

6.º do 58.º ano

Lisboa, 16 de Março de 1947

Número 1422

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

DEPÓSITO LEGAL
- MAI 1947

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

Comércio e Transporte. / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.ª
Telefone P B X 2 0168—LISBOA



K



L

M

C.ª Real Holandesa
de Aviação

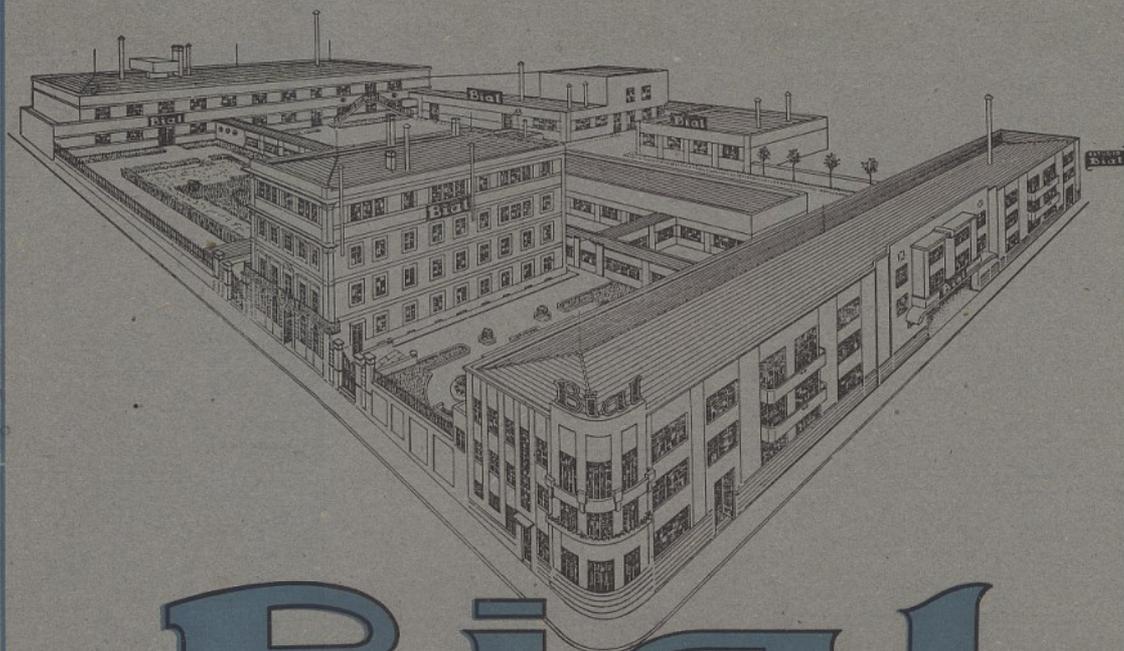
FUNDADA EM 1819

AS LINHAS AÉREAS
MAIS ANTIGAS
DO MUNDO

LISBOA—GENEVA—AMSTERDAM
e vice-versa via MADRID

Todas as semanas
AMSTERDAM—AMÉRICA DO SUL
e vice-versa via LISBOA





Bial

É NESTES LABORATÓRIOS
QUE SE PREPARA O

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 7520

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

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

1422



16 — MARÇO — 1947



ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia 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 GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Pelas altas regiões ferroviárias — No aéropago de Bruxelas, pelo Eng.º civil <i>Américo Vieira de Castro</i>	231
Lusitânia Expresso «Sevilha»	234
Os Caminhos de Ferro na Literatura, pelo Dr. <i>Busquets de Aguilar</i>	235
Há 50 anos	237
O que todos devem saber.	238
Imprensa	239
Prof. Dr. Fezas Vital	239
D. Gabriel Uríguen	239
Companhia do Caminho de Ferro do Mondego	239
Brindes e Calendários.	239
Espectáculos.	239
Parte Oficial	240

Pelas altas regiões ferroviárias

NO AÉROPAGO DE BRUXELAS

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

FASTIDIOSAMENTE, com indignação dos 17.000.000 de passageiros que usufruem o escandaloso privilégio de serem transportados nos caminhos de ferro *a preços muito inferiores aos do custo*, com grande tédio da maioria dos leitores e com aborrecimento de alguns ferroviários e governantes, vimos proclamando há mais de um ano nestas hospitaliares colunas, *a bem da nação*, que os serviços de passageiros são causa de grandes prejuízos para os caminhos de ferro e para o país.

Assim continuaremos enquanto durar essa hospitalidade, a qual não seria para admirar terminasse breve.

O futuro, não muito distante, mostrará quanta razão nos assistia. Mas será demasiadamente tarde, e os contribuintes suportarão todo o peso dos erros cometidos como já o suportam em França e em outros países. Neles reinava o delírio da velocidade e do luxo nos combóios de passageiros, e uma competência internacional ruinosa, muito análoga à que outrora subsistiu através do Atlântico, de tão nefastas consequências.

Estes os motivos pelos quais lemos, com grande satisfação, no número de De-

zembro de 1946, do Boletim do Congresso dos Caminhos de Ferro um interessantíssimo artigo sobre os serviços de passageiros, o qual confirma plenamente tudo quanto sobre esse assunto nestas colunas temos escrito. Estamos, portanto, fortalecidos com a autoridade do Areópago de Bruxelas.

Assim começa o citado artigo:

«Os serviços de passageiros representam para todos os caminhos de ferro de todo o mundo uma parte importante do tráfego, os quais os dirigentes dos organismos ferroviários estão, naturalmente inclinados, sob a pressão dos Poderes Públicos e das reclamações dos passageiros, a melhorar constantemente, *sem procurar conhecer com exactidão as consequências que esses melhoramentos podem ter sob o ponto de vista financeiro.*

O itálico é nosso.

Nós acrescentaremos: *quando se trata de tarifas tão ruinosas como as dos tranvias da C. P., mesmo que a miragem da electrificação venha a ser um facto, essas consequências não-de ser gravíssimas.*

Técnicos estrangeiros a estudar o pro-

blema da electrificação das nossas linhas — que não apresenta dificuldades especiais — sob o ponto de vista meramente técnico, deixando na sombra o problema económico, nada podem contribuir para elucidar essa importantíssima questão.

Uma modificação rápida e imprevista nos sistemas de tracção eléctrica pode inutilizar, num instante, os mais brilhantes e «seguros» estudos desses técnicos, como sucedeu mais do que uma vez na Suíça.

Acresce ainda a circunstância, a qual poremos em relêvo, sem sombra de desprimor para ninguém, que esses técnicos nem sempre estão completamente libertos da influência das grandes casas estrangeiras fornecedoras de material eléctrico.

A extrema vulnerabilidade das linhas eléctricas perante os ataques aéreos foi já posta em destaque nestas colunas. Hoje lemos nos jornais diários que as linhas ferreas electrificadas sofreram muito mais na Inglaterra do que as restantes, e que foi necessário em alguns pontos enviar robustos combóios a vapor para auxiliar linhas onde imperava a «Grande Fada», frágil naturalmente como todas as fadas, em presença dos violentos temporais de chuva, vento e neve.

Continuando diz o artigo que em 1938, em França, após a criação da S. N. C. F. F. à qual nos referimos no n.º de 16 de Fevereiro de 1947, esta importante questão foi estudada minuciosamente, e foram comparadas as receitas e as despesas aferentes a esses serviços. Os resultados a que se chegou são deveras edificantes, e devem atrair a atenção dos dirigentes dos organismos ferroviários e dos governos dos países de todo o mundo. A seguir os resumimos.

Serviços de passageiros da S. N. C. F. F.

Receitas . . .	4.207.000.000 francos
Despesas . . .	8.245.000.000 »
«Déficit» . . .	4.038.000.000 »

Por estes números se verifica qual a causa principal dos pavorosos «déficits» dos caminhos de ferro franceses. Outras

se lhe juntaram, sem dúvida, mas nenhuma de semelhante magnitude.

Mais nos diz o artigo que os obscuros e benéficos serviços de mercadorias deram um lucro de

1.100.000.000 francos.

Melhor justificação não poderia haver de tudo quanto temos dito e redito com irritação de uns, aborrecimento maior ou menor de muitos, e sem agrado de ninguém.

Nada nos incomoda essa situação. O nosso fim não é agradar aos leitores.

Seguem-se quadros e considerações relativos aos serviços de passageiros da mais alta importância, dignos de serem analisados. Mas essa análise, deveras proveitosa, tem de ser muito extensa, e só poderá ser feita em subsequentes artigos, meramente técnicos.

Por hoje vamos apenas comentar alguns pontos e transcrever as conclusões do artigo, cujo tema não pode ser mais palpitante, nem mais interessante, para o futuro dos caminhos de ferro, tão gravemente ameaçado mundo em fora. Mundo em fora há também a este respeito muitas ilusões...

Segue-se um estudo bastante extenso de várias medidas tendentes a reduzir os enormes prejuízos dos serviços de passageiros. Em torná-los lucrativos, ou sequer em extinguir os «déficits», não pensa o articulista. E com razão.

De tais medidas muito pouco há a esperar. Apenas um substancial aumento de tarifas poderia trazer uma sensível melhoria nos serviços de passageiros. Mas um tal aumento, vivamente combatido pelo público, apoiado inconsideradamente pelos governos, é irrealizável, embora fosse absolutamente justo.

Seis eram as grandes companhias ferroviárias francesas, *Nord, Est, Ouest, P. L. M., Orleans e Midi*. A Companhia de *Ouest*, a qual tinha um tráfego prodigioso de passageiros suburbanos — considerado pelos ignorantes em assuntos ferroviários como

um flagrante indício de prosperidade — succumbiu em 1908 ao peso dos «deficits» ocasionados por essa prosperidade «fictícia». Passou para a posse do Estado, e durante os últimos 38 anos tem infligido ao Tesouro Público prejuízos que se cifram por números astronómicos.

Contra esses aterradores prejuízos dos serviços de passageiros nada podem as sumidades ferroviárias (Dautry).

A partir de 1921 as cinco restantes companhias começaram a dar sinais de fraqueza financeira. Mas não diminuiu, nem a velocidade comercial dos comboios, nem o peso morto dos passageiros, nem os grandes percursos sem paragens. Pelo contrário, foram aumentando sempre. Questão de «prestígio»...

Os diferentes remédios aplicados não lograram resultado algum. O mal foi-se agravando sempre, e em 1937 sossobraram em bloco, entregando-se ao Estado, o qual lhes impoz as condições que por bem houve, porquanto não estavam em condições de lhe resistir.

Triste fim de empresas que, *in illo tempore*, foram consideradas verdadeiros colossos financeiros...

O exemplo da França deve ser meditado por todos os países da Europa. *Jam proximus ardet Ucalegon*.

A electrificação dos nossos caminhos de ferro, combalidos como todos os da Europa, e mais ainda sofrendo de grande debilidade das receitas de mercadorias, terá como consequência beneficiar os grandes produtores nacionais de energia eléctrica e os grandes fabricantes estrangeiros de material eléctrico e apressar a ruina desses debilitados organismos de transporte, os quais há tantos anos lutam com a adversidade.

Que frutos têm colhido as indústrias do Norte do país do largo emprêgo da energia hidro-eléctrica, *vendida e revendida como vulgar mercadoria?! Absolutamente nenhuns*. Qualquer motor térmico lhes daria a fôrça motora por preço muito inferior.

Mas estudando os relatórios das empre-

sas de distribuição dessa energia verifica-se que a *revenda* dessa mirífica fôrça é assaz proveitosa...

Nada absolutamente justifica a electrificação dos nossos depauperados caminhos de ferro. É um péssimo emprêgo do dinheiro dos contribuintes, quando o Governo tantas aplicações, *urgentes e reprodutivas*, teria a dar-lhe. E urgentes e reprodutivas as têm mesmo dentro dos caminhos de ferro, como seja a de tornar muito mais satisfatórios os serviços de mercadorias, tanto sob o ponto de vista dos interesses do público, como dos próprios caminhos, abaixando o custo da tonelada-quilómetro.

Vamos agora transcrever as conclusões do artigo.

Assim começam: «É este o conjunto de medidas que o inquérito junto das diferentes administrações de caminhos de ferro nos permitiu organizar com o fim de conseguir que o preço de custo dos serviços de passageiros seja o mais baixo possível, e se dêem ao público facilidades razoáveis. Estas providências deveriam já ter sido postas em vigor antes da guerra afim de diminuir o «deficit» de todos caminhos de ferro da Europa».

Nós diríamos: *muito antes da guerra*.

Continuando diz o artigo: «Estas medidas devem ser actualmente postas em prática, com tanta mais tenacidade, quanto é certo que os meios postos à disposição dos caminhos de ferro são cada vez mais reduzidos. Não se deve, todavia ocultar que o público vai exigir todas as facilidades anteriores à guerra, como se esta não tivesse realmente existido. Convirá resistir com energia a essas solicitações, as quais muitas vezes serão apoiadas pelos Governos — imprudentemente, juntaremos nós que não somos ferroviários.

E a seguir: É necessário que, *de forma alguma* — nosso é também o itálico — no futuro os serviços de passageiros levem as empresas ferroviárias, para assegurar o equilíbrio financeiro geral, a aumentar as tarifas de mercadorias, de forma que estas se tornem particularmente vulneráveis à

concorrência dos serviços de mercadorias a grandes distâncias nas estradas, o que acarretaria para a economia dos caminhos de ferro *perdas muito consideráveis*.

E nós, a quem tanto interessa a economia das caminhos de ferro, como a da nação, juntaremos que essa elevação das tarifas de mercadorias *teria o mais desastroso efeito sobre a economia das nações, e até sobre a economia mundial*, como já tantas vezes temos escrito nestas colunas.

Infelizmente, de todas as modificações propostas nos serviços de passageiros para os tornar menos ruinosos, as quais atentamente estudamos, pouco há a esperar, a não ser uma elevação muito substancial das tarifas de passageiros.

Erro gravíssimo foi deixar inveterar tão maus hábitos no público.

Os caminhos de ferro, só por si nada poderão contra os violentíssimos protestos das populações. Só os Poderes Públicos os

poderão sustentar nessa difficilissima campanha. A nossa confiança nos governos é, porém, limitadíssima. Lembremo-nos sempre dos odiosos «contingentes» de importação em França, os quais tanto contribuíram para a ruína da economia desse país, tão simpático, quanto inditoso, e que eram obra das clientelas políticas.

E terminaremos. Nas nossas enfadonhas considerações, de há um ano a esta parte, temos, portanto, o apoio do areópago de Bruxelas. Pena foi que essa alta instituição tão tardiamente encarasse a sério este importantíssimo problema ferroviário. Questão de amor próprio e de «prestígio» internacional, ambos muito mal cabidos.

Permita Deus que o «prestígio» não entre também em cena para promover a electrificação dos nossos caminhos de ferro, tão mal preparados para no futuro suportar os pesados encargos dessa transformação, tão sedutora como onerosa.

Lusitânia Expresso «Sevilha»

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de acôrdo com a RENFE, vai pôr em circulação, a partir de 27 do corrente, um combóio Lusitânia Expresso para Sevilha, que, saindo de Lisboa às 3.^{as}, 5.^{as} e sábados, às 19,27, chega àquela cidade às 9,45 do dia seguinte. O regresso de Sevilha faz-se às 2.^{as}, 4.^{as} e 6.^{as} às 21,30, chegando a Lisboa no dia imediato, às 10,20.

Trata-se dum combóio de lotação limitada, com fourgon, carruagem-cama, carruagens de 1.^a e 2.^a classes e restaurante, sendo o serviço de polícia e alfândega feito em trânsito.

Este combóio, que circula por

Badajoz, vai contribuir para um maior estreitamento de relações comerciais e turísticas entre Lisboa e Sevilha.

De 27 do corrente até 6 de Maio, circulará entre Lisboa e Sevilha um combóio especial destinado às pessoas que desejem assistir às tradicionais cerimónias da Semana Santa e à Feira.

A venda de bilhetes para o Lusitânia Expresso «Sevilha», é feita na secção de informações de Lisboa Rocio e na Agência da Companhia de Wagons Lits, na Rua do Carmo.

O último dia de circulação deste combóio é a 6 de Maio.

Os Caminhos de Ferro na Literatura

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILLAR

ENTRE os escritores contemporâneos, que nos seus trabalhos literários apresentaram referências de carácter ferroviário, encontram-se a senhora D. Maria Archer e os senhores Dr. Antero de Figueiredo, Aquilino Ribeiro e Joaquim Paço de Arcos. Das manifestações respeitantes a caminhos de ferro, que, na obra do senhor Dr. Antero de Figueiredo, interessam, já me ocupei ⁽¹⁾, faltando agora os outros escritores.

Em romances admiráveis o senhor Aquilino Ribeiro tem tratado de diversos assuntos, mas, apenas em «Filhas de Babilónia» e «Lápides partidas», mostrou temas ferroviários. A novela «Os Olhos Deslumbrados», de «Filhas da Babilónia», é um episódio passado num comboio em viagem para Paris, depois de transposta a estação de Fregeneda, primeira localidade espanhola a seguir à Barca de Alva.

Essa descrição bastante desenvolvida parece uma réplica ao mais notável trecho ferroviário da literatura portuguesa, que é a viagem de Paris a Tormes realizada por Jacinto e José Fernandes, e descrita por Eça de Queirós ⁽²⁾. O senhor Aquilino Ribeiro, com aquele vocabulário rico e um poder de observação que o tornam inigualável, iniciou a sua novela da forma mais ferroviária possível e que tem apenas semelhança com o começo de «A Capital» de Eça de Queirós ⁽³⁾.

«Em caminho de ferro, escreveu o senhor Aquilino Ribeiro ⁽⁴⁾, através da chã pasmada de Castela-velha. Todas as tristezas do princípio do Outono, do entardecer e dos desertos, entraram para a carruagem, tomaram os lugares vazios, penduraram-se aos espaldares e ao nosso pescoço. Quase que se podem palpar, têm corporeidade de viajantes.

«Ainda ouço e ainda vejo, ao longo do cais, os tamancos de Fregeneda, aqueles tamancos do cómodo e respeitável chefe que de mãos encaixadas nas mangas do tabardo até os cotovelos, deixou que por cima de nós passasse uma lenta, bafienta eternidade. Eram de encouras, com testeiras de latão, e seu belo somido de matraca rompia singular por entre o fragor metálico da manobra. Era a voz de presença de Espanha.

«Há já uns bons quilómetros andados e, não obstante, as montanhas do Douro continuam a mover-se a Oeste, ronceiramente. Só infinitos rolando sobre infinitos têm aquela subtil cadência na mobilidade. Lá vão correndo e figura-se-me que o corvo, empo-

leirado além, naquele pinheiro solitário, está atento a vê-las correr. Não à enfiada de grandes ataúdes sonoros que é o comboio, pois conserva o garbo castelhano — nem olhar à retaguarda, nem olhar em baixo.

«A máquina esgalga-se pela planície fora, direita a um fugaz e parabólico horizonte. Surrada dos gados, com a sarna dos restolhos e da urze a grisalhar, parece que Deus nesta terra apenas semeou cinzas. Os próprios pássaros levantam da resteva, recuam e fogem de nós numa revoada irreal de fálhas apagadas».

Abandonando o corredor, o autor senta-se no lugar, e, depois duma referência exacta à paisagem que desaparece, começou a observar o compartimento.

«Ponho-me ⁽⁵⁾ a submeter o compartimento a cálculos aritméticos. O tejadilho compõe-se de vinte e seis ripas ou vinte e sete, cômputo feito duma emenda. Não ostenta em seu verniz lustrosos bosques irreais, mas, a um canto, lá descubro uma perfeita máscara de histrião. Os olhos são duas dedadas de lampianista, a boca uma junta que arreganhou com um presumível descarrilamento. Um, dois, três, nove letreiros; inumeráveis letras, trinta aqui... vinte e quatro além... gordas, anchas, escorregando nas paredes como lagartas em procissão. Os cuidados que à Companhia merece meu esqueleto peregrinante desvanecem-me. Fala neles o estatuto e a fraternidade cristã. E, por detrás daquelas vozes gnómicas e instruções proveitosas, sinto a Espanha imperial e católica que, por cada soldado, aparelhava um prègador.

«Lá desponta, segunda vez, do batuque raivoso do aço uma terna melodia errante. Concentro-me a dissociá-la da bulha horrisona das rodas; suspira, trémula, e chorando se esvai, para volver de novo flébil e magoada. Parece a Morte de Ase, cantada pelo mar.

«Nas malas dos passageiros, as argolas, cravadas com seis prègos cada uma, marearam com o suor das mãos. Num rótulo de despacho, a mais ventruda es-

⁽¹⁾ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1387, de 1 de Outubro de 1945.

⁽²⁾ José Maria Eça de Queirós, «A Cidade e as Serras», Lisboa, Porto, 1924, 9.ª edic., pág. 180 a 196.

⁽³⁾ José Maria Eça de Queirós, «A Capital», Porto, 1926, 2.ª edic., pág. 1.

⁽⁴⁾ Senhor Aquilino Ribeiro, «Filhas de Babilónia», Lisboa, 1925, pág. 7 a 8.

⁽⁵⁾ Senhor Aquilino Ribeiro, obr. cit., pág. 18 a 21.

tadeia o nome de Coimbra. Coimbra, um estreloçar de cimbalos, os meus dezanove anos, em volta dos quais o Sol, a Lua, os ástros e as mulheres gravitavam.

«Se o estilo é o homem, a mala é o viajante. Das malas que aí se vêem, uma tem a «hourí» reponteada a vermelho quando a côr é de açafião. Por baixo o cabedal engelhou e gastou-se com os baldões. Foram renovadas as «houses» e falam baixinho de mediania que tem vergonha de se mostrar. Entre a bagagem vai amolentada uma condessinha, em lamelas de verga, de muitas côres. Talvez a tecesse um penitenciário — um honrado e barato cesteiro. Que importa? É o pendor duma família simples e amável, acomodaticia com os destinos, daquelas que celebram os aniversários com sonetos e pudim de gila e têm uma sala de receber, fechada, reservada, com cadeirões e sofás envoltos em guarda-pós de lona como múmias reais num panteom. E se assim não é, devia ser.

Depois de apreciar os passageiros do compartimento, comentou o fim do dia.

«Anoiteceu (!); vamos a 700 metros de altitude na sala de bailar dos ventos que é a meseta castelhana. Pela charneca não bole sombra de árvore, nem cintila luzeiro. O compartimento fica isolado do combóio e do mundo. A janela é um ôlho vazado sobre o mundo que se não vê. Só de quando em quando, o vapor da locomotiva e o fumo, concentrados no ar fresco, roçam-na com os seus velos brancos, os seus bulhões de cinza, as suas pinceladas de cré. E' o único sinal de infinito que há para lá das quatro paredes que nos levam. Consigo, afinal, diante daquele homem, furtar-me à ideia mortificadora do seu anonimato. Entre-go-me a ele e, sujeito, meu pensamento é como água de represa em que a divina adolescente se deixa ir fluctuando.

Alcançada Fuente de San Esteban, o combóio continuou a sua marcha.

«O combóio (?) abalou tão subtil no rodar que, a menos das casas, das luzes, das bisarmas, condensadas na treva, que lá fora remam docemente, se não daria conta. A locomotiva escarra che-ché, ché-ché e, após uma estralejada de saltos, lá voltam as cem rodas ao passo ternário da sua bela e desafinada mazurca».

Magistral a descrição da estação de Salamanca com a demora que é peculiar a todos os combóios espanhóis.

«Entorpeceu (°) o combóio e os minutos decorrem longos como dias de calabouço, caem do relógio ventrudo da gare, com uma lentidão peganhosa de gotas meladas.

«No cais, em contra dos vultos errantes, só a luz eléctrica dá uma impressão de presença, de estranha personalidade objectiva. Parece que exerce ali o papel animoso de preenchimento. Contra o muro, caras de mulheres serranas vendem pasmo; e, pelo asfalto espelhento das chuvas, um cura desliza manso como palmípede preto num charco. Outros viajeiros...

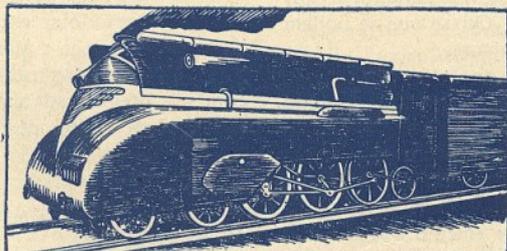
... Mas eu mal me apercebo de seus vultos graves. Sons, vozes de cantina, é como se partissem do cabo do mundo. Não se sente o pulsar da locomotiva, o nosso pulsar difuso de viajantes. E' a imponderabilidade.

«A sineta tange afinal, e entro em assonância com «o de fora». A fonda começou a revessar seu mundo, os malteses de pau e manta que adoram o Menino nos quadros de Ribera, os marchantes de borla no «sombbrero», os carabineiros de filhos à trela. Uma chica passa a cantarolar «El alma de Diós». Como lesma sobre uma abóbara, o ponteiro negro avança no mostrador branco».

(1) Senhor Aquilino Ribeiro, obr. cit., pág. 28 e 29.

(2) Senhor Aquilino Ribeiro, obr. cit., pág. 37.

(3) Senhor Aquilino Ribeiro, obr. cit., pág. 42 e 43.



Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Março de 1897)

Perigos para o paiz

Sob o titulo «A ruina de Lisboa» o *Jornal do Commercio* soltou ha dias um grito de alarme que se tem repercutido em toda a imprensa, dando-nos a triste noticia de que, desde o proximo mez d'abril, será estabelecido um comboio *Sud-express* de Londres e Paris a Gibraltar.

Isto quer dizer que estamos arriscados a que todas os as mais importantes das carreiras maritimas que hoje fazem escala pelo nosso porto para as Americas a Africa e as Indias abandonem as nossas aguas transferindo-se para Gibraltar, onde serão estabelecidas as communicações dos paizes do ultramar com a Europa.

Lisboa irá sendo abandonada pelos estrangeiros e não só a capital como o paiz inteiro soffrerá o mais terrivel golpe na sua vida economica.

Eis a fatal consequencia — de resto já desde muito prevista — do abandono em que todas as nossas potencias governativas, todos os dirigentes e, seguindo-lhes o exemplo, todos os dirigidos, no nosso paiz tem deixado os mais importantes interesses publicos.

As nossas previsões, tantas vezes feitas aqui, vão-se realizando; não temos a responsabilidade do silencio, mas não nos regosijamos de ver que as manifestações do mal justifiquem o nosso diagnostico.

Quando todos os paizes, mesmo os mais ricos, se esforçam por attrahir o estrangeiro, nós temos tido o sabio tino pratico de, por todas as fórmãs, o escorraçar do nosso solo.

Enfeitavamo-nos com o titulo de *caes da Europa* e mantinhamos para as procedencias do Ultramar toda a cadeia de incommodos com que torturavamos os que vinham desembarcar aqui.

As quarentenas, famoso espantinho com que afastavamos do nosso porto os sãos e deixavamos os suspeitos entrar por Vigo indo visitar aquelles ao lazareto, afastavam de nós milhares de visitantes, por anno.

Depois de muito tempo e quando as perniciosas consequencias d'este estado de coisas já tinham produzido taes effeitos que impossivel era tolher-lhes a marcha, reformou-se o regimen sanitario, acabando com a maior parte dos incommodos a que o antigo obrigava.

Mas, como se temesemos que essa melhoria nos fosse benefica, inventou-se — ainda antes d'ella — outra peia para os que transitam por terra.

Sequioso de arranjar receita e logares para mais uma legião de partidarios, um ministro lembrou-se de crear os passaportes, pondo-nos na notavel situação de sermos o *unico paiz da Europa* onde tal exigencia se fazia!

Reconhecerão a asneira, porque lh'a fez notar todo o paiz (menos os collegas do ministério que não se aperceberam d'ella, antes a applaudiram) o decreto conservou-se em suspenso, mas a sua publicação já fizera, no estrangeiro, o effeito bastante para pôr de sobre-aviso todos que planeavam vir ao nosso paiz.

Para os raros que temem vindo, ficou a alfandega encarregada de os afugentar.

Em todas as fronteiras, quando se apresenta um estrangeiro — sabemol-o bem por experiencia propria; sabem-ol quantos tem viajado — basta que que elle invoque essa qualidade, basta, na maior parte dos casos, a sua má pronun-

cia do idioma, para que a alfandega lhe dê todas as facilidades.

- Tem alguma coisa a declarar?
- Nada.
- Passe.

Eis o dialogo que se trava na maior parte das alfandegas raianas ou maritimas.

Aqui, como somos muito espertos, temos considerado sempre os que veem de fóra como habeis contrabandistas que só veem cá para introduzir, sem direitos, no nosso mercado alguns gramas de tabaco.

Todos estes estrangeiros são outras tantas tubas da pessima fama do nosso paiz a proclamar lá fóra que ninguem se arrisque a vir a Portugal.

E para contrapôr a isto, o que temos nós feito, em embelezamentos e em attractivos para o estrangeiro?

Ha dez annos que Lisboa communica rapidamente com o centro e o norte da Europa por intermedio do *Sud-express*. Mas desde a epoca da sua inauguração (que julgamos ter sido em 86 ou 87) que fizeram os governos, que fez a camara de Lisboa, que fizeram as grandes corporações do commercio, no sentido de aproveitar um melhoramento de tanto alcance? Nada, absolutamente nada!

Com esta basofia indigena que só eguala a nossa desmedida ignorancia, imaginámos que uma grande companhia internacional como a dos *Wagons Lits*, estabelecia por semana um, dois e tres serviços de comboios rapidos e de luxo, unicamente para transporte de meia duzia de ricos lisboetas que por anno vão tomar as aguas a Vichy, ou passar um mez de ferias em pleno *boulevard*.

E em vez de olharmos seriamente para o augmento que podia resultar d'esse serviço rapido para a economia do nosso paiz, facilitando-se o embarque e o desembarque de viajantes, — fez-se justameute o contrario.

A companhia *Wagons-Lits*, prevendo o desenvolvimento que teria Lisboa com as obras do porto, não só chegou a estabelecer tres linhas de *Sud-express*, por semana, mas até construiu um grande hotel *terminus*, segundo os melhores modelos das grandes capitães. Pois todos estes esforços foram desprezados, não querendo ninguem reparar que essa companhia não pensava no movimento propriamente lisboense, mas sim no movimento internacional de passageiros com a Africa e a America.

O que tem feito a nossa camara municipal? pergunta o collega. Nada.

E o governo?

Esses milhares de contos gastos pelo ministerio das obras publicas, como aqui demonstrámos e o relatorio do actual ministerio não faz senão confirmar, estragados em embelezamentos de corredores, repartições e latrinas officiaes, empregados em melhoramentos na cidade, tornariam esta um encanto que attrahiria visitantes de todos os paizes-de [preferencia a qualquer porto hespanhol e especialmente a Gibraltar que é feio e incommodo.

Mas «para lastima já é tarde» diz a este respeito o *Popular*, e concordando com isso, vejamos de frente o perigo e tratemos de parar a maior força do golpe, já que de tudo não podemos evitar-o, e de ver tambem até que ponto elle pode ferir-nos.

Gibraltar não está *hoje* nas condições de ser considerado ponto *terminus* para um serviço de comboios rapidos como o *Sud-express*.

O caminho de ferro não vae até lá; fica em Algeciras, onde o passageiro sae, sobre a ponte, sujeito, no inverno aos incommodos de uma estação desabrugada; tendo que embarcar no vapor para atravessar a bahia, sahir d'este em lanchas que o levam ao caes, sujeitar-se ahí á verificação

das bagagens, ir ao *guichet* da policia pelo salvo-conducto para poder permanecer, por oito dias sómente, na cidade.

Isto, para viajantes do centro da Europa para o ultramar, especialmente para os que trazem bagagens, para senhoras, pessoas doentes, crianças, é difficil, soberanamente incommodo; incomparavelmente mais incommodo do que a vinda por Lisboa.

A permanencia em Gibraltar não tem interesse mais que para um até dois dias; as noites são estupidas, não ha mais que um theatre, e esse pequeno, e funcionando só de inverno; não ha circos, não ha cafés.

Vê-se portanto que a companhia dos wagons-leitos vae, com o novo *Sud-express*, fazer *uma sementeira* em terreno ainda não productivo, apenas arroteado.

Mas tudo isto se pôde transformar rapidamente, e para tal bem pouco é necessário, sabida a actividade do genio inglez.

A Inglaterra desde muito tempo faz insistentes tentativas com o governo hespanhol para que este lhe permitta levar a linha ferrea a Gibraltar, partindo com um ramal, já da actual linha de Algeciras em Almorainia ou proximidades, já da linha, em construção, de Malaga a Cadiz, por Marbilla e Estepona (margem do Mediterraneo) tentativas que tem ficado abortadas pelas recusas do governo em conceder esta linha que faria de Gibraltar um porto maritimo em competencia com os portos hespanhoes do Mediterraneo, e poderia mesmo ser uma linha estrategica de primeira ordem, para um caso de invasão por aquelle lado, nas mãos de estrangeiros em territorio hespanhol.

A Inglaterra, entretanto, lá vae construindo um grande porto d'abrigo com caes acostaveis para os maiores vapores, porto que já está em adeantadissima construção.

E estabelecido para alli o *Sud-express* e outros comboios directos de Madrid, começando a affluir ao porto os vapores das carreiras transatlanticas, a Hespanha, que lucra com isto, não se resolverá a deixar construir a linha ferrea?

E' bem possivel que isto succeda, porque a Hespanha convirá immenso que a passagem dos viajantes transcontinentaes se faça por Madrid e Andaluzia, e terminada a linha que liga os dois portos d'esta provincia, Cadiz e Malaga, posta esta linha em ligação com a de Gibraltar, a corrente de viajantes por alli deve-lhe dar bons interesses.

Como deixamos demonstrado, o perigo para nós é imminente, e dizemos para nós e intitulámos o nosso artigo «Perigos para o paiz» porque não é só Lisboa mas todo Portugal que perderá de importancia abdicando a sua qualidade de escala entre a Europa, America, e Africa, e entre a America e a India mesmo, de um inimigo tão poderoso como Gibraltar.

Mas se o perigo se approxima, dá-nos, comtudo, ainda tempo para combater, e a essa lucta é que incitamos as instituições officiaes e particulares que tem que determinar o movimento.

Um dos meios está em estabelecer, com toda a urgencia, agencias das nossas linhas ferreas no Ultramar, agencias que podem ser Postas d'accordo com as linhas francezas, para vender lá, no Brazil, no Rio da Prata, etc., bilhetes directos simples e circulatorios nas linhas da Europa, por Lisboa.

Ao mesmo tempo, nas agencias de Paris, tomar-se-hiam logares directos para o Brazil com embarque em Lisboa.

Bem sabemos que as companhias hespanholas, se oppõem hoje, desde que as differenças de cambio com a França as põem em crise financeira, a estabelecer bilhetes directos do nosso paiz para França, bilhetes que nem ellas proprias tem.

Mas ha mil meios de resolver essa difficuldade e é preciso que elles se ponham em practica para o conseguir.

E entretanto os nossos governantes que pensam a sério

nos melhoramentos de que a capital precisa; que pelas nossas legações e consulados se torne bem publico, mas bem publico, que o novo regulamento de sanidade maritima já não impõe quarentenas senão em casos extremos, e finalmente que se annule de vez — e se proclame tambem no estrangeiro — o famigerado decreto dos passaportes que tanto mal nos fez.

Se nada fizermos, se, como é nosso costume, deixarmos correr á revelia os nossos maiores interesses, ficaremos apenas com as carreiras de vapores indispensaveis para levar dos nossos portos os montões de carne humana que vão chacinar-se ao Brazil, e para nos trazer os esqueletos d'esses desgraçados que de lá voltam com a ruina no lar e no corpo.

O que todos devem saber

Refeições nos hotéis

Por despacho ministerial, os hotéis, restaurantes, pensões, casas de pasto e semelhantes, passam a ser autorizados a fornecer aos almoços ou jantares, sopa ou acepipes, um prato de peixe ou de mariscos, um prato de carne, queijo ou doce e fruta.

Os pratos serão escolhidos pelo cliente de entre os que constarem da ementa e fornecidos aos preços nela indicados.

Não é permitido servir doces de ovos, mesmo como guarnição de outras doçarias, e bolos com manteiga fresca ou «chantilly», ou com cobertura de claras de ovos.

Os jantares podem ser servidos até às 23 horas. Este despacho entra immediatamente em vigor e as infracções são punidas pela forma estabelecida nos decretos-lei n.ºs 29:964, 29:904 e 32:945.

DESDE 1858...

Há 89 anos

SERVINDO

OS INTERESSES DO PAÍS

EM TODAS

AS ROTAS MARÍTIMAS,

a Companhia Nacional de Navegação

Imprensa

«DIÁRIO NACIONAL»

Sob a direcção do sr. dr. Carlos Moreira, tendo como redactor principal o sr. Armando Boaventura, dois jornalistas illustres, iniciou a sua publicação em 28 de Janeiro um novo jornal da tarde, *Diário Nacional*, de orientação monárquica e católica.

Do seu editorial, extraímos a seguinte passagem em que se resume o seu programa de acção política:

Não queremos ser, nem seremos, na defesa dos altos interesses da Nação, porta-voz de divisão dos portugueses, mas antes pretendemos formar um campo de aglutinação de todos os que, sem partidanismos fechados nem individualismos absorventes, aspiram, acima de tudo, em política, a defesa dos interesses do País e do engrandecimento pátrio.

Aquele e este conseguiram-se à sombra de instituições nossas que a independência do nosso espírito fortaleceu ou criou; côrtes, municípios, corporações, assembleias deliberantes, magistraturas, e dentre estas e sobre todas, com a segurança de uma cúpula forte — a Realza».

Ao novo diário apresentamos os nossos cumprimentos de boas vindas.

«DIÁRIO DOS AÇORES»

Em 5 de Fevereiro, completou 77 anos de existência o *Diário dos Açores*, o mais antigo quotidiano do arquipélago.

Fundado por Tavares de Rezende, continuado por Manuel Rezende Carreiro e, por falecimento deste, sob a direcção de seus filhos Drs. Carlos e Manoel Carreiro, o *Diário dos Açores*, honrado e brilhante património duma família, está ligado indissolavelmente como um dos seus mais valiosos construtores, à história e aos progressos da Ilha de S. Miguel, nestes três últimos quartos de século.

Jornal de feição moderna, bem redigido e com colaborações notáveis, o *Diário dos Açores* honra o Arquipélago e a Imprensa do País.

Aos seus illustres directores e redactores, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta vivas felicitações por mais um aniversário do seu magnífico jornal.

Prof. Dr. Fezas Vital

Na Casa de Saúde de Benfica foi submetido há dias a uma intervenção cirúrgica, o sr. Prof. Fezas Vital, tendo sido seu operador o sr. Doutor Reinaldo dos Santos.

A operação decorreu bem e o doente encontra-se em franca convalescença, pelo que muito sinceramente o felicitamos.

D. GABRIEL URIGUEN

Esteve em Lisboa em serviço profissional, tendo já regressado a Madrid, o nosso querido colaborador sr. Eng.º Gabriel Uriguen, funcionário Superior da RENFE, que nos honrou com a sua visita à redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Companhia do Caminho de Ferro do Mondego

Sociedade anónima de responsabilidade limitada

Nos termos dos artigos 26.º a 38.º dos estatutos e do artigo 131.º, § 1.º, do Código Comercial Português, convoco os Srs. accionistas desta Companhia para uma assembleia geral especial a realizar no dia 7 de Abril de 1947, às 15 horas, na Calçada do Duque, 20, 1.º, a fim de nomearem os liquidatários da Companhia.

Para que os Srs. accionistas possam tomar parte nesta assembleia devem as suas acções nominativas ter sido averbadas até ao dia 6 do corrente, inclusive, e as acções ao portador depositadas na sede social até às 13 horas do dia 8 de Março próximo futuro.

O Presidente da Mesa da Assembleia Geral, *R. Enes Ulrich*.

BRINDES E CALENDARIOS

Por oferta do sr. João Nunes Sequeira, representante, em Santo António das Areias, das marcas de papel de fumar *Bambú* e *Sem-Fim*, recebemos dois calendários para o corrente ano, que muito agradecemos.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Cartas de amor».
OLIMPIA — Às 15 e 21 — «O vale sangrento».
COLISEU — Às 21,15 — Grande Companhia de Circo.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X. — 2 8082, 2 8085 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

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

Secretaria Geral

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas, exonerar, a seu pedido, dos lugares de vogal efectivo e de vogal suplente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, em representação das empresas ferroviárias, respectivamente Fausto Cardoso de Figueiredo e Mário Melo de Oliveira Costa, para que haviam sido nomeados por portarias de 24 de Dezembro de 1945, publicadas no «Diário do Governo» n.º 6, 2.ª série, de 8 de Janeiro de 1946.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas, nos termos da alínea f) e §§ 2.º e 5.º do artigo 6.º do decreto-lei n.º 35:196, de 24 de Novembro de 1945, nomear vogais suplente e efectivo do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, em representação das empresas ferroviárias, respectivamente o engenheiro Francisco de Paula Leite Pinto e o dr. João de Faria Lapa, chefe da divisão comercial da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 8, II série, de 10 de Janeiro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 3 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os actuais mínimos de peso para carga em vagão completo fixados para as mercadorias lã cardada e lã penteada, que passa a ser de 5 toneladas, de lã lavada em rama, que passa a 3 toneladas, e de lã suja, que passa a 7 toneladas, alterações estas que são para vigorar em todas as linhas portuguesas abertas ao serviço público, com excepção da que se refere a lã suja, que não é aplicável nas linhas de Santa Comba Dão a Viseu e de Tua a Bragança.

COMPRE



Lâminas
cooper

Cooper Espesura Regular 006 — Pacote de 5 lâminas 5\$00

Cooper Azul, Super Delgada 004 — Pacote de 4 lâminas 4\$00

À VENDA EM TODAS AS CASAS DA ESPECIALIDADE

GRATIS — Queiram enviar-nos um postal com a direcção e enviaremos uma lâmina da espesura que preferir

Representantes exclusivos para todo o Império Português

SOCIEDADE COMERCIAL JULIO DE MACEDO, LD.ª

Rua de S. Nicolau, 23, 1.º — LISBOA — Telefone PBX 2 3608
Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

O «Diário do Governo», n.º 35, II série, de 12 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 1947, foi aprovado, por despacho de 20 de Dezembro último de S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 1 (passageiros — bilhetes para combóios tranvias), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alteradas as percentagens a cobrar, segundo a mesma tarifa, nos casos de falta de bilhete, de bilhete não válido, de excesso de percurso e de mudança de classe.

O «Diário do Governo», n.º 52, II série, de 5 de Março, 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 25 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anunciando a entrada em vigor nas linhas férreas exploradas por esta empresa da tarifa de contentores aprovada por despacho de 24 de Ja-

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

neiro último de S. Ex.^a o Subsecretário de Estado das Comunicações e publicada no «Diário do Governo» n.º 38, 2.^a série, de 15 do mês em decurso.

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 25 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, anunciando a entrada em vigor, na linha férrea explorada por esta empresa, da tarifa de contentores aprovada por despacho de 34 de Janeiro último de S. Ex.^a o Subsecretário de Estado das Comunicações e publicada no «Diário do Governo» n.º 38, 2.^a série, de 15 do mês em decurso.

O «Diário do Governo», n.º 36, II série, de 13 de Fevereiro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Tendo em vista o § 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 Obras Públicas, que se proceda à troca do terreno com a superfície de 194^m²,97, de clarado sobrança pela portaria do Ministro das Obras Públicas de 10 do corrente mês, publicada no «Diário do Governo» n.º 14, 2.^a série, de 17 do mesmo mês, com o terreno confinante com o caminho de ferro pertencente à firma Azeites Senhora da Rocha, Limitada, e cuja área é de 433^m²,58.

O «Diário do Governo», n.º 52, II série, de 5 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção da empreitada n.º 67, de britagem de 3:000 metros cúbicos de pedra para balastragem do ramal de Alfândega, entre os quilómetros 0,000 a 1,500 e 3,600 a 3,884, de que é adjudicatário Joaquim António Vieira, 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.

O «Diário do Governo», n.º 51, III série, de 4 de Março, publica o seguinte:

Fornecimento de 27:000 travessas de pinho para o lanço de Celorico de Basto ao Árc de Baúlhe, da linha do Vale do Tâmega

Pelo presente se faz público que no dia 20 de Março de 1947, pelas 16 horas, na sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede, 63 (ao Caldas), Lisboa, perante a comissão nomeada para esse fim, se há-de proceder ao concurso para arrematação do fornecimento acima referido.

A base de licitação é de 710.030\$00.

O depósito provisório é de 17.800\$00, devendo ser efectuado na Caixa Geral de Depósitos Crédito e Previdência, ou em qualquer das agências ou delegações, com guia passada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, todos os dias úteis até à véspera do concurso.

O depósito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

O programa do concurso e o caderno de encargos, bem como as restantes peças anexas, podem ser examinados em todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, ou na 1.^a Secção de Estudos e Construção (Estação de S. Bento, Porto).

Repartição de Estudos, Via e Obras, 28 de Fevereiro de 1947. — O Engenheiro Chefe da 4.^a Repartição, *Diogo Sobral*.

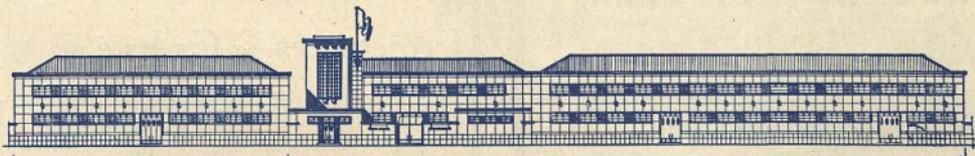
Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais

Secção Administrativa

O «Diário do Governo», n.º 12, II série, de 21 de Fevereiro, publica o seguinte:

Nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 3.º e seu § 1.º do decreto-lei n.º 31:271, de 17 de Maio de 1941, se publica que, por despacho de S. Ex.^a o Subsecretário de Estado das Obras Públicas de 12 do corrente, foi fixado em 30.000\$00 o limite de verba a despendar com as obras eventuais de pequenas reparações, conservação e de simples arranjo a efectuar no corrente ano pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

**FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS
DIOGO D'ÁVILA, L.^{DA}**



Condutores eléctricos obedecendo às prescrições das «Normas de Segurança das Instalações Eléctricas de Baixa Tensão», anexas ao decreto-lei n.º 29.782, de 27 de Julho de 1939

ESCRITÓRIOS (Sucursal)

Rua Maria, 25, r/c. Dt.º

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA



FÁBRICA (Sede)

R. Saadupa Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada



SEDE EM LISBOA:

Direcção e Escritório: R. DOS FANQUEIROS, 278. 2.º

Telefones: Direcção 2 3623—Escritórios 2 2331
Estado 180

DEPÓSITOS:

Lisboa—R. DOS FANQUEIROS, 270 a 276—Telef. 22332

Porto—RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51—Telef. 117

Endereço Telegrafico: PELPRADO

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

S É D E E M L I S B O A

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
1.347. Distância do Lobito à região mi-
neira da Katanga: Quilómetros 1.800

A. A. Silva

Representante Geral para Portugal de

CAMIONS **BERLIET**

AUTOMÓVEIS }
E CAMIONS } **HOTCHKISS**

MOTOS **FRANCIS - BARNETT**

EQUIPAMENTOS

R. B.

S. E. V.

BENDIX

KLAXON

MARELLI

NIEHOFF

LAVALETTE

PARIS - RHONE

Projectores «Cibié»

Acumuladores «Autosil»

Avenida 24 de Julho, 26-B

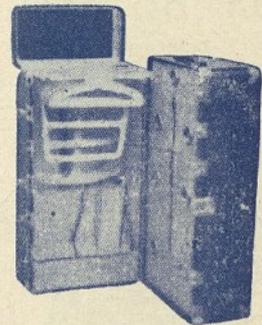
Telefone 6 1583 LISBOA

Teodoro

MALAS DE VIAGEM — CARTEIRAS — MALINHAS
PASTAS — LUVAS



PELES — Confeção
Raposas — Visons
— Astrakans, etc.



O maior sortido
Os melhores preços

SUCURSAIS:

Rua da Conceição, 20-26
Rua da Palma, 117-121

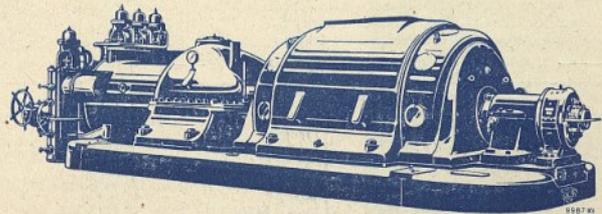
Rua do Ouro, 234
Rua do Carmo, 29-31

Telefone 2411

Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

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

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



União Eléctrica Portuguesa, Pôrto
Turbo-grupo a vapor de 7.500 kilowatts

Representante geral para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Praça D. João 1, 25, 3.º, Dt.º — Pôrto

WIESE & C.^A, L.^{DA}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telefone P. B. X. 2 0181

LISBOA

The Red Hand Compositions Company
LONDON

RANTJEN'S COMPOSITION

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 cor, para pintar madeira, metais, pedra e elementos; tanto para interiores como exteriores. Tintas especiais para interiores, exteriores e fundos de navios de madeira ou de ferro.



W E R

(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



CIMENTO "LIZ"
MIDROFOCADO "N"

Próprio para IMPERMEABILIZAÇÃO DE OBRAS, rebêcos, fundações, paredes, etc..
Substitue com vantagens de ordem técnica e económica todos os impermeabilizadores conhecidos.

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

Séde: 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

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Armando Narciso—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 sífilis—às 6 horas
Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. Mário de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas
Dr. Mendes Bello—Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas
Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 3,30 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—Bóca e dentes, próte-e—às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



«A Nova Loja dos Candeeiros»

Vende ao preço da tabela: Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigos da **VACUUM**

Única casa no género que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertenceu àquela companhia, tomando responsabilidade em todos os consertos — que lhe sejam confiados —

R. da Horta Sêca, 24
LISBOA — Telef. 2 2942

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

CAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:
PRAIA DO RIBATEJO—PORTUGAL
TELEFONE PRAIA 4

Escritórios—**L. DO STEPHENS, 4-5—LISBOA**
Telegramas: SNADEK—LISBOA Telefone: 2 1868

SAPATARIA



28

RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

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

FUNDADA EM 1824
A mais antiga da Península

SEDE:
Largo da Biblioteca Pública, 17-r/c
LISBOA

FÁBRICA EM ILHAVO
AVEIRO

AS MELHORES PORCELANAS PARA
USOS DOMÉSTICOS E INDUSTRIAIS

PORCELANAS DECORATIVAS
E ELÉCTRICAS

AS PORCELANAS DA
«VISTA ALEGRE»
RIVALIZAM COM AS
MELHORES ESTRANGEIRAS

Depósitos: { LISBOA—Largo do Chiado, 18
 { PORTO—R. Cândido dos Reis, 18

Telegramas:
Materials
LISBOA

TELEFONES:
LISBOA: 6 0113
6 0114-6 0946-8 1448
PORTO: 4208

F. H. d'Oliveira & C.^a L.^{da}

Sede: Calçada Marquês de Abrantes, 52 — LISBOA

REPRESENTAÇÕES, COMISSÕES,
CONSIGNAÇÕES E CONTA PRÓPRIA

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

Agência: Rua do Almada, 245 — PORTO

SUCURSAIS:
Av. Patrão Lopes, 22 — PAÇO d'ARCOS

«PEÇA PARA AS SUAS
REFEIÇÕES AS DELICIOSAS
CONSERVAS DE PEIXE,
PORTUGUESAS:

SARDINHAS A T U M ANCHOVAS

DESPERTAM O APETITE E
ALIMENTAM.»

IPCP.

Companhia «Cimento T E J O »

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

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

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

La Brugeoise et Nicaise & Delcuve

SOCIEDADE ANÓNIMA

Fabricas d'Aços, Forjas e Estaleiros de Construcção

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



Vista aérea das fabricas 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