

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefunia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone: P B X 20158—LISBOA

BOVRIL

O reconstituente ideal, aconselhado pela classe médica, por ser o extracto da melhor carne de vaca de raças seleccionadas e criadas nas férteis pastagens da AUSTRÁLIA e da ARGENTINA



2 ONÇAS



4 ONÇAS



8 ONÇAS



16 ONÇAS

Mantêm inalteráveis todas as suas qualidades conservando-se o frasco hermeticamente fechado com a tampa, de sistema patentado. A economia exige a compra do frasco maior.
Gostosamente fornecemos amostras, aos Ex.^{mos} médicos para ensaios clínicos.

À VENDA NAS FARMÁCIAS, DROGARIAS, MERCEARIAS, ETC.

A. L. SIMÕES & PINA, L.^{da}—RUA DAS FLORES, 22—LISBOA



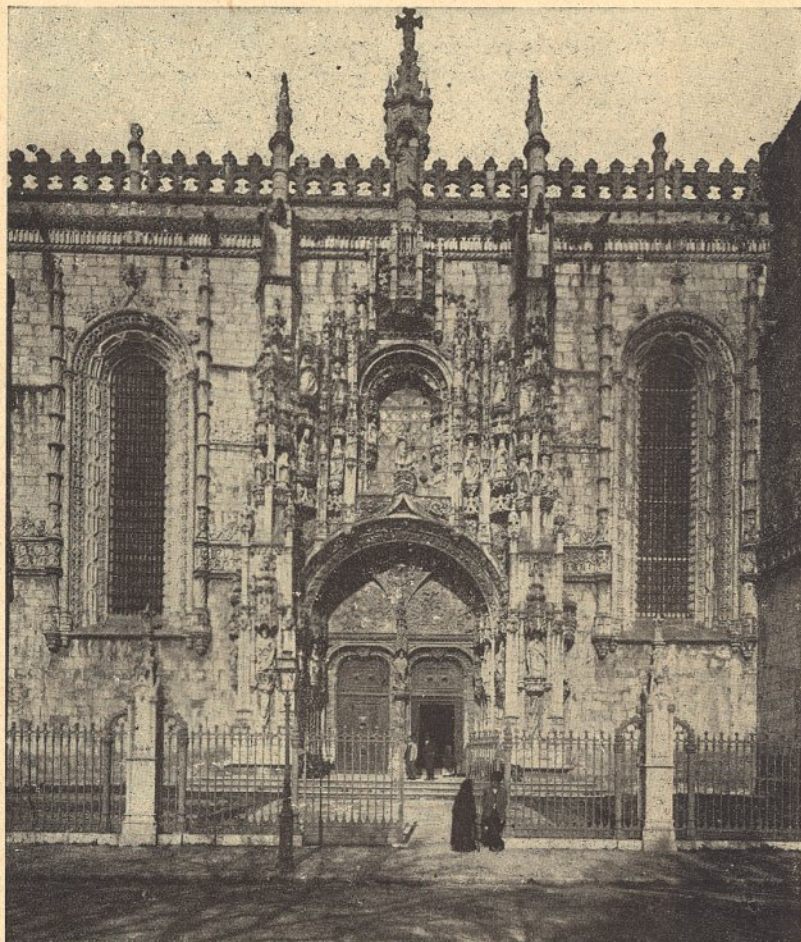
Mais de 800 instalações
com um total de 330.000 CV
em serviço e em construção

EMBORA DE REDUZIDAS DIMENSÕES E
PEQUENO PÊSO OS ACCIONAMENTOS PARA
AUTOMOTORAS „MAYBACH“ ATINGIRAM
A MESMA SEGURANÇA DO SERVIÇO
A VAPOR EXPLORADO HA 100 ANOS

MAYBACH

ACCIONAMENTOS PARA AUTOMOTORAS DIESEL
comprovados em experiências realizadas sobre um percurso de 150 milhões de quilómetros
MAYBACH-MOTORENBAU G.M.B.H. · FRIEDRICHSHAFEN / BODENSEE

Representante geral para Portugal: Sociedade de Engenharia Michaëlis de Vasconcellos S.A.R.L., Lisboa, Rua Fialho de Almeida, 1.



Pórtico da Igreja dos Jerónimos

LISBOA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFÓNIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pórtó 1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Pórtó, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894 S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Don Ramón de la Cruz, 85 — Madrid
Delegado no Pórtó: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M Á R I O

Pórtico da Igreja dos Jerónimos, Lisboa — Tôrres Vedras — Os problemas e as aspirações da Vila de Tôrres Vedras, por REBELO DE BETENCOURT — O Museu Municipal de Tôrres Vedras e a Sala da Guerra Peninsular — Tôrres Vedras e o espírito bairrista dos seus habitantes — Tôrres Vedras e o Carnaval — O prolongamento da linha de Carris de Ferro do Dáfundo, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA — Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro — Factos dos Tempos Passados, por ALEXANDRE SETTAS — Notas de Viagem, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR — A Guerra e os Caminhos de Ferro — Viagens e Transportes — Teatros e : : : Cinemas — Comércio Italiano. : : :

1 9 4 0

ANO 52.º

16 DE ABRIL

NÚMERO 1256

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA

ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS

(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA

ARMANDO FERREIRA

ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

DR. AUGUSTO D'ESAGUY

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

Dr. ALFREDO BROCHADO

ANTÓNIO GUEDES

JOSÉ A. DA COSTA PINA

ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA

General RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MÁRIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.º JAIME GALO

Coronel de Eng.º ABEL URBANO

Capitão HUMBERTO CRUZ

Engenheiro AVELAR RUAS

ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON

Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS
E NÚMEROS AVULSO

PORTUGAL (semestre)	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £	1.00
FRANÇA (ano) francos.	100
ÁFRICA (ano).	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
NÚMERO AVULSO.	3\$00
NÚMEROS ATRAZADOS	5\$00

Tôrres Vedras

CONSAGRAMOS o presente número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» à histórica vila de Tôrres Vedras.

Tôrres Vedras, que é a vila mais importante do distrito de Lisboa, não é, apenas, uma das mais ricas regiões vinícolas do país, é, também, um admirável centro de turismo, com todas as condições de desenvolvimento.

A sua situação privilegiada facilita prometedora-mente a sua indústria turística. A 56 quilómetros ao Norte de Lisboa, envolvida pelo rio Sizandro e atravessada pela estrada de Lisboa e Pôrto, Tôrres Vedras tem, além das suas famosas termas dos Cúcos, a praia de Santa Cruz, com o seu gigantesco penedo do Guincho e, na sua frente, a Riba Amarela, donde se disfrutam panoramos soberbos.

Chega-se a Tôrres Vedras — e tudo ali nos encanta pelo sol, que parece mais claro e alegre, pelo ar lavado e puro, que tonifica os pulmões, e pela paisagem envolvente, espiritual, risonha, que parece saudar-nos afavelmente, numa expressão de ternura, que não mais se esquece.

Como António Nobre apetece-nos perguntar onde estão os pintores do nosso país estrangeiro e maravilhoso, que não vêm pintar para Tôrres Vedras.

Há em Tôrres Vedras como que duas vilas, a antiga, com as ruínas pitorescas do seu famoso Castelo, os seus templos, as suas casas velhas, de bom e nobre estilo português, e a moderna, com os seus edifícios ricos, a sua avenida, os seus estabelecimentos comerciais.

Uma, fala-nos do passado, a outra coloca-nos na presença duma terra progressiva.

O passado da vila de Tôrres Vedras é dos mais brilhantes.

Conquistou-a D. Afonso Henriques aos mouros, por 1141; na guerra peninsular, com as suas famosas linhas, opoz resistência tenaz aos exércitos de Napoleão, obrigando-os à retirada. Ficaram por isso célebres e dignas de gratidão as «Linhas de Tôrres Vedras».

Em Tôrres Vedras há que admirar as ruínas do Castelo, reconstruído por D. Afonso Henriques, após a sua conquista, e, mais tarde, por D. Manuel, como se verifica pelas esferas armilares que se ostentam sobre o portal da entrada; a Igreja de Santa Maria do Castelo, com curiosos trechos românicos nas portas principal e lateral; o Chafariz dos Canos, pavilhão gótico do século XIV e reconstruído em 1561; a Igreja de S. Pedro, com o seu portal manuelino; o Museu Municipal, onde, além de várias preciosidades, se guarda o bufete sobre o qual foi assinado o armistício que antecedeu a Convenção de Sintra; a Igreja da Misericórdia, cuja construção data do século XVII; a Igreja da Graça, do antigo convento de eremitas de Santo Agostinho; a Ermida da Senhora do Amial, em cujo interior se encontram uma pia manuelina e uma imagem gótica da Senhora de Rocamadour; o forte de S. Vicente e o parque, sítio aprazível.

Não devemos esquecer ainda a Quinta das Lapas, solar da ilustre família Telles da Silva e o Convento do Varatojo, fundado por D. Afonso V, de que ainda subsiste o claustro gótico e onde se admiram azulejos do século XVIII.

Tôrres Vedras oferece aos pintores e aos desenhistas excelentes motivos de arte. Há trechos de ruas velhas que são dignas de ser reproduzidas, coisas portuguesíssimas de encanto singular que mereciam ser perpetuadas na tela. Pintores de Portugal, Tôrres Vedras aguarda a vossa visita de arte.

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS:

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º

TELEFONES } P B X 20158
Direcção 27520

Os problemas

e as

aspirações da Vila de Torres Vedras

*A notável acção
da Câmara Municipal*



Engenheiro José M. Teles da Silva,
ilustre Presidente da Câmara Municipal
de Torres Vedras

*Ouvindo o ilustre
engenheiro
José Maria Teles
da Silva (Tarouca)*

É em volta dos municípios que se aglomeram e tomam expressão os problemas e as aspirações das nossas terras.

O sentimento regionalista fortalece-se, deita raízes profundas, sob o signo das instituições municipalistas. Foi nelas que a consciência da Pátria se formou. Por isso, ao estudarmos os problemas de uma região, não podemos deixar de consultar a sua respectiva vereação municipal.

Tôrres Vedras, vila das mais importantes do país, tem os seus problemas e tem aspirações, pelas quais a sua população vem há muito pugnando. Quais são esses problemas e quais são essas aspirações?

A actual Comissão Administrativa de Tôrres Vedras é composta pelos srs. Engenheiro José Maria Teles da Silva (Tarouca), presidente; Oscar Manoel de Castro, Miguel

Leal e Silva, Severino da Silva Gouveia e Manoel da Silva Antunes. Altos serviços deve já a vila a esta distinta Comissão.

O ilustre engenheiro sr. José Maria Teles da Silva, que tem de há muito o seu nome honrosamente ligado à Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro, e conquistou, entre os torreenses de tôdas as classes, as maiores simpatias pela sua notável acção como presidente do Município, fala-nos dos problemas que preocupam a Comissão Administrativa.

Com rara e nobre modéstia, o sr. Engenheiro Teles da Silva começa por dizer-nos:

— Andaria de mal com a minha própria consciência se, ao falar da minha acção, na qual sempre tenho pôsto o amor e o interesse que devo à terra do meu nascimento, esquecesse a dedicação e a obra das Comis-



Porta do Castelo — TORRES VEDRAS

sões anteriores. De 28 de Maio de 1926 até 31 de Dezembro de 1939, a Câmara de Tôrres Vedras, num esforço que é preciso pôr em evidência e tornar devidamente conhecido, vem dedicando a várias obras o melhor da sua atenção. Devo dizer-lhe, para bem se avaliar esse esforço, que os encargos da Câmara são múltiplos, que as suas receitas não são grandes, e que nas actuais circunstâncias não é possível aumentar os seus rendimentos.

Os problemas de urbanização, abastecimento de águas, esgotos, electrificação e vias de comunicação, bem como a assistência, escolas e edifícios públicos, absorveram de 1926 a 1939 a quantia de 5.463.396\$17, tendo o Estado entrado com a comparticipação de 633.676\$71. As maiores verbas foram absorvidas pela Assistência (1.676.196\$57); Vias de Comunicação (1.106.802\$20, com a comparticipação de 388.809\$35); abasteci-

mento de águas (574.448\$23, com a comparticipação de 6.604\$85 do Estado).

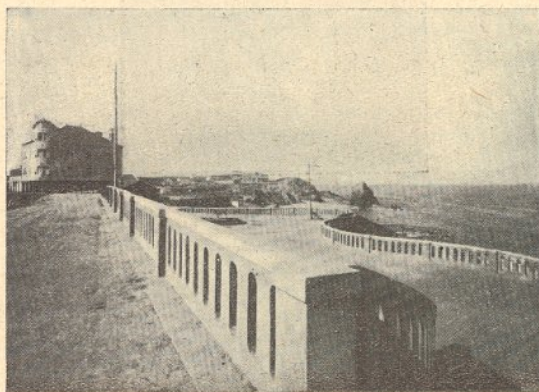
O problema da assistência preocupa-nos seriamente, pela exigência de despesas, que vão aumentando de ano para ano. Assim, as verbas para internamentos e operações nos hospitais civis de Lisboa e no Hospital da Misericórdia de Tôrres Vedras, que em 1931 foram representadas pela quantia de 92.379\$53, ascenderam a 276\$427 em 1938 e em 1939 aproximaram-se de 300 contos!

O sr. engenheiro Teles da Silva, fala-nos, em seguida, do problema cultural, que vem merecendo da Câmara o maior carinho:

— Existe, como sabe, na sede d'este Conselho, uma Escola Secundária Municipal. Esta Câmara tem procurado apetrechá-la com os elementos didácticos necessários para tornar mais eficiente o ensino, que é ministrado, como não podia deixar de ser, por professores de reconhecida compe-

tência. A sua acção na Escola, quer sobre a disciplina, quer sobre o ensino, tem-se feito sentir de maneira a merecer a confiança não só dos pais dos alunos como também das autoridades superiores do ensino, a quem estão sujeitos os seus resultados. Idêntica atenção tem a Câmara dedicado às esco-

las primárias das freguesias, procuran-



Esplanada da Praia de Santa Cruz



SANTA CRUZ — Vista de avião

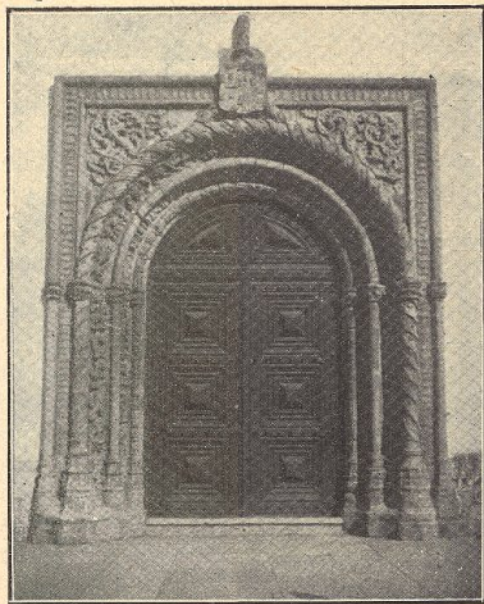
do, na medida das suas possibilidades financeiras, melhorar não só os edifícios, onde se encontram instaladas, como também dotá-las com material didáctico e mobiliário. A acção da Câmara, nêsse sentido, tem sido mais intensa ultimamente, devido a circunstâncias várias que o permitiram, e esperamos poder continuar a desenvolver esta nossa acção, para que se consiga alojar condignamente a população escolar, que de ano para ano, com satisfação o digo, tem aumentado de uma maneira apreciável.

Sobre a questão do fornecimento de energia eléctrica, o digno Presidente do Município declara-nos:

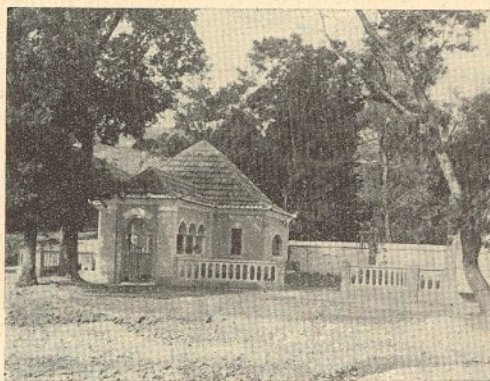
— A Câmara, em face das circunstâncias, está estudando nova modalidade de fornecimento de energia eléctrica à Vila, com a qual espera melhorar consideravelmente não só a sua rede de abastecimento como também alargá-la até às freguesias.

— E quanto à construção do novo edifício dos Correios e Telégrafos, para o qual a Câmara cedeu já o terreno necessário?

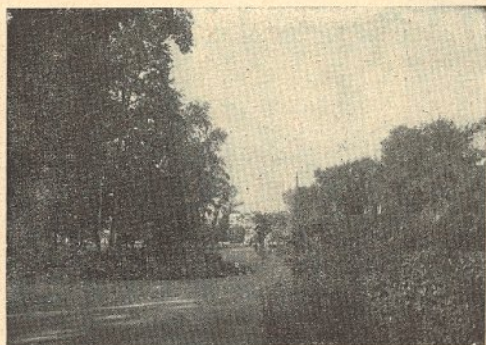
— Data de 1936 a cedência do terreno escolhido por acôrdo entre a Câmara e a Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones. É importantíssimo o movimento postal em Tôres Vedras e impõe-se por isso êsse



TÔRES VEDRAS — Pórtico da Igreja de S. Pedro



TÔRES VEDRAS — Terma dos Cucos



TÔRES VEDRAS — Um trecho do Parque

melhoramento, visto que as velhas instalações deixam muito a desejar e são impróprias da sede dum concelho como o nosso. A Comissão Administrativa do Município anterior à nossa interessou-se por essa justa aspiração, e nós não temos também abandonado o assunto. Esperamos que no próximo ano de 1941 o

edifício esteja concluído — pois a sua construção representa uma necessidade inadiável.

— Tem a Câmara outros melhoramentos em projecto?

— Encontra-se concluído o estudo do traçado de novos arruamentos, bastando para a sua realização apenas ultimar as negociações já iniciadas com os proprietários dos terrenos por onde hão de passar aquêles arruamentos. No que se refere a melhoramentos nas instalações de abastecimento de água às freguesias rurais, temos também

procedido a obras indispensáveis como fontanários, poços, bombas de elevação, etc.

— E ainda sobre assistência?

— Graças ao gesto de um grande benemérito dêste Concelho, estão a concluir-se as obras do novo hospital, e também devido a outro benemérito encontra-se já construído um pavilhão para crianças.

— A Câmara tem-se interessado também pelo restauro dos seus monumentos?

— Com o maior carinho. A sua aspiração — manifestada por várias vezes nas repartições competentes — é que não sejam esquecidos os monumentos nacionais, tais como a igreja matriz, a de S. Pedro e a da Senhora do Amial, bem como o Castelo, de que temos a lamentar o recente desmoronamento de uma parte das suas muralhas.

— Tôrres Vedras colabora nas Festas da Estremadura?

— Sim. Mas a parte mais interessante da sua colaboração é sem dúvida a da Biblioteca Municipal, com uma valiosa colecção de 200 volumes, alguns manuscritos, gravuras, documentos, etc., referentes à história do Concelho e sua região, bem como livros de escritores torreenses, uma rica colecção de brasões da região, etc.

— Sendo Tôrres Vedras uma região de turismo, e sendo as estradas o principal

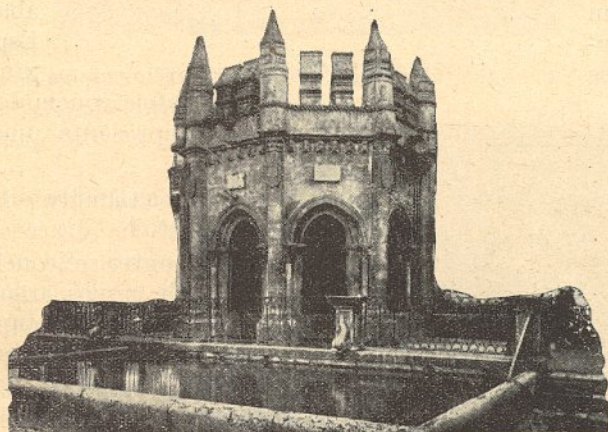
factor do seu desenvolvimento, as aspirações da Vila acham-se, a êsse respeito, totalmente satisfeitas?

— Em parte, podemos dizer que sim. O Concelho de Tôrres Vedras aceitaria, no entanto, de bom grado, que a Junta Autónoma das Estradas tomasse a seu cargo as estradas que há anos lhe foram entregues, e para cujas reparações não dispõe das necessárias possibilidades, tais como a que liga S. Mamede com S. Pedro da Cadeira, a que liga a nacional n.º 60 com Pôrto Novo e finalmente a que faz a ligação de S. Domingos de Carmões com a Carvoeira.

O sr. engenheiro Telles da Silva fecha o seu interessante depoimento dizendo-nos que a Câmara, com o fim de aperfeiçoar os Serviços Municipalizados e de os integrar dentro do espírito do novo Código Administrativo, estuda a modificação do Regulamento Privativo daquêles serviços, para o que já nomeou uma Comissão.

Por êste depoimento claro, vemos que a actual Comissão Administrativa do Município de Tôrres Vedras merece do Concelho a melhor simpatia, a maior gratidão e a leal colaboração de todos os interessados.

REBELO DE BETTENCOURT



TORRES VEDRAS — O chafariz dos Canos, pavilhão gótico do século XIV

O MUSEU MUNICIPAL TORRES VEDRAS

de Tórres Vedras e a

Sala da Guerra Peninsular

Há anos foram realizadas várias diligências, para a fundação da «Sala da Guerra Peninsular», anexa ao Museu Municipal de Tórres Vedras, que contém preciosidades históricas e artísticas.

Para isso conta esse Museu com uma peça de incontestável valor histórico: o «buffet» sobre o qual foi assinado, em 22 de Agosto de 1808, o «Armistício da Maceira, pelos generais Harry Barrard e Dalrymple, pela Inglaterra, e Kellerman, pela França, e que depois de rectificado em Lisboa, corre mundo com o nome de «Convenção de Sintra».

Conta mais o Museu com várias armas da época, balas, etc., e a Biblioteca com mapas, plantas de fortificações e vários documentos; das diligências realizadas, resultou a promessa do Museu de Artilharia, por intermédio do Ministério da Guerra, de várias armas, canhões, etc., o que com alguns manequins, fariam uma interessante sala que, inaugurada em Caldas da Rainha, nas Festas dos Centenários, recolheria depois ao Museu Municipal de Tórres Vedras.

A vila está cheia de recordações e de testemunhos de decisivos e heroicos feitos para a nossa história. Impõe-se por isso, para que se não percam, a fundação da Sala da Guerra Peninsular.



TORRES VEDRAS —
Entrada do Castelo

e o espírito bairrista dos seus habitantes

Embora os pessimistas digam que não, existe, de facto, nos habitantes de Tórres Vedras, o sentimento do orgulho regional. O que é preciso é desenvolvê-lo, o que é preciso é criar o espírito de solidariedade e unidade, reunir forças dispersas, acabar com algumas questões pessoais.

Tórres Vedras tem o condão de afeiçoar à sua paisagem clara e saudável todos quantos, naturais de outras terras, para ali foram e por lá, enamorados, se deixaram ficar para sempre. É vulgar ouvir dizer: não sou de Tórres Vedras, mas é como se o fôsse... E, de facto, assim é.

Como documentos admiráveis do espírito bairrista dos habitantes de Tórres Vedras, há a assinalar a criação, em 1934, da Biblioteca Municipal, cujo fundo é constituído pela aquisição da importante livraria do escritor torreense Júlio Vieira; o novo edifício da Associação dos Bombeiros Voluntários, que é dos melhores em todo o país e, finalmente, a instituição por todos os títulos admirável, da Associação de Educação Física e Desportiva, à qual a vila tantos serviços deve.

Deve-se ao espírito bairrista dos torreenses essas instituições modelares. O que não conseguirão os torreenses quando o sentimento da solidariedade colectiva fôr mais forte?

Torres Vedras e o Carnaval

O Carnaval em Tórres Vedras tem fóros de celebridade. O de Lisboa fica a perder de vista.

E os festejos carnavalescos de Tórres Vedras têm contribuído bastante, desde o seu início, em 1921, para a propaganda da linda vila. São os rapazes torreenses que os organizam. E o seu produto líquido é dado, generosamente, às instituições de assistência.

Da comissão organizadora dos festejos fazem parte, como vogais natos, um representante da Câmara, outro da Comissão de Iniciativa e ainda outro da Associação Comercial.

O sr. Alfredo Rafael de Almeida, que é um dos mais sinceros defensores dos interesses de Tórres Vedras escreveu uma vez, a propósito dos festejos carnavalescos o seguinte:

«Eis o que foi e o que é o Carnaval em Tórres: festa deslumbrante de vida, de graça e de cor, onde reina a sã alegria da mocidade, festa que nunca a mais pequena nota discordante perturbou, festa sobretudo, que é a mais formidável manifestação de quanto podem os novos, quando empenhados em fazer alguma coisa de bom pela sua terra.»

LUIZ FARIA

*Pintura de letras e taboetas
Decorações em todos os géneros*

Tôrres Vedras**H. DA SILVA**

ARMAZEM DE CEREAIS, FARINHAS,
ADUBOS, CAL, PALHA, MADEIRAS,
CARVÃO, MERCEARIAS, ETC.

CABINE DO ESTADO N.º 2**Dois Portos—Tôrres Vedras****FOTO — ROCHA**
FOTOGRAFIAS DE ARTE

Trabalhos em Galeria e Ar Livre—**REPORTAGENS**
Avenida 5 de Outubro Tôrres Vedras

António Ferreira Marcos
VINICULTOR**CAIXARIA (Ribaldeira, Oeste)—Tôrres Vedras**

Armando Francisco d'Almeida
com Estância de Madeiras

Dois Portos—Tôrres Vedras**MANUEL MATEUS DA SILVA**

com MERCEARIA — FANQUEIRO — LOUÇAS
VIDROS — VINHOS — TABACOS — ETC.
CASA FUNDADA EM 1896

CAIXARIA (Oeste) Tôrres Vedras**ANTÓNIO MORAIS JÚNIOR**

Mercearia, Fanqueiro, Miudezas, Louças de Barro
e de Esmalte, Vidros, Vinhos Finos, Tabacos, etc.

Dois Portos—Tôrres Vedras**Agência Funeraria de José Maria C. Tomé**

*A mais antiga desta vila—Encarrega-se de funerais e trasladações
Carro automóvel funerário — Urnas em Mogno e Pau Santo —
Caixões — Coróas — Armações, etc. Preços módicos — Serviço per-
manente — Chamadas a qualquer hora do dia ou da noite*
Residência por cima da Agência — TELEFONE 108
Travessa da Olaria, 5 e 7 — **TORRES VEDRAS**

ESTANCIA DE MADEIRAS
— DE —**ANTÓNIO DOS SANTOS LARANJEIRA**

FORNECEDOR

de Madeiras Aplainadas e em Tosco, Vigamentos,
Barrotes e outras modalidades
Madeiras da Mata Nacional da Leiria

Rua das Flores
(Em frente do Armazem do Sr. Pintassilgo)

Torres Vedras**MIRAMAR****Pensão-Restaurante****PRAIA DE SANTA CRUZ**

A 14 quilómetros de **TORRES VEDRAS**
Uma das mais lindas praias de Portugal

Excelente serviço de mesa com optimos
vinhos. — Bons quartos. — Asseio irre-
preensível. — Preços especiais para esta-
dias nos mezes de Abril, Maio e Junho

Garantia de Bem Servir—Gerência da **HAVANEZA** de Tôrres Vedras**Companhia de Seguros**
LA PRÉSERVATRICE

FUNDADA EM 1864

CAPITAL SOCIAL 56.790.750 FRANCOS

Seguros de Acidentes — Fôgo — Roubo —
Individual — Automóveis — Marítimo —
Grêves — Assaltos e Tumultos

A MAIS MODERNA TÉCNICA
A MAIS VELHA EXPERIÊNCIA

Agente Geral em **TORRES VEDRAS** Joaquim de Sousa Ricardo**FAZENDAS E MODAS**
JOAQUIM DOS SANTOS VAQUINHAS

73 — RUA DE SERPA PINTO — 77
77 — RUA DO TERREIRINHO — 79

Tôrres Vedras

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Pensão Oceano

PRAIA DE SANTA CRUZ

Propriedade de **Manuel Agostinho da Fonseca**

A mais bem situada junto à Praia

Todo o conforto e máximo asseio
COSINHA À PORTUGUESA

CAFÉ MODERNO

DE
GOUVEIA & SILVA, L.^{DA}

Serviço completo de Pastelaria
 e Cervejaria—Carnes frias—**BILHA-
 RES**—O melhor frequentado e si-
 tuado em Tórres Vedras—Aberto
 : : até às 3 horas da manhã : :

Rua 9 de Abril, 2 e 4
 (Próximo à Praça da República)

Telefone 89 Tórres Vedras

Joaquim Marques dos Reis

Ferragens para Construção—Ferramentas
 nacionais e estrangeiras—Louças de por-
 celanas—Cutelarias—Drogas—Louças—Es-
 maltes—Sementes—Vidros e Vidraça—Ta-
 lheres—Balanças Decimais e de Balcão—
 Espingardas—Artigos de **CAÇA**
OBJECTOS PARA BRINDES

20, Rua Miguel Bombarda, 30—Tórres Vedras

TELEFONE 44

Casa Figueiredo

Vinhos da Região e seus derivados—Petiscos

Rua de Serpa Pinto, 15 a 17 Tórres Vedras

«Drogaria Boaventura» de Tornixa Pessoa

Neste central estabelecimento encontra V. Ex.^a o mais completo
 sortido de Perfumarias, Tintas, artigos de Papelaria e outros.
 Produtos para tratamento de vinhos. Os já afamados sabonetes
 «SKELLYOS» e os seus perfumes, são exclusivos desta casa.

Rua 9 de Abril, 24 Tórres Vedras

Casa Reinaldo

MERCEARIAS FINAS

REINALDO FERREIRA DA SILVA

30, Rua 9 de Abril, 32 Tórres Vedras
 12, Travessa do Rosário, 16 TELEFONE 106

J. J. DE MIRANDA

Mercearias Finas—Cafés de fino aroma e paladar deliciosíssimo
 Correspondente bancário—Agente de Companhias de Seguros
AGENCIA DO «DIARIO DE NOTICIAS»
 Telefone 31—Largo de S. Pedro—Tórres Vedras

Francisco Alves & Filhos

PADARIAS—MERCEARIAS—CEREAIS

Rua Mousinho d'Albuquerque, 18 a 24
 Rua Dias Nelva, 25 a 25-C
 Rua 9 d'Abril, 37 a 39

Tórres Vedras

TELEFONE 41

JOSÉ BARRETO GARCIA

DROGARIA

Tintas, produtos químicos e farmacêuticos.
 Aguas minerais. Materiais de construção.
 Cal hidráulica de Martingança, cimento e
 carboreto. Quinquilharias. Papelaria e arti-
 gos para escritório. Artigos de palma,
 : : : escovaria, pincelaria, etc., etc. : : :

VENDAS POR GROSSO E A RETALHO

72—Rua Candido dos Reis—72-A

TELEFONE 33—END. TEL.: «BARRETO»

Tórres Vedras**GARAGE ATLANTICA, L.^{DA}**

ESTAÇÃO DE SERVIÇO AUTOMÓVEL

LUBRIFICAÇÃO ESPECIALISADA

GAZOLINA—PETRÓLEO—ÓLEOS
 PNEUS—CAMARAS—ACESSÓRIOS

Venda dos produtos das Companhias
 ATLANTIC, SACOR e VACUUM

Telefone 55 Tórres Vedras

AS GRANDES INDUSTRIAS E OS GRANDES INDUSTRIAIS

A «CASA HIPOLITO», de Tórres Vedras, e os seus acreditados produtos

O sr. António Hipólito não é, apenas, um grande nome em Tórres Vedras, é, também, na indústria nacional, um dos seus melhores valores. Efectivamente, este homem de tenacidade invulgar e duma excepcional inteligência creadora, pertence ao número daquêles que nasceram só para vencer — e para vencer com dignidade, e que ao nobilitar o seu nome pessoal, enobreceu a sua profissão e o país em que a exercem.

Pois não é digno de todas as honras e do respeito e consideração dos seus compatriotas, o fundador da Casa Hipólito, a qual, ainda em 1900, se resumia a uma modesta oficina de latoaria, e hoje é, incontestavelmente, a maior fábrica do país de artigos de pulverização e de todo o material para vinicultura e viticultura? Deve-lhe a região vinhateira de Tórres Vedras parte do seu desenvolvimento e riqueza e deve-lhe também o País de norte a sul grandes serviços, com o fabrico perfeito dos utensílios necessários para o seu desenvolvimento, como os afamados «Pulverizadores Hipólito». Tão perfeitos são estes aparelhos, que não só rivalizam com o que, no género, existe de melhor no estran-



COMENDADOR ANTÓNIO HIPÓLITO

geiro, antes os superam. Mas, além dos seus Pulverizadores (sistema «Gobet», sistema «Vermorel», pulverizador «Nacional», pulverizador «Colonial», etc.), a Casa Hipólito especializou-se também em artigos para vinicultura, como prensas, cinchos, lagariças, esmagadores, bombas para vinhos e aguardentes, prensas para laboratórios, caldeiras de destilação de bagaços, alambiques, etc.

A «Casa Hipólito» tem concorrido sempre com o melhor êxito, a várias Exposições Nacionais e Estrangeiras, obtendo diplomas de Honra e Medalhas de Ouro, e os seus produtos já se exportam para o estrangeiro, em competência feliz com indústrias congêneres de vários países.

O Governo Português, ao reconhecer quanto a nobilitação da indústria nacional deve ao sr. António Hipólito, agraciou-o com a Comenda de Ordem de Mérito Agrícola e Industrial, por ocasião da Exposição Vinícola realizada em Tórres Vedras, em 1930. Bem mereceu essa distinção o inteligente industrial, que ao enobrecer o seu nome, tem sabido honrar, no País e no estrangeiro, o prestígio do País.

Antiga Pensão Abegão de Manuel Pereira

Rua Heliodoro Salgado—Telef. 79—Tórres Vedras

Serviço à lista e de mesa redonda—Vinhos da melhor procedência Quartos cómodos com casa de banho—Garage de recolha Fornecimento de refeições a grupos excursionistas, em ampla e bem apetrechada sala—Sempre que necessitem consultem esta casa

VIUVA CABRAL, L.D.A

Casa fundada em 1902—Tórres Vedras—Telef. 15—Av. 5 de Outubro, 23 Correspondentes bancários—Representações de seguros—Fábrica de serração e Carpintaria mecânica—Fabrico de portas, janelas, caixilhos e respectivos guarnecimentos, serragem, moldagem e aparelhos de madeiras, por orçamento e à hora—Estância de madeiras e materiais de construção—Taboado, vigamentos, cimentos, cal hidráulica e comum, telha, tijolo, manilhas, louças sanitárias, mosaicos, azulejos, etc.—Lenhas e serradura Construção Civil—Carvão mineral—Agentes depositários dos produtos «Lusaites»

ANSELMO DOS SANTOS TORRES

Ouvidaria e Relojoaria—O maior sortido em objectos de Ouro e Prata de lei—Relógios das melhores marcas para todos os preços Compra sempre aos melhores preços: toda a qualidade de objectos de ouro, prata e moedas—Secção de concertos em todos os géneros, a preços resumidos e executados com a maior perfeição e rapidez, por pessoal devidamente habilitado

Rua Serpa Pinto, 72 a 76—Tórres Vedras

SAPATARIA 1.º DE DEZEMBRO de João Ferreira dos Santos

Fornecedor dos Empregados da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses Grande sortido de calçado de todas as qualidades—Encarrega-se de obra por encomenda, assim como de todos os concertos PREÇOS CONVIDATIVOS

Rua Heliodoro Salgado, 28 e 30—Tórres Vedras—Telef. 45

Casa Henrique Cerqueira da Cunha

Chá — Bolachas — Café — Biscoitos — Sempre os melhores artigos de mercearia—Vinhos do Porto, Madeira e Espumosos

Telefone 32 Tórres Vedras

GUILHERME CAETANO

com CASA DE VINHOS Fundada em 1912

Vinhos, Aguardentes, Licôres, Tabacos, Legumes, etc., etc.

ESPECIALIDADE EM SEMENTES

Rua Serpa Pinto, 49 e 51—Tórres Vedras

JOAQUIM PACHECO

Funileiro da Construção Civil e Canalizador

Instalações completas de água, casas de banho e aquecimento Bombas, Torneiras e todos os trabalhos de Latoaria

27, Rua Serpa Pinto, 29—Tórres Vedras

Oficina de Marcenaria

DE

António Vicente dos Santos (Mafalda)

Execução perfeita de todos os móveis—Trabalhos em contraplacado pelos processos mais modernos

Bairro Capote Tórres Vedras

O prolongamento da linha de Carris de Ferro do Dáfundo

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

ESTÁ em construção adiantada o Estádio na Cruz Quebrada, longe da cidade, em local que obteve preferência sobre outros mais próximos, em Algés, ou próximo do Campo Grande.

A previsão de grande afluência de público determinou o estabelecimento de meios fáceis de comunicação, como a auto-estrada com o seu grande viaduto e avenida de ligação e a estrada marginal.

Havia que pensar também nos transportes rápidos de grandes massas de passageiros em dias determinados.

Não os podia assegurar a linha eléctrica de Lisboa-Cascais sem a construção de vias especiais de resguardo e aquisição avultada de material circulante em demasia para as necessidades gerais da exploração.

Pensou-se, pois, no prolongamento da linha americana da Companhia Carris, do Dáfundo à Cruz Quebrada, e segundo me informam — pois, imobilizado pela doença, não tenho visto as obras em andamento — já está em construção.

Importa estudar a situação jurídica desse novo tróço em concorrência com o caminho de ferro.

A Sociedade «Estoril» conseguiu pela adopção de tarifas reduzidas e de horários adequados conquistar tráfego do Dáfundo à Cruz Quebrada nas fáceis relações com a cidade. O novo tróço da Carris além do Dáfundo far-lhe-á concorrência nociva, exacta-

mente quando se impõe a protecção aos caminhos de ferro e a coordenação dos transportes, como se fez já não permitindo a camionagem Lisboa-Cascais.

Como se sabe é considerável o capital imobilizado na linha eléctrica, que veio transformar as condições de vida da zona ribeirinha que serve, e todavia é explorada em condições precárias.

* * *

Muitos ignoram que muito antes da construção dessa linha fôra concedida por decreto de 23 de Fevereiro de 1871 a linha americana sobre estrada de Lisboa a Cascais e essa concessão transferida por decreto de 21 de Novembro de 1872 para a Companhia Carris de Ferro de Lisboa.

Passaram anos sem que esta prolongasse a sua linha além de Algés. Surgiu ao mesmo tempo a pretensão da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ao desenvolvimento das suas linhas suburbanas pela construção dos troços Santa Apolónia-Bemfica, Santa Apolónia-Cascais e linha urbana Rossio-Campolide, concedidos em 1887, como ramais das linhas do Norte e Leste e com as mesmas condições, salvo a zona de protecção de 40 km., do art.º 34.º, que se opõe ao estabelecimento de linhas paralelas dentro dêlo. Por decreto de 10 de Março de 1884 foi anulada a concessão do tróço Algés-Cascais feita em 1872 à Companhia Carris por não ter sido construído no prazo estipulado. Outro decreto da mesma data permitiu-lhe apenas o prolongamento de Algés ao jardim de S. José de Ribamar para estabelecer as necessárias linhas de paragem do material circulante.

Mais tarde são publicadas duas portarias, de 29 de Agosto e 7 de Setembro de 1901, que aprovam os trabalhos e autorizam a exploração da linha eléctrica do Cais do Sodré a Algés e de Algés ao Dáfundo. Não se encontra na Legislação diploma que concedesse o tróço Algés-Dáfundo.

Em 1907 o Alvará, de 22 de Fevereiro, concedeu à Companhia Carris de Ferro o tróço Dáfundo-Paço de Arcos e referiu-se às con-

cessões até ao Dáfundo feitas pela Câmara Municipal e pelo Estado, o que presuppõe a feita por êste do trôço Algés-Dáfundo.

O citado Alvará dá à concessão a duração da das linhas anteriores e não fixa prazo para a construção.

Está pois de pé a concessão Dáfundo-Paço de Arcos, sem que a C. P. possa invocar contra ela a cláusula do paralelismo de linhas em zona de protecção.

Há porém no Alvará uma cláusula pela qual a concessão pode ser retirada sem indemnização por motivo de interesse público.

Convém referir que em 1901 quando a Carris ía prolongar a sua linha ao Dáfundo, houve negociações entre ela e a C. P. pelas quais se fixaram as bases de um acôrdo, pelo qual esta se não opunha ao prolongamento Algés-Paço de Arcos e aquela se obrigava a estabelecer preços inferiores aos reduzidos da C. P.

A C. P. construiu a linha Cais do Sodré-Cascais de 1889 a 1897.

Assim pois, a Carris de Ferro é concessionária da linha de Lisboa a Algés, feita pela Câmara e de Algés a Paço de Arcos pelo Governo.

Dessa segunda concessão apenas construiu o trôço Algés-Dáfundo e empreendeu agora, ao que parece, a do trôço Dáfundo-Cruz Quebrada para servir o Estádio, ao que a Sociedade Estoril se não podia obrigar.

Existe um acôrdo, que é justo, para que se não rebaixem os preços em concorrência ruinosa que desloque o tráfego conquistado pela Sociedade Estoril.

Há portanto que deixar construir o prolongamento à Cruz Quebrada.

Dêsse ponto porém, até Paço de Arcos, o caso é diferente. O interesse público não exige a sua construção, pois a linha férrea é suficiente para assegurar as comunicações e longe de lhe suscitar um concorrente, deve-se-lhe conceder protecção análoga à que a defende da camionagem.

Existindo pois uma razão de interesse público, a concessão Cruz Quebrada-Paço

de Arcos pode ser anulada e subsistir apenas a do trôço Algés-Cruz Quebrada.

Dêste modo o serviço do Estádio do lado de Lisboa, que é o mais intenso, ficaria assegurado pela Carris, e pela linha férrea o do lado de Cascais, menos importante para esta.

Se se levar a linha da Carris a Paço de Arcos, não há razão para o não levar a Santo Amaro e mais longe até Parede, Estoril e Cascais em concorrência ruinosa e com desnecessária immobilização de capitais.

Se por tôda a parte se procura evitar êstes males mediante judiciosa coordenação de transportes, façamos o mesmo em relação à nossa única linha electrificada à custa de considerável sacrifício e deixe-se a estrada para o serviço dos veículos particulares.

Parece-me ser essa a boa doutrina, que bem merece ser seguida na nossa política de transportes em relação a êsse caso especial.

BATALHÃO DE SAPADORES DE CAMINHOS DE FERRO

A sua festa dêste ano em Santarém

Êste ano, seguindo uma tradição antiga, os combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que em França se bateram heroicamente por Portugal, reünem-se no dia 5 de Maio, em almôço de confraternização entre oficiais, sargentos, cabos e soldados, na cidade de Santarém.

Os combatentes serão recebidos pela Comissão Delegada e pelo Presidente da Câmara. Nos Paços do Concelho far-se-á a receção oficial. Depois dos cumprimentos de Boas Vindas haverá uma visita aos monumentos de Santarém. No percurso prestar-se-á uma sentida homenagem aos mortos da Grande Guerra.

Em lugar aprazível, realizar-se-á o almôço de confraternização, para o que já estão inscritos cerca de 200 combatentes.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

FACTOS DOS TEMPOS PASSADOS

As viagens de Paris—Saint-Germain e Paris—Versailles, antigamente e na actualidade

Por ALEXANDRE SETTAS

QUANDO, num recente número da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nos reportámos à inauguração da primeira linha férrea da zona parisiense, deixámos propositadamente algumas lacunas para agora serem preenchidas e completadas com ligeiros paralelos estabelecidos entre os caminhos de ferro de épocas já muito remotas e os da actualidade, que realizam o mesmo percurso.

Embora fôsse inaugurada em 24 de Agosto de 1837, a via férrea de Paris a Saint-Germain, já haviam decorridos dois anos após a sua conclusão e inúmeras tinham sido as experiências do material circulante, tódas mais ou menos satisfatórias mas, ainda que prevista a inauguração para data anteriormente marcada, só no citado dia se realizou, depois de vencidos inumeráveis attrictos de ordem técnica e administrativa.

Em França havia já nessa data, e desde 1828, conforme apontámos no anterior artigo a utilização de veículos accionados por máquinas a vapor, no transporte de cargas entre Lyon e Saint-Etienne, mas quanto a combóios de passageiros dava-se certa reacção por falta de interesse geral do grande público, bem semelhante à que se observara em Inglaterra, onde, também, desde 27 de Setembro de 1825, estava laborando numa extensão de 60 quilómetros a linha férrea de Stockton a Darlington, exclusivamente utilizada no transporte de minérios e onde se empregaram na tracção as primeiras locomotivas que George Stephenson, antigo ajudante das minas de Newcastle, construíra.

Assim, vencidas as dificuldades inerentes à criação de uma nova modalidade de locomoção, aliás considerada perigosa, constituiu-se em Paris uma companhia que tinha como técnicos assistentes os engenheiros Lamé e Clapeyron e como principal dirigente Emile Pereire, sem dúvida alguma, descendente de portugueses ou, talvez mesmo, oriundo de Portugal.

Após aturados trabalhos levou êsse organismo na data apontada a realização da linha que, par-

tindo de Paris atingiria as proximidades de Saint-Germain-en-Laye, isto é, chegando até Pecq.

Ora, para se conseguir êsse curto trajecto e depois de vencer vários obstáculos de ordem financeira,urgia opor aos hábitos rotineiros do povo dessa época os argumentos mais convincentes e de maneira a anularem a instintiva má vontade do povo em aceitar tão importantes melhoramentos de beneficio público.

De tudo se serviam os derrotistas de então para contrariarem a vontade dos organizadores da primeira companhia de caminhos de ferro e, com as suas diatribes inconscientes, chegaram a justificar falsas razões com elementos de combate, tão risíveis como êste que passamos a apontar:

— O tal combóio não poderá avançar grande coisa, devido à resistência do ar, sentenciavam os mais doutos e alardeando exagerados conhecimentos de aerodinâmica, ramo da física ainda por classificar em tais tempos.

Outros, ainda, e reportando-se à abertura subterrânea que ouve necessidade de fazer nas faldas da serra perto de Monceau (e que por sinal foi o primeiro túnel que a engenharia abriu para colocação da via férrea) diziam:

— Os viajantes que ousarem penetrar nesse negro buraco ficam sufocados ou, se saírem com vida depois de o atravessarem, o menos que lhes poderá acontecer é ficarem a padecer de reumatismo ou de fluxões do peito.

Da inauguração oficial dêste primeiro combóio de passageiros já ficou dito algo no artigo a que aludimos, mas para a conveniente elucidação dos nossos leitores julgamos interessante abordar o mesmo assunto, historiando circunstâncias pouco conhecidas e, por isso mesmo, julgadas curiosas.

Com o formidável êxito da viagem inicial e vencida a relutância do público em utilizar *tão perigoso meio de condução*, para o que muito contribuiu a franca boa vontade da soberana de França, a Rainha Maria Amélia e a natural propaganda que as ilustres personagens da comitiva fizeram do

seu acto, formidavelmente ousado na época, dentro em pouco era vencida a prevenção dos contemporâneos desses comparsas do progresso ferroviário e a companhia exploradora rejubilava pelos efeitos alcançados.

Pouco depois formavam-se vinte combóios diariamente, dez em cada direcção e ao preço inicial de setenta e cinco centimos por cada passageiro, em lugares indistintos, as vendas de bilhetes atingiram em 31 de Dezembro de 1837, ou seja após cêrca de quatro meses de tráfego, o bonito número de 449.442 passageiros.

O preço único manteve-se estacionário por breves meses, pois ainda no decorrer do ano de 1838 começaram a vender-se uns papelinhos de cor amarela e que marcavam a distinção de lugares, especificando esses primitivos bilhetes, os locais a utilizar, da seguinte maneira: lugar em pé, em vagão vulgar e descoberto, Fr. 1,25; em diligência, isto é, vagão com bancos, Fr. 1,50; em *coupé*, carruagem que affectava a forma dos melhores carros de mala-posta, então vulgarizados, Fr. 2.

Nesse mesmo ano a companhia abriu ao público as estações de Asnières, Nanterre e de Chaton e 1.265.139 passageiros partiram da gare de Paris, situada em tal época na Rua de Estocolmo, perto do antigo Tivoli, depois estabelecida mais tarde na Rua de S. Lazaro, quasi no mesmo local onde até há pouco tempo se encontrava o edificio da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Estado.

Todavia, não obstante os bilhetes serem vendidos para Saint-Germain, os passageiros tinham de seguir a pé a áspera colina que os conduziria ao destino desejado.

Em compensação dessa contrariedade, uma lei votada em 1844 autorizou a mesma companhia a estabelecer uma linha, a que chamavam atmosférica, a qual partindo da ponte de Pintesson, se dirigia para a vila de Corbière, franqueando o vale sobre um viaduto e depois de ter descrito uma curva chegava ao planalto de Saint-Germain.

Este caminho de ferro, que foi inaugurado em 14 de Abril de 1847, funcionava da seguinte maneira: quando o combóio de Saint-Germain chegava à estação de Pecq desatrelava-se a locomotiva que ficava numa via de recolha ou desvio e engatava-se a carruagem que viera ligada à máquina, a uma outra denominada vagão directo.

Imediatamente um empregado da estação de Pecq avisava por meio de sinal telegráfico o maquinista da officina de Saint-Germain e este manobrava as bombas pneumáticas no sentido de produzir a marcha ascensional da composição do combóio que viera rebocado de Paris pela máquina que ficara agora independente do seu movimento.

O ar do tubo de ligação ao vagão directo em poucos segundos ficava aspirado e o combóio pros-

seguia a marcha subindo em três minutos até ao terraço da estação de Saint-Germain.

A volta do combóio partindo desta localidade à ponte de Pintesson effectuava-se em virtude do próprio pêso rolando sobre a rampa descendente.

O papel do maquinista, durante este curto trajecto, limitava-se a accionar os travões para impedir uma marcha excessivamente vertiginosa.

Depois de chegar à estação de Pintesson, a máquina era passada para a via do percurso ordinário, ligado à locomotiva a vapor e conduzido novamente a Paris.

Embora satisfazendo em parte o *desideratum* proposto, este sistema de locomoção pneumática apresentava pouca praticabilidade pela acumulação de evidentes defeitos.

De entre alguns, apontava-se a dificuldade de ser necessário manter em constante pressão as bombas que apenas tinham de trabalhar de espaço a espaço, em curtos períodos de três minutos por hora e sobretudo a impossibilidade de proporcionar a todo o momento a potência absorvida pelas resistências a vencer.

Por estas razões, quando os técnicos conseguiram locomotivas capazes de vencer rampas de forte inclinação, abrindo novos caminhos, abandonou-se este sistema atmosférico para o substituir em 1860, pela tracção total a vapor.

Desde essa data a Companhia do Oeste, que absorvera após negociações amigáveis a de Saint-Germain, empreendeu uma importante sucessão de trabalhos para fazer face ao aumento sempre crescente do tráfego.

Começou a entidade nova proprietária da linha por aumentar a estação de S. Lázaro e aos túneis gémeos de Batagnoles juntou um terceiro subterrâneo, construindo uma ponte na Praça da Europa e suprimindo a ponte da Rua de Estocolmo, continuou uma grande galeria monumental, indo do pátio de Roma à Rua de Amsterdam, para terminar, como testa de linha, da actual Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, sucessora dos Caminhos de Ferro do Estado (linha do Oeste).

Reportando-nos ainda a mais afastados tempos vejamos quais as modificações levadas à exploração da linha de Saint-Germain, desde há meio século.

Em 1892 ligou-se a esta linha Bécon-les-Bruyères e também a Garenne-Bezons, para assim poder encaminhar os combóios quere para Versailles quere para Poyssy. Cinco anos mais tarde, entravam em serviço, potentes locomotivas que permitiam levar um máximo de carruagens dum combóio e, em 1905 como o número de viajantes se elevasse no ano anterior a 11.788.652 passageiros, ficou estabelecido pôr cotidianamente em circulação, 38 combóios em cada sentido. Em 1911, separou-se a linha

de Saint-Germain, entre Asnières e Bécoules Bruyère, construindo-se seguidamente 4 estações centrais e uns tantos apeadeiros, de forma a poder-se aplicar a tracção (1926/1927) sobre esta via férrea que alguém de grande capacidade intelectual, o grande Thiers, considerava no seu início como um brinquedo de crianças.

Presentemente e segundo cômputo feito em Agosto do ano findo, o tráfego diário entre Paris e Saint-Germain eleva-se a mais de 100.000 passageiros.

Em composições normais, estes combóios formados por uma automotora e o respectivo reboque, comportam um total de 327 lugares, e se o tráfico exigir aumento das possibilidades de condução, podem-se conjugar num só ramo dois ou três elementos tractores, graças a ligações adequadas e um só maquinista, o da frente, controlará simultaneamente todos os motores eléctricos do combóio assim formado.

Se estabelecermos um confronto com o primitivo combóio desta linha, facilmente se notará quanto a evolução ferroviária se acentuou e que os benefícios trazidos em favor do público foram extraordinariamente colossais.

Pouco antes de haverem eclodido na Europa Central os trágicos acontecimentos que aterrorizantemente assolam a Europa, em 2 de Agosto findo a Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Franceses celebrou na antiga rede do Estado (Oeste) o centenário da inauguração da linha Paris-Versailles, pela margem direita a qual havia sido adjudicada para construção ao financeiro americano Rothschild por despacho oficial de 9 de Julho de 1836, e que ficou concluída em menos de dois anos, sob a direcção técnica dos engenheiros Clapeyron e Flachet e fôra inaugurada em 2 de Agosto de 1839, treze meses antes da sua irmã gémea de Montparnasse — a linha que igualmente se dirige a Versailles, pela margem esquerda — e se abriu à exploração em 10 de Setembro de 1840.

A estação de S. Lázaro apresentava então o aspecto mais do que humilde e não era mais do que um casarão desprovido de qualquer conforto e sem carácter especial da sua essência assemelhava-se a estranho a pátio.

Madame de Girardin, que contou num livro a

sua primeira viagem em caminho de ferro como facto extraordinário e arrojado da sua vida, escreveu corroborando o que apontamos: «descemos a um pátio, subimos para a berlinda, o som de uma corneta reboou antes da máquina dar um assobio e depois seguimos vertiginosamente».

Dois anos mais tarde, pensou-se em transferir a estação para a praça da Madalena, à esquina da Rua Tronchet mas, para se conseguir que os combóios lá pudessem chegar seria indispensável construir no meio das Ruas de Castellane e dos Mathurins um viaduto de 615 metros de extensão e perfurar sob os prédios do Bêco de Bony um túnel de ligação com 98 metros de comprimento. Ora, o povo não concordava com tal projecto e quando se pensou a valer na execução dessas obras inúmeros protestos se fizeram ouvir e alguns habitantes do bairro citado chegaram a esboçar tumultos, tendentes a obstar ao início de tão conveniente obra.

— «Querem demolir as nossas casas com atrevidação dessas negras máquinas inventadas pelo diabo para nos tornar a vida insuportável,» diziam desgostosos, contrariando o projecto e estribando-se na desdenhosa apreciação dos que, não concordavam com a importância atribuída aos caminhos de ferro.

Em virtude dos atritos suscitados a companhia entendeu por bem renunciar aos planos de modificação da linha que era deveras magistral para os fins em vista, tanto mais que a índole do povo era de temer, pois insurgira-se contra as notabilidades que foram inaugurar a linha de Versailles a tal ponto que, esgotados os sarcasmos, levaram a sua insânia ao deprimente gesto de lapidários.

Esta segunda linha férrea, partindo de Paris, elevava a 234 quilómetros o total da rede ferroviária francesa, isto quando a Inglaterra já tinha ao seu serviço perto de 2.400 quilómetros e a América mais de 5.000 quilómetros de via utilizada no tráfego a vapor.

Se apreciarmos agora a diferença existente entre esses curtos quilómetros de via férrea e a imensa rede de que dispõe actualmente a França, notaremos sem dificuldade que no espaço de um século o seu progresso ferroviário foi colossal, pois conta desde há pouco tempo a mais extensa linha férrea electrificada da Europa, — a de Paris a Hendaya.



Notas de Viagem

A Cidade Eterna

De JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

VI

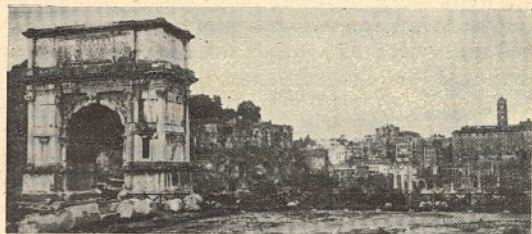
A personalidade de Roma não é coisa que facilmente se apreenda, tanto mais que hoje, a civilização, oferecendo, nas grandes metrópoles, idênticos meios de conforto e de progresso, geralmente faz com que os modernos bulevares de Paris, Marselha ou Bordeus se pareçam bastante com os movimentados corsos de Roma, Génova ou Nápoles.

Para que uma cidade se extreme das suas colegas, ou comova o turista, já familiarizado com a maneira de atravessar as ruas pelos «refúgios» marcados no asfalto, ou tomar os autobuses, orientando-se pelas letras que lhes indicam as carreiras, é preciso que disponha das condições invulgares duma Veneza, onde quasi não há ruas, ou de uma Lisboa, na qual por completo não existem autobuses e onde em geral não se escolhe um eléctrico pelo número da sua carreira, mas sim pelas bandeiras onde se lê escrito o destino.

Por isso, Lisboa continua a ser, com o seu trânsito ainda mal disciplinado, os seus taxis assustadoramente velozes, a sua ignorância de outro transporte colectivo que não seja o empecivo carro eléctrico, os seus passeios atravancados de basbaques, Lisboa continua a ser cidade com mais personalidade — não muito invejável, talvez — do que

Roma, pelo menos do que a Roma dos «corsos» iluminados com apoteoses de «néon».

A Cidade Eterna existe fora desses centros. A Roma tradicional não salta imediatamente à vista do forasteiro, que desce na estação de Termini, e mesmo que um pouco mais atentamente vá lançando os olhos para os edificios públicos ou particulares, nalguns dos quais se vê a data da sua fundação atribuída ao Papa de então e de quem principi-



ROMA — ARCO DE TITO E TRIBUNAL ROMANO

palmente as duas solenes iniciais «P. M.» (Pontífice Máximo) revelam a alta gerarquia, não é imediatamente que o turista ou o peregrino fica convencido de «visu» que se encontra na mais histórica e evocativa cidade do Globo.

A penetração na solenidade da urbe ou a marcha ao encontro dos séculos gloriosos, do império dos Césares, só se faz depois a pouco e pouco. Mesmo para se sentir a magnífica vetustez da Roma pagã, impõe-se uma preparação desenvolvida no culto da arqueologia ou então a orientação de guia inteligente e suficiente evocativo para que aqueles restos de edificios, para que as numerosas pedras enegrecidas pelos séculos, para que aquelas colunas, muitas das quais cortadas pela base, falem, digam da imensidade de glória que testemunharam, recordem que abrigaram as legiões de heróis, que levaram luz da latinidade a todo o Mundo conhecido, que foram os insuspeitos pioneiros da outra conquista, que havia de vencer o Mundo a seguir às vitórias das águias imperiais: a marcha da Cruz



ROMA — COLISEU

crista, de oriente para ocidente. Em Roma compreende-se o paradoxo, fora daqueles venerandos muros dificilmente admissível: paganismo e cristianismo tiveram ali as mesmas bases, irmanaram-se, auxiliaram-se, afinal, guerreando-se, para conquistar o Mundo. E, da Cruz plantada sobre as ruínas dos últimos templos pagãos, e alicerçada na terra ensopada pelos sacrifícios dos heróis da nova Lei, irradiou a luz que encheu o Universo.

Hoje, o peregrino cristão visita, com tão comovida religiosidade a imponente basílica de S. Pedro, onde jaz a sacrosanta Pedra sobre a qual Jesus edificou a sua Igreja, como o esmagador Coliseu, onde deram destemidamente a vida pela vitória da causa, tempos depois triunfante, aqueles que, como todos os sacrificados por uma ideia, se devem ser respeitáveis para todo o homem consciente, são naturalmente em especial sagrados para os que lhes comungam nos mesmos pensamentos.

Naturalmente, o que menos interessa ao turista, de há muito anseando pelo ensejo de pôr o pé sobre o mesmo solo e as mesmas pedras que suportaram o peso dos imperadores pagãos e dos apóstolos de Jesus; feliz de subir ao Palatino, onde Nero cantava os seus versos idiotas, ou estender os olhos sobre o trecho de via Áppia, onde Pedro viu aparecer Jesus, na hora significativa do «Quo Vadis?», o que menos interessa a esse turista — dizia — são os cabarés da Roma moderna, são os «dancings» incaracterísticos, são essas tantas outras coisas iguais em toda a parte e em que ele perde a noção do lugar, em que realmente se encontra.

Ninguém deve querer mal a esse mesmo turista se, entre o Foro Trajano e o Foro Mussolini, dirigir os seus passos para o primeiro; se virar os olhos mais interessados para o castelo de Santo Angelo, onde a fantasia de Sardou e de Puccini fusilou Cavaradossi e fez despenhar-se a Tosca, do que para o Palácio Veneza, onde a realidade encerra a actividade incansável de Benito Mussolini; se olhar cinco minutos para o belo monumento a

Victor Manuel e um quarto de hora para o magestoso arco de Constantino.

Longo me ficaria, e conseqüentemente fastidioso, o relato dos passos que dei na emocionante metrópole.

Resumo-os, portanto, em três ou quatro impressões mais fundas e que a memória me garante por mais tempo conservar limpa da poeira, que tarde ou cedo cobre, em igual esquecimento, as recordações que atiramos para o sotão das coisas velhas, que possuímos num desvão do cérebro.

* * *

Há em Roma, não longe do Vaticano, um colégio português. Nêle estudam, para o sacerdócio, rapazes portugueses. É seu reitor um moço padre nortenho, afável e culto, que a todos os seus compatriotas recebe e orienta, facilitando-lhes todo o possível, e que não é pouco, para uma mais interessante visita à cidade Eterna. Foi ele que me facultou, por exemplo, a assistência a uma cerimónia, a que o Papa compareceu, em S. Pedro do Vaticano; foi ele que me indicou o elegante e confortável hotel onde mais abrigado fiquei das incertezas da hospedagem e da alimentação na capital do Império e que está longe de oferecerem as condições económicas, por exemplo, da França.

* * *

Andei umas poucas de horas na cidade do Vaticano. Senti como que agarotado prazer em andar de cá para lá da fronteira desenhada, por larga facha de pedra, no solo da praça de S. Pedro e que num quarto de segundo nos faz passar do território em que governa o Duce para aquele em que domina temporalmente o Sumo Pontífice, mas cujo reino espiritual se estende num âmbito mais vasto do que a totalização de todas as ambições dos irrequietos aspirantes a «espaços vitais».

Corri em todos os sentidos a gigantesca basíli-



ROMA — PRAÇA DE S. PEDRO

ca, em que dormem, junto do primeiro Papa, muitos outros papas. Subi, no ascensor próprio, ao telhado da basílica e ao interior da cúpula, e desci aos subterrâneos, onde repousam, entre outros pontífices contemporâneos, o defunto mais chorado do nosso século — Pio XI.

Percorri quilómetros dentro dos intermináveis e inestimáveis museus do Vaticano, cofre imenso de preciosidades, que todos os tesouros do Mundo não chegariam para pagar pelo justo valor, já que esse repositório tão vasto da arte da humanidade, desde as épocas obscuras faraónicas até os labores da ourivesaria e da estatuaría moderna, passando pela sinfonia épica da Renascença, nem com números astronómicos se avalia. Onde está o dinheiro que pague hoje uma Capela Sixtina ou as «Logie» de Rafael?

Certa tarde encheu-se S. Pedro. Pio XII descia à basílica para adorar um novo santo, que nesse dia subira à glória dos altares: um sacerdote que viveu entre os etíopes. Foram convidados muitos sacerdotes indígenas, bem como outros ilustres abexins. Lá os vi na basílica, aclamando entusiasticamente o Sumo Pontífice, que escolhe os santos entre os filhos de qualquer país, sem preocupações racistas de espécie alguma. E, com eles, toda a imensa multidão que enchia as naves gritava vivas e estrondeava aplausos ao sucessor de S. Pedro, a

todos abençoando do alto da cadeira gestatória. Ficou satisfeita, nessa hora única, uma das grandes aspirações que me animava: ir a Roma e ver o Papa.

* * *

Corri as sete basílicas máximas, que séculos e séculos de peregrinos vêm visitando e admirando num misto de religiosidade e comoção artística, onde se não sabe bem se domina a comoção com que veneram o fragmento de cruz e as outras relíquias do Calvário, depositadas no templo de Santa Cruz de Jerusalem, se o sonho de mil e uma noites, contado pelos mármore únicos da deslumbrante basílica de S. Paulo fora de muros.

Uma das sete igrejas — a de S. Sebastião — dá entrada para catacumbas, onde a muitos metros sob o solo, há perto de mil e novecentos anos, os cristãos enterraram a semente que deu depois a árvore cuja sombra refresca o Mundo. Sepulturas e pinturas toscas são-nos mostradas por um jovem e culto frade, que nos faz visitar parte desses subterrâneos, os quais se labirintam por muitas dezenas de quilómetros. E foi assim que, entre as toscas pinturas murais, me mostrou um desenho que assombra pela sua aparente anacronia: um papagaio, que eu julgava só ser conhecido na Europa após os descobrimentos portugueses.



MILANO — PRAÇA DA CATEDRAL

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XV

DA IMPRENSA: (Atrazado)

As negociações encetadas por Clodius continuam a ser rodeadas de grande discricção. Contudo confirma-se que a questão do material rolante e a questão do carvão são dois pontos essenciais nas conversações italo-alemãs.

Faltam à Alemanha vagões de mercadorias. Desejaria portanto que a Itália lhe vendesse ou, pelo menos, cedesse os vagões italianos, recentemente requisitados em território alemão.

Por outro lado, o Reich pede à Itália que garanta pelos seus próprios meios o transporte de carvão que lhe fornece, até à concorrência de 50 % das necessidades da Península. Esta última questão é, evidentemente, muito importante para a Itália, que quasi não produz carvão e tem de abastecer-se, sobretudo, na Alemanha e na Inglaterra.

Os barcos carvoeiros alemães estão bloqueados nos portos e as companhias, por motivos inerentes à guerra, não garantem o transporte integral do carvão comprado em Inglaterra.

Por outro lado, independentemente, das dificuldades de navegação por causa da guerra das minas e do atraso das fiscalizações, os navios italianos não bastam para garantir o abastecimento da Itália, em carvão. O transporte d'este fica, pois, muito dependente da via férrea que atravessa o Brenner.

— Num comboio chegado à Sandomierz, quando se abriram os vagões, havia 30 crianças mortas de frio. A mortalidade entre os polacos que vivem em barracas é elevadíssima.

— Só 60.000 toneladas de petróleo chegaram à Alemanha em Dezembro e calcula-se que o total em Janeiro não irá além de 20.000, visto o Danúbio estar gelado e o mau estado da linha férrea ocupada pelos russos e a falta de carvão dos húngaros.

Na região húngara o caminho de ferro é de via única e o tráfego não passa de 3 comboios por dia, cada um com 25 vagões.

— Consta que a Alemanha prometeu não con-

tínua a apoiar as reclamações revisionistas da Húngria em relação à Roménia, se esta última consentir a utilização do sistema ferroviário húngaro para o transporte de abastecimentos para a Alemanha. Por este motivo crê-se que se malogrará a utilização da linha Cernauti-Cracow para transportar aprovisionamento para a Alemanha.

— Confirma-se que os alemães ocupam militarmente a via férrea que parte da Roménia, atravessa territórios ocupados pelos russos e segue para a Alemanha. Não se trata da via principal que passa por Lwow, mas duma linha secundária que está situada mais ao Sul e que, em Stanislov, bifurca sobre Brohovitch na linha de demarcação russo-alemã. Esta ocupação fundamentar-se-ia na convenção germano-russa relativa ao tráfego entre a Roménia e a Alemanha.

— Os caminhos de ferro alemães acabam de expedir para a Roménia 120 locomotivas e 2.000 vagões para acelerar o transporte de petróleos romenos para a Alemanha. Esta disposição tornou-se necessária pelo facto dos caminhos de ferro romenos não estarem em condições de emprestar material ferroviário à Alemanha para estes transportes.

Os vagões-cisternas romenos são insuficientes para efectuar os transportes internos e os destinados ao estrangeiro. O parque de vagões-cisternas tem só 10.200 vagões.

— Os aviões finlandeses bombardearam a ligação do caminho de Carélia, parecendo que conseguiram destruir importantes troços de via. Esta junção ferroviária soviética é de importância vital para o reabastecimento das tropas russas que se encontram lutando na Finlândia.

— Deu-se um choque entre dois comboios alemães de mercadorias, que transportavam armamento para a linha Siegfried. Um dos comboios, que se compunha de 28 vagões, foi de encontro a outro que se encontrava parado. Em consequência do embate deram-se várias explosões. Do desastre resultou grande número de mortos e alguns feridos graves. Diversos destacamentos procedem à desobstrução dos destroços.

— O redactor económico do «Excelsior» escreve: «Em Novembro, a Roménia expediu para a Alemanha, incluindo a Boémia, Morávia e Eslováquia, 62.248 toneladas de produtos petrolíferos, pela via fluvial, e 20.803 toneladas, por caminho de ferro.

— Actualmente na Polónia trata-se de reconstruir a administração e a economia. 1.000 pontes, 600 quilómetros de vias férreas foram construídas.

— A linha que atravessa a estepe kirghise, liga Raeschatan ao Ural meridional e foi construída em oito meses.

— Patrulhas de esquiadores finlandeses voltaram a dinamitar em alguns pontos a linha férrea de Murmansk-Leninegrado. Foram destruídos

importantes troços da via férrea e parece ter sido dinamitado um comboio militar russo, que transportava grande número de soldados.

— Kemi, «terminus» do caminho de ferro de Rovaniemi, foi bombardeada.

— O dr. Clodius, chefe da Repartição Económica do Ministério dos Negócios Estrangeiros do Reich, que se encontra, há três dias, em Roma, esforça-se, segundo consta, por conseguir que a Itália forneça ao Reich material ferroviário. Como se sabe, a Alemanha luta com falta de vagões e locomotivas. Não é provável que as diligências do dr. Clodius, neste sentido, tenham qualquer êxito, pois a Itália esforça-se, neste momento, por levar ao máximo a sua preparação militar e económica. Quando muito, Roma poderá ceder locomotivas a vapor, pois as linhas italianas estão largamente electrificadas.

O dr. Clodius também tratou dos fornecimentos de carvão à Itália. Devido à falta de material ferroviário, a Alemanha não pode garantir o fornecimento dos sete milhões de toneladas de carvão que a Itália compra, anualmente àquele país.

— A cidade de Rovaniemi, terminus da linha férrea para o Golfo de Botnia, encontra-se quasi destruída.

— No último bombardeamento efectuado pela aviação niponica à via férrea de Yunan foi atingido em cheio um comboio de passageiros. Morreram 101 pessoas, entre os quais 5 franceses, 10 agente^o indigedas e 80 civis chineses. Ficaram hospitalizado^s em Lnokay 124 pessoas, que se encontram gravemente feridas.

Os embaixadores da França e dos Estados Unidos protestaram em Toquio contra os bombardeamentos.

— Durante as últimas semanas a Imprensa estrangeira disse muitas vezes que as comunicações ferroviárias entre o Reich e a U. R. S. S. reguladas pelo acórdão de Moscovo de Dezembro de 1939, assim como a linha para a Roménia, por Oraseny-Przemyl, não funcionavam. Pretendia-se fazer crer depois que fôra inaugurado o trânsito por esta última via, mas que teve de cessar, por os caminhos de ferro soviéticos terem levantado dificuldades inesperadas.

Tôdas estas informações são destituídas de fundamento. E' falso que tenham sido suspensas as comunicações ferroviários com a Roménia, através da Rússia. Os comboios circulam sem qualquer atrito. Já passaram por aquela linha milhares de vagões e as remessas de trigo e de petróleo da Roménia para o Reich atingem o auge.

Os caminhos de ferro do Reich restabeleceram os serviços directos entre a Alemanha e a Eslováquia, pela linha Oderberg-Garganta de Jablunka-Cados. Esta importante comunicação estava in-

terrompida desde o começo de Setembro, por os polacos terem feito ir pelos ares o tunel de Jablunka. Para desimpedir as duas vias do tunel, obstruídas com rochas e terras, tiveram de trabalhar dia e noite três equipas de oitocentos operários, entre os quais se encontravam muitos eslovacos.

O serviço só começou na via ocidental; a outra foi aberta em Abril. Passou a haver, pois, mais outro meio de comunicação ferroviária com a Eslováquia, a Húngria e a Roménia.

— Acêrca do protesto francês contra o ataque aéreo à linha férrea de Yunan, o informador oficial do Ministério dos Negócios Estrangeiros declarou:

«Não temos a intenção de suspender os ataques contra a linha férrea de Yunan enquanto ela constituir um importante caminho para o transporte de armas destinadas ao Governo de Chungking.

Hidroaviões japoneses sobrevoaram a linha férrea a uma distância de 83 quilómetros da linha fronteira da Indo-China Francesa. O céu estava de tal forma coberto de nuvens que os pilotos nipónicos nem puderam aperceber-se da ponte do caminho de ferro que atravessa o rio entre duas montanhas. No cimo dessas montanhas encontrou-se um ninho de metralhadoras e sobre a outra viam-se baterias de artilharia anti-aérea chinesas e não longe uma base aérea chinesa. Os aviadores japoneses foram recebidos com vivo fogo de metralhadoras e artilharia anti-aérea. Além disso encontram-se em presença de 5 aviões de caça chineses. Nestas circunstâncias, continua o informador oficial, era impossível aos aviadores japoneses verem um comboio que próximo da ponte do caminho de ferro saía dum tunel. Se uma das bombas atingiu o comboio e se alguns passageiros ficaram feridos, o Ministério da Marinha nipónico exprime o seu desgosto por êsse facto. O Governo japonês está pronto a pagar uma indemnização após ter examinado o caso.

No que diz respeito aos protestos feitos pela América, o porta-voz declarou que o Governo americano não tem razão para criticar a attitude do Japão quanto ao meio de que o inimigo se serve para obter as suas armas. Recordou que o Governo japonês já por várias vezes declarou ao Governo francês que as tropas nipónicas atacariam o caminho de ferro de Yunan até que os transportes de material de guerra destinado ao Governo de Chungking tenha cessado na linha férrea de Yunan. Embora o Governo francês tenha pretendido que a linha férrea de Yunan não transporta contrabando as autoridades verificaram recentemente, na fronteira, que o caminho de ferro de Yunan transportou notáveis quantidades de armas e munições para a China passando pela Indo-China francesa.

BOVRIL LIMITED

**Considerável aumento nas vendas
em Inglaterra e para o estrangeiro**

Grandes encomendas para o Estado prontamente satisfeitas

Lord LUKE, K. B. E. (Presidente e Director Gerente), presidindo à 43.^a Assembleia Geral de Bovril Limited, realizada em Londres em 14 de Março de 1940, depois de apreciar as contas, disse:

Como já foram informados, as vendas do BOVRIL em 1939 mostram um considerável aumento em relação às de 1938, o qual era de esperar para o continente, mas dadas as condições anormais do comércio mundial, o aumento na exportação representa um resultado muito satisfatório dos nossos negócios.

A Produção sob as condições da Guerra

Durante o ano completámos o nosso sistema de defesa contra raids em Londres, no custo de £ 6.000, o qual é inteiramente satisfatório e poderá fornecer protecção mesmo sob as mais severas condições. Os abrigos que foram construídos têm acomodação para todo o pessoal e compreendem filtragem de ar, geradores eléctricos independentes e todos os requisitos necessários para os tornarem seguros e confortáveis.

Desde o começo da guerra, grande quantidade da nossa produção tem sido para o Estado, cujos pedidos têm sido atendidos com toda a prontidão. A este respeito devo informar que os nossos contratos com o Governo são agora baseados no custo e que a margem de lucro concedida é muito pequena, política esta que tem merecido elogios e que permite ao Ministro dos Abastecimentos comprar aos mais baixos preços.

Propaganda do Bovril em tempo de Guerra

Desejo agora tocar levemente na propaganda durante a guerra. Nas primeiras semanas de guerra, grande parte da propaganda foi cancelada, mas dentro de pouco tempo muitos dos anunciadores compreen-

deram que foram, por assim dizer, um pouco apressados nas suas decisões, e por isso voltaram sensatamente às páginas dos jornais. Em Novembro a publicidade nos jornais era a que a redução do formato permitia.

Durante este período a propaganda do BOVRIL continuou, sinto-me feliz ao dizê-lo, sem desfalecimento. Nestes tempos de racionamento e de trabalhos extraordinários por parte de trabalhadores industriais, a necessidade de BOVRIL é maior que nunca.

O nosso pessoal perante a Guerra

Como muitas outras firmas, estamos já trabalhando com pessoal reduzido: nos escritórios apenas ficaram 16 empregados.

Quando em 1939 o Governo fez apêlo aos voluntários para duplicarem a força do Exército Territorial encorajámos praticamente os que quizessem alistar-se concedendo-lhes licença para os exercícios, além dos dias normais de descanso, e isto sem redução de vencimento, o que deu satisfatórios resultados, pois uma parte do nosso pessoal alistou-se no Exército Territorial, onde servem como oficiais e soldados. Firmámos acórdos para preencher estas lacunas durante a Guerra e recompensamos os empregados que se encarregaram de executar, além do que lhes está confiado, o trabalho dos seus colegas que se alistaram na força armada.

Estas faltas sentiram-se particularmente no pessoal de vendas, mas com a reorganização dos serviços e com o auxílio dos nossos clientes, o qual de boa vontade nos tem sido dado, continuaremos desempenhando tão cabalmente a nossa missão quanto as condições de guerra no-lo permitirem.

Os agentes desta importante firma são os nossos Amigos Snrs. A. L. SIMÕES & PINA, L.^{DA}, Rua das Flores, 22 — LISBOA.

FABRICANTES DE TECIDOS

FÁBRICAS DE LANIFÍCIOS

ESPECIALIDADE EM GABARDINES

Telefone 43

TORTOZENDO

**Quereis dinheiro?
JOGAI NO**

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

VIAGENS E TRANSPORTES

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga resolveu que os multiplicadores a que estão sujeitos os preços fixados em tarifas, avisos ao público, etc., em vigor nas suas linhas, e que representam receita própria, passem a ser os seguintes: passageiros de 3.ª classe, multiplicador 10; passageiros de 1.ª classe e tôdas as demais taxas, com excepção das que constam do aviso ao público daquela Companhia, de 20 do corrente, multiplicador 11.

O RÁPIDO ENTRE LISBOA E PORTO

Devem ser restabelecidos, possivelmente no corrente mês de Maio, os «rápidos» entre Lisboa-Pôrto, da tarde, e Pôrto-Lisboa, da manhã.

Teatros e Cinemas

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,30 — «Tempos modernos».
 APOLO — 21,45 — «A Abelha Mestra».
 AVENIDA — 21,45 — «O Sacrificado».
 MARIA VITÓRIA — 20,45 e 25 — «Ora vai tu!...».

CINEMAS

EDEN 21,30 — «Uma Mulher que não Vence».
 OLÍMPIA — Desde as 14,30 — Sessões contínuas.
 COLISEU — Cinema — 21,15
 PALÁCIO — Estupendos programas.
 ODÉON — Programas de bom agrado.
 CHIADO TERRASSE — Filmes de grande metragem.
 CAPITÓLIO — Parque Mayer.
 PARIS — Filmes excelentes.
 LYS — Programas variados com filmes escolhidos.
 EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 65.
 PAVILHÃO PORTUGUÊS — Parque Mayer.
 CINE BÉLGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Régo).
 BELEM JARDIM — R. Barlomomeu Dias.
 CINEMA ROSSIO — Programas variados.
 CINE PÁTRIA — Rua do Grito.
 IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.
 SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
 JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.
 MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.
 CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.
 CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.
 ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
 PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.
 SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A um nosso antigo assinante que coleciona desde o primeiro número a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, faltam-lhe as colecções completas dos anos de 1900, 1901 e 1902 que misteriosamente lhe desapareceram.

Compram-se pois na administração, todos os exemplares referentes às colecções acima indicadas.

COMÉRCIO ITALIANO

O adido comercial italiano em Lisboa sr. Tommaz Lazzano ofereceu, num dos restaurantes da Baixa um jantar a alguns comerciantes e industriais italianos que exercem a sua acção em Lisboa, ao qual assistiram, por amável deferência, vários representantes da imprensa. À sobremesa, fizeram-se brindes à Itália e a Portugal.

O SUISSO ATLANTICO HOTEL

Roga que experimentem o seu tratamento e preços sem confronto. Muito especial para família. Condição unica pelo socego.

Rua da Glória, 3 — Telefone 2 1925



Fábricas de: Alcool rectificado, extra neutro 96°
 Alcool desnatado e Aguardente vínica 77°

Sociedade Lusitana de Destilação

E. FONSECA & C.ª

Escritórios: Lisboa — Rua Vitorino Damásio, 26, 1.ª — Telef. 6 1168
 e 6 1169 — Telegr. «Alcool».

Pôrto — Rua das Carmelitas, 100, 2.ª — Telef. 1913

LUSALITE

Chapas onduladas para telhados, e lisas para tabiques, tetos, isolamentos, etc. Canalisações de água, gaz e vários produtos químicos, industriais e agrícolas para protecção de redes subterrâneas eléctricas e telefónicas, etc.

CORPORAÇÃO MERCANTIL PORTUGUESA, L.^{DA}
 RUA DE S. NICOLAU, 123 - LISBOA - Telefones 2 2091 (três linhas) - Estado 390
 Endereço telegráfico: LUSALITE

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental e Ocidental
 Saídas de Lisboa no 2.º Sábado de cada mês pelas 12 h.

Carreira rápida da Costa Ocidental

Saídas de Lisboa no 3.º Sábado de cada mês, pelas 12 h.

Carreira da Guiné

Saídas de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas

Escritórios { Lisboa - Rua Instituto Virgílio Machado, 14
 (à Rua da Alfândega) TELEFONE 2 0052
 Porto - Rua do Infante D. Henrique, N.º 9
 TELEFONE 2342

Agencia Internacional Aduaneira MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA VILAR FORMOSO

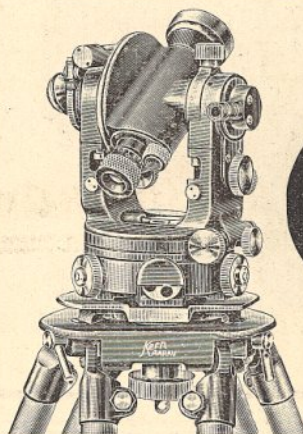
RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)

End. Teleg.: TRANSPORTES End. Teleg.: VIVAS

BEIRAM (MARVÃO)

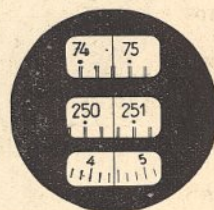
PORTO (FRONTEIRA PORTUGUESA)

TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º End. Teleg.: VIVAS



1/5 DO TAMANHO NATURAL.

Kern
 AARAU
 SUISSE



360°
 CIRC. VERT.
 74° 40'
 + 4' 26"
 74° 44' 26"

Teodolito de circulo duplo DK M 1 com micrometro optico - Construção Dr. H. WILD

PRINCIPAIS CARACTERISTICAS:

AUMENTO	20 vezes
DIAMETRO DA OBJECTIVA	30 mm
DIAMETRO DO CIRC. HOR. E VERT.	50 mm
PEZO	1,8 kgs.

AGENTES EM LISBOA:

CARLOS GOMES & C.^A L.^{DA}

AOS FERROVIÁRIOS

DO CONTINENTE
 E DO ULTRAMAR

DESCONTOS DE DEZ POR CENTO

EM DOZE OU EM VINTE MEZES, HABILITAÇÃO GARANTIDA PARA
GUARDA-LIVROS

Ensino fácil, ao alcance de todos: Escrituração Comercial, Contabilidade, Estenografia, Caligrafia, Dactilografia, etc.. Planos de estudo, preços, etc., no livro ESTUDE EM SUA CASA que se envia, grátis, a quem o pedir.

na «Escola Comercial Portuguesa, por Correspondência», Rua do Arsenal, 54, 3.º-LISBOA
 (FUNDADA EM 1930; E AO ABRIGO DO DECRETO N.º 23.447)

Rocha & Oliveira

Importadores de tôdas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

P. B. X.-2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIRO
 LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA



R. G. DUN & C.^o

DE NEW YORK

Agência internacional de informações comerciais

FUNDADA EM 1841

Escritório em Lisboa

(Direcção para Portugal)

15, Rua dos Fanqueiros

Sucursal no Porto

Avenida dos Aliados, 54

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

BADEN — SUISSA

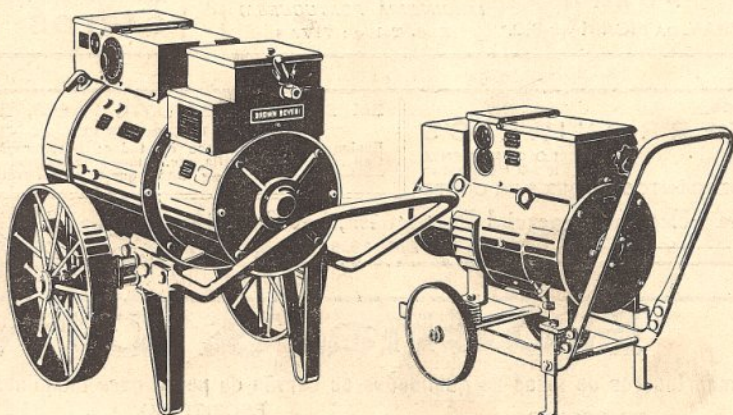
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDUARDO DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manuel, 191-2.º--PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica por arco
:: :: em corrente continua de 80-160 A e 240-300 A :: ::