

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

NOV. 1948

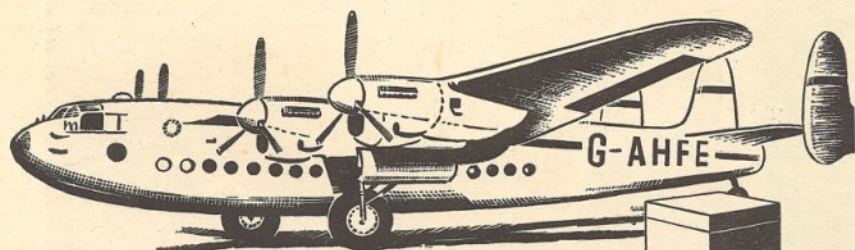
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

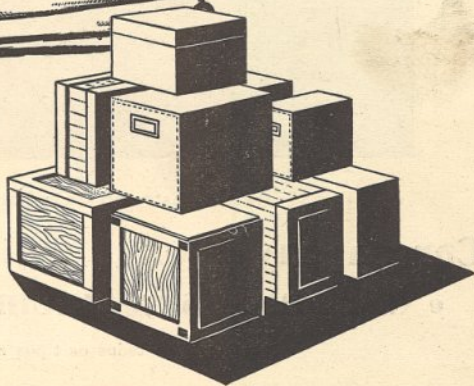
Comércio e Transporte. / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



**PORQUE NÃO
EXPORTA
POR AVIÃO?**



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

ECONOMIA • RAPIDEZ • SEGURANÇA

BRITISH SOUTH AMERICAN AIRWAYS

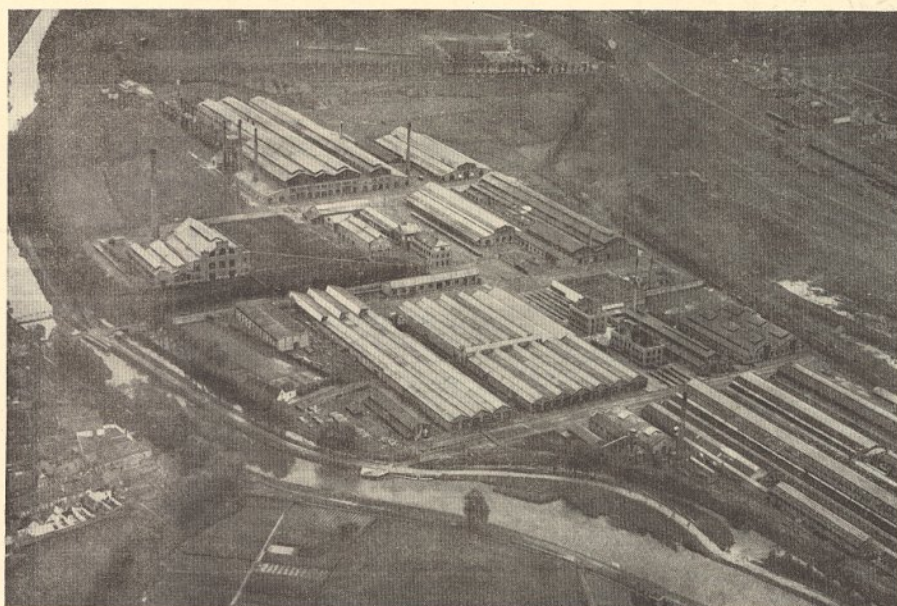
RUA DAS PRETAS, 26-2.º ■ TELEF. 2 8179-3 2982-3 2983 ■ TELEGRAMAS AIRLINES ■ LISBOA

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 fábricas 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

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; Porto, 1897 e 1934, Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado no Porto: CARLOS ROCHA, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 2 4736

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4062, Madrid

1461



1 — NOVEMBRO — 1948



ANO LX

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ALVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.º CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
Engenheiro VIDAL CALDAS NOGUEIRA

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Problemas Nacionais, por José Lucas Coelho dos Reis	607
Centenário do Caminho de Ferro Espanhol	610
Efemérides ferroviárias, por Carlos Nono	611
Vida Ferroviária.	612
Tertúlia «Festa Brava».	612
Notas da Quinzena, por Rebelo de Bettencourt	613
Problemas Sociais, pelo Prof. Vidal Caldas Nogueira	614
O sr. Ministro do Interior encontra-se, de visita, nos Açores	615
António Montês	615
Há 50 anos.	615
Homens Ilustres.	615
Linhas Portuguesas	616
Jardim Zoológico	616
Caminhos de Ferro Coloniais	616
Recortes sem Comentários	617
Imprensa	618

Problemas Nacionais

Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

VIII

A proposta de lei apresentada pelo Governo em 30 de Janeiro de 1945 para a coordenação de transportes terrestres, à qual coube o N.º 96, foi submetida à apreciação da Câmara Corporativa, que a modificou ligeiramente, depois de minucioso estudo, sendo, em seguida, enviada à Assembleia Nacional — Assembleia que antes da sua discussão em sessão pública, funcionou primeiro em sessão de estudo — e só depois de muitas sessões de estudo é que começou a ser discutida em sessões públicas.

Foi longa e demorada a discussão — e pode-se afoitamente afirmar que desde há muitos anos não houve ainda uma proposta da iniciativa do Governo que tão rija discussão merecesse, como a da coordenação de transportes terrestres a que me estou referindo.

De facto o assunto era e é muito importante.

Dum lado estavam em grande número os proprietários das viaturas automóveis que se encontram espalhados por todas as regiões do país, principalmente os que exploram o transporte colectivo de passageiros e aqueles que quase livremente faziam e ainda fazem o transporte de mercadorias em regime de aluguer, com encargos, uns e outros, quase nulos, comparados com os dos Caminhos de Ferro — e por isso não é de admirar que tenham realizado fortunas enormes, ao passo que o Caminho de Ferro tem vivido e continua a viver vergado ao peso de encargos tremendos e obrigações de toda a natureza, como se estivesse ainda a explorar a indústria de transportes em regime de monopólio, o que não está certo, a não ser que se não queira fazer justiça.

Não admira, pois, que os proprietários das viaturas automóveis tivessem encontrado da parte da maioria dos deputados à Assembleia Nacional, uma maior defesa dos transportes automóveis do que dos transportes em Caminho de Ferro — e não admira, visto que a maioria dos deputados reside na província — e ser precisamente na província

onde existe a quase totalidade das empresas e proprietários de viaturas automóveis que exploram a indústria de transportes de passageiros e mercadorias em regime de aluguer.

Eram muitos, mesmo muitos, a reclamar, com a circunstância de serem na sua maioria possuidores de boas fortunas, conseguidas com a exploração de transportes automóveis, portanto, com recursos para organizarem a defesa da sua indústria e por isso não é de estranhar que tivessem sido dirigidos à Assembleia Nacional algumas centenas de telegramas e de representações dos próprios interessados e de outras origens reclamando contra os termos da proposta de lei — expediente este que é natural tivesse impressionado os ilustres deputados.

O Caminho de Ferro encontrava-se numa situação muito diferente. Constituído em sociedades anónimas, os possuidores das acções eram, por assim dizer, desconhecidos (anónimos) e, apesar disso, sempre esperançados em que esta situação política terminaria por lhes fazer justiça, razão por que nem uma única representação dirigiram à Assembleia Nacional, na qual pedissem a justa defesa dos transportes ferroviários, por quanto todos estavam convencidos que entre a defesa dos transportes automóveis e em Caminho de Ferro, a Assembleia Nacional poria em primeiro lugar a dos transportes em Caminho de Ferro.

Não sucedeu, porém, assim, com surpresa geral, visto que sempre se esperou que a Assembleia Nacional tivesse um pouco mais em consideração os altos serviços que o Caminho de Ferro tem prestado e continua a prestar à Nação, em grande parte à custa do sacrifício dos seus accionistas e obrigacionistas, como temos demonstrado e provado.

Se, nas sessões públicas da Assembleia Nacional, se tivesse feito o confronto dos encargos que incidem sobre os dois meios de transporte — viaturas automóveis e Caminho de Ferro — do seu confronto ter-se-ia reconhecido e o país inteiro ficaria sabendo que, em conjunto, os encargos formidáveis que sobrecarregam o Caminho de Ferro, devem ser, pelo menos, 10 vezes mais do que os que inci-

dem sobre os transportes automóveis, como claramente vem exposto no notável e bem elaborado parecer da Câmara Corporativa, publicado no 8.º suplemento ao n.º 146 de 2 de Maio de 1945 do Diário das Sessões — e esta desigualdade é que não deve continuar, e certo estou que tal desigualdade desaparecerá, logo que Sua Excelência o Senhor Ministro das Comunicações regulamente a lei N.º 2.008 que estabelece a coordenação dos transportes terrestres.

Como é que o Caminho de Ferro pode competir com as viaturas automóveis, suportando encargos muitíssimo mais pesados?

O que temos sempre pugnado e defendido é que os encargos, deveres e direitos sejam em tudo iguais ou semelhantes para os dois meios de transporte.

A discussão da proposta de lei da coordenação de transportes terrestres levou precisamente 15 dias, pois tendo começado no dia 4 de Junho de 1945, terminou no dia 18 do referido mês e ano — e de todos os deputados que intervieram na sua apreciação, é de justiça destacar os nomes dos Excelentíssimos Senhores Deputados Mário de Figueiredo, Águedo de Oliveira, Antunes Guimarães, Engenheiro Araújo Correia, Major Mendes do Amaral, Cortez Lobão, Silva Dias e o falecido Dr. Joaquim Saldanha, não só pela muita competência e conhecimento do assunto em questão, mas ainda pelas propostas de alterações que alguns apresentaram para modificação da proposta em discussão, todas elas, porém, com o fim especial de uma melhor defesa dos interesses do Estado.

Ficaria de mal com a minha consciência se não dissesse ter estranhado o facto de nenhum destes ilustres deputados ter feito o confronto dos encargos que incidem sobre os dois meios de transporte — Caminho de Ferro e transportes automóveis — e este confronto, como já disse, era e é absolutamente indispensável para que justiça recta se faça, e o público fique sabendo com consciência de que lado está a razão.

Os encargos, deveres e direitos para os dois meios de transportes terrestres, devem em tudo ser iguais ou semelhantes.

Quais são os principais encargos e deveres que incidem sobre o Caminho de Ferro?

Já por mais do que uma vez temos dito quais são:

1.º — O Caminho de Ferro com todos os edifícios necessários para o seu serviço e mais acessórios e dependências, como carris, cocheiras, travessas e em geral todo o material fixo de qualquer espécie desde a sua construção ou colocação na linha, ficou desde logo pertencendo *ao domínio do Estado*, para todos os efeitos jurídicos.

Pergunta-se: Qual é o encargo que incide sobre os transportes colectivos em automóvel, considera-

dos como de serviço público que se equipare ao que acima se indica? *Nenhum!*

2.º — O Caminho de Ferro tem de fazer entrega de todo o material fixo e edificios e dependências, logo que termine o praso da concessão *sem a empresa ter direito a receber indemnização alguma*.

O que é que os transportes automóveis entregam no fim das suas concessões? *Absolutamente nada!* — Continuam a ficar com os seus edificios, garagens, dependências, etc.

3.º — O Caminho de Ferro tem de transportar por metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas, os militares e marinheiros em serviço.

Que redução nos preços fazem os transportes automóveis aos militares e marinheiros em serviço? *Nenhuma!*

4.º — O Caminho de Ferro transporta gratuitamente as malas do Correio e seus condutores.

A camionagem por sua vez, quando transporta malas de Correio, recebe pelo seu transporte uma determinada importância.

5.º — O Caminho de Ferro é obrigado a pôr à disposição do Governo, *por metade dos preços* das tarifas, todos os meios de transportes estabelecidos para a exploração dos Caminhos de Ferro, quando precisar dirigir tropas ou material de guerra para qualquer ponto pela linha férrea servido. *Aos transportes automóveis não se exige este encargo*.

6.º — Sobre o Caminho de Ferro incide o pagamento dum imposto denominado «de trânsito», hoje imposto ferroviário, lançado sobre os preços de condução de passageiros e mercadorias, imposto que atinge actualmente cerca de 13%, e que rendeu para o Estado, no exercício de 1947, recebidos pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por conta do Tesouro, 76.902.581\$60.

Equivalente a este imposto, os transportes automóveis pagam o imposto de camionagem que, em 1946, rendeu apenas 4.181 contos.

7.º — O Caminho de Ferro é obrigado a conservar durante todo o praso da concessão, a linha férrea e suas dependências, com todo o seu material fixo em bom estado de serviço, e no mesmo estado o deverá entregar findo o praso da concessão, fazendo sempre, para esse fim, *à sua custa*, todas as reparações, tanto ordinárias como extraordinárias.

A camionagem não tem este encargo, porquanto os seus carros circulam pelas estradas que são construídas e reparadas pelo Estado e Câmaras Municipais.

8.º — O Caminho de Ferro estabelece à sua custa, nas passagens de nível, a vigilância necessária, o que lhe absorve por ano alguns milhares de contos das suas receitas.

A camionagem não suporta qualquer encargo desta natureza, porquanto a respectiva vigilância, principalmente nas vilas e cidades do país é feita

pela Polícia de Segurança Pública e, portanto, à custa do Estado.

9.º—O Caminho de Ferro tem o grande encargo de fechar as suas linhas por meio de muros, sebes ou grades que o separem das propriedades contíguas, com barreiras de serventia abrindo para fora e ainda o de desobstruir as linhas do desabamento de terras, pedras e de enchurradas, etc., etc. A camionagem também não suporta este encargo que é feito ao longo das estradas por onde as viaturas circulam, à custa do Estado e das Câmaras Municipais.

10.º—O Caminho de Ferro não pode interromper, total ou parcialmente, a sua exploração, porque se o fizer incorre na pena de rescisão dos contractos, perde o direito a todas as concessões, resultando do facto o Governo entrar imediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependências, *sem este ter direito a receber indemnisação alguma.*

A camionagem, porém, se interromper a sua exploração, mesmo que seja total, *nada perde.*

11.º—O Caminho de Ferro concede passagens gratuitas e reduções de 50 e 75 por cento a todos os seus empregados, esposas, filhos, pais e netos, em número aproximado a cento e cinquenta mil (150.000) pessoas.

A camionagem só concede esta regalia em determinados casos apenas aos seus empregados.

Às suas esposas, filhos, pais e netos nada concede — e para que a camionagem tivesse encargos iguais, neste capítulo, ao Caminho de Ferro, teria de conceder idênticas regalias a todas as pessoas de família dos seus empregados.

12.º—O Caminho de Ferro concede reformas a todos os seus empregados e pensões de sobrevivência às pessoas de família, além de outras prestações de assistência — e com estes serviços de assistência, dispende, por ano, mais de 50 mil contos.

A camionagem também não suporta este encargo.

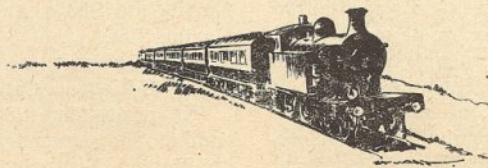
13.º—O Caminho de Ferro concede a todos os oficiais do Exército e da Armada, em efectivo serviço, a redução de 75 % e quando na situação de

reserva ou reforma 50 %. Aos sargentos do Exército e da Armada a redução é também de 50 %.

A camionagem, porém, nunca suportou este encargo e por isso, ainda neste caso, os encargos entre os dois meios de transporte terrestres, também são bem diferentes.

14.º—Exige-se ainda ao Caminho de Ferro o encargo de fornecer gratuitamente a todo o pessoal em serviço na linha, além de casa para residência, fardamento completo, o que também se não exige à camionagem.

Em face do que fica exposto verifica-se imediatamente que não se pretende que se crie um regime de favor para o Caminho de Ferro, em prejuízo da camionagem. Ninguém contesta os altos serviços que os transportes automóveis prestam ao país. Somos os primeiros a reconhecê-lo. Eles são, por assim dizer, o complemento dos transportes ferroviários e para isso têm um grande campo de acção para desenvolverem muito lucrativamente a sua indústria sem invadir em demasia o espaço onde o Caminho de Ferro trabalha — o que se pretende é que se atenda a que, tendo o Caminho de Ferro sido estabelecido com os encargos formidáveis descritos, em troca do regime de monopólio absoluto para o transporte de passageiros, gado e mercadorias, numa área de 40 quilómetros para cada lado da linha, desde que verificou a perda do referido monopólio em benefício das viaturas automóveis, a importância da referida perda deve ser abatida nos encargos que resultam dos contratos de concessão ainda em vigor, de maneira que os encargos, deveres e direitos, pela forma indicada ou por qualquer outra que interesse mais ao Estado, sejam em tudo iguais ou semelhantes para os dois meios de transportes — e desde que os encargos, deveres e direitos *sejam em tudo iguais* para os dois meios de transporte nas estradas consideradas concorrentes, o Caminho de Ferro não receia nem teme a concorrência das viaturas automóveis — e desde que assim se proceda, a coordenação dos transportes terrestres fica praticamente realizada e ainda com grande margem de lucros para todas as viaturas automóveis.



CENTENÁRIO

do Caminho de Ferro Espanhol

NO domingo, 24 de Outubro, inaugurou-se, em Barcelona, a Exposição comemorativa do primeiro centenário do Caminho de Ferro Espanhol, instalada no Passeio de Colon.

Ao acto inaugural assistiram numerosos convidados, muitos deles tendo chegado expressamente de vários pontos de Espanha e do Estrangeiro, autoridades e representações oficiais.

A exposição tinha um aspecto verdadeiramente festivo, com inúmeras bandeiras e galhardetes.

Presidiu à sessão de abertura o subsecretário de Obras Públicas em representação do Ministro desta pasta, que só chegou a Barcelona no dia 26, afim de presidir às principais cerimónias comemorativas do centenário.

Fizeram-se representar os caminhos de ferro dos seguintes países: Holanda, Pensilvânia, Egito, Luxemburgo, França, Suíça e Portugal.

A delegação portuguesa era constituída pelos srs. engenheiros Vasco Ramalho, que também representava o Governo, Raúl da Costa Couvreur, Pinto Osório, Melo de Oliveira, Espregueira Mendes, José Pereira Barata, Barbosa Pita e tenente-coronel Abreu Campos, representante, em Lisboa, dos WagonsLits.

Ao chegar, perto das 17 horas, o sr. Frederico Turell, subsecretário das Obras Públicas e que representava, como já dissemos, o Ministro daquela pasta, foi saudado por todas as autoridades, na companhia das quais deu ingresso no Pavilhão da Exposição.

Falou, em primeiro lugar, o sr. Manuel Maria de Arrillaga, que saudou as autoridades e os representantes estrangeiros, pondo em relevo a transcendência das comemorações e destacando a importância do material acumulado na Exposição, material esse que, em seu entender, devia, mais tarde, fazer parte do recheio do futuro Museu do Caminho de Ferro. A seguir, fez uso da palavra o sr. Turell, que, em certa altura do seu discurso, disse: o que não é possível exibir de modo tangível são as actividades, as preocupações, as lutas sofridas, a energia e a inteligência desenvolvidas pelos homens eminentes que, no decurso de cem anos, se consagraram, em Espanha, ao aperfeiçoamento e ao desenvolvimento do caminho de ferro.

O subsecretário das Obras Públicas concluiu o seu discurso cumprimentando cordialmente os estrangeiros ali presentes.

Fechou a série de discursos o director geral de caminhos de ferro, sr. Garcia Loma, que, em francês, pronunciou algumas palavras de saudação aos representantes dos caminhos de ferro.

A visita à Exposição causou as melhores impressões em todos os presentes. À direita do pavilhão, junto à porta de acesso, via-se a reprodução da fachada da mais antiga estação barcelonesa, em cujo cais estava o chamado comboio do centenário, réplica fiel do primitivo e que no dia 28 seguiu para Mataró, para tomar parte numa cerimónia evocadora das solenidades inaugurais de 1848, com os vagões ocupados por viajantes vestidos à moda daquela época.

No salão de honra vê-se, ao centro, uma fonte luminosa e em volta desta erguem-se dez espécies de estantes, em forma de páginas abertas de livro, onde se relata, em grandes caracteres, a história dos caminhos de ferro espanhóis.

Por toda a parte, vários modelos de material pesado, um «Santa Fé» autêntico, etc. Os construtores de material ferroviário concorreram com um comboio em miniatura, de 5 metros. Vê-se também uma maquete que reproduz a complicada rede de ligações subterrâneas do metropolitano de Madrid, na Porta do Sol.

Em resumo, todas as instalações são de molde a cativar a atenção dos visitantes.

No dia seguinte, isto é, na segunda-feira, 25, e em continuação dos actos centenários, inaugurou-se a nova estação ferroviária de Sans, que foi construída na Praça de Salvador Anglada. Feita esta inauguração, as autoridades e os convidados dirigiram-se à Avenida Merediana, onde, no cruzamento com a rua Consejo de Ciento, se celebrou a bênção e a inauguração oficial das obras do prolongamento do Caminho de Ferro Metropolitano de Barcelona Transversal, desde a actual estação Marina até Santo André, na sua primeira secção Marina-Clot.

Nesse mesmo dia á tarde foram visitados o Bairro Gótico e a Catedral.

Na quinta-feira, 28, fez-se a primeira viagem do comboio do centenário, reprodução do primitivo, até Mataró. Essa viagem, escusado será dizer, revestiu-se de especial interesse, pois, como já referimos, os passageiros iam vestidos à moda do século passado.

Efemérides ferroviárias

P o r C A R L O S N O N O

NOVEMBRO

9

1

1889 — Morre o Rei D. Luís de Portugal, em cujo reinado as linhas férreas portuguesas que, em 1861, apenas contavam 132 quilómetros em exploração, se desenvolveram a ponto de subirem a 2.090.

2

1869 — É aberta à exploração a linha férrea de Beja a Quintos.

3

1899 — É aberta à exploração a linha de caminho de ferro de Sauve a Eymet, da Companhia de Orleans.

4

1877 — É inaugurada a ponte de D. Maria Pia, sobre o Rio Douro, começada em 5 de Janeiro de 1876 e terminada em 8 de Outubro de 1877.

5

1849 — Nasce em Lisboa o jornalista e Comendador da Ordem de Cristo, Leonildo Mendonça e Costa, fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e da Sociedade de Propaganda de Portugal.

6

1899 — A Sociedade Nacional de Caminhos vicinaes belgas obtêm a concessão da linha férrea de Wetteren a Sottegem.

7

1861 — Gran-Trunk Norwegiari inaugura os serviços ferroviários na Noruega, circulando o primeiro comboio na secção Stor-Hammer.

8

1888 — É aberto à exploração o ramal ferroviário do Porto à Alfândega.

1933 — Por iniciativa da Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga realiza-se o I congresso regional ferroviário.

10

1910 — O Governo do Equador abre concurso para a construção de uma linha férrea destinada a ligar o Rio Arajuno com a cidade de Ambato.

11

1913 — É anunciado que o Caminho de Ferro de Malange dispõe de 140 quilómetros abertos à exploração.

12

1907 — Inaugura-se a linha férrea de Mirandela a Bragança.

13

1900 — É aprovado o projecto da secção da linha férrea de Benguela a Monte Sahoa.

14

1888 — Os habitantes de Quelimane agradecem ao Rei de Portugal a notícia da construção de um caminho de ferro que ligue a baixa Zambézia com o porto de Quelimane.

15

1893 — São inaugurados os trabalhos para a construção da estrada de ferro do Rio-Doce, (Brasil).

16

1888 — Torna-se público que a rede dos Caminhos de Ferro da Índia foi aumentada com 1632 quilómetros e que a totalidade dos quilómetros explorados é de 21.545.

17

1900 — Em Salamanca começam as obras para a Estação da via férrea transversal.

18

1893 — A Companhia dos «Vagons-Lits», de

acordo com a Companhia P. L. M., estabelece um novo comboio de luxo denominado «Mediterrané-Express», entre Paris e Vintimille e vice-versa.

19

1900—A Companhia dos Caminhos de Ferro de Buenos Aires anuncia a construção de uma nova linha férrea de Italé a Vila Esperanza.

20

1890—Realiza-se a inspecção final à ponte de Caniços, sobre o Rio Almonda, entre as estações de Caminho de Ferro de Mato Miranda e Torres Novas.

21

1845—Na Jamaica, circula o primeiro comboio de passageiros.

22

1897—Um sindicato americano propõe ao governo de Honduras a constituição de uma companhia para construir e explorar o caminho de ferro de Puerto-Cortés à Baía de Fonseca, passando por Comayagua.

23

1908—Um comboio real inaugura a linha do caminho de ferro do Vale do Vouga.

24

1889—Falece em Bétora, o distinto ferroviário espanhol e advogado Dr. D. Vicente Queriol y Campos.

25

1900—Começam os trabalhos para o estabelecimento da via dupla entre as estações de Pozuelo e Villalva, na linha de Madrid a Irun.

26

1878—O Governo português assina com o inglês o tratado respeitante aos caminhos de ferro do Estado da Índia.

27

1902—É assinado o decreto que concede por 99 anos ao Sr. Roberto Williams o direito de construir e explorar um caminho de ferro que, partindo da baía do Lobito, siga até à fronteira leste da Província de Angola.

28

1922—Em Valência del Cid, reúne-se a conferência das direcções dos caminhos de ferro franceses, espanhóis e portugueses para tratar do tráfego internacional, tanto de passageiros como de mercadorias.

29

1936—Assina-se entre os governos da România e da Jugoslávia a convenção destinada a ligar as redes ferroviárias dos dois países pela construção duma ponte sobre o Danúbio.

30

1902—Com grande regosijo público são inauguradas as obras do caminho de ferro de Madrid a Bilbao.

Vida Ferroviária

A José Gonçalves Vianês, funcionário da C. P., foi concedida a medalha de mérito, filantropia e generosidade

Por decreto de 15 de Outubro, emanado da Direcção-Geral da Administração Política e Civil, foi concedida a medalha de prata de mérito, filantropia e generosidade, criada por decreto de 3 de Novembro de 1852, ao sr. José Gonçalves Vianês, funcionário da C. P., por ter salvo, com risco da própria vida, Maria Augusta Taveira, de 78 anos de idade, quando esta, distraidamente, atravessava uma das linhas da estação de Campanhã, no momento em que, a poucos metros, se avizinhava um comboio.

Felicitemos o sr. José Gonçalves Vianês pela justa recompensa que o seu acto generoso mereceu do governo.

Uma representação dos ferroviários portugueses

Em nome de 30.000 trabalhadores, os presidentes das direcções dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários de Portugal entregaram aos srs. Presidente do Conselho, Ministro das Comunicações, Subsecretário de Estado das Corporações e Presidente do Conselho de Administração, Director Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e Director da Sociedade Estoril, uma exposição pedindo e justificando melhoria de vencimentos e salários, não só para os empregados e operários em exercício activo nas diferentes linhas do país mas, também, para o pessoal aposentado.

Tertúlia «Festa Brava»

Algumas das salas da sede da Tertúlia «Festa Brava» foram ampliadas, oferecendo assim maior conforto aos seus sócios.

O sr. Victor Pestana ofereceu a esta colectividade a cabeça dum toiro de Ibarra, bandarilhada por Manuel dos Santos e por António Fuentes e morto por este último com uma estocada na praça de Sevilha. O sr. Domingos Mesquita também ofereceu à Tertúlia uma cabeça de toiro.

Em meados de Novembro serão inaugurados os almoços de prato único, e no dia 9 do mesmo mês será oferecido um jantar de camaradagem aos ofertantes das cabeças de toiros.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

O segundo centenário da colonização açoriana no Estado de Santa Catarina

O Brasil acaba de prestar a Portugal uma eloquente e comovente homenagem, celebrando, com o maior brilhantismo e na presença de ilustres portugueses, o segundo centenário da colonização açoriana no Estado de Santa Catarina.

O general Borges Fortes, no seu livro «Casas», publicado há vinte anos, já prestava justiça às qualidades de trabalho, ao carácter dos homens dos Açores e à benéfica influência por eles exercida na formação da unidade brasileira.

É com viva comoção filial que o general Borges Fortes se refere, numa página daquele livro, à influência açoriana no Brasil:

«Deixaram-nos o admirável exemplo de fidelidade invariável no dever, sempre bons, sempre resignados, sempre serenamente trabalhando para a família, para a colectividade, pela Pátria. Honrados, simples e austeros, os homens; santas e virtuosas as mulheres. Foi dos lares dessa gente que saíram as esposas, que se fizeram mães dos riograndenses. Bem dita semente, a dos açorianos!»

Páginas mais adiante, o ilustre historiador brasileiro acrescenta:

«Sendo o açoriano muito mais inteligente e laborioso do que os filhos do continente, o açoriano se diferencia ainda pelo seu carácter pacífico, afectuoso e amável, como por sua espontânea hospitalidade e bondade de coração.»

Os brasileiros que descendem de açorianos orgulham-se de seus avós insulares. A grande poetisa Cecília Meireles, grande e sincera amiga de Portugal, não oculta a ninguém que é neta de uma senhora natural da Ilha de S. Miguel — considerando-se, por esse facto, além de brasileira, também açoriana.

Mas além de Cecília Meireles há muitos outros brasileiros ilustres que descendem de açorianos, como Fernando Machado, Virgílio Várzea Gama de Eça, etc..

No «Diário da Manhã» lemos a notícia de que no jornal brasileiro, do mesmo nome, se publicou um artigo intitulado — «Santa Catarina, o Estado que os açorianos colonizaram», em que, depois de traçar o panorama da cidade de Florianópolis, o jornalista remata o seu hino de exaltação com estas palavras:

«Florianópolis é, ainda, a capital do Estado mais

alfabetizado da América Latina e só este título bastaria para lhe assegurar um lugar privilegiado entre as nossas cidades privilegiadas».

«A Imagem da Flor»

A Câmara Municipal de Lisboa organizou, para a Sociedade Nacional de Belas Artes, a V Exposição de «Imagem da Flor», de 20 a 31 de Outubro, tendo, como nas anteriores, instituído prémios e menções honrosas para distinguir os artistas mais notáveis. A crítica, em geral, não foi prodiga em louvores, pois, se compareceram artistas de reconhecido mérito, a eles se juntaram alguns amadores sem interesse. Faltaram, por exemplo, as notáveis pintoras D. Alda Machado Santos e D. Maria Eduarda Lapa, cujos trabalhos são sempre verdadeiras notas de beleza. Em compensação vimos Albino Cunha, Mily Possoz, Silva Lino, Mário Salvador, Alfredo de Moraes, Rosa Dony, e Lauro Corado. Podemos acrescentar a esta lista D. Maria Emília Barbosa Viana, com o seu lindo quadrinho «Prenúncios do Natal», e D. Noémia da Conceição Vieira com um outro quadrinho interessante, «Jardim florido».

O Jardim de Farrobo e o Jardim Zoológico começam a ter agora os seus pintores. Há que colocar à cabeça do rol o notável artista Albino Cunha que nos deu, com o seu poder aliciente, dois aspectos encantadores daqueles recantos de Lisboa. No catálogo figuram nada menos de que 6 quadros pintados no Jardim Zoológico.

O que seria louvável da parte dos nossos pintores, pelo menos nos quadros destinados a estas exposições da Câmara Municipal, é que a flor sempre fosse um pretexto delicioso para se exaltar Lisboa e de a tornar, — porque não? mais conhecida e amada dos próprios lisboetas.

Franz Lehar

MORREU Franz Lehar, o autor da célebre partitura da «Viúva Alegre». As últimas palavras que escreveu, em vésperas da sua morte, foram estas: «Compus música que a alma popular sentiu. A minha única finalidade foi divertir: conquistar o coração dos homens e tocar-lhes na alma».

Franz Lehar não atraçou nunca a sua nobre missão de artista. E qual é, afinal, essa missão? A de abrandar o coração dos homens e de os chamar para a alegria das coisas e da vida.

PROBLEMAS SOCIAIS

«O trabalhador rural»

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, que tem na sua divisa o tratamento de problemas técnicos, os quais costumam aparecer nos seus números assinados por nomes de irrefutável idoneidade, nesta secção apresentará, de futuro, alguns aspectos dos mesmos problemas, mas vistos pelo seu lado humano e social.

Portanto, não vimos hoje como técnico de Engenharia, nem tampouco como escritor. Trazemos connosco, apenas, o ardor que entusiasma os novos que pensam e observam. E, remexendo ideias—muitas delas talvez de pura utopia!—daremos publicação a uma série de temas de flagrante importância.

A O lermos com atenção as páginas efervescentes dos pensadores, que tem conduzido à força de teorias as multidões, não notaremos que eles se ocupem do trabalhador rural como pedralice da sociedade. E, então, se ouvirmos os discursos apologeticos dos homens públicos, que se arvoram enfaticamente em defensores de classes, ou se olharmos as reformas sociais modernas e doutras eras, saltará claramente à vista o esquecimento votado à massa ordeira, que labuta desde o nascer ao pôr do sol.

Se não fora a obra de digna valorização humana, empreendida pelo actual Governo da Nação, fundando as Casas do Povo, poderíamos até reduzir o problema ao absurdo; o trabalhador rural não existe! nunca existiu!

Honra seja feita ao iniciador desses viveiros de assistência, em que o trabalhador já encontra o amparo do médico, a leitura do jornal e do livro e o calor da associação que lhe aquece a vontade e o anima a procurar a Casa do Povo. Venha o dia, em que cada aldeia possua o seu lar em comum, com ornamentos suficientes para educar, recrear e fazer viver o trabalhador rural.

O homem do campo sofre silencioso e quase resignado. Vive ainda à sombra das superstições e iluminado pela luz pálida e morrenta da candeia. Tem por relógio o Sol e por assembleia o adro da Igreja. Em matéria política não sabe querer: nem sabe interpretar as leis dos governantes e o propósito benéfico das mesmas. Se tem espírito religioso ou sentimentos de patriotismo, é porque os herdou e o instinto os conserva. Em matéria social falta-lhe, pois, o horizonte para vislumbrar a arte de viver. Em matéria económica não sucumbe tantas vezes, porque a terra é fértil e dá-lhe quase naturalmente o pequeno prémio do seu fruto.

Não terão outras classes beneficiado, enquanto o trabalhador foi lançado ao esquecimento?

A estrutura moderna de vários países deixa-nos concluir que sim. Veja-se que, nos sistemas sociais de hoje, ou se cuida dos interesses do capitalista e do patrão e do Estado e se deixa que o homem-operário se reduza à função homem-máquina, ou se trata das regalias do operário, insurgindo-o contra o direito de propriedade. Nem sempre se faz como em Portugal, em que os diplomas corporativos, em vez de fomentarem a luta, estreitaram antes o patrão com o operário, dignificando-os mutuamente. Queríamos dizer que hoje o operário, com o seu salário relativamente avultado, com os contratos colectivos de salário, com o horário rígido de trabalho, com assistência médica, com o uso de cantinas e habitações económicas, com o amparo do Commissariado do Desemprego e outras regalias, é o indivíduo que goza das maiores atenções na vida social moderna. Não se esqueça até que os políticos pretendem, a todo o risco, ganhar apoio resistente na massa operária, que se amolda e reage com a brandura e a fúria das vagas do oceano! Quantas vezes este proceder não encobrirá política desonesta?!

Ora se o operário está atendido nas suas reivindicações, não se esqueça o trabalhador rural, só porque este não sabe ou se acobarda de reivindicar a subida para um plano que o ponha ao nível da vida moderna que o progresso criou. É grande a sua importância como alavanca da existência orgânica do homem. O que seriam os grandes centros de turismo e as grandes cidades, com as fábricas e arranha-céus, sem o trabalho constante e perseverante do homem do campo? Tal interrogação é um axioma, que nem admite resposta.

Talvez até que a carestia da vida, que hoje atemoriza e preocupa todos os que trabalham, se deva à pouca eficiência da lavoura. Pode lá haver rendimento sem a máquina aperfeiçoada? E a terra pode ser muito fecunda, mas precisa dum braço forte e animoso que a faça frutificar.

Quem nos diz que não será o campo o meio capaz de obrigar a vida económica a descer para um nível estável que a todos sorria?

Bem se adivinha que a pedralice de toda a vida social está no trabalhador agrário. Enquanto a Europa está empestada de greves, levantadas por esses elementos tão protegidos como são os operários, os trabalhadores do campo, de espírito profundamente pacífico, nem as comentam... E isso nos diz e afiança que o futuro há-de compensá-lo devidamente.

Em Portugal, se a Igreja pouco ou nada tem feito no sentido de orientar o homem rustico para novos caminhos, mais sádios e mais iluminados, temos a certeza que o ha-de fazer a escola primária, a dar fé à enorme campanha de instrução publica que se tem desenvolvido nos ultimos vinte anos.

Acreditamos, piamente, no céu claro de amanhã, que há-de cobrir as melhores esperanças de hoje. É a força e o vigor do presente que nos anima a esperar.

O sr. Ministro do Interior encontra-se, de visita, nos Açores

No paquete «Carvalho Araújo», da Companhia Insulana de Navegação, seguiu para os Açores, com passagem pela Madeira, o sr. Ministro do Interior, illustre engenheiro Cancell de Abreu, membro do Conselho Directivo desta Revista.

Sua Ex.^a, que era aguardado não só com interesse mas também com simpatia, está sendo alvo de grandes manifestações por parte das entidades oficiais e da população açoriana.

Visitou já as ilhas de Santa Maria e S. Miguel, tendo distribuído importantes donativos a instituições de assistência.

António Montês

O nosso querido amigo e illustre colaborador, sr. António Montês, chefe dos Serviços de Turismo e Propaganda da C. P. partiu para a Espanha, levando a incumbência, com que muito nos honramos, de representar a *Gazeta* nas celebrações centenárias do caminho de ferro espanhol.

É com vivo interesse que aguardamos, na nossa redacção, as suas crónicas de reportagem, naquele seu brilhante e elegante estilo que os nossos leitores tanto apreciam.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Novembro de 1898)

As altas pressões nas locomotivas

A maior parte das locomotoras funciona com pressões de vapor de 10 a 12 kilogrammas.

Convirá elevar a 15 ou 18 este limite? Que conveniencia haverá n'isto?

Uma associação americana deu-se a esse estudo.

O ponto de vista em que se collocam os americanos é muito diverso d'aquelle que adoptariam os engenheiros europeus, pois que estes attendem sempre ao que se gasta em carvão por kilometro-comboio, enquanto que aquelles se preocupam mais com o augmento da força de tracção do augmento da despesa em combustivel.

O relatório da associação põe em evidencia um certo certo numero de pontos interessantes, mas não chega a conclusões formaes.

Segundo as tarifas estabelecidas para estes transportes, terão a redução de 25 % os transportes para Paris e 75 % os de Paris ás procedencias.

Accrescem os direitos do sello e do registro.

Os animaes pagam o preço inteiro para Paris, mas o regresso é gratuito.

Os objectos de arte e valores pagam pelas tarifas ordinárias.

Homens Ilustres

É um facto bem conhecido que a maior parte dos homens illustres só depois de mortos obtêm os louvores e honrarias de que foram privados em vida. Muitas anedotas históricas o provam.

Depois da arte (pensamos em Rembrandt, van Gogh e muitos outros), é sobretudo a ciência que conhece os homens de génio que em vida foram desconhecidos.

Jenner, Koch, Pasteur tiveram que lutar com os seus contemporâneos, sábios ou profanos, antes que o mundo tivesse ficado convencido da importância dos seus descobrimentos. Pode-se bem dizer que sem o poder de investigação e sem o trabalho intenso desses homens a humanidade padeceria ainda de muitos flagelos.

Outro exemplo: os Curie! Com que coragem esse casal de trabalhadores lutou contra o mundo official para que lhe reconhecessem os seus merecimentos. Para Pierre Curie, porém, esse reconhecimento chegou tarde. Felizes são aqueles que colhem durante a vida o que lhes é devido.

Sir Ronald Ross e Sir Patrick Manson são dois sábios que podem tanto um como o outro ser tidos como benfeitores da humanidade. A eles se deve a descoberta do parasita do paludismo e também a evolução dessa doença, que constitui nos trópicos um flagelo que faz milhões de vítimas todos os anos.

Quando se conhece a evolução duma doença, sabe-se como se deve combatê-la. Effectivamente, o método de luta contra o paludismo é inteiramente conhecido. Consiste em aniquilar os mosquitos e as larvas que inoculam o paludismo no homem e, além disso, em dar quinina. Concorde-se em admitir que a quinina constitui o meio terapêutico e profilático de combater essa doença.

Segundo a Commissão de Paludismo da Sociedade das Nações, uma dose de 400 miligramas de quinina por dia, durante a estação inteira do paludismo, basta para proteger contra a infecção. Para o tratamento 1 grama a 1 grama e 30 de quinina por dia, durante cinco a sete dias, constitui uma dose sufficiente.

O Instituto Ross de Londres, assim chamado em recordação do homem a quem a humanidade tanto deve, trata ainda hoje do problema do paludismo, um dos mais urgentes que existe. Cada ano, o Instituto organiza um Congresso do Paludismo, sob a direcção dos mais competentes malariologistas.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSAO DE CENSURA

Linhas portuguesas JARDIM ZOOLOGICO

Sintra

Como já tivemos a oportunidade de informar, a C. P., desejando melhorar a circulação dos comboios na linha de Sintra, procedeu à construção duma segunda via entre Cacém e Sintra. As terraplanagens estão quase concluídas, tendo-se já feito a abertura do túnel, junto da estação de Sintra, estando, portanto, feito todo o rompimento da da rocha.

Os trabalhos tem sido feitos com extraordinária rapidez. A abertura daquele túnel permite o assentamento daquela via entre Cacém e Mercês e o prosseguimento até Sintra deve estar concluído no fim de Novembro.

Em dois dias foi ampliada a passagem inferior do Cacém.

Trata-se dum melhoramento muito importante, que beneficiará os moradores dos subúrbios da capital tanto mais que as composições dos comboios serão modificadas e substituídas por material moderno, grande parte do qual já chegou a Portugal. Como a construção da segunda via vai facilitar a circulação dos comboios, serão estabelecidos novos horários.

Celorigo de Basto — Arco de Baúlhe

Estão muito adiantados os trabalhos de assentamento da via no prolongamento da linha do caminho de ferro do Vale do Tâmega, de Celorigo de Basto ao Arco de Baúlhe, tendo chegado há dias a Mondim de Basto a primeira locomotiva, que, nesta linda vila, foi festivamente recebida.

A inauguração da linha até ao Arco de Baúlhe deve fazer-se brevemente.

Cabeço de Vide — Portalegre

Prosseguem com grande intensidade as obras de assentamento da linha de Cabeço de Vide a Portalegre, iniciados há dias.

Este melhoramento, que constituía uma velha aspiração dos habitantes daquela região e com a qual ficarão ligados directamente Portalegre e Estremoz, deve-se à iniciativa do sr. dr. João Augusto Marchante, ilustre governador civil do Distrito de Portalegre e será inaugurado em Janeiro de 1949.

Na tarde de 18 de Outubro, inauguraram-se no Jardim Zoológico novos e importantes melhoramentos e, durante o chá oferecido aos convidados e aos representantes da Imprensa, foram recordados, com saudade e emoção, por seu filho, o sr. professor Dr. Fernando Emídio da Silva, o nome de Manoel Emídio da Silva e a obra ali realizada por ele, durante longos anos, na administração e direcção. Nesse dia, se fosse vivo, completaria 90 anos aquele benemérito decorador da cidade de Lisboa. O Jardim Zoológico é, com efeito, uma das mais belas atracções da nossa capital.

Manoel Emídio da Silva tem, à entrada do Parque das Laranjeiras, um monumento. Não é o único. Em cada coração de quem visita o Jardim existe também outro. Não é de bronze, esse. Mas não é menos duradouro: é feito de gratidão. A obra que ali criou faz parte do património da capital, é um dos mais belos jardins portugueses e é já, sem contestação, um dos mais aprazíveis «Zos» da Europa. Seu filho, o ilustre professor universitário, sr. Dr. Fernando Emídio da Silva, herdando-lhe um nome prestigioso herdou-lhe também uma obra bela. Duma e doutra se tem mostrado digno. É claro que, nesta devoção, o sr. Dr. Fernando Emídio da Silva não está sôzinho. Tem a seu lado um grupo de amigos e colaboradores, e, entre eles, o grande arquitecto Raúl Lino, autor sempre feliz dos projectos dos melhoramentos que ali, quase dia a dia, veem sendo inaugurados.

Os últimos melhoramentos são os seguintes: *Palácio dos Chimpazés*, com iluminação e aquecimento; *Casa dos lobos*, com seis dormitórios; um novo abrigo decorado com azulejos, a vedação da Quinta de Santo António e novos arruamentos.

Um comboio-automóvel está agora à disposição do público para um passeio agradável e barato. Viaja-se nele, sem exagero, melhor do que num eléctrico ou num automóvel de luxo.

O Jardim Zoológico é, hoje, sem contestação, o mais delicioso recanto de Lisboa.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Está projectado o prolongamento do caminho de ferro de Amboim até à zona planáltica.

Este melhoramento, que se tornava necessário, contribuirá para o aumento do tráfego comercial naquelas regiões, ricas, como se sabe, de produtos cerealíferos e café.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

CEL

é a marca dos condutores eléctricos
fabricados segundo as normas de segu-
rança das instalações de baixa tensão

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.da

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L**SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.da**

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA**C E L**

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

Recortes sem Comentários

É libertado o preço do queijo e eleva-se o do leite com destino à indústria

Quanto ao queijo, cujos preços se libertam, mantem-se ainda a obrigatoriedade de apor, de forma indelével, a percentagem de gordura na matéria seca que o industrial garante.

Esta nova orientação permite elevar em \$20 por litro o preço mínimo do leite destinado à indústria, o qual passa a ser, para as raças holandesas, turina e derivadas, de 1\$40 por litro. Para o leite das raças indígenas os preços serão formados de harmonia com a riqueza em gordura.

As alterações agora propostas irão igualmente beneficiar a produção dos distritos insulares, onde serão estabelecidos preços para o leite e manteiga, entrando em linha de conta com os factores que os influenciam.

(Dos jornais)

Aumentou o preço da manteiga em Lisboa e no Porto

Da Junta Nacional dos Produtos Pecuários recebemos a seguinte nota:

«Era intenção do Governo rever os preços da manteiga libertar os do queijo, no intuito de proporcionar à La voura, mediante melhor valorização do leite, o estímulo necessário para que, aumentando a produção, o actual «deficit» de manteiga tenda a desaparecer. A indústria dar-se-ia possibilidade de fabricar não só produtos de qualidade, susceptíveis de satisfazerem as exigências do consumo — o que a anterior tabela dificultava como fabricar também produtos a baixo preço e, portanto, acessíveis às classes menos abastadas.

Simultaneamente baixar-se-iam os preços da banha e do toucinho, o que permitiria ao público o recurso, com vantagem, a essas gorduras, respeitando o seu hábito tradicional.

As dificuldades imprevistas que sobrevieram no abastecimento em forragens, contrariam, porém, de momento, o abaixamento destes últimos preços. Mantem-se, todavia, este princípio, que será completado logo que sejam vencidas aquelas dificuldades.

E porque é de aconselhar a actualização dos preços dos lacticínios, houve que actuar independentemente da alteração de preço das referidas gorduras.

Assim, por despacho de ontem do sr. Subsecretário de Estado do Comércio e Indústria, passam a vigorar, a partir de hoje, inclusive, os seguintes preços para a manteiga:

Sem sal — Venda na fábrica, 37\$00 por quilograma, e venda ao público, em Lisboa e Porto, 41\$00. *Até 2,5 por cento de sal* — respectivamente, 36\$00 e 40\$00. *Mais de 2,5 por cento até 4 por cento de sal* — respectivamente, 34\$50 e 38\$50.

As despesas de transporte ficam a cargo do retalhista. Para todos os pontos do país, excepto Lisboa e Porto, os preços de venda ao público, formam-se a partir dos preços de venda nas fábricas, acrescidos das despesas de transporte e do lucro do retalhista, que não deve, em caso algum, ultrapassar 10 por cento sobre os preços de venda e encargos de transporte.

Está incluída nestes preços uma sobretaxa de 1\$00 por quilograma destinada ao Fundo de Abastecimento.

(Dos jornais)

Foi recusado o aumento de preços nas barbearias

Segundo informa o gabinete do sr. Subsecretário de Estado do Comércio e Indústria, não foi autorizado qualquer aumento de preços nos estabelecimentos de barbearia, pelo que se deram instruções aos Serviços de Fiscalização no sentido de actuarem enérgicamente, a fim de fazer cumprir os preços estabelecidos.

(Dos jornais)

RELÓGIOS — JOIAS — OURO E PRATAS
de qualidade e requintado bom gosto

TORROAES

Relojaria e Ourivesaria

123, RUA DA PRATA, 131 — LISBOA — Telefone 24210

Imprensa

«JORNAL DO COMÉRCIO»

Entrou no 96.º ano de publicidade o *Jornal do Comércio*, que vem sendo dirigido pelo sr. Diniz Bordalo Pinheiro. Está, pois, nas proximidades do seu primeiro centenário o diário fundado pelos irmãos Mateus Pereira de Almeida Silva e José Pereira da Silva com Carlos Payant por consócio, aos quais, mais tarde, se juntaram António Albano da Silva Pinto e Luís Almeida Albuquerque. Este, passados anos, ficou como único proprietário do *Jornal do Comércio*, que, em fins de 1881, vendeu a Henry Burnay & C.ª.

O *Jornal do Comércio* orgulha-se de grandes tradições literárias. Com efeito, fizeram parte do número dos seus colaboradores Alexandre Herculano, Rebelo da Silva, Mendes Leal, Gonçalves Crespo e pela sua redacção, sendo ainda muito jovem, passou um jornalista que, mais tarde, viria ocupar na imprensa um alto e glorioso posto. Referimo-nos ao dr. Augusto de Castro.

A Diniz Bordalo Pinheiro e aos seus dedicados colaboradores as nossas melhores saudações.

«O FERROVIÁRIO»

Entrou no quarto ano de publicação *O Ferroviário*, magnífico boletim mensal do Clube Ferroviário de Moçambique, dirigido pelo engenheiro civil Anibal A. Valente.

São várias e interessantes as suas secções, cujo número acaba de ser enriquecido com uma nova, dedicada a assuntos de interesse para as mulheres.

O Clube Ferroviário de Moçambique é credor da simpatia dos ferroviários—e o seu Boletim é uma afirmação brilhante da sua vitalidade.

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

FALA-SE
FRANÇÊS

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA—Rua dos Douradores, 222
TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

WIESE & C.ª, L.ª DA

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telef. P. B. X. 2 0181

LISBOA



«A Nova Loja dos Candeleros»

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. 27942



End. Telog. EUROPÊA
TELEFONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»
Telefones 3 0154-3 0157 — LISBOA

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

130 Quartos — 80 Quartos com banho
Telefones em todos os quartos, ligados à rede Internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados—Para estadias prolongadas condições especiais

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

- | | | |
|--|--|--|
| <p>O GLYCOL amacia a pele.
O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.
O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.
O GLYCOL evita o cieiço.
O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.</p> | <p>G
L
Y
C
O
L</p> | <p>O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.
O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.</p> |
|--|--|--|

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

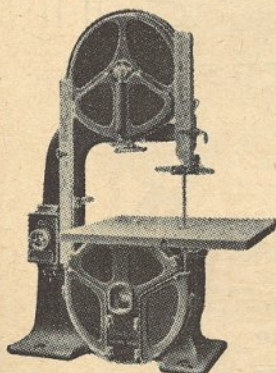
DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MOR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA
Telefone 64972

Remetemos uma amostra a quem nos enviar **5\$50** em selos do correio, nome e morada

MÁQUINAS PARA TRABALHAR MADEIRA



GUILLIET

FÁBRICA EM AUXERRE
(FRANÇA)
CASA FUNDADA EM 1847

Mais de um século ao serviço da indústria da madeira.

Filial Portuguesa:

Guilliet, L.^{da}

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10-B-C (Arco do Cego)
LISBOA

Delegação para o Norte:

Sociedade de Representações **PLASTEX, L.^{da}**

Praça Dona Filipa de Lancaster, 1-3

PORTO

E. Pinto Basto & C.^a, L.^{da}

LISBOA

TRANSPORTES MARÍTIMOS E AÉREOS

CARVÃO

SEGUROS

REPRESENTAÇÕES
(INDUSTRIAIS, ETC.)

EXPORTAÇÕES

TRANSITÁRIOS

ETC., ETC.

NO PORTO

Kendall, Pinto Basto & C.^a, L.^{da}

A MOBILADORA ECONÓMICA de A. VIEIRA

(COM OFICINAS PRÓPRIAS)

MÓVEIS — DECORAÇÕES — COLCHOARIAS — ESTOFOS

— E CAPAS PARA OS MESMOS —

CONSERTOS, RESTAURAÇÕES E POLIMENTOS

ECONOMIA * SERIEDADE * COMPETÊNCIA * RAPIDEZ

CARPETES

PASSADEIRAS

TAPETES

DAS MELHORES QUALIDADES

TIPO ARRAIOLOS

A 160\$00 ESC. O METRO QUADRADO

164, Rua Barão de S. Cosme, 166

TELEFONE: 51717

FILIAL:

180, Av. Rodrigues de Freitas, 182

P O R T O

A Companhia União Fabril

FABRICOU, VENDEU E ENTREGOU
E M 1946

quantidades de **Superfosfatos** superiores a
150 por cento das anteriores à guerra.
Estabeleceu assim o seu «record» do
movimento industrial e comercial desde
— a fundação da Empresa —

C. U. F.

AO SERVIÇO DA LAVOURA

Rua do Comércio, 49-LISBOA ■ Rua Sá da Bandeira, 84-PORTO

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

Baden-Suíça

Representante Geral em Portugal e Colónias
EDOUARD DALPHIN

Praça D. João I, 25-3.º-Dt.º
P O R T O

Telef. 2 3411 — Teleg. BROWNBOWERI



Dinamos, motores, alternadores e transformadores. Aparelhos de alta e baixa tensão. Turbinas a vapor.



A primeira locomotiva do mundo com turbina a gaz (2.200 CV.)

A B R O W N B O V E R I
mantém, em pleno desenvolvimento, a técnica de construção moderna de locomotivas Diesel-eléctricas e com turbina gaz



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha do caso para a concepção dos seus trabalhos V. Ex.ª dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
O F F S E T E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA
Terr. de Condado de Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21168 - 21227

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



TOSSE ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE