

3.º do 65.º Ano

Lisboa, 16 de Abril de 1952

Número 1544

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

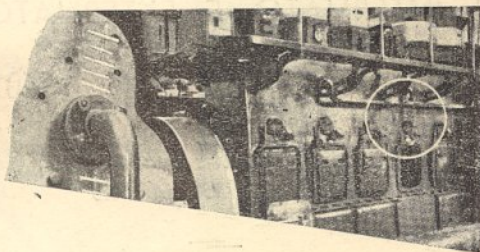
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

$\frac{1}{10}$ DO CUSTO DE UMA SUBSTITUIÇÃO!

Esta máquina só esteve parada dois dias.

A fractura de 4 pés num carter de 17 pés e 9 polegadas de comprimento foi reparada pelo processo **METALOCK**, sem desmontagem, sem calor, apenas em **QUATRO** dias incluindo o Sábado e o Domingo.



E' assim que trabalha o METALOCK!

Como foi isto possível? Pelo processo a frim **METALOCK**, introduzindo chavetas de uma liga especial transversalmente à fractura, o que dá à área fracturada uma resistência igual ou superior à do metal em novo.

TODAS AS REPARAÇÕES FEITAS
POR METALOCK SÃO GARANTIDAS

METALOCK

(PORTUGAL), L.^{DA}

Praça da Alegria, 58, 3.º-Letra D. — Telefone 35231 — LISBOA



COMPANHIA EUROPEIA 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

End. Teleg. EUROPEA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de
Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO
(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo

Preparatório e Instrução Primária
com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEFONE: 62430

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais,
Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Pos-
tais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores,
Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º
Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100-LISBOA

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Vicente Brondão — Pele e sítilis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. Antonio Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3.30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5.30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bóca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Azeu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 13 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.º volume,
muito actualizado



*Empresa Industrial
de Fotofitografia, Lda*

60-RUA SARAIVA DE CARVALHO-60,A
telef. 61650 Lisboa

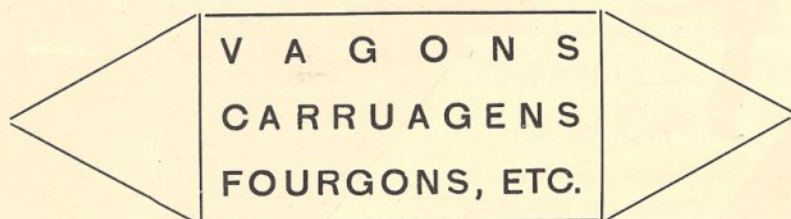
FOTOLITOGRAFIA * LITOGRAFIA * CARTONAGEM

Fornecedores do Estado Português e das
principais empresas comerciais e industriais
da metrópole e das Províncias Ultramarinas

Especializados em: TÍTULOS * CHEQUES * REVISTAS e JORNAIS ILUSTRADOS
EMBALAGENS e RÓTULOS PARA TODAS AS INDUSTRIAS * CARTAZES
CALENDÁRIOS * PLACARDS * GRÁFICOS e MAPAS

BAUME & MARPENT, S. A.*Divisão de Baume (Bélgica)**Divisão de Marpent (França)*

Material de Caminhos de Ferro

*Guindastes hidráulicos para alimentação de locomotivas**Placas giratórias--Peças de freios--Parachoques**Aparelhos de mudança de via--Wagonetas**Acessórios: Caixas de lubrificação, Eixos, Aros, Rodas, etc. etc.**Pontes metálicas e rolantes**Fundição de ferro e aço — Gasómetros, etc.*

Agentes gerais para Portugal e Colónias :**AZEVEDO & PESSI, L.^{DA}****Rua Nova do Almada, 46-1.º****TELEF. 20355-29879****TELEG. PESSIL**

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'ORNEILLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefons: 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

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124

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

1544



16 -- ABRIL -- 1952



ANO LXV

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
CARLOS BIVAR

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 MONTÊS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO



S U M A R I O

A tragédia da Gíbalta.	67
Romagem aos campos de batalha da Flandres	70
Ainda o Caminho de Ferro de Fátima, por <i>GUERRA MAIO</i>	71
Linhas Portuguesas	72
A realização de obras pelas empresas ferroviárias	72
Espectáculos	72
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	73
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	74
Há 50 anos	75
Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro	75
Ainda o nosso Aniversário	76
Jardim Zoológico	76
Parte Oficial.	77
Recortes sem comentários	80

A tragédia da Gibalta

MAIS uma tragédia registada nos anais das comunicações ferroviárias portuguesas. Se para a história ficará como um desastre ferroviário, as circunstâncias em que o mesmo se verificou indicam, porém, que as suas causas foram completamente estranhas aos serviços dos caminhos de ferro que servem a zona onde se verificou o desmoronamento, do qual resultou a morte de uma dezena de pessoas e levou muitas outras aos leitos dos hospitais.

Difícil é descrever o que, então, se passou, o eco que o lutuoso acontecimento e angustia de quantos, ignorando a sorte dos seus parentes, se precipitaram para o local, receando conhecer a verdade. E lembrar-mo-nos que alguns segundos apenas bastaram para lançar no luto e no desespero tantas famílias, pois só a penúltima carruagem do comboio foi apanhada pela avalanche! Tudo se passou tão rapidamente, que os próprios protagonistas da tragédia não a sabiam explicar.

Antecedentes

Como é já do domínio público, a tragédia da Gibalta teve causas conhecidas e bem definidas: a infiltração das águas das últimas chuvas no morro que servia de suporte ao farol da Gibalta, em consequência da qual a massa de terra abriu fendas e perdeu unidade. Este facto, tão vulgar nas quadras do ano em que abundam as chuvas e as enxurradas inundam as zonas de

escoamento, só raramente é seguido de consequências trágicas, como as observadas na desagregação do morro da Gibalta. Quiz o acaso que, nestas circunstâncias, tudo se conjugasse terrivelmente para que um desconjuntamento de terras constituísse o antecedente de uma tragédia. Senão, vejamos: o desnivelamento do terreno foi observado pelo faroleiro, que sentiu, cerca das 8 horas da manhã, ruídos subterrâneos sob o pavimento do farol, pouco depois seguidos de abertura de numerosas fendas no terraço da plataforma. O perigo era manifesto, e o faroleiro, consciente dos seus deveres perante o regulamento, apressou-se a dar conhecimento do facto a quem de direito, isto é, à Direcção dos Faróis que, por sua vez, tomou as providências necessárias, enviando ao local uma equipa de técnicos encarregados de tomar conhecimento das possíveis consequências de tão alarmantes sintomas. Isto, é claro, demorou certo tempo, como não podia deixar de ser. E precisamente quando os técnicos da Direcção dos Faróis se dirigiam para o local, o desmoronamento deu-se, com todas as suas lamentáveis consequências.

Mas deu-se quando passava o comboio de Cascais em direcção a Lisboa e precisamente a tempo de apanhar uma das carruagens desse comboio. Eis-nos em presença de uma daquelas coincidências imprevisíveis, em que a intuição humana não tem papel e tornam o acaso um poder soberano, sem limitações.

Dentro do normal, tudo se passara antes como devia suceder. O faroleiro avisou os seus superiores do que havia acontecido, e estes actuaram como se impunha e dentro das suas obrigações regulamentares. O comboio, saindo de Cascais conforme o disposto no horário, realizou normalmente o seu trajecto. Tudo estava certo, afinal, mas o imponderável interveio... Se, por iniciativa própria, o faroleiro tivesse posto de sobreaviso os serviços técnicos da Sociedade Estoril, ou o comboio, como tantas vezes sucede, por afluência de passageiros, viesse atrasado, a derrocada não passaria de um grande pezadelo. Mas, infelizmente, não sucedeu assim.

Momentos trágicos

Vejamos, agora, como se deu o desastre. A chuva torrencial, empurrada por forte ventania, caía sem cessar. O comboio sinistrado, composto por uma automotora, um furgão e duas carruagens de terceira classe, saiu da estação de Cascais com cerca de cento e cinquenta passageiros. A viagem decorreu sem novidade, até ao local conhecido pelo Monte da Gibalta, entre Cascais e a Cruz Quebrada, sobre o qual se erguia o farol, alcandorado numa elevação sobranceira à linha férrea e cuja base estava apoiada num paredão.

A passagem do comboio — eram cerca de 11,45 — e talvez precipitada pela trepidação de marcha daquele sobre o terreno, deu-se a derrocada. Toneladas de terra, de mistura com grandes blocos de pedra, desligaram-se do morro e vieram projectar-se sobre a composição do comboio, atingindo verdadeiramente — reduzindo assim a extensão do desastre — à penúltima das carruagens. De momento, o pânico foi enorme, pois os passageiros ignorando, na sua maioria, a verdadeira natureza do acidente, ficaram desorientados e, de cabeça perdida, aumentaram a confusão já existente na cauda do comboio. Ao mesmo tempo, a chuva e a ventania açoitavam desapiedadamente, o que agravou dramaticamente a situação, que não poderá ser esquecida por quantos a viveram.

A solidariedade humana

Com dificuldade, toda aquela gente se apercebeu do que realmente se passava. Os gritos lancinantes dos feridos esmagavam e o ruído da massa de terra, ainda em movimento, era de apavorar. Mas logo o sentimento humanitário se apoderou daqueles que, por milagre de Deus, tinham escapado. Os socorros aos sinistrados não se fizeram esperar. Debaixo de chuva incessante e descurando o perigo de outras derrocadas, os passageiros ilesos e o pessoal do comboio tentaram aliviar a situação das vítimas. Todos deram provas de abnegação e de coragem, dirigindo-se para a carruagem destruída e tentando retirar os que, feridos ou mortos, jaziam sob a massa informe dos destroços. Chegaram, entretanto, os bombeiros, piquetes da polícia e da G. N. R., soldados das unidades próximas, médicos e abnegados voluntários, todos na ânsia de salvar as vidas em perigo. Um sacerdote, alheio ao perigo e afervorado pelo desejo de consolar aquelas almas afligidas pela tragédia, arrastou-se entre o amontoado de terra e madeiramento, para dar a absolvição aos mortos e assistir aos feridos. Toda a beleza do sacrifício humano aflorou no gesto heróico e admirável dessa gente, que sentia a angústia do seu semelhante e queria dominá-la, até com risco da própria vida.

Os feridos, cerca de quatro dezenas entre os quais se contavam algumas pessoas que, humanitariamente participaram na remoção dos destroços, foram conduzidos para os hospitais da capital e entregues ao carinho de médicos e enfermeiros. Os mortos, em número de dez, após as formalidades legais, que neste caso foram reduzidas ao mínimo das exigências, entraram na eternidade, seguidos pela dor e piedade dos parentes e amigos. Eis o balanço do trágico acidente, que um conjunto de circunstâncias agravou e tão profundo pesar provocou na opinião pública.

O interesse público exigia medidas rápidas

Cuidar dos feridos e enterrar os mortos — teria dito o Marquês de Pombal, após o

tremendo terramoto que enlutou o País, no período do seu governo. E se o não disse, procedeu, pelo menos, como se o tivesse feito. Sempre assim sucedeu, quando uma catástrofe tem consequências que afectam a comunidade.

Nestas circunstâncias, também o Governo e as entidades directamente interessadas tomaram, desde logo, as medidas que se impunham. Foram chamados técnicos competentes para se pronunciarem acerca das causas do acidente e orientarem os trabalhos da remoção dos destroços e da consolidação do morro, cuja segurança parecia precária. O pessoal da Sociedade Estoril, na parte que lhe foi atribuída para a desobstrução da linha, desempenhou-se da sua missão, tão esforçada como abnegadamente. Tratava-se de assegurar um serviço particularmente importante, do qual dependia o interesse de muita gente que, vivendo ao longo da zona que liga Lisboa a Cascais, tinha necessidade diária de se deslocar e contava, para isso, com a regularidade do serviço ferroviário. A Direcção da Sociedade Estoril, considerando, por seu turno, as obrigações assumidas para com os seus passageiros habituais, organizou rapidamente e eficazmente, um serviço misto de transporte, utilizando carreiras de autocarros de Lisboa até à estação onde era possível fazer chegar os comboios. Tudo se conjugou, portanto, para remediar, quanto possível, os inconvenientes provocados pelo lamentável desastre, e poucos dias depois, mercê da rapidez e da eficiência das medidas tomadas, foi possível restabelecer o trânsito através da passagem obstruída pela derrocada.

Perigo afastado

Um problema ficara, entretanto, por resolver, e esse dizia respeito à permanência, no mesmo local, do farol da Gibalta. O caso transcendia a simples decisão dos serviços, de que aquele dependia. Observada a perigosa situação do morro, em consequência do enfraquecimento do suporte e de perda de grande massa de terreno que

o constituiu, era de admitir que a segurança do farol se tornara precária. Ao mesmo tempo, porém, havia que tomar em conta a necessidade da existência de um farol naquelas paragens, dado que, nas cartas de navegação, a sua presença estava referenciada. O seu desaparecimento, portanto, não podia determinar-se sem risco de originar acidentes de monta, tão grandes ou maiores do que aquele já verificado com a derrocada do morro.

O problema, todavia, exigia solução sem delongas, e ante as duas perspectivas, ambas dignas de ponderação para defesa do interesse público, os serviços oficiais, depois do Governo se ter interessado directamente pelo assunto, através do Presidente do Conselho e dos ministros das Obras Públicas e das Comunicações, decidiram mandar apear o farol e construir outro em seu lugar e com a necessária segurança.

Através de minuciosos reconhecimentos no terreno, verificou-se que o farol assentava em massas calcárias de precária consistência. A consolidação destas implicaria obras de tal magnitude, que a prudência e a experiência aconselhavam que não fossem tentadas, uma vez que a natureza do terreno não oferecia confiança. Em consequência, foi decidida a construção de outro farol, mas desta vez em local mais afastado e onde os alicerces pudessem encontrar sólido apoio em camadas de rochas, elemento mais impermeável e consistente e cuja resistência a abalos, por mais fortes que sejam, é notória. Os trabalhos de instalação do novo farol estão em curso, e uma vez que a técnica está hoje em franco progresso, é de supor que a nova construção será duradoura, eliminando-se assim um perigo que, a todo o momento, poderia dar origem a nova tragédia.

As aparências e a realidade

Nos primeiros momentos a seguir ao horroroso desastre, toda a gente supôs tratar-se de acidente especificamente ferroviário. Ainda há pouco tempo, relativamente, a Imprensa dera conta de dois acidentes,

menos trágicos, felizmente, mas também lamentáveis. E esta sucessão, a poucos intervalos, vinha despertar, no espírito público, um receio, aparentemente fundamentado, quanto à segurança dos nossos serviços de transporte ferroviário.

Mas, na realidade, este último acidente — voltamos a acentuá-lo — só pelas suas consequências teve relação com os serviços dos comboios. A segurança da linha fora previamente estabelecida com a construção de uma muralha de suporte que, em circunstâncias normais, teria evitado o desmoronamento do terreno sobre a via. Isto é, dentro das previsões técnicas melhor fundamentadas, as condições de defesa da linha tinham sido estabelecidas com a necessária cautela. Normalmente, o serviço de fiscalização é realizado com o objectivo de encarar a existência de qualquer perigo, em face de circunstâncias que o possam

denunciar. Neste caso, porém, tudo se passou como se os elementos se tivessem posto de acordo na preparação de uma tragédia imprevisível — eis uma realidade indiscutível.

Tem esta revista papel importante na defesa do progresso das nossas comunicações ferroviárias e nunca, nestas colunas, se deixou de estigmatizar a incúria, o desleixo e a ausência de sentido realista na orientação dos serviços de que depende este tão importante sector da nossa economia. No caso presente, manda a verdade dizer que a técnica ferroviária não está em causa e que só a fatalidade fez inscrever este trágico acontecimento no registo dos desastres neste sistema de transporte. Lamenta-mo-lo profundamente, como lamentamos a sorte das vítimas, e nos curvamos perante a memória dos que tão trágicamente pereceram.

ROMAGEM AOS CAMPOS DE BATALHA DA FLANDRES

Na penúltima reunião da Comissão Organizadora da II Romagem, à qual presidiu o sr. General Ferreira Martins, foi resolvido encerrar a inscrição de romeiros por ter sido atingido o número suficiente para completar a carruagem que vai atrelada ao Sud, que segue para Paris no dia 23 do corrente às 11,45.

Essa romagem, que é presidida pelo sr. General Couceiro d'Albuquerque, chega à capital da França no dia 24.

No dia seguinte, os combatentes irão depor uma coroa no túmulo do Soldado Desconhecido francês, seguindo depois para a Embaixada e Consulado de Portugal, a apresentar cumprimentos.

O programa da excursão será, depois, como segue:

Dia 26 — Partida para Boulogne-sur-Mer, às 8 horas. Chegada às 12. Partida para Ambleteuse, em autocarros; almoço; recepção na Mairie. Flores nos monumentos: Francês e Cruz Vermelha.

Regresso a Boulogne — Recepção oficial na Mairie. Flores no cemitério, onde jazem 44 combatentes portugueses. Visita à cidade. Jantar e pernoitar em Ambleteuse.

Dia 27 — Partida, às 7 horas, para Lacouture, 100 quilómetros, em autocarros. Chegada às 9 horas. Cerimónia no padrão-monumento português; visita aos cemitérios, francês, inglês e português de Richebourg-l'Avoue. Acompanhado pela colónia portuguesa do norte da França, partem os romeiros para Béthune. Instalação nos hotéis e almoço. Às 16,30, recepção na Municipalidade e Associação de Antigos Combatentes Estrangeiros. Concerto oferecido pela cidade de Béthune. Jantar no hotel.

Dia 28 — Visita aos monumentos de Vimmy e Notre Dame de Lorette. Às 9 horas, partida em autocarros para uma

visita ao Memorial de Vimmy. Refeição fria, às 13 horas, num abrigo apropriado. Partida para Lorette, às 15 horas. Regresso a Béthune, às 19 horas. Jantar.

Terça Feira, 29 — Manhã livre, facultativa para visita a localidades do antigo sector português, boletos onde permaneceram quando da guerra 1917-1918. Regresso e liberdade de acção aos que quiserem ir à Bélgica, onde a entrada é livre.

...

Seguem na romagem os srs. General Couceiro d'Albuquerque, Brigadeiros Abel Sotto Mayor e José Fernandes Duarte, Coronéis Penteado Pinto, Francisco Calder, Carlos Calder, Tenente coronel Coelho Lopes, Majores Marques Canário e Vitorino dos Santos, Capitão Ilídio Esteves, Drs. Sá Vieira, A. Silva Lobo, Alfredo Filipe, e os srs. Lopes Ferreira, Vidal Freitas, Santos Pato, Oliveira Novo, Batista da Fonseca, Duarte Figueiredo, Vital Simões, Sabino dos Santos, António Soares, Pedro da Silva, Medeiros Correia, Manuel N. Ferreira, Alexandre Ferreira, Bernardes Baltasar, António Antunes, Amândio de Oliveira, António Correia de Oliveira, Martins Viana, Francisco Frazão, Delfim A. da Silva, Parda Cardoso, Hermenegildo Clérigo, Amaral Fernandes, Oliveira Costa, Martins Vidal, Machado Leal, J. Francisco de Sousa, Pina Cabral, Mário Neves, José Casimiro, Cardoso de Moraes e Carlos d'Ornelas. Seguem também algumas senhoras, esposas de Combatentes.

...

Seguiu já para Paris o sr. Eng.º José Martins, delegado da Comissão de Romagem, que ali ultimará a marcação de alojamentos para os Romeiros.



LEIRIA — A cidade vista da arcaria do Paço Real

Ainda o Caminho de Ferro de Fátima

P o r G U E R R A M A I O

O Caminho de ferro de Fátima — chamemos-lhe assim — continua a interessar não só a Imprensa local mas igualmente a de África donde nos continuam a chegar aplausos e incitamentos que grandemente nos desvanecem.

O *Mensageiro*, de Leiria, registando o caso, sugere que a linha devia partir do Entroncamento ou do Chão de Maças. Uma carta aqui chegada, há dias, pondera que para a linha se fazer economicamente, bastaria que partindo do Chão de Maças, fosse terminar à Cova da Iria. Não, basta de ramais. Já temos aleijões ferroviários em demasia por esse país fora, e não vamos continuar os erros do passado. A linha tem, como disse, que partir do Entroncamento, o mais importante nó ferroviário do País, e ir terminar, não junto ao vetusto

castelo de Leiria, mas das primeiras casas da cidade, para onde devia ser desviada a linha do Oeste.

Senão vejamos. De Lisboa a Leiria temos 165 quilómetros, por uma linha que vai à Figueira da Foz, a nossa principal estância balnear e a que está reservado um grande futuro, e liga em Alfaiates com a do Norte e suas convergentes. Com a linha de Fátima teríamos, pelo Entroncamento uma distância de Lisboa a Leiria sensivelmente igual à de Oeste.

Apesar, porém, daquela directiva ter 113 quilómetros de via dupla e ser servida por excelentes comboios rápidos, o tempo gasto entre as duas cidades seria o mesmo ou quasi o mesmo, e por isso a passagem pelo Entroncamento não seria tentadora senão para aqueles, que desejassem

realizar um percurso diferente. E depois, era mais uma vantagem oferecida ao passageiro; e maior atractivo era ainda o que se oferecia ao peregrino e ao turista que fôsse a Fátima; a faculdade de fazer a viagem de regresso por outra via ou poder dali seguir comodamente para o Norte ou do Norte para Lisboa.

O turismo só toma amplitude com as facilidades que se dão ao passageiro e não o obrigando a passar por aqui ou por ali. Durante muitos anos defendi na imprensa diária e periódica, a ligação imediata em Lisboa dos vapores das carreiras da América do Sul, com o «Sud-Express», afim de não só se abreviar a viagem do Rio ou Buenos Aires a Paris mas evitar aos passageiros os incómodos da travessia no golfo de Gasconha, sempre, ou quase sempre revoltos. Pois quando após aturadas demarches consegui que os dois grandes paquetes «Cap Arcona» e «Cap Polónio» chegassem a Lisboa de manhã, a tempo dos passageiros poderem seguir imediatamente no «Sud» para Paris e no sentido inverso que eles partissem à noite para receberem os que neste comboio de luxo viessem de Paris, um jornal lisboeta revoltou-se inflamado contra os horários dos vapores, pois era necessário que os passageiros passassem um dia em Lisboa, para animarem o turismo, etc., etc.. Aqui o articulista, esqueceu-se de que o «Sud-Express» perderia, dessa maneira, a sua maior vantagem, a de incurtar o tempo da França para a América do Sul e para que ele fosse melhorado era necessário que lhe fosse dado maior número de passageiros.

E isto do viajante chegar a Lisboa e ser obri-

gado a ir para o hotel, além duma despesa suplementar não era prático nem cómodo. O ideal seria que em Lisboa se levasse o passageiro directamente ao cais como se faz em Marselha e em Génova.

Demais eu tinha conseguido de algumas companhias que as bagagens de porão dos passageiros que utilizassem o «Sud-Express» seguissem o seu destino por mar até ao Havre, Cherburgo ou Boulogne S/Mer, assim como em sentido inverso.

Mas o jornal de Lisboa, não o entendia assim, queria que os passageiros dormissem uma noite no hotel, para deixarem uns patacos em Portugal. De resto, aqueles que não tivessem pressa, podiam, tanto à ida como à volta, ficar um ou mais dias em Lisboa; as bagagens lá estariam em Paris à sua espera, donde, em sentido contrário, seguiriam para o porão do navio, sem mais aquelas.

A guerra veio prejudicar um trabalho de alguns anos, mas logo que o «Sud-Express» seja acelerado algo se poderá fazer.

Quanto à linha férrea de Fátima não pode haver duas opiniões, linha directa do Entroncamento a Leiria, com passagem por Torres Novas, Fátima e Batalha. Artéria construída por processos modernos, para que a velocidade dos comboios não seja contrariada pelas deficiências do traçado. Quem gasta 10 pode gastar 11. Não vamos repetir os erros do passado, pois tanto nas linhas ferreas como nas estradas, para se evitarem aterros e trincheiras, se fizeram curvas e contracurvas bem dispensáveis, que oneram actualmente o tráfego e as reparações.

Linhas Portuguesas

Reorganização dos serviços ferroviários na linha do Dão

Estiveram em Viseu os srs. engenheiro Ferreira da Costa e inspector Manuel Martins de Almeida, da C. P., que procederam à recolha de elementos para um estudo de reorganização e reforma dos serviços ferroviários na linha do Dão (Santa Comba Dão-Viseu). Para o efeito, aqueles funcionários da C. P. trocaram impressões com o presidente do Grémio do Comércio, e avistaram-se com os governador civil e presidente do Município de Viseu. Também, pelo mesmo motivo, o chefe do distrito e o presidente da Câmara receberam o presidente do Grémio do Comércio.

Locomotivas destinadas à linha de Sintra

Foram carregadas nos Estados Unidos, a bordo do vapor «Dick Lykes» e vêm a caminho do Tejo, quatro locomotivas «Diesel» eléctricas, que fazem parte de uma encomenda de dezassete, destinadas à linha de Sintra.

A REALIZAÇÃO DE OBRAS PELAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS

O «Diário do Governo» publicou um decreto-lei que dispensa as empresas ferroviárias do disposto no n.º 20.º do artigo 51.º do Código Administrativo, que as obrigava a pedir a todas as câmaras municipais, cuja área de jurisdição é atravessada pelo caminho de ferro, as necessárias licenças para edificações, reedificações ou quaisquer outras obras. Serão assim aplicáveis às referidas empresas os preceitos legais reguladores da realização de obras pelo Estado.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 «Ópera»
EDEN — Às 21,30 — «Sansão e Dalila»
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «O Terror dos Mares»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais

Ecos & Comentários

P o r S A B E L

Um menor evita uma tragédia ferroviária

O Diário do Governo publicou no dia 1 do corrente, pela Pasta do Interior o seguinte decreto:

«Através da Imprensa e por informações circunstanciadas do Governador Civil do distrito de Coimbra, chegou ao conhecimento do Governo que, na noite de 13 de Janeiro último, o menor de 18 anos, Fernando Sebastião Alves, residente na freguesia de Almalaguês verificando que se tinha dado um desabamento de terras sobre a linha do caminho de ferro da Lousã e sabendo que estava prestes a passar o comboio misto de passageiros e mercadorias n.º 671, munhiu-se de uma lanterna eléctrica, e sem perda de tempo, em trajes menores, como se encontrava, correu em direcção à mesma linha, por terrenos acidentados e de difícil percurso até a atingir no começo de uma recta em cujo extremo oposto, do lado de Coimbra, surgia, nesse momento, o referido comboio.

Postado entre os carris, conseguiu, por meio de sinais chamar a atenção do maquinista que, a princípio, julgou tratar-se de um ébrio, limitando-se, por isso, a fazer silvar a locomotiva. Mas o Fernando Sebastião Alves não abandonou o lugar em que se encontrava, continuando, cada vez mais desesperadamente, a fazer sinais.

Para evitar trucidá-lo, o maquinista decidiu, então, parar o comboio, o que fez a distância de alguns metros dele, quando a máquina já o encobria. Socorrido pelo pessoal da locomotiva, pois foi por este encontrado em estado de grande excitação, sem sequer poder articular palavra, pôs aquele pessoal ao corrente do que se passava, logo que lhe foi possível falar.

Verifica-se assim, que o referido menor, com a sua decidida e corajosa acção e arriscando a própria vida evitou uma grande catástrofe.

Nestes termos e atendendo a que os actos desta natureza não devem passar sem o merecido relevo, e aqueles que os praticam sem a justa distinção que lhes é devida:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 4.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Que o menor Fernando Sebastião Alves, residente na freguesia de Almalaguês, concelho de Coimbra,

seja agraciado com a medalha de prata de Mérito Filantropia e Generosidade, criada por decreto de 3 de Novembro de 1852».

Este decreto é assinado em 29 de Março pelos Chefes do Estado, Governo e pelo Ministro do Interior.

Justíssimo louvor este a um rapaz que podia ficar inscrito na C. P. para concorrer a um lugar compatível com os seus conhecimentos e habilitações.

Biblioteca Nacional

A S nossas oficinas gráficas receberam a circular N.º 2 da Biblioteca Nacional de Lisboa, assinada pelo seu director, que diz o seguinte:

Pelo decreto-lei n.º 37.687, de 18 de Março de 1952 foi tornado obrigatório o envio de mais um exemplar das publicações referidas nos Art.ºs 4.º e 9.º, alíneas A. da circular n.º 1 desta Biblioteca Nacional (artigo 1.º do decreto n.º 26.134) para a Biblioteca Nacional de Lisboa, com destino à Biblioteca Nacional de Goa, ficando assim esse depósito elevado a 11 exemplares.

Esta determinação entra em vigor a partir da próxima remessa que V. Ex.ª efectuar.

Aproveita-se a oportunidade para chamar a atenção das tipografias para as penalidades em que incorrem pela falta de cumprimento do que se encontra estabelecido por lei.

Deus queira que haja agora uma paragem, porque por este andar as edições são distribuídas só pelas Bibliotecas.

Cartazes nas paredes

D IZ o Jornal de Abrantes: «O nosso colega Correio do Vougo, de Aveiro, protesta contra a desenfreada afixação de cartazes em certos pontos da cidade, nomeadamente em fachadas de edifícios públicos e igrejas.

A Câmara daquela cidade estudou o assunto e aprovou uma postura nesse sentido, que consta dum edital que o mesmo jornal publica.

Tal como em Aveiro nós protestamos contra o que se voltou a fazer em Abrantes que tem as paredes pejadas de cartazes.

Nem as paredes do adro da Igreja de S. João, que é Monumento Nacional, escaparam, quando a afixação em Monumentos é proibida, como se sabe.

Pois há que mandar limpar o que aí se vê e publicar uma postura sobre o caso, como fez Aveiro.

Não está certo que a Câmara obrigue os munícipes a caíar e pintar as fachadas para que a cidade pareça bem, e venha depois qualquer borrador porcalhão sujá-las, impunemente.

Disto se nos queixam e com razão.

Nós também nos queixámos do mesmo em Lisboa, e mesmo nas paredes fronteiras à nossa redacção colocaram grande quantidade de cartazes os quais foram mais tarde arrancados ficando a maior parte do papel colado nas paredes o que produz um péssimo efeito num país que se vai civilizando dia a dia.

Já se encontra à venda a
NOVA EDIÇÃO DO 2.º VOLUME DO

Manual do Viajante em Portugal
MUITO ACTUALIZADO

Pedidos a esta Redacção

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

As costas do Peru são às vezes assoladas numa extensão de mil quilómetros por tempestades de sulfureto de hidrogénio que sopram do mar, matando pássaros e provocando terríveis epidemias. O fenómeno atinge o auge no porto de Callao, cobrindo toda a cidade e os barcos duma espessa tinta negra. Nenhum sábio conseguiu ainda explicar esse mistério.

(De *El Liberal*—Panamá)

Numa fábrica em Nova York, que emprega grande número de mulheres e onde há dois lanços de escada, eram frequentes os acidentes quando as operárias às 5 horas se lançavam de roldão pelas escadas, para sair. Aplicando o princípio de uma mulher ser incapaz de passar por um espelho sem olhar para ele e parar uns momentos, a Companhia instalou espelhos de corpo natural no patamar de cada escada. Deixou imediatamente de haver pressas à saída.

(De *Verbo*, semanário de Alicante)

E' de trezentas mil, aproximadamente, o número de máquinas automáticas para venda de maços de cigarros agora em uso nos Estados Unidos.

(*The Official Journal*—Londres)

Em Hong-Kong estabeleceu-se uma postura policial que proíbe jovens de 15 anos de andarem pelas ruas depois das dez horas da noite sem ser acompanhados de parentes adultos.

(do jornal *Ua-K'iu*—Macau)

Sunry, acrobata de profissão, desceu as 898 escadas do gigantesco monumento a Washington, em Nova York, andando não com os pés mas sim com as mãos. Aquele monumento tem 555 pés de altura e o acrobata gastou uma hora e vinte minutos.

(De *Gaceta de Bogotá*)

Em Londres, uma mulher há muito separada do marido por ele ser um inveterado D. Juan, e que dele ao falecer, recebeu a herança dum quadro com a figura duma mulher nua enterrando um punhal no coração, ficou tão furiosa que logo vendeu o quadro por vinte shillings. O comprador vendeu-o por oito libras a um caixeiro viajante que acaba de vendê-lo por 160 mil libras. O quadro era a famosa obra de Rubens, pintado no século dezassete, «Suicídio de Dido».

(Do semanário *Champs Elysées*—Paris)

Em Oran, uma mulher que vive nos arredores, ouviu violento ruído na sua saleta... e surpreendeu um veadó que saltára por uma janela cujo vidro quebrara. O animal ao ver a mulher conseguiu sair pela janela depois de voltar mesas e cadeiras.

(De *Revue de la Méditerranée*—Alger)

Informam de Nova York que, só numa das últimas semanas, faliram nos Estados Unidos nada menos de duzentas e quinze firmas comerciais e industriais. É o mais alto número registado nos últimos sete anos.

(Da *Revista Financera*—Guatemala)

Uma das mais importantes fábricas de aço da Dinamarca acaba de desenvolver um processo que permite a fabricação de pêlos de barba artificiais. A utilidade desta descoberta é proporcionar à fábrica o meio de experimentar as lâminas de navalha que produz.

(De *Hechos y Ideas*—Buenos Ayres)

De acordo com cálculos feitos por pesquisadores, um homem, na expectativa de ser pai, caminha oito quilómetros no corredor do hospital, enquanto espera notícias da *delivery*. Fuma 63 cigarros, ou 14 charutos, sai 5 vezes para tomar café, pergunta ansiosamente 22 vezes: «Nada de novo ainda?» e fala com a sogra, ao telefone, 7 vezes.

(Da revista *Anezartitos*—Atenas)

Em Gary, no Indiana, duas mil mulheres foram à Câmara exigindo que o «Mayor» feche imediatamente as casas de jogo clandestino existentes na cidade onde os maridos gastam habitualmente os salários.

(Do *Detroit Free Press*)

O dr. Jorge Ponchon, de Brisbane, acaba de anunciar a descoberta duma nova droga que beneficia as pessoas que sofrem de epilepsia. Causa estimulação cerebral fazendo com que a vítima recupere prontamente os sentidos e reacquiria o estado normal.

(Do semanário *Butterfly* de Bradford)

Uma telefonista de Turim ouviu a voz zangada dum homem dizer: «Dê-me já esses relógios!» Notando que a voz vinha duma relojoaria e pensando tratar-se dum roubo, chamou a polícia—que foi encontrar o relojoeiro em disputa com um freguês que se recusava a pagar pelo conserto de três relógios a importância pedida.

(Do *Corrière d'Informazione*)

A careca dum homem de Avondale, no Arizona, salvou-lhe a vida. Seguiu Frank Attaway, de 62 anos, numa pequena carroça por uma estrada à beira do caminho de ferro quando o cavalo se espantou, a carroça voltou-se e Attaway foi cuspidó para a linha onde ficou sem sentidos. Os faróis de um carro guiado por uma mulher bateram em cheio na careca de Attaway que foi por ela removido justamente quando se aproximava um comboio que o teria esmagado.

(Do diário *The Lazaren* de South Amboy—Nova Jersey)

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Abril de 1902)

Mirandella a Bragança

Realizou-se hoje, no Ministerio das Obras Publicas, a abertura das propostas ao concurso para a construção do caminho de Ferro de Mirandella a Bragança. Presidiu ao acto o sr. engenheiro Silvestre Pereira da Silva, director geral das Obras Públicas.

Os concorrentes foram: a casa Zagury, que propoz a base de 25.335\$000 réis como custo kilometrico em relação ao qual o Governo garantirá o juro de 4 1/2 % e o sr. João da Cruz, que fôra o unico concorrente no primeiro concurso, fixando então a base de 26.880\$000 réis, e agora a reduziu a 25.920\$000 réis.

Congratulamo nos com o Governo por ter chegado a um resultado tão satisfactorio, pois não só a construção da nova linha será adjudicada a quem offerece excellentes garantias da sua execução, mas ainda o Estado, acceitando tal proposta, economiza o juro da differença entre a base primitiva e a actual, ou seja 4 1/2 % sobre 960\$000 réis por anno e kilometro.

Linha da Regoa a Chaves

Os concessionarios do caminho de ferro da Regoa a Chaves, vendo-se na impossibilidade de organizarem um syndicato ou companhia para a construção d'este caminho de ferro, por não estabelecer a concessão garantia de juros dirigiram a El-Rei o seguinte requerimento, pedindo a desistência da sua concessão:

Senhor!

Alberto da Cunha Leão e Antonio José Pereira Cabral, concessionarios da linha ferrea da Regoa a Chaves e à fronteira, veem respeitosamente pedir a V. M. a rescisão do seu contracto, conforme o alvará publicado, fundados nas razões que passam a expôr.

Os concessionarios, desde que obtiveram a concessão provisoria em 12 de abril de 1897, e depois, definitivamente, em julho de 1898, teem envidado, sem cessar, todos os esforços concernentes à organização da empresa, que lhes permitisse desempenhar-se do seu compromisso com o governo, construindo e pondo em exploração a linha da Regoa a Chaves, como tanto desejavam os supplicantes e os povos d'aquellas regiões. Para esse fim teem os concessionarios procurado, no reino e no estrangeiro, capitalistas e estabelecimentos bancarios, os quaes se teem recusado a organizar syndicato ou companhia, pelo facto da concessão não estabelecer garantia de juros, por parte do governo de V. M., ao capital empregado na construção da linha.

Uma proposta apresentada em 1898 pelo governo d'essa época, para a construção de varias linhas, subsidiadas pelo estado, que não foi ávante; a concessão de garantia de juros ultimamente estabelecida para a linha de Mirandella a Bragança, quando os supplicantes tinham no melhor pé negociações em Paris, tendentes á organização de um syndicato, vieram aggravar as difficuldades dos supplicantes e despertar nos capitalistas, mais uma vez, a ideia de que o go-

verno conceda tambem garantia de juro à linha da Regoa a Chaves, sem o que se negam a arranjar capitaes para a construção d'ella.

Provam os supplicantes o que allegam a V. M., sendo necessario, com a sua correspondencia e telegrammas com as praças estrangeiras, como: Alemanha, Bruxellas, Londres, Italia e Paris, chegando a pôr dinheiro á ordem em Berlim, por intermédio do Banco Alliança, para que, á custa dos supplicantes, viessem engenheiros examinar a região que a linha tinha de atravessar, e nem assim puderam obter que os capitalistas se resolvessem a formar empresa sem garantia de juros. Teem sim os supplicantes a certeza da construção e exploração com garantia de juros, mas, somente, deixar que esta se estenda a toda a linha, e não apenas da Regoa a Vila Real, na pequena distancia de 25 kilometros.

Nestas circumstancias, não querendo os concessionarios, de modo algum, diffcultar a acção do governo, para que ao districto de Vill Real seja concedido tão importante e reclamado melhoramento, pela forma que o governo de V. M. houver por bem conseguil-o, veem respeitosamente, ainda que com grave prejuizo de enormes dispendios e trabalho de cinco annos, pedir a V. M. a rescisão do seu contracto, desde que V. M. á vista das verdadeiras e imperiosas razões expostas, haja por bem mandar-lhes restituir o depo. sito por elles feito e respectivos sellos e emolumentos.

Os supplicantes pedem venia para ponderar a V. M. que são os concessionarios que ha menos tempo teem concessão para construir caminhos de ferro; que nunca pediram prorrogação de prazo ao governo; que fizeram immediatamente o deposito para legalizarem o seu contracto, desde que o ex.^{mo} ministro das obras publicas o determinou, dispensando o prazo que lhes foi arbitrado, provando assim os supplicantes a boa fé e a seriedade com que procediam nas suas diligencias.



Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro Expedicionário à França em 1917

Em comemoração do 33.º aniversário do seu regresso a Portugal, realiza-se na Colónia de Férias da F. N. A. T. (Costa de Caparica), no domingo 4 de Maio, sob a presidência do seu antigo Comandante, General Raúl Esteves, a reunião anual dos antigos officiaes, sargentos, cabos e soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário à França em 1917.

Os combatentes reúnem-se no Largo de Cacihas, donde partem pelas 12 horas em autocarros.

Pelas 13,15 horas realiza-se o grande banquete de confraternização a que devem assistir mais de 300 antigos combatentes.

A festa será abrilhantada por um artístico grupo musical.

Ainda o nosso Aniversário Jardim Zoológico

Ainda a propósito do nosso 65.º aniversário que foi comemorado com o número especial publicado em 16 do mês passado, recebemos mais felicitações dos srs: General Couceiro d'Albuquerque, Brigadeiro Frederico Vilar, Dr. Carlos Guerra, Coronel tirocinado Alexandre de Moraes, Professor Armando Ramos, Edmundo Perestrelo, Dr. Barbosa de Carvalho, Artur Alves Ribeiro, Capitão Tudela de Vasconcelos, Eduardo Laranjinha, Ernesto Fernandes, Fernando Jácome, Francisco de Moraes, José Baptista da Fonseca, José Mayer, José Vendinha, Engenheiro Virgílio Garcia, Dr. Sebastião Fernandes, Valentim da Cruz, Mapril de Gouveia, Libânio Biscaia, Manuel Gonçalves da Silva, Major David dos Santos, Júlio d'Abreu Campos, Sebastião Malheiros, Dr. Leopoldo do Valle, Carlos da Costa Neves, Coronel Francisco Calder e João Lopes da Silva.

* * *

Entrou no 65.º ano de existência, com o seu magnífico número de 16 do corrente, o quinzenário ilustrado, *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de Lisboa, dirigido pelo seu proprietário, ilustre jornalista e homem de letras, sr. Carlos d'Ornellas.

Muito felicitamos todos quantos trabalham na considerada Revista pela passagem de mais um ano de vida, apresentando ao seu director as nossas melhores saudações pela longevidade por ela já atingida e desejando-lhe muito sinceramente a continuação das suas prosperidades.

(Da *Semana Tirsense*)

* * *

Entrou no seu 65.º ano de existência esta magnífica publicação de que é director o distinto escritor e jornalista sr. Carlos d'Ornellas, que tão valiosamente se está afirmando na imprensa, com trabalhos de interesse geral.

Felicitando quantos para ela trabalham, fazemos votos pelas suas prosperidades.

(Do *Correio do Ribatejo*)

* * *

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* é uma revista quinzenal que muito tem contribuído para o desenvolvimento do turismo no País, dando-nos a descrição dos pontos principais a visitar.

Por isso, a sua aceitação no público se está acentuando de ano para ano, como é natural, atenta a sua utilidade para aqueles que podem fazer excursões turísticas que, felizmente, cada vez são em maior número, em virtude da melhoria das condições de vida que se observam.

É, pois, em pleno apogeu que agora entra no

Realizou-se do Jardim Zoológico a assembleia geral ordinária para apreciação do relatório e contas de 1951 e eleição dos novos corpos gerentes. Em substituição do sr. dr. Carlos Ferreira Pires, que se encontra doente, presidiu o seu vice-presidente, sr. eng.º António Maria Fontes Pereira de Melo, secretariado pelos srs. drs. Fernando Frade e Joaquim Carlos do Rego Fronteira. O relatório e as contas foram aprovados por unanimidade. O sr. dr. Fernando Emídio da Silva congratulou-se por ver o sr. marquês de Fontes presidir à assembleia, lembrando os relevantes serviços de que o Jardim lhe é devedor. Agradecendo, o presidente da mesa disse que eram imerecidas as palavras elogiosas proferidas e que o maior serviço que reconhecia ter prestado ao Jardim era o de ter trazido para a sua direcção o sr. dr. Fernando Emídio da Silva. Procedeu-se em seguida à eleição dos novos corpos gerentes, que ficaram assim constituídos:

Conselho de Administração (efectivos)—Dr. Fernando Emídio da Silva, presidente; coronel Alfredo Baptista Coelho, eng.º Alvaro de Melo Gouveia, dr. José Coelho da Cunha, general Luís de Carvalho Viegas, administrador-delegado; (suplentes) dr. Armando Cancela de Abreu, Eduardo Jorge, eng.º Eduardo Bravo Madail, almirante José Dionísio de Sousa e Faro e dr. Paulo Cancela de Abreu.

Conselho Fiscal—Dr. Marcelo Caetano, presidente; dr. Francisco Pinto Moledo, José Eduardo Bastos Martins; (suplentes) dr. Magno, dr. Joaquim Soares Lopes, dr. Luís Carvalho Viegas.

Em nome do Conselho Fiscal o sr. dr. Pinto Moledo pediu que ficasse lavrado na acta um voto de louvor a todos os oferentes e amigos do Jardim, destacando a Imprensa pelos importantes auxílios prestados e as entidades oficiais pelo seu valioso amparo, sem o qual os melhoramentos à vista não poderiam ter sido realizados.

seu 65.º aniversário, motivo pelo qual felicitamos o seu ilustre Director, sr. Carlos d'Ornellas, e todos os seus dedicados auxiliares, desejando, à simpática revista, a maior das prosperidades.

(De *Notícias da Beira*)

* * *

Com um excelente número especial, comemorou a sua entrada no 65.º ano de publicação, esta brilhante revista, de que é ilustre director o nosso querido amigo, sr. Carlos d'Ornellas.

(De *Vida Ribatejana*)



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», n.º 62, III série, de 13 de Março, publica o seguinte:

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

Por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 13 de Fevereiro de 1952, ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres:

Negada a concessão da carreira de serviço público a seguir indicada:

Regular de passageiros entre Famalicão e Guimarães, requerida por João Ferreira das Neves, residente em Guimarães, Largo do Tournal, 78 82.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 20 de Fevereiro findo de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento à tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, contendo as novas tabelas de preços até 1.000 quilómetros, e o aviso ao público que anuncia a sua entrada em vigor, bem como a do aditamento à tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade, a publicar pela mesma Companhia em virtude do disposto na Portaria n.º 13.857, de 28 do citado mês de Fevereiro.

O «Diário do Governo», n.º 78, III série, de 1 de Abril, publica o seguinte:

De harmonia com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 25 do mês corrente desta Direcção Geral, o projecto de

aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a substituir e ampliar as concessões previstas no aviso ao público Te n.º 21, de 16 de Maio de 1950, para o transporte de vinho de pasto, sendo criadas várias zonas de aplicação e aceitando remessas de detalhe com o peso mínimo de 1.000 quilogramas ou pagando como tal.

Presidência da República

O «Diário do Governo», n.º 56, I série, de 11 de Março, publica o seguinte:

Lei n.º 2:052

Em nome da Nação, a Assembleia Nacional decreta e eu promulgo a lei seguinte:

BASE I

É reconhecido à iniciativa particular, orientada pela organização corporativa, o direito de promover a instalação de novas unidades industriais e a modificação ou transferência das existentes, sempre com a observância dos preceitos legais, designadamente os respeitantes a urbanização e condições mínimas de técnica, higiene, comodidade e segurança.

BASE II

Quando o progresso ou o equilíbrio da economia o exigirem, o Governo regulará, mediante condicionamento industrial, o exercício da iniciativa privada, tornando dependentes de prévia autorização todos ou alguns dos seguintes actos:

a) A instalação de novos estabelecimentos e a reabertura dos que tiverem suspenso a laboração pelo prazo e nos termos definidos para cada indústria;

b) As modificações no equipamento industrial ou fabril expressamente discriminadas;

c) A mudança do local dos estabelecimentos, consoante for determinado para a indústria a que pertencerem.

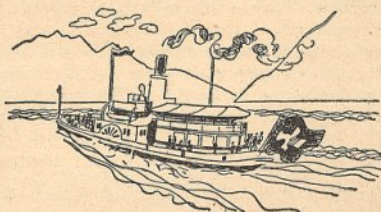
O condicionamento competirá ao Ministério da Economia, excepto no que disser respeito às actividades por lei dependentes de outros Ministérios.

BASE III

Salvo o disposto nas bases IV e VII, só poderão ser sujeitas a condicionamento as indústrias ou modalidades industriais:

a) Que dispuserem de instalações com capacidade de produção consideravelmente superior ao consumo normal do País ou às possibilidades de exportação;

b) Que empregarem numeroso pessoal e cuja situação



VIAJAR... AMBIÇÃO DE MUITA GENTE
VIAJAR ECONOMICAMENTE... DESEJO DE TODA A GENTE

A S U I Ç A

É HOJE UM DOS PAÍSES MAIS BARATOS DA EUROPA

Para informações, consulte as Agências de Viagens ou o

CENTRO NACIONAL SUÍÇO DE TURISMO

Avenida da Liberdade, 158-A — LISBOA

Telef. 23056/57

torne provável uma próxima mecanização, causa de redução brusca e importante do mesmo pessoal;

c) Que exigirem capitais de estabelecimento excepcionalmente avultados ou só comportarem um número reduzido de empresas em condições óptimas de produção;

d) Que sofrerem de grande atraso técnico ou precisarem de ser defendidas da instalação de empresas ineficientes.

BASE IV

As indústrias, cuja reorganização venha a fazer-se de acordo com a Lei n.º 2.005, de 14 de Março de 1945, considerar-se-ão sujeitas a condicionamento durante o prazo designado para os trabalhos da comissão a que se refere a base XVII da mesma lei, ficando dependentes de autorização prévia a montagem de novos estabelecimentos e toda a reestrutura, modificação de equipamento e transferência dos existentes.

Findo aquele prazo, só poderá manter o condicionamento se, nos termos da base seguinte, for determinada a aplicação desse regime à modalidade industrial reorganizada.

BASE V

O condicionamento de cada indústria ou modalidade industrial estabelecer-se sempre por decreto regulamentar, no qual serão explicitamente indicadas, de entre as previstas nas alíneas da base II, as exigências e limitações a observar e fixadas as condições mínimas de fabrico requeridas para a montagem de novos estabelecimentos.

BASE VI

Serão isentos do condicionamento e protegidos, nas indústrias consentâneas com o trabalho no domicílio, os estabelecimentos de trabalho caseiro e familiar autónomo, conforme se determinar no decreto previsto na base anterior.

Também serão isentos de condicionamento, nas indústrias tributárias da agricultura, os estabelecimentos complementares da exploração agrícola destinados à preparação e transformação dos produtos do próprio lavrador ou de cooperativas agrícolas.

O Governo definirá em diploma regulamentar, no prazo de três meses a contar da vigência desta lei, e para efeito da sua aplicação, o que é trabalho caseiro e familiar autónomo e o que são estabelecimentos complementares da exploração agrícola.

BASE VII

A criação de indústrias indispensáveis à defesa nacional ou de importância económica e custo de instalação excepcionais poderá ser autorizada em regime de exclusivo por período determinado, não superior a dez anos, mediante alvará aprovado em Conselho de Ministros. Nas mesmas condições, poderá ser autorizada a criação de indústrias que convenha instalar no País para completar o seu apetrechamento industrial ou aproveitár matérias-primas nacionais, quando a sua exploração se torne nitidamente desvantajosa fora daquele regime.

BASE VIII

O Governo procurará impedir que o condicionamento seja desviado dos seus fins, transformando-se em obstáculo ao progresso técnico das indústrias ou conduzindo a um exclusivismo anormalmente lucrativo das empresas existentes. Para esse efeito, autorizará a criação de novas unidades e o desenvolvimento das que laborarem com maior eficiência, podendo também regular as características de qualidade ou o preço das mercadorias das indústrias condicionadas e modificar ou revogar as autorizações concedidas.

BASE IX

Será regulamentado o processo das autorizações, tendo em vista a sua maior simplicidade e rapidez, sem prejuízo do necessário esclarecimento da Administração e da justa defesa dos interesses privados. A instrução dos pedidos far-se-á sempre com audiência dos organismos corporativos ou de coordenação económica da respectiva indústria. O despacho de autorização mencionará os prazos, condições e garantias julgados convenientes.

BASE X

As licenças e alvarás constituem mera condição administrativa do exercício da indústria e são inseparáveis dos estabelecimentos, não podendo transmitir-se independentemente deles.

Serão adoptadas em regulamento disposições apropriadas para evitar a obtenção de licenças com o fim de as negociar ou especular com elas, caducando de pleno direito as já obtidas e revertendo para o Estado as importâncias pagas sempre que tenha havido especulação.

BASE XI

A fiscalização das regras de condicionamento industrial compete ao Estado, por intermédio dos serviços próprios, e às corporações ou, enquanto estas não existirem, aos organismos corporativos e de coordenação económica das respectivas actividades.

BASE XII

A prática de quaisquer actos sem a devida autorização e a inobservância das cláusulas, limites ou condições constantes da licença, serão punidas nos termos a determinar em regulamento, podendo ainda, quando a infracção assumir particular gravidade, ser modificada ou revogada a autorização concedida.

BASE XIII

A transmissão, de nacionais para estrangeiros, da propriedade de estabelecimentos de indústrias condicionadas, assim como a transmissão ou oneração das acções, quotas ou outras partes do capital das sociedades que os explorem, estarão apenas sujeitas às restrições da Lei n.º 1.994, de 13 de Abril de 1943.

BASE XIV

Quando cessarem as razões que tenham determinado o condicionamento de qualquer indústria ou modalidade industrial, o Governo revogará o decreto respectivo, fixando, para a entrada em vigor do novo regime, prazo não superior a seis meses.

BASE XV

O Conselho Superior da Indústria será remodelado por forma a poder pronunciar-se sobre os problemas do condicionamento industrial e sobre quaisquer outros que respeitem à organização e fomento das indústrias acerca dos quais seja consultado pelo Governo.

Deverá ser constituído pelos naturais representantes do Estado e dos organismos corporativos ou de coordenação, por pessoas competentes em economia teórica e aplicada e por outros técnicos que o Governo julgue dever designar.

BASE XVI

O Conselho Superior da Indústria será obrigatoriamente ouvido pelo Ministro da Economia nos casos de cessação do condicionamento de qualquer indústria ou modalidade

industrial e de modificação ou revogação das autorizações concedidas. Tem também competência para submeter ao Governo o resultado dos estudos a que tenha procedido acerca da maneira como funciona o condicionamento.

BASE XVII

O Governo procederá, pelos vários Ministérios, dentro de trezentos e sessenta dias, contados da promulgação desta lei, à revisão dos condicionamentos actualmente existentes, só continuando sujeitas a condicionamento as indústrias cujo regime for mantido por decreto publicado, nos sessenta dias seguintes, em conformidade com a base V.

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

Paços do Governo da República, 11 de Março de 1952. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES—*António de Oliveira Salazar.*

Presidência do Conselho

O «Diário do Governo», n.º 68, I série, de 25 de Março, publica o seguinte:

Secretaria

Segundo comunicação do Gabinete do Ministério das Comunicações, a portaria publicada sob o n.º 13.857 no *Diário do Governo* n.º 46, 1.ª série, de 28 de Fevereiro último, e cujo original se encontra arquivado nesta Secretaria, saiu com as inexactidões seguintes, que devem ser rectificadas pela forma indicada:

No capítulo XII — Mercadorias — 4.ª classe (base 22.ª), onde se lê:

Até ao 100.º quilómetro	\$64
Do 101.º ao 200.º quilómetro	\$66
Do 201.º ao 300.º quilómetro	\$65

deve ler-se:

Até ao 100.º quilómetro	\$66
Do 101.º ao 200.º quilómetro	\$65
Do 201.º ao 300.º quilómetro	\$64

Secretaria da Presidência do Conselho, 22 de Março de 1952. — O Chefe da Secretaria, *Manuel José Francisco de Almeida Castelo Branco.*

Direcção-Geral de Administração Política e Civil

«O Diário do Governo», n.º 86, II série, de 10 de Abril, publica o seguinte:

Repartição do Pessoal Civil

No Ministério do Ultramar, Direcção-Geral de Administração Política e Civil, Repartição do Pessoal Civil, está aberto concurso documental entre cidadãos portugueses, durante o prazo de trinta dias, contados do dia imediato ao da publicação do presente aviso no *Diário do Governo*, para provimento de lugares de chefe de secção de via da Direcção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola.

Para serem admitidos ao concurso os candidatos deverão juntar aos seus requerimentos os seguintes documentos:

- a) — Pública-forma de carta de curso de condutor de obras públicas e minas;
- b) — Certidão de idade provando ter mais de 21 e menos de 35 anos de idade;
- c) — Documento em que provem ter satisfeito as leis do recrutamento militar;
- d) — Declaração a que se refere o Decreto-Lei n.º 27.003, de 14 de Setembro de 1936;
- e) — Atestado de bom e efectivo serviço que os concorrentes porventura tenham prestado no desempenho de empregos públicos ou particulares;
- f) — Documentos comprovando quaisquer outras habilitações científicas ou literárias.

Os documentos apresentados pelos concorrentes devem ser descritos nos requerimentos e juntos a eles, não podendo ser recebidos depois.

Além dos documentos acima mencionados, os concorrentes deverão fazer entrega do seu registo criminal, da declaração a que se refere a alínea a) ou a alínea b), conforme o caso do corrente, do artigo único do Decreto n.º 26.826, de 25 de Julho de 1936, e de três atestados médicos passados nos termos do artigo 6.º do Decreto n.º 15.518, de 29 de Maio de 1928, mas apenas quando para isso forem avisados.

Todos os documentos apresentados pelos concorrentes deverão ser devidamente autenticados com o selo branco ou reconhecidos, devendo os candidatos indicar também as suas moradas nos respectivos requerimentos.

Direcção-Geral de Administração Política e Civil, 31 de Março de 1952. — O Director-Geral, *José Bossa.*

A Defesa da Europa Ocidental

pelo GENERAL RAÚL ESTEVES

A' venda na Administração desta Revista

RUA DA HORTA SECA, 7-1.º — LISBOA
Pedidos pelos telefones 20158 e 27520

Recortes sem comentários

«A monstruosidade dum processo»

O sr. Carlos Terlim Dias publicou um livro intitulado, «A monstruosidade dum processo disciplinar», volume que enviou ao *Diário do Alentejo*. Não se trata de uma obra literária, mas dum brado de justiça que deve ecoar em todos os espíritos bem formados.

Neste livro conta o sr. Carlos Terlim o caso de que foi vítima, nada menos do que a sua demissão de funcionário dos Correios e Telégrafos, por falta que afirma, documentadamente, não ter cometido, pretendendo a revisão do processo para sua reintegração.

A justiça nunca se nega a quem a deseja e oferece provas para que ela brilhe. O pedido de revisão do processo deve ser atendido, porque aos próprios julgadores não deve ser indiferente o destino dum homem que não cessa de proclamar que foi condenado injustamente. Um acusado inocente, merece sempre respeito.

Vem este livro prefaciado por um sacerdote, o sr. dr. Joaquim de Almeida Costa Nunes, que também se manifesta favorável à justiça que deve ser feita nesta questão. Um homem que pede justiça, deve ser, sempre, atendido. Sempre.

JULIÃO QUINTINHA

(Do *Diário do Alentejo*)

Morreu a égua mas salvou-se o dono com a albarda

Esta não vem da América...

Sucedeu no domingo passado entre as estações do caminho de ferro de Celorico da Beira e Baraçal, quando, em corrida vertiginosa, se aproximava desta última estação o comboio de passageiros, que chega normalmente à Guarda às 23,15.

Pareceu ao maquinista que, em dado momento, a máquina se «atrapalhou na marcha» e por isso logo que parou na estação mandou o seu camarada fogueiro verificar se nas rodas dianteiras haveria qualquer indício do facto.

Munido de uma lanterna de furta-fogo, procurou este funcionário cumprir a ordem que recebera, porém, mal chegara junto do cabeçote da locomotiva, fugiu medroso e espantado por ouvir uma voz humana que lhe dizia não querer seguir para Vila Franca das Naves.

Refeito do susto e acompanhado de ferroviários e passageiros, foram encontrar sentado no cabeçote da máquina um indivíduo que tinha junto de si a albarda da égua que montava, no momento em que, ao atravessar a linha, fora apanhado pelo comboio que trucidou o animal.

Com grande surpresa de todos, se verificou que o nosso herói Casimiro Veiga, de 55 anos, casado, do lugar de Cortegaça, para onde se dirigia e depois seguiu com a albarda às costas, não apresentava qualquer ferimento, e pouco mais sofreu de que o susto se é que chegou a assustar-se.

O seu estado um pouco alegre não lhe permitia vêr naquele momento a grande desgraça de que Deus o livrou, embora tivesse que depois seguir algum tempo com a albarda às costas.

(De *A Guarda*)

General russo que se fez padre

O Arcebispo de Paris acaba de ordenar de sacerdote o antigo general russo, Henrique Kronkwiski, que foi professor da Escola Militar de Petrogrado.

Desterrado para a Sibéria, pelos comunistas, conseguiu evadir-se em 1920, através da China para a América, e, em 1921, instalou-se em França, onde foi mestre-escola, durante mais de 20 anos, na cidade de Metz, onde existe numerosa colónia polaca.

Em 1945, resolveu abraçar a vida sacerdotal e, já com mais de sessenta anos, estudou, durante sete, Teologia, Filosofia, História Sagrada e Latim.

(Dos *Jornais*)

Cartas anónimas

Algumas individualidades do nosso meio que, pelas funções que exercem e pelo prestígio que disfrutam só devem ser credoras do respeito e da consideração de todos os madeirenses tem recebido, nestes últimos tempos, cartas anónimas, redigidas em termos insultuosos, com o intuito de provocar a desconfiança e o descrédito em determinados sectores das actividades locais.

Os anónimos e abjectos escrevinhadores, possivelmente ao serviço de alguns indivíduos despeitados ou invejosos, usam das mais torpes insídias para procurarem atingir os seus condenáveis fins.

Infelizmente para os lacaio e para os amos, dualidade asquerosa nos processos usados de anonimamente atacar quem não lhes agrada, as suas missivas apenas tiveram: saber-se que entre o povo madeirense, bom e hospitaleiro, católico e patriota, existem uns tantos bipedes com configuração de gente, mas com sentimentos de bandidos da pior espécie.

E o pior para eles é que talvez não seja muito difícil identificá-los, especialmente um, através do teclado de uma máquina de escrever já conhecido...

(Do *Eco do Funchal*)

Acaba o racionamento do açúcar

Foi publicado um decreto que regula em novas bases o regime de produção e venda desse produto, determinando que, a partir de 1 de Maio, sejam alterados os preços, passando a cotar-se o açúcar cristal a 8\$80, o tipo intermédio a 6\$60 e o amarelo a 5\$30.

O racionamento terminará também nessa data, podendo assegurar-se plenamente o consumo.

Esta medida que requer uma bem preparada planificação, se pensarmos que, possivelmente, só em 1956-57 deverão acabar as nossas importações de açúcar estrangeiro, representa um sério esforço, tendo em vista o interesse dos particulares e obviando à tendência alista na média normal dos preços de consumo.

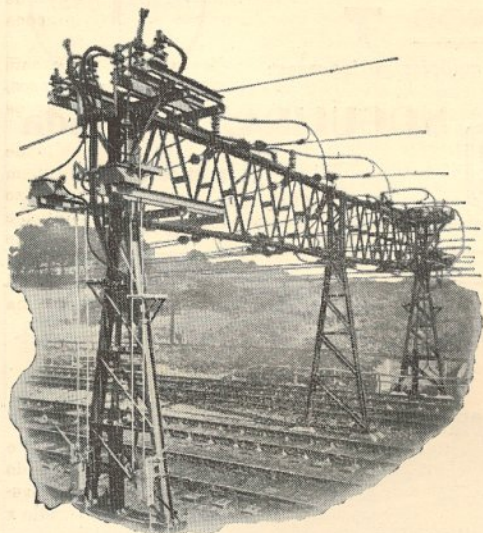
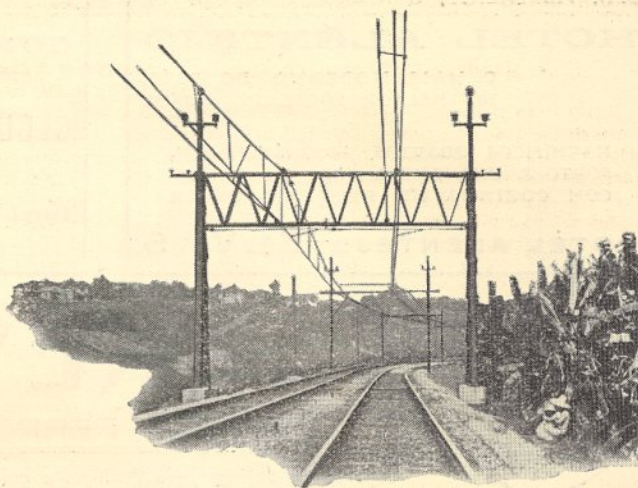
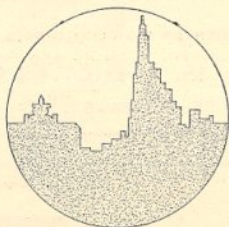
Só de 1947 a 1950, importámos do estrangeiro à roda de 88.840 toneladas, no valor, pelo menos, de 455.000 contos, quase meio milhão de contos.

Os preços estipulados foram fixados, tendo em vista estimular a cultura do açúcar no Ultramar português e a capacidade do poder de compra metropolitano.

Pode prever-se que as importações baixem progressivamente, apesar do aumento do consumo, para 20 mil toneladas em 1953-54; 15 mil em 1954-55; e 5 mil em 1955-56. No ano cultural de 1956-57, as importações devem cessar e a autonomia do País neste domínio da vida económica será de novo uma realidade. Se assim suceder, o novo regime açucareiro terá prestado um alto serviço ao País e resolvido para os próximos anos um grande problema nacional.

Electrificação de Caminhos de Ferro-BICC

em SÃO PAULO



e LONDRES

Duas das principais linhas de electrificação de caminho de ferro encontram-se presentemente em funcionamento, uma em S. Paulo (Brasil) e outra em Londres.

Em S. Paulo a electrificação da linha E. F. S. J. de 70 km. de extensão — 190 km. de via — a 3000 V., CC., entre Mooca Jundiá, foi construída pela firma English Electric Co. Ltd. Os Agentes da British Insulated Callender's Cables, e os Subempreiteiros srs. Wilson, Sons & Co. Ltd. montaram todo o equipamento de alimentação da linha, constituído por estruturas de aço, catenária de cobre e cabos de contacto de cobre cadmiado, linha de sinalização, alimentadores de 33 kv entre as sub-estações, cabos de comando e supervisão e sistema de retorno negativo tendo sido tudo projectado e fornecido pela BICC.

Em Londres a linha de tráfego intenso entre Liverpool Street e Shenfield uma distância de 35 km. — foi electrificada pela BICC sem interrupção do serviço normal dos comboios a vapor. A nova linha, numa extensão de 180 km. de via simples, trabalha a 1500 V., CC e permite velocidades até 130 km. por hora. Todo o equipamento para electrificação deste contrato foi montado, projectado e fabricado pela British Insulated Callender's Cables Limited.

Estes dois contratos constituem o trabalho normal da BICC em todo o Mundo.



BRITISH INSULATED CALLENDER'S CABLES LIMITED
REPRESENTANTES EM PORTUGAL

F. NOBREGA DE LIMA, L.^{DA}

Avenida 24 de Julho, 1-2.º — LISBOA



R. José Falcão, 2 — PORTO

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

MUTUALIDADE

NA CONSTRUÇÃO CIVIL

COMPANHIA DE SEGUROS

RECOMENDADA PELA C.ª DOS CAMINHOS DE FERRO

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

CORRESPONDENTES EM TODO O PAÍS

Largo do Carmo, 18, 1.º Esq. — LISBOA

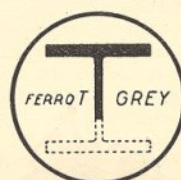
TELEF. 25364-5



"GREY"

VIGAS E FERROS T

Agentes exclusivos para Portugal e colónias portuguesas:



NOGUEIRA, Limitada

LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.º

Telef. P B X 21381-82

PORTO

134, Rua do Almada, 136

Telef. 7107

FINALMENTE
CHEGARAM NOVAS REMESSAS DA

The Red Hand Compositions Co-Londres

Tintas inglesas
anticorrosivas
e decorativas



Tintas especiais
para navios de
ferro e madeira

RED HAND

MARCA REGISTRADA

AGENTES E DEPOSITÁRIOS:

D. A. KNUDSEN & CO. LTD. — LISBOA

Cais do Sodré, 8, 2.º

Telfs. 22787 - 22790 - 31163

Wiese & C.ª, L.ª

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

///

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

R. do Alecrim, 12-A

LISBOA

A Defesa da Europa Ocidental

pelo GENERAL RAÚL ESTEVES

A' venda na Administração desta Revista

RUA DA HORTA SECA, 7-1.º — LISBOA

Pedidos pelos telefones 20158 e 27520

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

LISBOA

Carga e expediente, Rua do Comércio, 39 — Telef. 30551

FROTA

n/m. AFRICA OCIDENTAL	1.500 T.	n/m. COLARES	1.376 T.
n/m. ALCobaça	9.588 T.	n/m. CONCEIÇÃO MARIA	2.974 T.
n/v. ALCOUTIM	10.526 T.	n/m. CORUCHE	1.376 T.
n/m. ALENQUER	9.588 T.	n/v. COSTEIRO	900 T.
n/m. ALEXANDRE SILVA	2.216 T.	n/v. COSTEIRO SEGUNDO	510 T.
n/m. ALFREDO DA SILVA	9.543 T.	n/m. COSTEIRO TERCEIRO	1.426 T.
n/v. ALFERRAREDE	2.118 T.	n/m. COVILHã	1.376 T.
n/m. ALMEIRIM	9.588 T.	n/v. CUNENE	9.900 T.
n/v. AMARANTE	12.600 T.	n/v. FOCA	2.060 T.
n/m. AMBRIZETE	9.245 T.	n/v. INHAMBANE	9.619 T.
n/m. ANA MAFALDA	9.245 T.	n/v. LUSO	10.125 T.
n/m. ANDULO	2.974 T.	n/v. MARIA AMELIA	3.005 T.
n/m. ANTONIO CARLOS	2.974 T.	n/v. MELLO	6.253 T.
n/m. ARRAIOLOS	9.587 T.	n/v. MIRANDELLA	8.250 T.
n/m. BELAS	7.259 T.	n/v. MIRA TERRA	600 T.
n/m. BORBA	7.259 T.	n/m. SÃO MACARIO	1.221 T.
n/m. BRAGA	7.224 T.	n/v. SAUDADES	6.430 T.
n/m. BRAGANÇA	7.224 T.	n/v. SILVA GOUVEIA	1.353 T.
n/m. CARTAXO	1.376 T.	n/v. ZE MANEL	1.240 T.

TOTAL: 197.447 TONELADAS

REBOCADORES:

«AFRICA»,
«FREIXO»,«CINTRA»,
«S. CRISTOVÃO»,«ESTORIL»,
«SOURE»

LANCHAS A MOTOR:

«GAROTA»,

«BOLHÃO»,

«CAROCHA»

33 Batelões (7 de 500 T., 24 de 400 T. e 2 de 250 T.)

25 Fragatas (2.300 T.)

1 Barca de água (250 T.)

1 Draga «BARREIRO» com 5 Batelões de Dragadas com 80 m3. cada.

EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.:

1 navio de 3.600 T. e para 52 passageiros cada,

2 rebocadores de 1.200 T. cada.

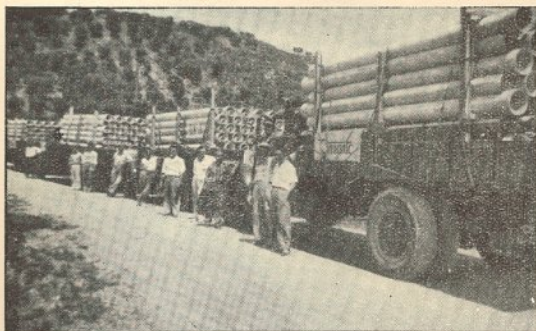
CARREIRAS DE LISBOA PARA:

Norte de Europa — Norte de África — Cabo Verde — Guiné — Angola — Argentina
Estados Unidos — Terra Nova — Groenlândia e costa de Portugal

IMPORTANTE:

A COMPANHIA QUE MAIS NAVIOS TEM AO SEU SERVIÇO CONSTRUÍDOS EM PORTUGAL
NOS ESTALEIROS DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL NO BARREIRO E EM LISBOA

TUBOS DE FIBROCIMENTO COM BOCA



A CIMIANTO

Resolve todos os problemas de regas, distribuição de águas, esgotos e ventilações

Dirigir consultas a

Sociedade Técnica de Hidráulica, SARL

Rua Joaquim António Aguiar, 41-1.º — LISBOA

Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128

FÁBRICA: Cortes da Quintinha — ALHANDRA

Telef. ALHANDRA 62

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Esc. 13:500.00(\$00 (ouro) ou £ 3.000:000

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA	LISBOA
	LOBITO
	LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO
ENTRE A EUROPA E A
ÁFRICA CENTRAL



ESCRITÓRIOS:

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — LISBOA
TELEPHONE: 30978

COMITE DE LONDRES: Princes House —

95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)

TOSSE?

