando se destinem a trabalhos em comum.

CAPÍTULO II

Transportes particulares

Art. 6.º Aos transportes particulares de passageiros e de mercadorias será aplicado o seguinte regime:

a) Isenção de qualquer autorização ou licença;
b) Isenção de quaisquer encargos além dos de natureza fiscal de aplicação geral.

Art. 7.º Nos automóveis ligeiros de serviço particular para transporte de passageiros poderão transportar-se quaisquer objectos pertencentes aos proprietários dos veículos ou aos seus ocupantes.

Art. 8.º Nos automóveis particulares de carga só podem transportar-se mercadorias pertencentes aos proprietários dos veículos.

CAPÍTULO III

Transportes públicos

SECÇÃO I

Disposições comuns

Art. 9.º Os transportes públicos ficam sujeitos, na parte aplicável, ao disposto no título X do Código Comercial.

Art. 10.º Só poderão explorar a indústria de transportes em automóveis entidades singulares ou colectivas devidamente inscritas no Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis.

§ único. As entidades colectivas que obtenham licença para a exploração da indústria de transportes deverão provar, por meio da respectiva escritura e da certidão de registo, que se encontram constituídas sob a forma de sociedades comerciais regulares.

Art. 11.º A todos os condutores de veículos automóveis empregados em transportes públicos poderá ser exigida a apresentação das licenças, fichas de inspecção e guias de transporte referentes aos veículos.

Art. 12.º Nos transportes públicos só poderão utilizar-se veículos automóveis de matrícula nacional.

Art. 13.º Nenhum veículo pode ser empregado em transportes públicos sem que para tal possua a necessária licença.

Art. 14.º A licença a que se refere o artigo anterior só é válida quando acompanhada do recibo que prove haver sido liquidada a respectiva contribuição industrial.

Art. 15.º Os requisitos dos automóveis empregados em transportes públicos serão os determinados pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação, tendo em atenção as necessidades de segurança, conforto ou outras que o exercício da indústria exija.

§ 1.º É obrigatória a indicação no interior do veículo, em sítio bem visível, do número de registo e da lotação que lhe for atribuída, conforme o respectivo livrete.

§ 2.º Os veículos ligeiros de aluguer deverão ter pintados nas portas de acesso aos lugares da frente um distintivo conforme as normas fixadas pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

§ 3.º Os automóveis ligeiros para a tarifa mais alta poderão ser dispensados do distintivo a que se refere o parágrafo anterior, dentro dos limites a fixar pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação, desde que se verifique em inspecção serem os veículos de categoria a merecer tal isenção.

SECÇÃO II

Transportes de aluguer

SUBSECÇÃO I

Disposições gerais

Art. 16.º As licenças para o exercício da indústria de transportes de aluguer de passageiros e mercadorias em automóveis ligeiros e de mercadorias em automóveis pesados serão concedidas dentro dos contingentes fixados pelo Ministro das Comunicações, sob proposta da Direcção-Geral dos Serviços de Viação, ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

Art. 17.º Compete ao director-geral dos Serviços de Viação deliberar sobre os pedidos de licença para a exploração da indústria de transportes de aluguer.

§ 1.º Os despachos do director-geral dos Serviços de Viação concedendo as licenças a que se refere este artigo serão comunicados às direcções de viação da área para que foram requeridas, às quais compete a passagem dos respectivos títulos. Estes serão passados logo que se proceda à inspecção do veículo a que disserem respeito, para o que os requerentes têm o prazo de noventa dias a contar da data em que receberam o competente aviso.

§ 2.º As licenças a que se refere o parágrafo anterior serão enviadas às secções de finanças dos respectivos concelhos para o efeito de serem aí visadas, após o que devem ser levantadas pelos seus titulares no prazo de quinze dias a contar da data em que receberem aviso para tal fim.

§ 3.º O visto aposto na licença implica para as sec-

ções de finanças a obrigação do lançamento do respectivo imposto de camionagem.

§ 4.º Se o requerente não levantar a licença no prazo consignado no § 2.º deste artigo, a licença será remetida à Direcção-Geral dos Serviços de Viação, onde será arquivada.

§ 5.º Serão sempre concedidas:

a) As licenças requeridas para veículos destinados a substituir outros de aluguer, quando estes deixem de ser utilizados em transportes públicos ou o seu registo for cancelado;

b) As licenças para veículos averbados para aluguer que sejam transferidos para indivíduos possuidores de licença para veículos do mesmo tipo e da mesma espécie de transportes.

§ 6.º Para efeitos do disposto na alínea *a)* do parágrafo anterior, deverão os interessados formular, conjuntamente com o pedido de licença de aluguer, o de cancelamento da licença do veículo que vai ser substituído, ou, quando este esteja inutilizado, o de cancelamento do respectivo registo; neste último caso o estado dos veículos será verificado simultâneamente por meio de inspecção.

§ 7.º Se o requerente iniciar o exercício da indústria antes da concessão da licença, será o seu requerimento arquivado, independentemente de outras sanções previstas neste regulamento.

Art. 18.º Os titulares da licença a que se refere o artigo anterior, salvo caso de força maior, são obrigados a iniciar a exploração na data marcada na respectiva licença.

§ único. Independentemente de outras sanções previstas neste regulamento, se o titular da licença não iniciar a exploração da indústria na data referida neste artigo, a licença caducará e ser-lhe-á apreendida.

Art. 19.º O abandono do exercício da indústria por tempo superior a trinta dias seguidos ou noventa interpolados dentro do período de um ano, salvo caso fortuito ou de força maior, implica o cancelamento da licença.

§ único. O titular da licença cancelada nos termos deste artigo não poderá obter, por si ou por interposta pessoa, licença para automóveis de aluguer enquanto não decorrerem cinco anos a contar da data do cancelamento.

Art. 20.º Os automóveis de aluguer não podem estar ao serviço permanente dos seus proprietários.

Art. 21.º Nos veículos a que se refere a alínea *b)* do n.º 2.º do artigo 3.º a lotação em passageiros não pode absorver mais de 50 por cento da carga útil do veículo, feito o cálculo à razão de 60 quilogramas por passageiro.

Art. 22.º Os industriais de transportes de aluguer devem remeter à Direcção-Geral dos Serviços de Viação, até ao dia 10 dos meses de Janeiro, Abril, Julho e Outubro, mapas, do modelo a fixar por esta Direcção-Geral, relativos aos passageiros e às mercadorias que, nos trimestres anteriores, transportarem em cada um dos seus veículos.

§ único. O possuidor da licença de transporte de aluguer em automóveis pesados terá na sede, e à pronta disposição da Direcção-Geral dos Serviços de Viação, um registo dos serviços realizados por cada veículo, conforme modelo a fixar por aquela Direcção-Geral.

SUBSECÇÃO II

Do transporte de aluguer em automóveis ligeiros

DIVISÃO I

Generalidades

Art. 23 Os automóveis ligeiros de aluguer sòmente poderão fazer praça dentro do concelho ou área para que possuírem licença.

§ 1.º A Direcção-Geral dos Serviços de Viação poderá, no entanto, autorizar o serviço de praça em concelho ou área diversos, para atender a necessidades temporárias de tráfego, especialmente nas épocas termais ou balneares e por ocasião de festividades.

§ 2.º As autorizações para o serviço de praias e e termas serão concedidas por prazo não superior a cento e vinte dias; para o serviço de festas serão passadas pelo tempo que estas durarem. Serão sempre ouvidas as câmaras municipais dos concelhos interessados.

Art. 24.º Os automóveis de praça deverão achar-se permanentemente à disposição do público, dentro do horário de trabalho dos respectivos condutores, não podendo estes, nem os proprietários, recusar-se a prestar serviço que lhes seja solicitado nas condições previstas neste regulamento e demais legislação aplicável.

§ único. Todo o condutor que, em cumprimento do horário de trabalho, haja que cessar a sua actividade, retirará da praça, para recolha adequada, o veículo com que trabalha, desde que no local não compareça um novo condutor que, sem descontinuidade, o substitua no trabalho.

Art. 25.º Os automóveis de praça consideram-se livres e podem ser tomados por qualquer pessoa quando estacionem em locais para esse efeito fixados pelas câmaras municipais, nos termos do Decreto-Lei n.º 32:402, de 20 de Novembro de 1942, ou circulem na via pública com a indicação de livre.

§ 1.º Exceptua-se o caso de estar autorizada a praça livre; então o estacionamento poderá efectuar-se em quaisquer locais onde a permanência dos veículos não prejudique o trânsito.

§ 2.º A Direcção-Geral dos Serviços de Viação poderá autorizar que os automóveis apropriados para serviços especiais, designadamente os destinados a casamentos e funerais, possam ser dispensados de estacionar nas vias públicas.

Art.º 26.º Para a prestação de socorros em casos de urgente necessidade poderão as autoridades com

funções policiais requisitar automóveis ligeiros de aluguer.

§ único. Este serviço prefere a qualquer outro de interesse particular, mesmo que já tenha sido contratado.

Art. 27.º O transporte em automóveis de praça pode ser contratado:

1.º À hora, quando em função do tempo de utilização do veículo;
2.º A taxi, quando o preço do aluguer seja contado automàticamente por um aparelho taxímetro, em função da distância percorrida e dos tempos de espera;
3.º A percurso, quando o veículo seja alugado para corridas de preço certo, ou contratado para determinada viagem por um preço global prèviamente ajustado;
4.º A quilómetro, quando em função da quilometragem a percorrer.

§ 1.º Sòmente os automóveis de praça para passageiros podem efectuar serviço à hora e em acompanhamentos, baptizados, enterros ou em corso.

§ 2.º O transporte a táxi só pode ser explorado nas localidades onde esse serviço esteja regulado por postura municipal, aprovada por portaria do Ministro das Comunicações, em transportes que se realizem dentro da área da referida localidade ou para localidades limítrofes onde o serviço a táxi esteja também regulado.

§ 3.º Só nas localidades onde haja tabela de preços aprovada por portaria do Ministro das Comunicações poderão efectuar-se corridas ou viagens por preços globais, para os percursos e pelos preços constantes dessa tabela.

§ 4.º O serviço a quilómetro destina-se aos transportes interurbanos e a todos aqueles a que não seja aplicável qualquer das modalidades referidas nos parágrafos anteriores.

Neste serviço o percurso, para efeitos de cobrança, conta-se a partir do local onde o veículo for alugado, sendo o retorno, pelo caminho mais curto, de conta do alugador.

Art. 28.º Os automóveis ligeiros de aluguer de passageiros serão de 4 ou de 6 lugares, podendo ser transportado ao lado do condutor apenas um passageiro. E' obrigatório no interior dos automóveis o transporte de objectos que perteçam aos passageiros, desde que pelas suas dimensões, natureza ou peso não prejudiquem a conservação do veículo.

Art. 29.º Os automóves de aluguer de passageiros terão colocado, na parte inferior do guarda-vento, um letreiro luminoso com a palavra «Livre», provido de luz verde nos veículos de lotação até 4 lugares e de luz branca nos restantes.

§ 1.º Exceptuam-se os automóveis mencionados no § 2.º do artigo 25.º

§ 2.º O letreiro manter-se-á iluminado de noite, sempre que o veículo estiver devoluto.

Art. 30.º Os automóveis ligeiros de aluguer para transporte de passageiros deverão ter bem patente no seu interior, e devidamente resguardada, uma cópia da tabela de preços, aprovada nos termos deste regulamento, e dos deveres dos condutores, fornecida pelo Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis. Os automóveis ligeiros de aluguer para o transporte de mercadorias deverão trazer colocado na parte superior da frente uma chapa, com o limite mínimo de $0^m,80 \times 0^m,30$, tendo pintado a vermelho, em fundo branco, em cima, o nome da localidade sede da exploração, e, em baixo a indicação do raio da área dentro da qual poderão efectuar transportes, quando esta for igual ou inferior a 100 quilómetros.

Art.º 31.º Os Automóveis taxímetros deverão também trazer patentes:

a) Sobre o pára-brisa, em algarismos bem nítidos, a importância da bandeirada, inscrita num rectângulo de pelo menos $0^m,08 \times 0^m,04$, em cor branca para veículos até 4 lugares e encarnada para os restantes;

b) Interiormente, em lugar bem visível, a indicação da lotação do carro, com referência ao número de passageiros que comporte.

DIVISÃO II

Das licenças

Art. 32.º Os requerimentos para a concessão de licenças de aluguer para automóveis ligeiros serão entregues na Direcção-Geral dos Serviços de Viação e deles constará:

a) O nome e morada do requerente, com indicação do concelho e distrito;

b) O género de transporte (passageiros ou mercadorias) para que é requerida a licença;

c) Indicação do concelho onde o requerente pretende exercer a indústria, quando solicitar licença para transporte de passageiros, ou da localidade onde estabelece a sede da exploração e o raio do círculo dentro do qual a pretende exercer, quando requerer licença para transporte de mercadorias;

d) Indicação do local de estacionamento onde o o veículo se encontra normalmente à disposição do público.

§ único. O limite do raio do círculo a que se refere a alínea *c)* poderá ser posterèriormente alterado a requerimento do interessado.

Art. 33.º As licenças para automóveis de praça só podem ser concedidas em presença do certificado de aferição do taxímetro e do conta-quilómetros, ou apenas deste, conforme o caso, passado pelo aferidor municipal que a ela proceder, nos termos do art. 41.º

DIVISÃO III

Dos taxímetros e conta-quilómetros

Art. 34.º Os automóveis ligeiros de praça deverão ser munidos de taxímetro e conta-quilómetros, devidamente aferidos e selados nos termos do artigo 41.º

§ único. Nas localidades onde o serviço a taxi não estiver regulado por postura municipal devidamente aprovada, os automóveis ligeiros de aluguer devem apenas estar munidos de conta quilómetros.

Art. 35.º Nenhum aparelho taxímetro poderá ser montado em veículos automóveis sem que a respectiva marca e modelo tenham sido aprovados pela Inspecção-Geral dos Produtos Agrícolas e Industriais.

Art. 36.º Os aparelhos taxímetros deverão ter uma bandeira metálica, com a palavra «Livre» em letras brancas sobre fundo vermelho, disposta de modo que, quando levantada, o aparelho não marque importância alguma.

§ único. A bandeira só se abaixará no momento de pôr o carro em andamento por conta do alugador e não será levantada senão depois de terminar o serviço.

Art. 37.º Os aparelhos taxímetros serão colocados sobre um suporte, no lado oposto ao lugar do condutor, de forma que fiquem completamente visíveis do exterior e os passageiros possam do interior do carro observar o seu funcionamento.

§ único. O mostrador será sempre iluminado, quando o veículo circular de noite em serviço.

Art. 38.º Os taxímetros devem ter os mostradores resguardados por vidros hialinos, que se conservarão constantemente limpos, e devidamente nítidos os algarismos indicativos dos preços a pagar e das distâncias percorridas.

Art.º 39.º Os cabos transmissores dos taxímetros serão completamente protegidos por tubos metálicos suficientemente rígidos, irremovíveis e selados.

Art. 40.º Os taxímetros serão em alumínio ou cromados nos veículos de lotação até quatro lugares e pintados na parte superior nos restantes veículos.

Art. 41.º Os taximetros e conta-quilómetros serão aferidos e selados no concelho onde os veículos forem prestar serviço.

§ único. Se no concelho onde o veícnlo for prestar serviço se não puder efectuar a aferição dos taximetros e conta-quilómetros será esta feita no concelho sede do respectivo distrito.

Art. 42.º Só podem ser aferidos taxímetros e conta-quilómetros, inicialmente, em face de guia passada pela Direcção dos Serviços de Viação a cuja jurisdição pertença o concelho onde os respectivos veículos vão prestar serviço, e, posteriormente, em face da licença.

§ único. No acto da aferição o aferidor municipal selará o aparelho taxímetro e o conta-quilómetros, sendo colocada naquele uma chapa de alumínio ou ferro esmaltado, fornecida pelo proprietário do veículo, com as dimensões de $1^{cm},9 \times 4^{cm}$, tendo o número de registo do automóvel em que o aparelho for aferido.

Art. 43.º A aferição é válida pelo prazo de um ano, mesmo que, nos termos do § 1.º do artigo 23.º, o automóvel ligeiro mude temporàriamente de concelho, salvo se neste concelho vigorar tarifa diferente que torne necessária nova aferição.

DIVISÃO IV

Das tarifas

Art. 44.º As tarifas a aplicar às modalidades de serviço de transportes em automóveis ligeiros de aluguer serão fixadas pelo Ministro das Comunicações, sob proposta da Direcção-Geral dos Serviços de Viação, ouvidos o Conselho Superior dos Transportes Terrestres e as câmaras municipais interessadas.

Art. 45.º Quando o peso dos volumes transportados nos termos do artigo 28.º exceder 30 quilogramas, poderá ser cobrada pelo seu transporte, em serviços urbanos e mediante ajuste prévio, uma importância não superior a 50 por cento do preço do serviço efectuado.

DIVISÃO V

Dos condutores e passageiros

Art 46.º Os automóveis de aluguer só poderão circular em serviço guiados por condutores inscritos como contribuintes obrigatórios ou sócios de qualquer sindicato nacional de motoristas, ou como sócios do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis, tratando-se dos proprietários dos veículos.

Art. 47.º Os condutores de automóveis ligeiros de aluguer devem apresentar-se devidamente fardados, ou, pelo menos, correctamente vestidos, usando, em qualquer caso, boné de copa e pala rígida de fazenda azul-escuro ou igual ao fardamento. Em circulação o uso do boné é sempre obrigatório.

Art. 48.º São deveres dos condutores:

1.º Não abandonar os veículos nos locais de estacionamento sem motivo justificado;
2.º Obedecer ao sinal de paragem que lhes seja feito por qualquer pessoa que deseje utilizar o veículo, sempre que este circule com a indicação de «Livre»;
3.º Não reduzir ou suspender intencionalmente o andamento que o trânsito permita, nem exceder a velocidade que o alugador indicar, seguindo, salvo determinações expressas, o caminho mais curto;
4.º Não se fazer acompanhar por pessoas estranhas ao serviço que efectuam;
5.º Usar da maior correcção e urbanidade para com os passageiros;
6.º Não fumar, quando transportarem passageiros;
7.º Não importunar os transeuntes instando pela aceitação dos seus serviços;
8.º Não dormir dentro dos veículos, nem neles tomar as suas refeições;
9.º Não efectuar transportes mantendo o veículo com a indicação de «Livre»;

10.º Manter coberto o taxímetro durante o serviço à hora;

11.º Assegurar-se, no fim de cada corrida, se foi deixado algum objecto no seu carro e, no caso afirmativo, entregá-lo no posto de polícia mais próximo no prazo de vinte e quatro horas;

12.º Abrir ou fechar a capota ou o tecto móvel a pedido do passageiro.

Art. 49.º Os condutores poderão recusar a entrada nos veículos a pessoas que se apresentem em manifesto estado de embriaguez, ou que, pelo seu precário estado de limpeza, possam deterionar os veículos ou incomodar os passageiros que a seguir os utilizem.

Art. 50.º O condutor não é obrigado a continuar a prestar serviço ao alugador quando este abandonar o veículo em local onde não seja permitido o estacionamento.

SUBSECÇÃO III

Do transporte de aluger em automóveis pesados

Art. 51.º Os transportes de aluguer para passageiros em automóveis pesados apenas poderão ser explorados por concessionários de carreiras regulares com veículos a estas adstritos e por empresas organizadoras de excursões, sendo as respectivas licenças requeridas à Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

§ único. Exceptuam-se do disposto neste artigo os casos especiais, devidamente autorizados pelo director-geral dos Serviços de Viação, designadamente os que digam respeito a transportes feitos em regiões não servidas por carreiras regulares.

Art. 52.º A validade das licenças para o transporte de passageiros em regime de aluguer requeridas para veículos adstritos a carreiras, qualquer que seja a data em que tenham sido passadas, terminará com a das licenças para carreiras concedidas para os mesmos veículos.

§ único. As licenças para a exploração dos transportes a que se refere o § único do artigo 51.º serão passadas pelo prazo máximo de um ano, podendo ser renovadas.

Art. 53.º Os requerimentos pedindo a concessão de licenças para a exploração da indústria de transportes em automóveis pesados de mercadorias em regime de aluguer serão entregues na Direcção-Geral dos Serviços de Viação e deles constará:

a) O nome e morada do requerente, com a indicação do concelho e distrito;

b) A quantidade de veículos com que pretende iniciar a exploração da indústria, a sua capacidade de carga aproximada e o número de registo de cada veículo, se já os tiver adquirido;

c) Indicação da localidade onde estabelece a sede da exploração e, por cada veículo, o raio do círculo dentro do qual pretende efectuar essa exploração;

d) A indicação dos locais onde os veículos se encontram normalmente à disposição do público.

§ 1.º O limite do raio do círculo a que se refere a alínea *c*) poderá ser posteriormente alterado a requerimento do interessado.

§ 2.º Os automóveis pesados de aluguer para o transporte de mercadorias deverão trazer colocada na parte superior da frente uma chapa, com o limite mínimo de $0^{m},80 \times 0^{m},30$, tendo pintado a vermelho, em fundo branco, em cima, o nome da localidade-sede da exploração, e, em baixo, a indicação do raio da área dentro da qual poderão efectuar transportes, quando esta for igual ou inferior a 100 quilómetros.

Art. 54.º Compete ao Ministro das Comunicações, sob proposta da Direcção-Geral dos Serviços de Viação, ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres, fixar as tarifas máxima e mínima, por passageiro-quilómetro e por tonelada-quilómetro, dos transportes de aluguer em automóveis pesados

Art. 55.º As disposições dos artigos 182.º a 190.º são aplicáveis ao transporte de aluguer de passageiros em automóveis pesados.

SUBSECÇÃO IV

Dos circulos turisticos

Art. 56.º Entende-se por circuito turístico o transporte de excursionistas em automóveis, intra ou extramuros das localidades, realizado periódicamente e regularmente, segundo horários, itinerários e tarifas aprovados pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 57.º Só poderão explorar circuitos turísticos as sociedades, empresas ou agências constituídas nos termos do artigo 1.º do Decreto n.º 16:433, de 28 de Janeiro de 1929.

Art. 58.º Os circuitos turíscos serão requeridos à Direcção-Geral dos Serviços de Viação e de cada requerimento deverá constar:

a) Nome, residência (concelho e distrito) da entidade requerente;

b) Circuito turístico que pretende explorar, concretizado por:

Itinerário, mencionando o local exacto da partida e chegada, estradas a percorrer, segundo a sua numeração e classificação oficial ou designação toponímica, localidades a visitar e respectivas distâncias quilométricas;

Horário, indicando as horas exactas de partida e prováveis de chegada às várias localidado percurso;

Tarifa ou tarifas, discriminando os preços de transporte, alimentação e alojamento, se o circuito o exigir, consoante as suas classes, se as tiver, e ainda, eventualmente, os de outros serviços a prestar.

§ único. Os requerimentos serão instruídos com os seguintes documentos.

Croquis do itinerário, nos termos mencionados no corpo deste artigo;

Projectos de folhetos em português, inglês-português e francês-português (tradução lado a lado), contendo o programa minucioso do circuito, mapa esquemático da região, com a indicação do itinerário e principais locais turísticos, nota histórica e descritiva dos locais e monumentos a visitar e seus aspectos fotográficos mais sugestivos.

Art. 59.º Os itinerários dos circuitos turísticos terão o ponto de partida e de chegada coincidentes e serão estabelecidos tanto quanto possível de modo a que se não passe por caminho anteriormente percorrido.

§ único. Sobre os itinerários requeridos será ouvido o Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo.

Art. 60.º As tarifas dos circuitos turísticos serão estabelecidas pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação, de modo a evitar, no todo ou em parte, a concorrência com as carreiras regulares de transportes colectivos.

§ único. A cada excursionista só poderá ser cobrado num circuito turístico um preço único correspondente à totalidade da excursão.

Art. 61.º Poderá a Direcção-Geral dos Serviços de Viação determinar o uso de simples bilhetes ou de recibos de despesa, conforme julgar mais conveniente, tendo em atenção as características do circuito turístico considerado.

§ único. Nos automóveis pesados, quando for determidado o uso de bilhetes, prestará serviço um cobrador.

Art. 62.º Aos excursionistas serão obrigatòriamente distribuídos folhetos nos termos do § único do artigo 58.º, devidamente aprovados pelo Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo.

Art. 63.º Nos circuitos turísticos intramuros de localidades onde exista o exclusivo de transportes colectivos o excursionista, salvo caso de força maior, não poderá tomar ou abandonar a viatura senão no respectivo local de partida e chegada.

Art. 64.º O excursionista que durante a excursão abandonar a viatura que o transporta ou que dela for expulso por ter transgredido as disposições regulamentares perderá o direito ao restante da referida excursão.

Art. 65.º Nos circuitos turísticos é proibido o transporte de mercadorias; será, porém, permitido o transporte de bagagens até ao limite compatível com a carga do veículo, estabelecido pela Direcção-Geral dos serviços de Viação.

Art. 66.º Os circuitos turísticos serão sempre efectuados em automóveis pesados. No entanto, se o número de excursionistas exceder a lotação de um ou mais veículos pesados e o transporte do excedente se tornar mais económico em automóveis ligeiros, pode também permitir-se que estes sejam empregados formando comboio com aqueles.

Art. 67.º Os automóveis para transporte de excursionistas em circuitos turísticos devem obedecer às condições de segurança e conforto fixadas na legislação aplicável e a todas as outras que a Direcção-Geral dos Serviços de viação entenda dever exigir em atenção às caracteristicas especiais que reveste este transporte, especialmente as referentes a boa visibilidade.

Art. 68.º Nenhum automóvel poderá ser utilizado na exploração de circuitos turísticos sem que o seu proprietário possua:

a) A respectiva licença, passada pela Direcção Geral dos Serviços de Viação, a qual só será concedida depois de aprovação do veículo pelos seus serviços técnicos;

b) A apólice de seguro nos termos do artigo 122.º

Art. 69.º Os automóveis mencionados no artigo anterior podem ter, cumulativamente, licença para circuitos turísticos e para transporte de excursionistas em regime de aluguer.

Art. 70.º Os automóveis pesados empregados na exploração de circuitos turísticos deverão ter sempre lugar reservado para um guia de excursão.

§ único. No caso previsto no § único do artigo 61.º, reserva-se-á também um lugar para o cobrador.

Art. 71.º O transporte de excursionistas em circuitos turísticos está sujeito, na parte aplicável, à doutrina dos artigos 162.º, 183.º, 187.º, 188.º e 189.º

SECÇÃO III

Transportes colectivos

SUBSECÇÃO I

Classificação e disposições gerais

Art. 72.º Todos os transportes colectivos em automóveis serão considerados como serviço público e prèviamente autorizados pelo Ministro das Comunicações, tendo em atenção o interesse da coordenação dos transportes.

Art. 73.º Os veículos e instalações fixas destinados à exploração de concessões de serviço público não podem ser penhorados, arrestados ou embargados.

Art. 74.º As comunicações estabelecidas por meio de transportes colectivos estão sujeitas a itinerários, horários e tarifas e designam-se genèricamente por carreiras.

Estas são de três espécies: regulares, eventuais e provisórias.

Carreiras regulares são as que se realizam repetida e periòdicamente no mesmo percurso, por efeito de uma concessão de carácter definitivo.

Carreiras eventuais são as que se realizam acidentalmente para suprir a insuficiência ou a falta de car-

reiras regulares na satisfação de necessidades momentâneas e anormais do tráfego.

Carreiras provisórias são as que se realizam temporàriamente, por efeito de uma concessão também de carácter provisório, em percurso de carreiras regulares onde exista um único concessionário, salvo sempre as exigências do tráfego.

Art. 75.º As carreiras classificam-se, sob o aspecto da sua conjugação com os transportes ferroviários, em duas categorias: independentes e interferentes.

São independentes as carreiras que não interfiram econòmicamente com o caminho de ferro e estabeleçam comunicações entre localidades não servidas pela via férrea, ou, quando servidas, os percursos pela via férrea sejam iguais ou superiores ao dobro dos das carreiras.

São interferentes as carreiras que exerçam uma função concorrente ou adjuvante do caminho de ferro.

§ único. Para os efeitos deste artigo consideram-se servidas pelo caminho de ferro as localidades com estações ou apeadeiros, com serviço completo, a distância não superior a 1 quilómetro.

Art. 76.º As carreiras interferentes classificam se em afluentes, complementares e concorrentes.

São afluentes as carreiras que, partindo de localidades não servidas pela via férrea, estabeleçam ligação à mais próxima estação ou apeadeiro de caminho de ferro com serviço completo ou a estações ou apeadeiros diferentes daqueles, desde que não estejam afastados da localidade mais do dobro da distância dessa localidade à estação ou apeadeiro mais próximos contada em linha recta.

São complementares as carreiras estabelecidas para assegurar, por estrada, o tráfego de passageiros ou mercadorias no percurso compreendido entre os extremos de um troço de via férrea secundária onde a empresa concessionária tenha sido autorizada a reduzir ou a suspender o serviço, por virtude de uma exploração deficitária.

São concorrentes as carreiras que não sejam independentes, afluentes ou complementares.

§ 1.º As carreiras complementares poderão ser estabelecidas pela empresa ou empresas concessionárias de carreiras já existentes às quais venha a interessar a respectiva exploração; no caso de não haver empresas em tais condições, deverá a empresa ferroviária explorar essas carreiras, atendendo se sempre à satisfação das necessidades públicas e às exigências do desenvolvimento da região servida.

§ 2.º A concessão ferroviária não caduca por motivo de redução ou suspensão dos serviços de transporte num troço de linha férrea onde haja sido estabelecida uma carreira complementar. A continuidade da concessão ferroviária é indispensável para que a carreira mantenha a classificação de complementar, com todas as vantagens que este regulamento lhe atribui.

§ 3.º Nos troços de via férrea onde, por motivo de redução de serviço ferroviário, hajam sido estabelecidas carreiras complementares, poderão ser suprimidas paragens de comboios em estações e apeadeiros intermediários, quando estes ou as localidades que servem fiquem no percurso das carreiras complementares.

Art. 77.º As carreiras classificam-se, quanno às localidades que servem, em urbanas e inter-urbanas.

São carreiras urbanas as carreiras que se efectuam dentro dos limites das povoações ou entre os grandes centros populacionais e as localidades vizinhas, desde que todo o percurso se faça através de vias urbanas ou urbanizadas.

São carreiras interurbanas as que estabelecem comunicações entre localidades diferentes salvo se o percurso se fizer através de vias urbanas ou urbanizadas.

Art. 78.º Ás carreiras interurbanas poderá ser atribuída uma classificação mista em relação aos vários troços do seu percurso limitados pelo cruzamento da estrada com a via férrea.

Art. 79.º Durante o prazo das respectivas concessões a classificação das carreiras de serviço público não pode ser alterada com o fundamento da abertura à exploração de novas linhas férreas.

Art. 80.º No que respeita a carreiras urbanas, o Ministro das Comunicações fica autorizado a alterar por despacho este regulamento, bem como a tomar as decisões que julgar adequadas.

§ único. Exceptuam-se os preceitos que se referem ao prazo da concessão e ao resgate.

SUBSECÇÃO II

Da repartição do tráfego e do serviço combinado

Art. 81.º Nas circunstâncias previstas no artigo 89.º, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação promoverá a repartição do tráfego pelas empresas afectadas, prescrevendo o que para tal fim julgar necessário e, nomeadamente, estabelecendo horários e tarifas convenientes.

Art. 82.º Em relação a todos os percursos para os quais se imponha a necessidade de realizar a conjugação dos transportes por via férrea e por estrada, as empresas ferroviárias e os concessionários de carreiras estabelecerão acordos para repartição do tráfego, de forma a servir convenientemente o interesse público, tendo em atenção as características especiais de cada um dos dois sistemas de transporte.

§ 1.º Estes acordos carecem de aprovação do Ministro das Comunicações, mediante prévio parecer do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, ouvidas as Direcções-Gerais de Caminho de Ferro e dos Serviços de Viação, devendo ser submetidos à apreciação daquele Conselho e à aprovação do Ministro por esta última Direcção-Geral.

(Continua)