

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO



DEZ. 1947

DEZ. 1947

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

**COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO**

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

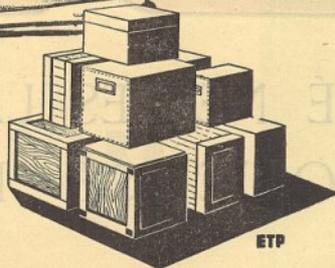
Comércio e Transporte. / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
CAMINHOS DE FERRO

**REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO**

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
Telefone P B X 20168—LISBOA



**PORQUE NÃO  
EXPORTA  
POR AVIÃO?**



ETP

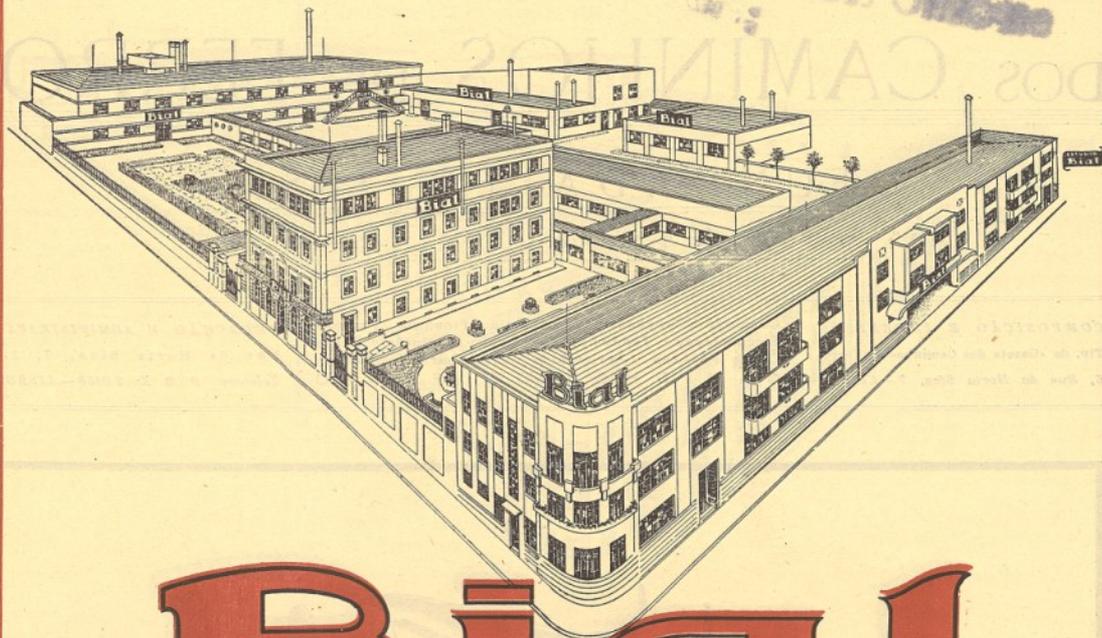
SERVIÇO RÁPIDO REGULAR DE PASSAGEIROS E CARGA  
PARA AS AMÉRICAS DO SUL E CENTRAL E INGLATERRA



ECONOMIA • RAPIDEZ • SEGURANÇA

**BRITISH SOUTH AMERICAN AIRWAYS**

RUA DAS PRETAS, 26-2.º • Telef. 2 8179-3 2982-3 2983 • Telegramas: AIRLINES • LISBOA.



# Bial

É NESTES LABORATÓRIOS  
QUE SE PREPARA O

**BENZO-DIACOL**

DRÁGEAS

GOTAS

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 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Mousinho da Silveira, 136

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

# 1438



## 16—NOVEMBRO—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

REVISTA QUINZENAL

## GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

### CONSELHO DIRECTIVO :

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

### DIRECTOR-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

### COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



## S U M Á R I O

Os Caminhos de Ferro Portugueses, o turismo e a Nação . . . . .	483
Vias de Comunicação da Etiópia actual (Abissínia), por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	484
Relatório da Direcção Geral de Caminhos de Ferro . . . . .	486
Há 50 anos . . . . .	488
Publicações recebidas. . . . .	489
O movimento turístico na Itália . . . . .	490
Parte Oficial. . . . .	491
Linhas Estrangeiras . . . . .	493
Uma gentileza da Direcção do Jardim Zoológico . . . . .	493
Recortes sem Comentários : . . . . .	494

# Os Caminhos de Ferro Portugueses, o turismo e a Nação

**E** incontestável que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses realizou nestes últimos anos uma obra de vulto, dentro do vasto plano de melhoramentos que se propôs efectivar. O que está feito pela importância de que se reveste e sobretudo pelos largos benefícios que trouxe ao turismo, dando-lhe notável impulso, merece o aplauso entusiástico e a simpatia de todos os portugueses. Muitas, e de certo relevo, foram essas realizações que não é exagero levar à conta de contributos de primeira ordem, essenciais para o prestígio de Portugal como país de excepcionais condições turísticas, e para valorização da economia nacional. Em obras de grande responsabilidade, que comportaram elevadas despesas, a C. P. acentuou, de maneira inequívoca, o seu interesse em colaborar no ressurgimento da Nação, dotando a rede ferroviária de apreciáveis melhoramentos.

Os nossos caminhos de ferro têm-se desenvolvido num ritmo evidentemente progressivo. Tal modalidade de transportes entre nós em nada fica devendo aos melhores sistemas de organização dos outros países. O material circulante foi consideravelmente aperfeiçoado. Surgiram novas e airosas estações, e, onde há anos, existiam «gares» inestéticas, desprovidas de conforto, estão a levantar-se edifícios de atraente aspecto e linhas modernas.

Bastantes inovações levadas a efeito não se patenteiam com facilidade à admiração de quem viaja no caminho de ferro: trata-se de trabalhos sem realce aparente, mas grandiosos, e pelos quais em muito se beneficiou o transporte ferroviário: atêrros, pontões, grandes e pequenas obras de restauro, etc.

A comodidade dos passageiros tem merecido a melhor atenção da C. P., a qual também dedica grande interesse a todas as sugestões que recebe, estudando-as no sentido de oferecer ao público um serviço impecável. O que, até agora, já passou do terreno dos projectos para uma realidade digna de elogio, é muito e significa uma obra empreendida com acêrto. Mas a C. P., tem nos seus planos de futuras realizações outros grandes melhoramentos, alguns de profunda projecção; projectos amplos, que tendem a dar aos transportes ferroviários uma posição de invulgar preponderância, e que, uma vez postos em execução, devem, sem dúvida, trazer novos e maiores benefícios para o público.

Apráz-nos, desde já, registar que está para breve o início de importantes trabalhos projectados. Não regateamos louvores à C. P. pelo muito que dela já receberam os que viajam por necessidade ou por prazer, e pelo muito que, dentro em pouco lhe ficarão devendo todos os que se servem dum meio de transporte fácil, comodo, acessível, rápido, económico e prático.

# Vias de Comunicação

## da Etiópia Actual (Abissínia)

Por CARLOS BIVAR

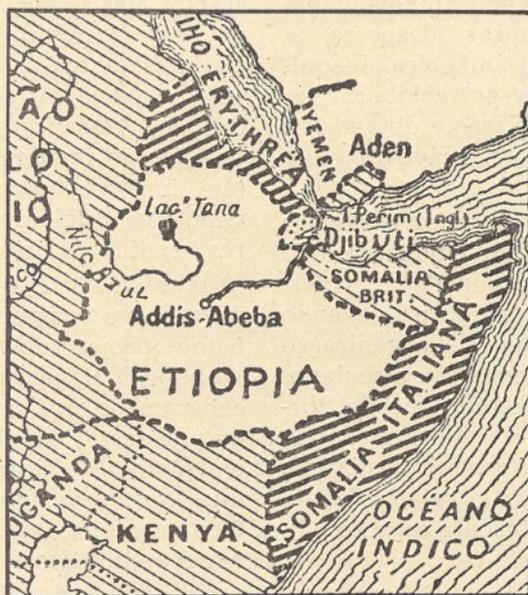
Em vários números desta gazeta temos ocupado dos caminhos de ferro que compõem a rede do Continente africano; vamos agora referir-nos aos de uma região da sua parte Oriental: da Abissínia ou Etiópia, as antigas Terras do Preste João das Índias, cujo véu misterioso que as envolvia, desde a Antiguidade e durante toda a Idade Média, começou a ser desvendado no tempo de D. João II, por um homem da sua confiança, Pero da Covilhã e, mais para diante, pelo Padre Francisco Alvares, pelo embaixador D. Rodrigo de Lima e por Ficalho, conde entre os lentes e lente entre os condes, na sua obra magistral, «Viagens de Pero da Covilhã».

Sobre as origens da Abissínia parece que tiveram influência activa e talvez decisiva, ilustres representantes do belo sexo. Assim, diz-se ter ela consti-

tuído o antigo reino de Sabá, de cuja rainha Salomão houve um filho, Menelik, a qual lá introduziu a religião judaica. Uma outra, Candacia, que, instruída pelo seu eunuco, convertido pelo apóstolo Felipe, aí adotou a religião cristã. Teodora que viveu no tempo do imperador Justiniano e lá estabeleceu o sisma de Eutiches e, por fim uma judia, Saque, que reinou sobe o nome de Ester, no século XIII.

O Preste João (Presbyter Johannes), quando a miude visitava as terras do seu império, fazia-se acompanhar pelas peças da sua igreja que os sacerdotes transportavam. Também se diz que ele tomava ordens sacras antes da coroação e, só depois disso, exercia as suas funções por ocasião das grandes cerimónias da corte.

No dia de Natal o Preste mostrava-se ao seu povo. Vestia uma opa de bro-



cado rico do Levante, sobre uma camisa de sêda rôxa, comprida, de mangas largas, e por diante um pãno de brocado, como bispo, que uns pagens sustinham pelas pontas, etc. Todos estes factos justificam, talvez, o qualificativo de «Preste» por que era conhecido pelos estrangeiros.

Em 1541 o Preste mandou pedir socorro ao governador português da Índia, D. Estevam da Gama, a fim de livrar o seu reino do cêreo em que os galas mahometanos o tinham apertado. O governador enviou-lhe seu irmão D. Cristovam da Gama acompanhado por quatrocentos homens de variados officios, que durante a permanencia nas suas terras, até 1632, construíram a catedral, o palácio do patriarca, as muralhas de Gondar, a ponte de arcaria sobre o Nilo Azul, além de vários mosteiros e castelos. Gondar era então a cidade predilecta e é lá que se encontram, talvez ainda, após a última guerra, os vestígios da occupação dessa cidade que mereceu a designação de «cidade portuguesa de Gondar».

Em 1896 os italianos enviaram uma expedição militar à conquista da Abissínia, que não obteve resultado satisfatório pelo desastre de Aduá. Voltaram, porém, à carga e conseguiram o seu desiderato occupando militarmente, em 1936, todo o território expulsando dele o Negus seu imperador.

Mas, durante a última guerra, foram por seu turno expulsos, sucessivamente, pelas tropas anglo-etiópicas, de todo o território que occupavam, o qual foi restituído aos seus antigos possuidores com todos os melhoramentos nele introduzidos pelos occupantes, tendo o imperador Haile Silassie I feito a sua entrada na capital, Addis-Abeba, em 5 de Maio de 1941. Em 1942 a Etiópia fez, oficialmente, causa comum com as nações aliadas, aderindo à Convenção de Washington de 2 de Janeiro de 1943.

\* \* \*

A Etiópia adotava, no seu tráfico commercial e, como sistema de communicações, o mesmo que era usado pelos povos com os quaes se correspondia, consistindo em cara-

vanas, transportando-se os fardos a dorso dos animais que abundam na região e mesmo usando homens como portadores de mercadorias. Tal sistema sofreu modificações originadas pela organização, em 1908, de uma Companhia Franco-Etiópica para a construção e exploração de um caminho de ferro ligando o porto de Djibouti ou Jibuti, na Somália francesa, à capital abissínica, Addis-Abeba. Essa via férrea foi, efectivamente, construída numa extensão de 486,5 milhas. A bitola da linha é a de um metro e os combóios não circulam durante a noite, gastando três dias em percorrer o trajecto, uma vez por semana.

Quando da occupação italiana a Companhia Franco-Etiópica teve que ceder um certo número de acções à Itália. Mais para diante, porém, quando os occupantes foram obrigados a retirar, os britânicos fôram encarregados do funcionamento dos serviços ferroviários. Em 1945 foi assinado um acôrdo restituindo à Companhia os direitos que usufruia pelo seu primitivo contrato de 1908, voltando a linha à sua posse em 1946.

Uma linha férrea desde Massauá atinge Asmára, capital da Colónia da Eritréa, numa extensão de uns cento e vinte quilómetros. Outra de quasi igual extensão ligando Asmára com Keren e ainda uma outra desde esta cidade a Agordat, num percurso de oitenta e tantos quilómetros e Asmára-Keren-Agordat-Bisceia, duzentos e vinte e cinco quilómetros.

Na Somália (antiga colónia italiana) existe uma linha férrea de uns cento e quarenta quilómetros de extensão, que vai desde Mogadiscio a Afgoi, Adalei, Villagio Duca degli Abruzzi. Ligando as províncias à capital a Etiópia possui hoje uma rede de perto de sete mil quilómetros de estradas, uma parte das quaes, numa extensão de dois mil e tantos quilómetros, é asfaltada.

A Abissínia, Eritréa e Somalilândia constituíam, desde 1936, a África Oriental Italiana.

A parte tracejada do mapa representa os territórios das antigas colónias italianas cujo destino ainda não foi determinado.

# Relatório da Direcção Geral de Caminhos de Ferro

## Está publicado o referente ao ano de 1945 com importante documentação

**E**STÁ publicado o Relatório da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, referente ao ano de 1945. É um volumoso documentário da grande actividade deste organismo, inserindo muitos e interessantes elementos pelos quais se pode avaliar, em toda a sua extensão, a obra realizada pelos Caminhos de Ferro Portugueses, a sua posição e movimento, e a vida progressiva que alicerceia o prestígio desta prestimosa instituição de interesse público.

Abre o Relatório algumas palavras do ilustre engenheiro sr. Rogério Vasco Ramalho, director geral, que indica alguns factos de suma importancia na existência dos Caminhos de Ferro Portugueses e refere outros dignos de atenção: as dificuldades apontadas nos últimos exercícios continuaram a verificar-se no exercício de 1945; a incerteza no abastecimento de combustível provocou nesse ano as inevitáveis alterações nos horários de passageiros que tiveram de se ajustar à situação das precárias reservas existentes. Receberam-se 22 locomotivas encomendadas nos Estados Unidos. Foi durante este exercício que se discutiu e promulgou a lei de coordenação de transportes, concebida e elaborada no gabinete do Ministro das Obras Públicas e Comunicações e presente e apreciada na Assembleia Nacional e publicada com a sua forma definitiva pela lei n.º 2008 de 7 de Setembro de 1945.

Respigamos deste bem elaborado Relatório onde não falta cuidada pormenorização sobre os assuntos ferroviários, alguns dados e informes:

— a extensão total das linhas férreas de Portugal no Continente em 31 de Dezembro de 1945, sobre que incide a fiscalização do Governo, atinge 3.583 quil., 699.

— a Companhia vendeu durante o ano de 1945,

26.252.356 bilhetes de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes rede geral.

— a receita líquida de reembolso e imposto da antiga rede ascendeu nesse ano à importância de Esc. 121.581. 777\$69.

— foram adquiridas na América 22 locomotivas do tipo «Micado» (2-8-2) e estavam em construção em Espanha 6 do tipo 4-8-0.

O Relatório publica mapas e gráficos da Rede Ferroviária Nacional segundo o regime de concessão distribuído pelas empresas exploradoras; do resumo da Rede Nacional; dos diplomas e respectivas datas das concessões das linhas e ramais de caminhos de ferro; das datas de abertura à exploração pública das linhas e ramais de caminhos de ferro; das Taxas de Manutenção; da estatística demográfica sanitária e do material de pronto socorro existente até ao fim do ano de 1945; do número de sinistrados por profissões; do movimento nosológico do pessoal das companhias durante o referido ano, etc., etc.

Insera toda a legislação publicada durante 1945 sobre serviços de caminhos de ferro ou a estes aplicável, incluindo as portarias e decretos, uma estatística sobre expediente da secretaria pela qual se verifica que foram expedidos cerca de 4.000 officios, relativos a assuntos de serviços gerais e cerca de 3.000 respeitantes a assuntos de contabilidade e tesouraria, uma estatística sobre o movimento do pessoal no quadro permanente, etc.

Da 2.ª Repartição (Exploração e Estatística) indicam-se os elementos relativos à actividade dos diferentes serviços desta Repartição que se afiguram ser de maior interesse: Horários, Tarifas, Garantia de Juros, Cargas e Descargas em Plena Via, Isenção do Imposto Ferroviário, Conferência de Taxas de Transporte, aditamentos e avisos ao pú-

blico, Relação das Tarifas, seus complementos e aditamentos sobre o serviço combinado com a camionagem, etc., exposições estas acompanhadas de gráficos elucidativos e numerosos mapas. O Relatório publica também muitos mapas e gráficos sobre o tráfego de passageiros e de mercadorias em grande e pequena velocidade e suas respectivas receitas, nas diversas linhas do Continente, sobre Despesas de Exploração, Cota do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, Contas do Tesouro, Reembolsos ao Estado, Rendas pagas pelas Empresas Ferroviárias, etc.

Dá-nos conta este Relatório dos estudos efectuados pela 4.ª Repartição (Via e Obras) e dos melhoramentos realizados em várias estações, construção de casas de pessoal, modificações de «gares», obras em passagens de nível, pontões, marquises, estradas de acesso, plataformas, etc. A fechar tão substancial e circunstanciado relato expõem-se os pareceres elaborados pela Comissão Técnica.

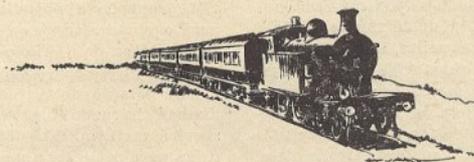
O Relatório da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, como de costume, é um índice valioso e completíssimo de tudo quanto diz respeito aos Caminhos de Ferro Portugueses e elaborado duma maneira proficientíssima.

Com grande soma de elementos de grande valor informativo, esclarece-nos acerca de variadís-

simos assuntos ligados aos problemas ferroviários, dando-nos uma visão clara das múltiplas actividades das diversas secções dos Caminhos de Ferro.

Como nos relatórios dos anos anteriores, cuidou-se de dar à redacção deste notável documentário, uma forma sintética e expressiva onde adquirem grande relevo os números das estatísticas e todos as anotações esquemáticas. D'ahi a importância dos quadros e mapas que ilustram tão notável trabalho.

É, para assim dizer, o esqueleto dum copioso compêndio de observações, referências, estudos, planos, trabalhos realizados e em projecto, movimento, laboração e actividade duma vastíssima organização com uma complexa rede, elucidando-nos da acção desenvolvida pelos Caminhos de Ferro em todos os sectores em que se projecta a sua importantíssima influência. Sumário dum ano de empreendimentos e iniciativas, que só se levaram a efeito após porfiada luta com obstáculos de toda a espécie, repositório de esforços, de «démarches», de sacrifícios, o Relatório da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, é um trabalho grandioso, de responsabilidade, concisão, e estatística, cuja leitura se torna indispensável a quantos desejam acompanhar de perto a vida dos Caminhos de Ferro Portugueses.



# Há 50 anos

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

## Caminhos de ferro do Algarve

Da viagem real ao Algarve, alguma cousa de util e proveitoso surgiu, afinal para aquelles povos, os quaes a muitos pareceu só teriam como resultado dos seus enthusiasmos, o goso de vêr os soberanos de carne e osso, depois de terem visto desaparecer os de bom metal aurifero, elevando-se nas azas dos cambios em vôos até hoje desordenados.

El-rei, a rainha, prometteram alli interessar-se pela rapida construcção dos caminhos de ferro, de que aquella provincia de ha tanto precisa e — palavra de rei não volta atrás — a promessa foi nobremente cumprida, activando-se com a maior urgencia os estudos para as duas linhas que devem servir o littoral algarvio e as suas povoações importantes.

Foi preciso que el-rei fôsse ao Algarve para se vêr o que desde tanto saltava aos olhos, e ainda bem que olhos reaes e bondosos souberam vêr o que olhos ministeriaes se obstinavam a não querer contemplar.

Vae-se, finalmente, adoptar em parte, embora pequena, o alvitre que de ha muito aqui propuzemos (nosso n.º 221 de 1 de março passado) para o aproveitamento dos milhares de contos que o Estado está despendendo, em materiaes e trabalho, em obras absolutamente estereis, de reparação e alindamento de velhos edificios, que ficam afinal mais caros do que sumptuosos palacios novos.

E antes de passarmos mais adiante, não esqueçamos uma consideração importante.

Estas construcções terão ainda o grande effeito moral de concorrer para a educação do operario, creando-lhe o gosto pelo trabalho, porque instinctivamente elles comprehenderão que estão promovendo um grande melhoramento publico, e isso animal-os-ha muito mais na faina do que vendo que estão *entretidos* dias e dias a aformosear a hombra da porta do lavatorio onde o sr. conselheiro Tal... nunca lavará as mãos.

Quem, ha poucos dias, como nós, percorreu uma parte daquella provincia, no socego de espirito de uma viagem de estudo, muito mais concentrado do que poderia manter-se acompanhando o real cortejo, não péde deixar de admirar como terrenos riquissimos como aquelles, em que raro se vê um palmo sem cultivo, não tenham vias férreas a servil-os, a levar-lhes os productos aos mercados; como centros importantes como Olhão e Tavira, etc., se mantenham estacionarios nos seus progressos materiaes, á mercê de que a morosa e incommoda diligencia ou o custoso caleche d'aluguer lhes levem uns raros visitantes.

Como acima dissémos, dois troços de caminho de ferro é preciso construir para completar a rede ferroviaria na provincia do Algarve: a conclusão da linha geral, troço de Faro a Villa Real de Santo Antonio, e um ramal que ligue a linha geral com a cidade de Lagos, passando por Silves e Portimão.

Para conclusão da linha geral até Villa Real de Santo Antonio foi em tempo apresentado um projecto pela Companhia portugueza de caminhos de ferro do sul, para a qual Joseph William Henry Bleck transferira o concurso que lhe fôra feito por alvará de 2 de dezembro de 1878 para a construcção de um caminho de ferro que ligasse entre si e com o caminho de ferro do sul as principaes povoações do

Algarve, entre Villa Real de Santo Antonio e Lagos, concessão que foi declarada caduca para todos os effeitos pela portaria de 9 de dezembro de 1893.

Segundo esfe projecto, a linha para Villa Real de Santo Antonio partia da estação de Faro, com uma reversão sobre a actual linha férrea do sul, passava ao norte da cidade, approximava-se de Olhão, passava entre a Fuzeta e o mar, seguia pela Luz até Tavira, onde atravessava a ribeira d'Asseca, e d'ahi por Cacella até Villa Real de Santo Antonio, sendo a extensão total da linha cêrca de 55 kilometros.

Os movimentos de terra eram de pequena importancia, porque o terreno é pouco accidentado, e havia em todo o traçado uma unica obra d'arte importante, a ponte sobre a ribeira d'Asseca, em Tavira.

Por estas circumstancias, seria pouco dispendiosa a construcção d'este troço, apesar de dever contar-se com uma verba importante para as expropriações.

Eram projectadas quatro estações: Olhão, Fuzeta, Tavira e Villa Real de Santo Antonio; e dois apeadeiros: Luz, entre Fuzeta e Tavira, e Casella, entre Tavira e Villa Real de Santo Antonio.

Este projecto foi submettido á apreciação do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, que indicou algumas modificações, com o fim de se evitar a reversão na estação de Faro, internar mais o traçado junto da Fuzeta, para servir melhor a fertil região junto a Moncarapacho, e collocar em melhores condições a estação de Tavira.

Não havendo, porém, projecto da linha férrea entre Faro e Villa Real de Santo Antonio, officialmente estudado, e de que o governo se pedesse servir para mandar proceder á construcção da linha, foi, por portaria de 10 do corrente mez, que adiante publicámos na *Parte Official*, encarregado o director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste de proceder aos estudos do prolongamento do caminho de ferro do Algarve até Villa Real de Santo Antonio, approximando-se quanto possivel das principaes povoações do littoral.

Pela mesma portaria, foi encarregado o referido funcionario de fazer tambem os estudos do lanço de linha férrea entre Portimão e Lagos, ainda não estudado, e que faz parte do ramal que ha de ligar esta cidade com a linha geral.

Este ramal, cujo projecto até Portimão já teve parecer favoravel do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, em sua sessão de 11 do corrente, parte das proximidades de Tunes, kil. 301 da linha férrea do sul, por um terreno pouco accidentado, tem estações no Algor e Alcantarilha, atravessa a ribeira de Mesquita com uma ponte de ferro de 20<sup>m</sup> de vão, transpõe a portella das Fontainhas, d'onde inflecte para o norte afim de se approximar de Silves, cuja estação fica a cêrca de 1 kilometro da cidade, e junto da estrada que liga Silves com Lagôa.

Da estação de Silves segue a linha na direcção de Estombar, havendo junto d'esta povoação uma estação que servirá tambem a importante villa da Lagôa, e depois continua para oeste até á margem esquerda do rio de Portimão, onde, junto á avenida da ponte que faz parte da estrada real n.º 73, de Sagres a Villa Real de Santo Antonio, fica a estação que servirá provisoriamente Villa Nova de Portimão, emquanto a linha férrea não transpuzer o rio, e se não construir a estação na margem esquerda, onde deverá ficar ficar definitivamente, junto á povoação.

A passagem do rio deverá ser feita sobre uma ponte metalica que será construida a montante da actual ponte da estrada ordinaria, ou talvez seja possivel, como se espera, aproveitar em parte a ponte actual para a via férrea e para a estrada ordinaria.

Esta parte do ramal, já estudada, entre Tunes e Portimão, tem de extensão 27,500 kilometros e está orçada em 420:000\$090 réis ou cêrca de 15:000\$000 réis por kilometro.

A linha fica em boas condições de exploração, não tendo curvas de raio inferior a 309<sup>m</sup>, e havendo uma unica rampa de mais de 15 m/m por metro, mas que se espera poderá ser reduzida áquelle limite. As estações ficam todas junto ou muito proximo de estradas já construidas, havendo, portanto, que construir apenas pequenos ramaes de ligação. Em toda a linha ha apenas uma obra d'arte d'alguma importancia: a ponte metalica sobre a ribeira de Mesquita. Os dois troços de via férrea, um a leste de Faro até Villa Real de Santo Antonio, e outro a Oeste até Lagos, têm cerca de 100 kilometros de extensão, e porque atravessam uma região, onde a povoação é muito densa, é de presumir que o rendimento das novas linhas e o augmento do trafego que ellas hão de trazer, principalmente a que nos vae ligar com a Andaluzia, a linha do sul, entre o Algarve e Lisboa, ha de remunerar o capital que se despende na construcção. Contra toda a expectativa, a abertura á circulaçào da parte da linha do sul entre Casevel e Faro, que na maior parte da sua extensão de 139 kilometros atravessa terrenos ingratos e despovoados, não produziu alteraçào importante no rendimento da rede do sul. Deve, portanto, presumir-se, que o mesmo succederá, e com mais razão, em relaçaõ aos dois troços, cuja construcção agora se vae emprender.

Conservando-se, portanto, o actual rendimento bruto, que é de cerca de 1:600\$000 réis por kilometro, e reputando as despesas de exploração em 50 % o rendimento liquido dos 100 kilometros a construir será de 80:000\$000 réis.

Esta verba, junta ao subsidio que o governo deixará de pagar ao empresario da navegaçào a vapor entre o Algarve e Lisboa, logo que esteja aberto á circulaçào o ramal até Portimão, perfaz 94:0000000 réis, equivalente a 15:000\$000 réis por kilometro de linha a construir, sendo para esperar, em vista das boas condições do terreno entre Faro e Villa Real de Santo Antonio, que a média para os dois troços será ainda inferior áquella cifra.

E aqui está como um melhoramento publico de reconhecida utilidade, que desde ha muito podia estar feito, representando não um encargo para o thesouro mas valor effectivo da nação, só agora se vae realizar, graças a um receio pueril e inesperado que nos ultimos annos se tem incutido nos animos de fazer despesas productivas, quando, aliás, tantas se fazem de que não resulta a menor vantagem publica.

Que os cofres publicos, como Neptuno e Apollo a Criniso, se prestem a promover este grande melhoramento do paiz, que elle, por si, não deixará, como o príncipe troiano, de remunerar-lhes devidamente os seus trabalhos e encargos.

## Publicações recebidas

### «Código Civil Português»

A Livraria Avelar Machado, na louvável intenção de tornar acessível ao grande público o conhecimento das leis, editou o «Código Civil Português» actualizado. É uma volumosa obra de divulgação utilíssima para quem tenha de consultar textos de legislação civil. O Código Civil que rege o Direito português de acordo com a carta de lei de 1867, contem, agora, um apêndice às leis de família, a parte da concordata com a Santa Sé referente ao casamento, e o decreto 30.615 de 25 de Julho.

É muito cuidada esta edição popular, com cerca de setecentas páginas, possuindo um índice remissivo e epígrafes aos artigos para uma fácil consulta. Agradecemos o exemplar oferecido.

### «Cinema de Amadores»

Como de costume com excelente apresentação, visitou-nos esta pequena mas interessante revista mensal de cinema e fotografia de amator editada pela Sociedade Pathé Baby Portugal, L.<sup>da</sup>. O sumário é cheio de interesse.

### «Clínica Hidrológica e Organização Termal»

Subscrito pelo eminente médico dr. prof. Armando Narciso, publicou-se «Clínica Hidrológica e Organização Termal» trabalho apresentado no 1.º Congresso Luso Espanhol de Hidrologia, reunido de 1 a 9 de Outubro último.

Escolhendo para assunto o das relações da clínica hidrológica com a organização termal, que há perto de trinta anos vem trabalhando, o illustre professor com este notável trabalho vem dar valiosa contribuição para estudos desta natureza.

# Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

ESCRITÓRIO

ARMAZEM

P B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

139. RUA DOS BACALHOEIROS  
LISBOA

DOCA DE ALCANTARA

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Lama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

# O MOVIMENTO TURÍSTICO NA ITÁLIA

A corrente turística voltou a afluir a Itália, onde o número de estrangeiros que visitam o maravilhoso país mediterrâneo aumenta dia a dia.

De 1946 para 1947 intensificou-se de maneira extraordinária o movimento de turistas. O ENIT (Ente Nazionale Industrie Turistiche de Itália) nas suas informações de 15 de Setembro, fornece uma estatística sobre a afluência de turistas na Itália e refere os principais locais de atracção turística, citando mais de cem localidades classificadas como zonas de grande interesse (cidades de arte, estações climatéricas da montanha, termas e praias, etc).

A estatística engloba apenas os seis primeiros meses de 1947.

Apresenta números particularmente eloquentes. Por ela se verifica que a visita de estrangeiros a Itália aumentou de forma considerável em relação ao ano de 1946, 400 % em Florença, 500 % em Veneza, 800 % em Bordighera, 1.000 % em Rayallo, 1100 % em Alassio, 1400 % em Abano, etc.

Damos a seguir algumas cifras que indicam os totais de visitas de estrangeiros nos principais centros e cidades de Itália:

Florença, 93.464.

Perugia, 21.613.

Veneza, 174.571.

Como-Brunate, 46.717.

S. Remo, 94.322.

Margherita Ligura, 27.529.

Merano, 56.780.

Bolzano, 20.933.

Alassio, 19.989.

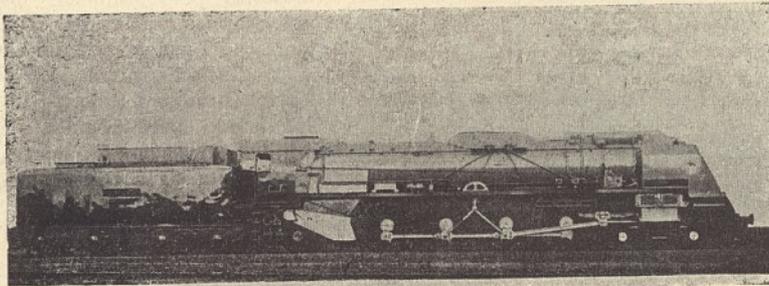
Stresa, 15.852.

Capri, 16.598.

As estações termais para várias curas, foram também muito frequentadas. Por exemplo: Abano, 21.055; Montecatini, 6.404; Salsomaggiore, 4.977, etc.

Tão grande afluência de turistas ás mais diversas regiões da Itália é um índice seguro de que estão já normalizadas as condições de transportes naquele país e que se encontram melhorados todos os meios de que o estrangeiro pode dispôr para admirar a lindíssima Nação das velhas lendas heróicas e românticas, relicário sumptuoso de arte e album delicioso de paisagens de sonho, de luz e de deslumbramento!

A Itália pode hoje oferecer aos turistas os melhores hotéis com todos os requisitos de conforto. E possui quanto é necessário a fazer os seus recursos naturais centros de atracção sem rival no mundo.



A máquina 241-101 dos Caminhos de Ferro do Estado Francês

cuja lubrificação é assegurada automaticamente  
pelos LUBRIFICADORES MECANICOS

## WAKEFIELD

e óleos de vapor sobreaquecido e movimentos CASTROL

P A T E N T  
WAKEFIELD  
**Castrol**  
MOTOR OIL

Representantes exclusivos:

**Sociedade de Lubrificantes Ingleses, L.<sup>da</sup>**

Avenida da Liberdade, 35-1.º

Telefones: 2 6241-2 6243

**LISBOA**



# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

O «Diário do Governo», n.º 248, I série, de 24 de Outubro, publica o seguinte:

### Repartição de Exploração e Estatística

#### PORTARIA N.º 12-036

Sendo necessário adaptar as disposições do artigo 3.º da tarifa de despesas acessórias às circunstâncias presentes derivadas da integração na rede da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses das linhas que eram exploradas por outras empresas ferroviárias:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ao abrigo do artigo 2.º do decreto-lei n.º 27-665, de 24 de Abril de 1937, que o artigo 3.º da tarifa de despesas acessórias aprovada pela portaria n.º 5-553, de 25 de Julho de 1928, já alterado pelas portarias n.ºs 10-636, de 3 de Abril de 1944, 10-666, de 19 de Maio de 1944, e 11-187, de 7 de Dezembro de 1945, passe a ter a seguinte redacção

#### ARTIGO 3.º

##### Manutenção de bagagens e de remessas de grande e pequena velocidade

1) A manutenção compreende as operações de «carga», «evoluções e manobras à partida», «evoluções e manobras à chegada», «descarga» e ainda a de «transmissão».

2) As taxas de manutenção são as previstas nos quadros I e II e a sua aplicação faz-se de harmonia com as seguintes disposições:

a) Quando as remessas percorram apenas linhas exploradas por uma só empresa são devidas as taxas previstas no quadro I;

b) Quando as remessas percorram linhas exploradas por mais de uma empresa as estações de transmissão são consideradas como de chegada ou de partida das remessas, segundo o caso, sendo devidas para cada empresa:

As taxas de evoluções e manobras constantes do quadro I;

As taxas de carga ou de descarga constantes igualmente do quadro I. Estas taxas são substituídas pelas de transmissão do quadro II quando se trate de remessa nas condições designadas neste quadro.

c) As taxas incidem sobre o peso que serviu de base ao cálculo do preço de transportes, excepto no caso da parte do peso da bagagem transportada gratuitamente. Quando aquele cálculo for por unidade as taxas incidem sobre tantas unidades da mesma espécie quantas as nesse cálculo consideradas;

d) Havendo reexpedição as taxas de manutenção são sempre aplicadas às duas expedições, consideradas independentemente.

3) Os expedidores ou consignatários de remessas em regime de vagão completo, ou pagando como tal, têm a faculdade de nas estações de procedência e de destino fazer por sua conta e risco, e com gente sua, a carga ou a descarga destas remessas, não sendo devida às empresas as taxas correspondentes a qualquer daquelas operações que os expedidores ou consignatários efectivamente realizarem.

Para usarem desta faculdade os expedidores devem indicar, bem explicitamente, nas declarações de expedição que ficam a seu cargo ou a cargo dos consignatários as operações de carga ou de descarga, entendendo-se que a ausência de indicação significa que a operação ou operações ficam a cargo das empresas.

É dispensada esta indicação nos casos referidos nos n.ºs 4) e 5), em que a carga e descarga são da incumbência ou da obrigação do expedidor e do consignatário.

4) Incumbe aos expedidores e consignatários efectuar por sua conta e risco, e com gente sua, a carga e a descarga nas estações de procedência e de destino das remessas constituídas por:

- Volumes de mais de 3-000 quilogramas;
- Mercadorias a granel em regime de vagão completo ou pagando como tal;
- Matérias infectas;
- Matérias explosivas em regime de vagão completo ou pagando como tal;
- Animais em regime de vagão completo ou pagando como tal;
- Veículos cujo preço de transporte é calculado por unidade.

Se eventualmente as empresas tiverem de proceder a qualquer operação de carga ou de descarga, são devidas as taxas previstas no quadro I.

Todavia, para as remessas constituídas por volumes de mais de 3-000 quilogramas ou por mercadorias a granel em regime de vagão completo ou pagando como tal as empresas só eventualmente procederão àquelas operações quando elas hajam de efectuar-se em estação que disponha de meios próprios para as levar a efeito.

5) A carga na procedência e a descarga no destino dos transportes fúnebres é obrigatória para expedidores e consignatários.

6) A capacidade dos vagões pode ser utilizada por completo, contanto que o peso do carregamento não exceda o máximo regulamentar de cada vagão, o volume não ultrapasse as dimensões da cêrcea e as condições de carregamento não comprometam a segurança do transporte.

7) Quando restar espaço no vagão carregado com remessa em regime de vagão completo ou pagando como tal, e esse espaço for aproveitado para carga de detalhe, a esta última não é aplicável a isenção das taxas de carga ou de descarga a que se refere o n.º 3).

8) Quando se trate de veículos e as empresas julgarem necessário, para segurança ou conveniência do transporte, serem as rodas separadas dos veículos, os expedidores não podem recusar-se a esta operação.

9) O material de caminhos de ferro circulando sobre as próprias rodas é entregue pelos expedidores na estação de procedência e recebido pelos consignatários na de destino sobre carris, ficando por esse facto isentas tais remessas das taxas correspondentes a carga e descarga.

**QUADRO I**  
**Taxas de manutenção**  
(Compreendidos todos os encargos que nesta data oneram as tarifas)

Designações	Unidade	Evoluções e manobras em cada uma das estações de partida, de chegada ou de ligação entre linhas de bitola diferente (considerada esta última como de chegada e de partida).	Por cada operação de carga ou de descarga em cada uma das estações de partida, de chegada ou de ligação entre linhas de bitola diferente (considerada esta última como de chegada e de partida).
<b>1.º Bagagens:</b>			
a) Parte do peso transportada gratuitamente . . . . .	Fracção indivi- sível de 30 quilogramas.	—	\$50
b) Parte excedente à transportada gratuitamente . . . . .	Tonelada	3\$50	4\$50
<b>2.º Mercadorias; dinheiro, valores e objectos de arte (excepto aqueles cuja taxa de transporte não for calculada pelo peso, pelos quais não é devida taxa) . . . . .</b>			
	Tonelada	3\$50	(v) (b) 4\$50
<b>3.º Matérias infectas . . . . .</b>			
	Tonelada	3\$50	(a) 9\$00
<b>4.º Matérias explosivas (excepto em remessas de detalhe, caso em que ficam sujeitas às taxas do n.º 2.º) . . . . .</b>			
	Tonelada	8\$00	13\$50
<b>5.º Transportes fúnebres . . . . .</b>			
	Caixa	6\$00	12\$00
	Urna		
<b>6.º Animais (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, os quais ficam sujeitos às taxas do n.º 2.º):</b>			
a) Cães despachados à vista de bilhetes de passageiros e pequenos animais domésticos transportados nas carruagens, em poder dos passageiros . . . . .	—	Não é devida taxa	
b) Boi, cavalo, muar, jumento, garrano ou potro (macho ou fêmea) . . . . .	(c) Cabeça	\$60	\$60
	(c) Vagão	10\$00	32\$00
	(c) Cabeça	\$30	\$60
c) Vitelo ou porco (macho ou fêmea) . . . . .	(c) Piso	10\$00	32\$00
d) Carneiro, chibo, cabrito, cordeiro ou borrego, báculo ou leitão (macho ou fêmea) . . . . .	(c) Cabeça	\$30	\$40
	(c) Piso	10\$00	32\$00
e) Animais ferozes e quaisquer animais não designados em b), c) e d) . . . . .	(c) Piso	16\$00	32\$00
<b>7.º Veículos terrestres, aquáticos ou aéreos (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, os quais ficam sujeitos às taxas do n.º 2.º):</b>			
a) Carros de passageiros de mais de duas rodas (montados ou não sobre estas); embarcações; aeroplanos; balões dirigíveis e quaisquer veículos não designados em b) e c) . . . . .	Veículo	6\$50	18\$00
b) Carros de passageiros de duas rodas (montados ou não sobre estas); bicicletas com carro anexo . . . . .	Veículo	6\$00	18\$00
c) Carros de carga, viaturas ou reparos militares; viaturas de incêndio; viaturas sanitárias; jaulas para transporte de animais; zorras; cascos, pipas, cubas ou tonéis, montados . . . . .	(d) Veículo	5\$50	18\$00
<b>8.º Material de Caminhos de ferro circulando sobre as próprias rodas . . . . .</b>			
	Veículo	9\$00	—

(a) Aos volumes de mais de 3.000 quilogramas e às mercadorias a granel em regime de vagão completo ou pagando como tal são aplicáveis, quando a carga ou a descarga seja feita pelas empresas, estas taxas, acrescidas das despesas a que porventura der lugar qualquer daquelas operações.  
(b) A taxa por cada operação de carga ou descarga de veículos de mais de 3.000 quilogramas fica sujeita ao mínimo de 18\$.  
(c) Seja qual for a quantidade de animais carregados  
(d) De duas ou mais rodas montados ou não sobre estas

**QUADRO II**

Designações	Unidade	Taxas de transmissão Por cada empresa
1.º Mercadorias em regime de vagão completo ou pagando como tal . . . . .	Tonelada	(a) 2\$00
2.º Volumes de mais de 3.000 quilogramas . . . . .		
3.º Matérias infectas . . . . .	Vagão	16\$00
4.º Matérias explosivas em regime de vagão completo ou pagando como tal . . . . .	(b) Piso	16\$00
5.º Animais em regime de vagão completo ou pagando como tal . . . . .	Caixa	6\$00
	Urna	
6.º Transportes fúnebres . . . . .		
7.º Veículos cujo preço de transporte é calculado por unidade . . . . .	Veículo	12\$00
8.º Material de caminhos de ferro circulando sobre as próprias rodas . . . . .		3\$50

(a) A taxa correspondente a veículo de mais de 3.000 quilogramas fica sujeita ao mínimo de 12\$.

(b) Seja qual for a quantidade de animais carregados.

Ministério das Comunicações, 24 de Outubro de 1947. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

O «Diário do Governo», n.º 239, II série, de 13 de Outubro, publica o seguinte:

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 5, de construção da variante da vedação do vestíbulo da estação do Estádio Nacional, de que é adjudicatária a firma Cruzeiro, Limitada, aprovar o referido auto e bem assim declarar a mencionada firma quite para com o Estado das obrigações que contraiu em virtude do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 241, II série, de 15 de Outubro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobranse uma parcela de terreno, com a superfície de 14 metros quadrados, à esquerda da linha férrea do norte, entre os quilómetros 300,500.00 e 300,526.10, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Madria, freguesia e concelho de Ovar, distrito de Aveiro, e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro e ao sul e poente com caminho particular.

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

O «Diário do Governo», n.º 235, II série, de 8 de Outubro, publica o seguinte:

#### Repartição dos Serviços Gerais

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nomear o engenheiro civil de 1.ª classe José Chedas Bogarim e o engenheiro civil de 2.ª classe António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, para, nos termos do artigo 26.º do decreto n.º 24:124, de 30 de Junho de 1934, irem a França e Suíça em missão oficial de serviço público, a fim de estudarem o que em matéria de substituição e reforço de pontes de caminhos de ferro tenha sido executado naqueles países.

Aos referidos funcionários serão abonadas as despesas de transporte e as ajudas de custo correspondentes a trinta dias, podendo receber antecipadamente a quantia de 20,000\$ cada, de que deverão prestar contas no seu regresso.

Os abonos a efectuar nos termos desta portaria serão satisfeitos pela dotação do n.º 7) do artigo 10.º do orçamento do Fundo Especial de Caminhos de Ferro para o corrente ano económico.

# Linhas Estrangeiras

## AMÉRICA DO NORTE

Segundo anuncia a Associação dos Caminhos de Ferro Americana, as receitas líquidas dos principais caminhos de ferro, nos primeiros nove meses de 1947, foram três vezes superiores em relação ao período correspondente do ano passado.

Esses rendimentos elevaram-se a 136 milhões de dólares, quando no período correspondente do ano passado foram de 105 milhões.

Na comparação destes números deve tomar-se em conta o facto de que o primeiro semestre de 1946 incluí um período de perturbações industriais, de paralisação de trabalho e de dificuldades económicas.

## BRASIL

Do programa de trabalho do Departamento de Caminho de Ferro para o segundo semestre deste ano, consta o início da construção das linhas integradas no Plano Ferroviário Nacional: Peri-Peri a Terezina, Bananeiras a Picui; Bom Jardim a Umbrezeiro, e o prolongamento da linha Petrolina a Paulistana. O ministro da Viação solicitou ao Presidente da República a necessária permissão para conceder, pelo regime de empreitada, os serviços de terraplanagem e construção de obras de arte e edifícios naqueles locais, as firmas especializadas, registadas no Departamento.

— A Direcção da Despesa Pública concedeu os seguintes créditos: 7 milhões de cruzeiros à Delegação Fiscal em Goiás para custear as despesas com o prosseguimento dos trabalhos de construção do trço Leopoldo Bulhões-Guiânia; e de 12 milhões de cruzeiros para custear as despesas com a Delegação Fiscal em Minas Gerais para prosseguimento dos trabalhos de construção do trço Brumado-Monte Azul.

## SUIÇA

Em consequência da enorme redução do nível das águas nas represas que alimentam as centrais eléctricas da Suíça, por causa da seca, o serviço ferroviário nas linhas electrificadas fica reduzido em 5 por cento.

## Uma gentileza da Direcção do Jardim Zoológico

Os primeiros crisântemos de Novembro, ainda com o frescôr da sua graciosidade, chegam sempre à nossa redacção, por esta altura do ano, por gentilíssima amabilidade da direcção do Jardim Zoológico, que, com um habitual requintamento de cortesia, no-los envia, gesto que muito nos sensibiliza.

Mais uma vez nos confessamos gratos por essa cativante lembrança.

**The Red Hand Compositions Company**  
**LONDON**

HARTJEN'S COMPOSITION

Tintas Anti-Corrosivas marea **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 cimentos; tanto para interiores como exteriores.

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

(MÃO VERMELHA)  
Company, Limited  
ANTICORROSIVA PAINTS

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

# Recortes sem Comentários

## Um crânio de vidro

Um rapaz de família modesta, da Escócia, fracturou o crânio em consequência de uma queda. Desde então ficou sofrendo de repetidos ataques apopléticos.

Foi agora operado, encontrando-lhe o operador um quisto na massa encefálica. A extração durou cinco horas, tendo o paciente de sofrer duas transfusões de sangue e cerca de tres milhões de unidades de penicilina. Foi-lhe amputada metade do crânio e substituída por «Pleay-Glan», um vidro especial para tais feitos.

E lá anda o rapaz, com o seu crânio de vidro. E dizem que perfeitamente bem, de saúde física e mental.

(De A Guarda)

## Uma Pesca de 90 mil focas

SÃO JOÃO DA TERRA NOVA, 8. — A maior pesca da foca terminou neste fim de semana com um total de 90.000 focas pescadas. Devido a uma encomenda mundial, sem precedentes, de gorduras e óleos, muitos navios fizeram uma, duas e três viagens e por vezes foi empregado até o avião para localizar as focas. Tomaram parte na pesca vários navios noruegueses, incluindo um navio-fábrica. — R.

(De O Primeiro de Janeiro)

## Roma aplaudiu um regente de orquestra de 8 anos

ROMA, 20. — Ferruccio Burco, de 8 anos de idade, fez ontem à noite a sua primeira estreia como regente da Ópera de Roma, conduzindo com a maior maestria uma orquestra constituída por 80 figuras, que executou famosas composições dos consagrados compositores musicais Wagner e Beethoven.

O espectáculo foi presenciado por mais de 1.000 pessoas que ovacionaram delirantemente o menino prodígio músico, que começou a tocar piano aos 3 anos e tomou parte no primeiro filme aos 5.

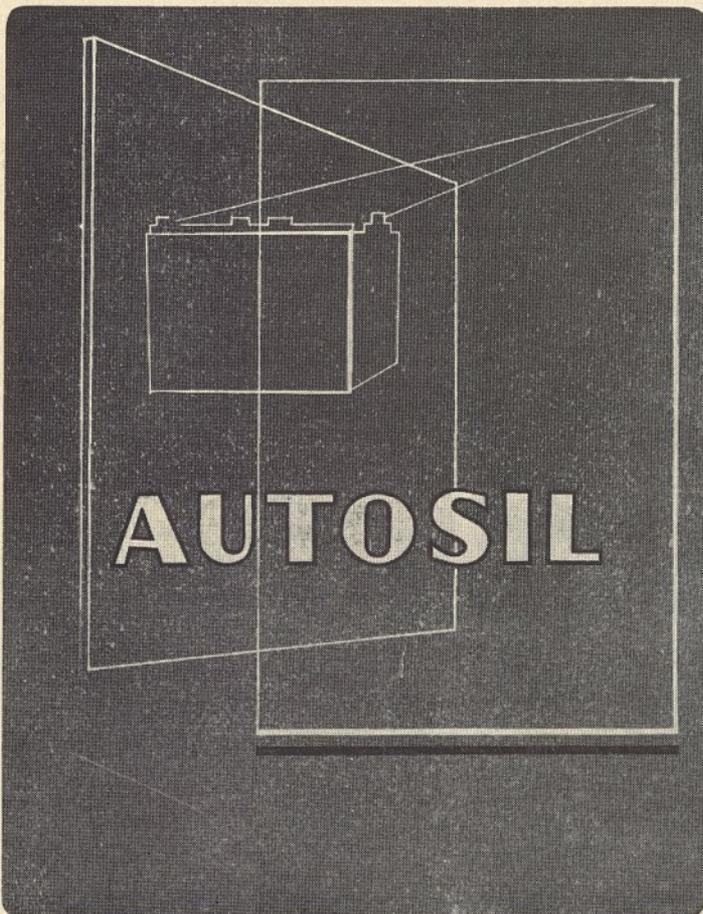
(Do Diário Popular)

## Episódio dramático

Fez ontem precisamente setenta e quatro anos que se verificou uma ocorrência de larga retumbância.

Fôra o caso que tendo a rainha D. Maria Pia e seus, então pequenos filhos, ido de pas-

## Acumuladores de chumbo



UM PRODUCTO NACIONAL  
MELHOR QUE O ESTRANGEIRO

**A. A. SILVA**

AVENIDA 24 DE JULHO, 26-B—LISBOA

seio até ao sítio do Mexilhoeiro, junto á Boca do Inferno, uma onda altaneira, veio rebentar proximo do local onde estacionavam, arrebatando o principe D. Carlos, que inadvertidamente, se acercara em demazia d'um ponto perigoso.

Instintiva e inconscientemente, a filha de Victor Manuel II, tentou disputar á onda, o corpo do futuro rei.

Contagiado pelo impulso irreflectido de sua mãe, o infante D. Afonso, seguiu-a e incorrerá no mesmo risco.

Presenceando o lance afliesivo, o faroleiro da Guia, lançou-se de pronto á agua e, possivelmente, evitou que uma tragédia se consumasse, pois era pouco provavel que o tresloucado intento d'aquella mãe, fosse coroado do exito que pretendia.

O dramático episodio, teve tão intensa repercussão, que o humilde faroleiro viu-se n'um apice, transformado em figura de notavel renome.

O seu gesto espontâneo, mereceu os mais calorosos aplausos.

Conjuntamente á consagração popular, foi-lhe tributado o reconhecimento official, a que tinha jus — concederam-lhe uma pensão vitalicia e condecoraram-no.

Produzira porem tanto éco o seu abnegado gesto, que um escritor teatral da epoca, o aproveitou para realizar um a proposito, que, durante uma temporada, se conservou no cartaz.

Se enaltecer o procedimento do humilde funcionario dos serviços de farolagem, constituia um merecido preito a quem se expuzera para salvar vidas alheias, outrotanto não se poderá dizer do galardão concedido ao ajudante de ordens da rainha, ao qual e a titulo d'uma mais que duvidosa cooperação no salvamento, foi attribuido um qualquer grau da Torre Espada.

Mercê do alarde feito em torno do successo, no Parlamento, não deixou de se versar o assunto, que serviu á maravilha para as mais categoricas afirmações de lealdade aos occupantes do trôno e consequentemente, das instituições.

E tantas e tão calorosas foram as demonstrações de afecto aos soberanos, que um deputado, no auge do seu ardôr tribunico, teve a ideia de propôr que á rainha D. Maria Pia, se concedesse uma medalha, que podesse premiar o seu gesto de querer salvar os principes, como se n'ela, não houvesse imperado mais o amor de mãe do que o espirito de ser prestavel ao seu semelhante.

Esse propósito de exalçar o procedimento de D. Maria Pia deu margem a que o deputado republicano Rodrigues de Freitas lançasse o sarcástico comentário que ficou célebre :

— Em que paiz e em que epoca, se viu condecorar o amor de mãe ?!

Apesar d'essa áparte, a rainha não deixou de possuir, mais uma condecoração.

Com quanto não se nos apresente merecida, menos ainda podemos considerar, a que se attribuiu ao seu ajudante d'ordens, o qual se havia limitado a lançar uma manta sobre as vestes ensopadas da rainha e a conduzi-la ao côlo, até ao palacio.

Por analogia, tambem as amas dos principes, tinham direito a ostentar as insignias de qualquer ordem.

*Boris Wlamen*

(De *O Setubalense*) de 4 de Outubro ultimo.

### A coragem dum português que atravessa o Atlântico pendurado num avião...

A notícia é invulgar e revela coragem e aquele espirito de aventura tão próprio dos portugueses. Em Lisboa ou talvez em Dakar, Francisco Carvalho accorou-se na cavidade que recolhe o trem de aterragem e sem mais aquelas, naquela incómoda e perigosa posição, atrevessou o Atlântico, numa distância de 3.500 milhas, no avião da K.L.M. da carreira Amsterdão-Lisboa-América do Sul.

Francisco Carvalho tem 30 anos e, ao ser descoberto quando da sua chegada ao Natal, no Brasil parecia bem disposto. Declarou, porém, ter desmaiado por duas vezes em consequência do calor dos motores, da posição pouco confortável e formidável altura a que voava sobre o Oceano.

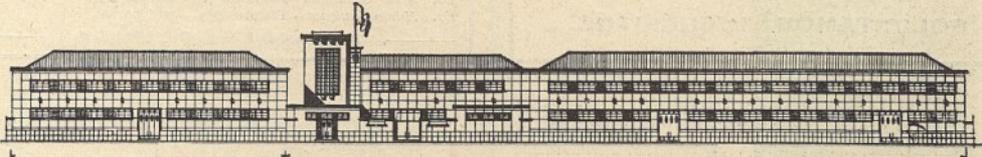
Em declarações que fez no aeroporto brasileiro, disse ter sentido muito fome e sede, sobretudo quando durante a noite olhava para o mar.

O espirito corajoso do nosso compatriota despertou entusiasmo e admiração por parte de centenas de pessoas que o rodearam e o não deixavam com perguntas.

O Francisco Carvalho foi recebido no Grande Hotel do Natal como hóspede de honra e o consul local procura legalizar-lhe a situação.

(De *Boa Nova*)

## FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'ÁVILA, L.<sup>DA</sup>



Contribuiu durante a última Guerra para a conclusão de obras do maior interesse nacional  
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. Saadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO



## CIMENTO «LIZ», HIDROFOCADO «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**

# Santos Mendonça, L.<sup>da</sup>

LISBOA PORTO

Rua da Boa Vista, 83 Praça da Liberdade, 114

**PRODUTOS QUÍMICOS**

PRODUTOS METALÚRGICOS (ferrosos e não ferrosos)  
para todas as indústrias

INSTALAÇÕES PARA TRATAMENTO DE ÁGUAS  
E SANEAMENTO

///

**SOLICITAMOS INQUÉRITOS**



## «A Nova Loja dos Candeeiros»

Vende ao preço da tabela:  
Fogões, Esquentadores, Lan-  
ternas e todos os artigos da  
**VACUUM**

Única casa no género que tem  
ao seu serviço pessoal técnico  
que pertenceu àquela compa-  
nhia, tomando responsabili-  
dade em todos os consertos  
— que lhe sejam confiados —

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

## 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 5 horas  
*Dr. Mário de Mattos* — Doenças dos olhos — às 2 horas  
*Dr. Mendes Belo* — Estômago, fígado e intestinos — às 4 horas  
*Dr. Afonso Simão* — Garganta, nariz e ouvidos — às 5,30 horas  
*Dr. Casimiro Afonso* — Doenças das senhoras e operações — às 5 horas  
*Dr. Gonçalves Coelho* — Doenças das crianças — às 5,30 horas  
*Dr. Armando Lima* — Bêca e dentes, prótese — às 2 horas  
*Dr. Aieu Saldanha* — Raio X — às 4 horas  
*Dr. Mário Jacquet* — Fisioterapia — às 4 horas

**ANÁLISES CLÍNICAS**

## Vai viajar ?

LEVE O

**Manual do Viajante**

**em Portugal**

## Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.ª

Armazens 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



**RUA DO AMPARO**  
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA  
TEL. 28000

# Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA  
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



## Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»  
Telefones 30154-30157 — LISBOA

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

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefone em todos os quartos, ligados à rede internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA  
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMERICA BAR

Preços moderados—Para estadias prolongadas condições especiais

## Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.<sup>da</sup>

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

## 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

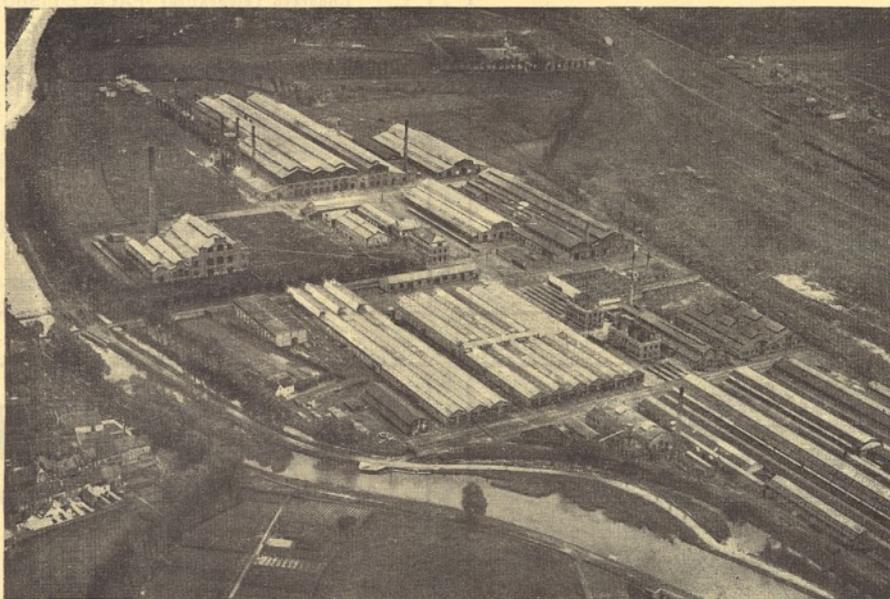
DEPÓSITOS  
Lisboa—R. DOS FANQUEIROS, 270 a 276—Telef 2 2332  
Porto—RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51—Telef. 117  
Endereço Telegráfico: PELPRADO

# La Brugeoise et Nicaise & Delcuve

SOCIEDADE ANÓNIMA

Fábricas d'Aços, Forjas e Estaleiros de Construção

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



Vista aérea das fabricas em S.º 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