

2.º do 54.º ano

Lisboa, 16 de Janeiro de 1943

Número 1322

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

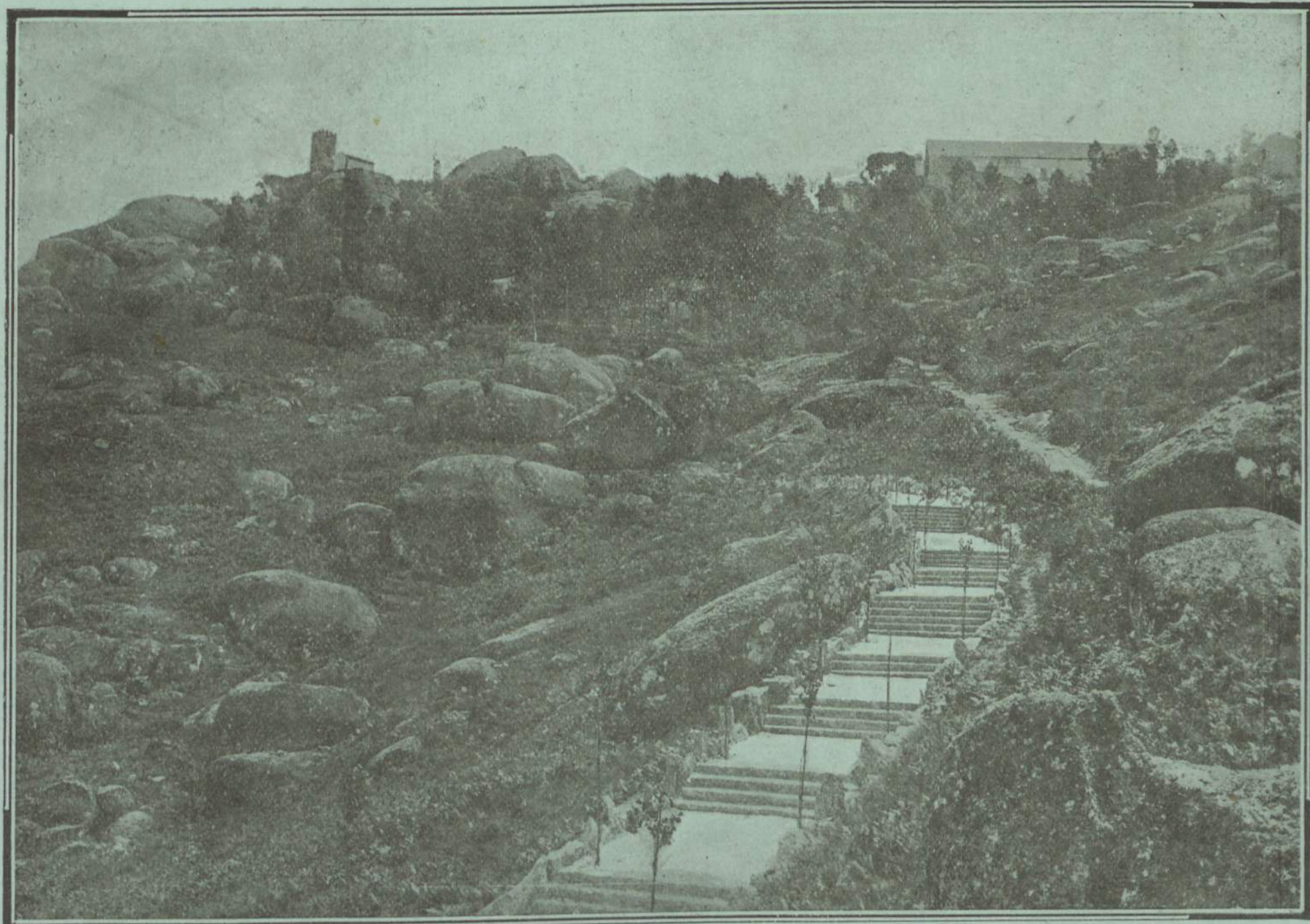
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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



GUIMARÃIS — Penha — Caminho para peões

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 — Telefones: P B X 2 0158; Direcção 2 7520

Premiada nas exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1934; Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos, 1904

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

1322



16 — JANEIRO — 1943



ANO LIV

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

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

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

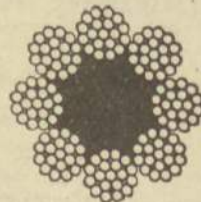
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

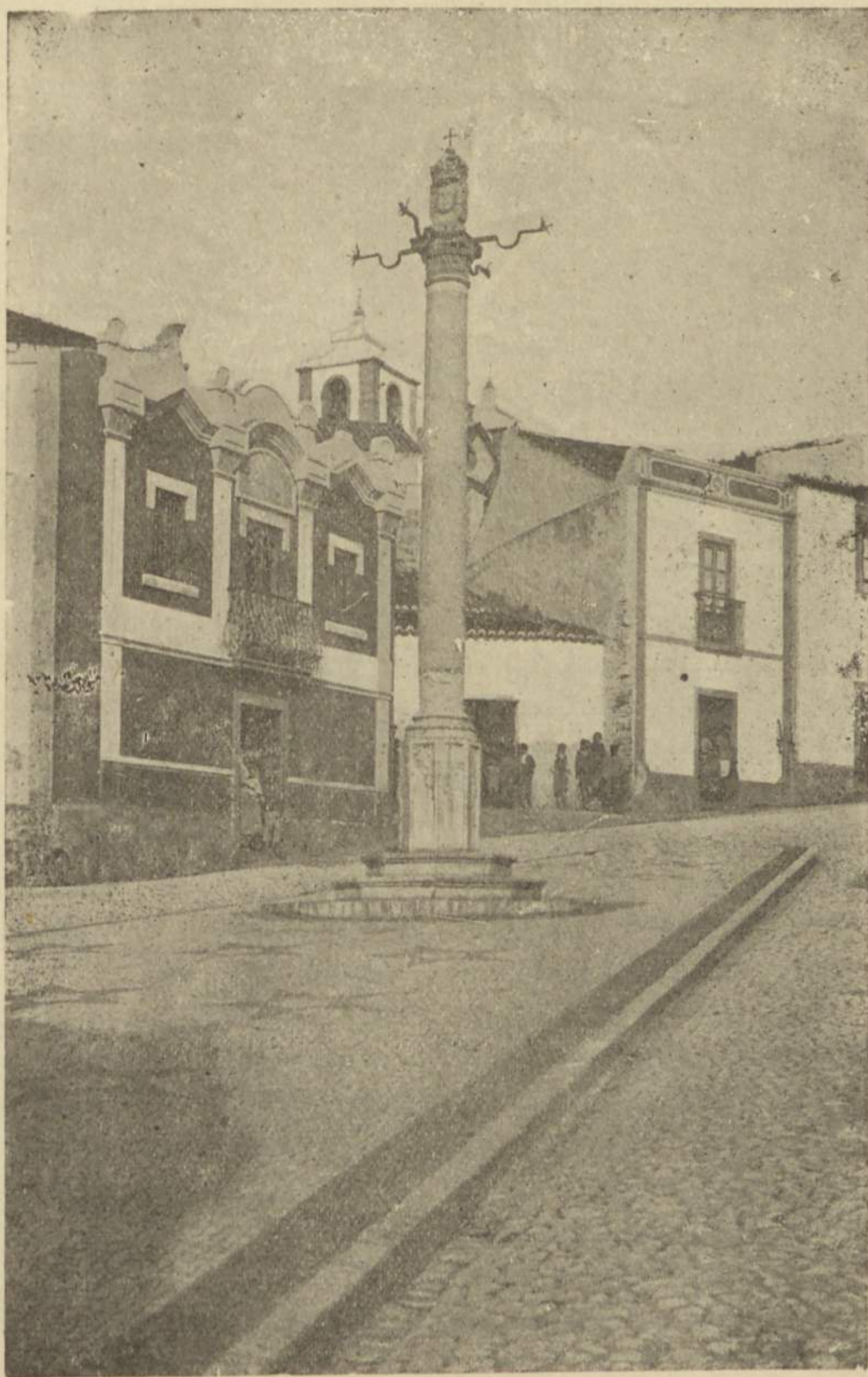
COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Engenheiro M. DE MELO SAMPAIO
Capitão HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS



S U M Á R I O

Palmela — Pelourinho	97
Pôrto de Lisboa, chave do Império, amanhã grande pôrto da Europa	99
A intervenção do Automóvel na Agricultura, pelo Eng.º <i>Manitto Torres</i>	100
Justa homenagem ao sr. Eng.º Hermínio de Sousa	105
A Guerra e os Caminhos de Ferro	106
Linhas Estrangeiras	107
Há 50 anos	109
Brindes e Calendários	109
Vilar Formoso pretende que o S. P. N., ali construa uma pousada	109
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	110
Proibições que têm de observar os passageiros de caminhos de ferro.	110
Classificação Geral de Mercadorias	110
Espectáculos, Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	111
Parte oficial	112



PALMELA — Pelourinho

PÔRTO DE LISBOA,

chave do Império, amanhã grande pôrto da Europa

ESTÁ publicado o Relatório, com as contas e elementos estatísticos do ano de 1941, da Administração Geral do Pôrto de Lisboa. Subscrevem-no os srs. Engenheiro Salvador Sá Nogueira, Administrador Geral daquele organismo, e o dr. Raúl Humberto de Lima, chefe da contabilidade. Como os anteriores, êste «Relatório» constitue um documento precioso para o estudo da vida económica da Nação.

Com efeito, o panorama que as suas páginas nos oferecem é vasto e só por si bastaria para fazermos uma idéa precisa das nossas possibilidades como país exportador e como país importador, do que valem e do que podemos, em futuro muito próximo, vir a valer, quando a Europa se pacificar e a navegação marítima retomar o perdido ritmo e quando ainda também, além das suas funções de pôrto comercial, Lisboa ocupar, quer no turismo nacional, quer no turismo internacional, o lugar proeminente a que tem direito pela sua privilegiada situação geográfica.

Podemos, pois, confiar em melhores dias. O pôrto de Lisboa, chave do Império, vai ser igualmente, sob o ponto de vista turístico, um dos apeadeiros obrigatórios da Europa. É que Lisboa não é, apenas, um pôrto magnífico entre os cinco ou seis dos melhores de todo o mundo, é igualmente uma cidade linda, maravilhosa, pitoresca, de clima excepcional, rodeada de zonas admiráveis de turismo, como os Estoris e Cascais, Sintra, Azenhas do Mar e Colares. Não é por excesso de patriotismo que fazemos esta afirmação. A afirmação e o elogio vêm-nos constantemente de fora, são os próprios estrangeiros que persistem em fazê-los.

Mas, reportemo-nos ao Relatório em questão. Logo na primeira página, o ilustre Administrador Geral do Pôrto de Lisboa, sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira, escreve o seguinte, que nos apraz reproduzir:

«O ano de 1941 é o de maior produção na vida dêste organismo. A razão disto vamos encontrá-la no aumento do movimento de mercadorias, no salvamento de navios e no incremento dos trabalhos de construção e de reparações navais no estaleiro naval da Administração Geral do Pôrto de Lisboa (A. G. P. L.), cuja exploração está sendo feita pela Companhia União Fabril (C. U. F.) desde 1 de Janeiro de 1937.»

«Se acrescentarmos à receita directamente cobrada pela A. G. P. L. a do estaleiro naval, verificaremos» — continua o sr. Eng. Salvador Sá Nogueira — «que a receita global dos serviços sob a jurisdição desta Administração Geral ascendeu

nêste ano de 1941 a mais de 86.000 contos, cêrca do dobro da receita correspondente ao ano de 1937 e muito superior à dos outros anos.»

Com efeito, segundo nos informa, por sua vez, o distinto chefe da contabilidade da A. G. P. L. sr. dr. Raúl Humberto de Lima Simões, «o total da cobrança geral em 1941 de receitas do pôrto foi de 46.241 contos contra 35.516 contos em 1940, 31.023 contos em 1939, 31.293 contos em 1938, 32.755 em 1937, 30.181 contos em 1936, etc., attingindo volume duplo do de 1933-1934, ano económico êste do regime tarifário, em que a cobrança não passava de 23.572 contos.»

Como se explica êste aumento de receitas quando, por motivo da situação internacional, diminuiu sensivelmente, em relação aos anos anteriores, o movimento marítimo de 1941? Vamos conhecer já as causas dêsse aumento apreciável de receitas.

Antes da guerra, esclarece-nos o Relatório, a tonelagem de arqueação bruta excedia de muito 20 milhões de toneladas, e a líquida ultrapassava em equivalente medida os 10 milhões. Em 1941 houve 6.451 navios entrados e saídos, com 8.064.497 toneladas brutas e 4.757.599 toneladas líquidas. Os números correspondentes a 1940 foram, respectivamente, de 7.282 navios, 12.057.628 toneladas brutas e 7.174.879 toneladas líquidas.

Felizmente, o movimento de mercadorias aumentou, tendo a entrada somado 2.535.310 toneladas e a saída 1.705.755, de onde um movimento global de 4.241.065 toneladas. No ano anterior os números correspondentes foram, respectivamente, de 2.309.523 ton., 1.585.149 ton. e 3.894.672 ton.

A páginas 44 do «Relatório», o dr. Lima Simões, ao fechar as suas considerações, escreve estas palavras optimistas que, gostosamente, repetimos e arquivamos aqui:

«Pôde trabalhar-se muito no Pôrto de Lisboa em 1941, e em consequência pôde aumentar-se o ganho, que se applicou, em grande proporção, em obras novas, e também em aparelhagem, porque é mester não perder de vista as possibilidades largas que o futuro oferece. É que, mercê do seu constante engrandecimento material, ano após ano paciente e metódicamente prosseguido sem desfalecimento à custa dos recursos próprios, dentro da sábia orientação governativa, o pôrto de Lisboa, pôrto de Portugal por excelência, amanhã grande pôrto da Europa, constituirá seguramente um dos elementos basilares do ressurgimento da prosperidade do velho continente, hoje tão sèriamente abalada pela guerra.»

Confiemos, pois, no futuro.

A intervenção do Automóvel

na AGRICULTURA

Pelo Eng.º MANITTO TORRES

(Conclusão do número anterior)

2 — Regresso ao bom senso

O bom senso acaba sempre por se impôr e no nosso caso — em que dizer bom senso é dizer regresso do animal de tiro e emprêgo dos carburantes vegetais — os factos coïncidem com aquela verdade.

E é curioso, quanto à readopção do trabalho animal, constatar dois pontos: primeiro, *que são precisamente os agricultores, vítimas da ilusão e do seu reverso, que dão o primeiro passo naquele sentido*; segundo, *que duas nações insuspeitas tomam nisto a dianteira: os Estados Unidos, empório da mecânica e do sub-solo; a Rússia, campo das fantasias económicas mais abstrusas e do misticismo industrial mais requintado.*

A revivescência do animal de tiro esboçou-se há uns dois anos. ⁽¹⁾

Nos Estados Unidos, a primeira consagração oficial dêste regresso aparece nas seguintes palavras do relatório do perito-chefe do «Património Nacional»:

«É necessário confessar que os Estados Unidos têm desperdiçado o seu património, o mais rico de todos que um povo poderia ter recebido dos seus antepassados! O «National Resources Committee» do Governo calcula que actualmente os Estados Unidos hajam perdido a metade dos seus recursos naturais, compreendendo nêle a fertilidade das terras. Foi um êrro industrializar as propriedades com o fim de obter grandes quantidades de produtos para os quais não se encontra venda em nenhum mercado!»

Algum tempo depois dêste sinal de alarme os pôtros reaparecem por tôda a parte. Ford deixava

de fabricar tractores e o crescimento prodigioso do armento cavalino, embora falho de método por carência duma organização de conjunto, nem por isso mostrava menos progresso.

O pedido instantâneo de animais de tiro fêz elevar o preço dos pôtros de 8.dólares, a que havia descido, ao melhor de 180 a 200 dólares e renovou a pitoresca actividade dos laçadores de cavalos bravos.

A nova onda das fitas de «cow-boys», que os rapazes aplaudem em delírio e em que «os maus» montam cavalos hirsutos e o *herói*, com seu par de pistolas marchetadas, um nédio corcel branco que desfere galopes apoteóticos — que outra coisa significa senão o culto renovado do cavalo nacional, tão caro de novo ao espírito americano?!...

Podem os factos e as estatísticas dizer muito. Esta nota psicológica diz mais.

Na Rússia, um silêncio sepulcral caiu sobre a ciclópica fábrica Poutiloff, a dos tais tractores infindáveis, que haviam de libertar o «mujick», quer êle quisesse, quer não...

Em compensação, o plano quinquenal previu a reconstituição dum armento de 22 milhões de cavalos de utilização no fim do período e a produção dum número correspondente de pôtros! Anexa ao «kolkotz» central, instituiu-se uma repartição para a criação e fomento do cavalo e todos os «kolkotz» são obrigados a manter um fundo para o desenvolvimento do cavalo agrícola e do cavalo militar.

Que longe nós vamos das ilusões camionísticas da falecida «Linha Geral»!...

Na Alemanha, pela primeira vez depois da Guerra, o recenseamento de 1933 acusava crescimento dos efectivos eqüinos e o regresso ao cavalo acentuou-se de modo análogo, aumentando desde

(1) Falamos sempre em 1939.

1934 o número de pôtros na proporção regular de 60 % sôbre o ano anterior.

Enfim, na França, na Bélgica, na Áustria (hoje como antes da absorpção alemã), na Holanda, na Dinamarca, na Suécia, como afinal por tôda a parte, o mesmo movimento ascensional do cavalo se regista, para não citar senão os países antes mais affectados pelo auto agrícola.

Quanto ao emprêgo dos carburantes de superfície (álcool, gás de madeira) é um facto o seu progresso, pois os países que não têm interesses ligados ao sub-solo parece terem compreendido quão illusória é a única vantagem da tributação da essência em face dos prejuízos económicos advindos do seu emprêgo. Citemos apenas a Itália, que se libertou do pesadêlo no período das sanções, e a França, que desenvolve uma intensa propaganda a favor do gás de madeira e exige o seu emprêgo, na proporção de 10 %, nos transportes de administração e empreitadas de obras públicas. ⁽¹⁾

Eis a que chamamos, e bem, «regresso ao bom senso», pois de facto se trata, não de orientações teóricas, mas de verdades iluminadas pelos prejuízos da ilusão anterior.

3 — Um lugar para cada coisa, cada coisa no seu lugar!

É máxima salutaríssima que se encontra muito nas paredes das oficinas em que anda tudo desarumado; faz simetria àquela outra, não menos judiciosa, que manda que «não se perturbe quem trabalha», a qual não aparece menos nos escritórios onde se conversa muito.

A humanidade é assim, lá fora como cá dentro! A boa recomendação repete-se por todos os cantos, mas ninguém lhe liga a mínima importância. Cada um puxa para o seu lado, isto é, para o que julga ser o seu interesse, talvez porque a experiência não foi ainda bastante dura para nos penetrar a todos desta verdade: *que o melhor interesse de cada um de nós é — se se quere garantir uma felicidade estável através do tempo — o interesse geral.*

Por isso mesmo *ninguém aqui preconiza novas lutas para destronar a gasolina ou o automóvel!* Vieram, são conquistas do progresso, têm o seu lugar — honrosíssimo lugar — entre nós e na nossa civilização. O automóvel para sempre, por certo. A essência talvez não, porque os produtos do sub-solo não têm a mesma velocidade de renovação que os do solo e, na toada em que isto vai, ninguém poderá dizer-se um consumo mais veloz que o da sua reintegração não se dará, conduzindo ao esgotamento pelo menos temporário. Por isso mesmo o automóvel, que tem na hiperautomobilização o seu maior inimigo, não o pode, não o deve ser dos combustíveis de superfície.

Pensamos, pois, que *automóvel e animal agrícolas podem viver juntos*, e tanto melhor e mais

seguramente quanto mais estável e sensatamente se adoptem os combustíveis de superfície.

Portanto, o que se pretende é, *não suprimir arbitrariamente, mas corrigir excessos, evitar perturbações e arrumar.*

De resto, *tracção mecânica e tracção animal são compatíveis na agricultura, segundo as circunstâncias agrárias de divisão, extensão, composição e posição. Mas não se esquecerá que o cavalo domina, nem a lição que nos deu a sua supressão impensada. Os transportes detalhados de apanha, recolha, distribuição, entrega, etc., com trajectos curtos e paragens freqüentes, pertencem ao cavalo e só um imprevidente os entregaria ao camião que, ou os não pode fazer ou os fará pelo quintuplo do preço e com maiores embaraços.*

Mas já o transporte a distância, por estrada desimpedida, *aí uns 40 quilómetros ou mais por dia, seria pouco atilado confiá-lo ao animal de tiro, porque êsse é do camião ou do caminho de ferro, conforme as circunstâncias; de quem êle não é, é do cavalo e, cedendo-o, faz êste prova de inteligência e de boa vontade colaborativa.*

Enfim, com estas e outras regras lógicas, com serenidade e compreensão, com o álcool ou o gás de madeira a trabalhar no motor, com o fazendeiro preferindo ser homem de juízo a homem moderno e resistindo aos rogos do filho e do criado, que preferem guiar «autos» a limpar cavalos, como ás instâncias do caixeiro viajante ou do amigo da cidade, que vende gasolina, representa automóveis ou é serralheiro de seu ofício — *então será possível, não a felicidade completa, que é quasi impossível na terra, mas a felicidade da terra que é possível ser quasi completa!*

E nessa altura — então, sim! — haverá um lugar para cada coisa e estará, o que é o mais importante, *cada coisa no seu lugar!*

IV — O caso nacional.

a) Interpretação

Versámos até agora o caso geral dos países *sobreprodutores*. O nosso deve incluir-se hoje no número dos que se chamam, economicamente, *não produtores*, ou sejam aqueles cujo ritmo de produção agrícola não os coloca entre os primeiros, nem entre os de «déficit» irremediável, que se classificam de *subprodutores*.

Se é verdade que «grande nau, grande tormenta», podemos felicitar-nos por que as nossas circunstâncias nos hajam permitido furtarmo-nos às contingências a que estão sujeitos os primeiros e os últimos, nestes vai-véns da economia mundial doente!

⁽¹⁾ Era isto em 1939. A protecção é hoje mais extensa.

No que toca aos problemas tratados — precisamente temos beneficiado daquela nossa posição intermédia, assim uma espécie de navio posto de capa, que se furta ao vento, não porque o não haja, mas porque lhe dá menos borda!

Não massacrámos gado, não queimámos colheitas, não sofremos flagelos e fomes e — porque não somos um país superindustrial — nem sequer experimentámos também os reflexos trágicos, ou simplesmente incómodos, de tudo isto sobre a cidade.

Mas os fenómenos de desequilíbrio económico, que nos outros vimos, esses também cá os temos, exactamente os mesmos, simplesmente reduzidos à escala da nossa modesta condição: a hipermecanização agrícola, a queda do armento equino, o subconsumo, o desemprego rural ⁽¹⁾ e, em consequência, a crise industrial correspondente. Miniatura, é certo, mas nem por isso menos incómoda e persistente.

As estatísticas nacionais, atingindo ultimamente, no ritmo de tódas as outras actividades, uma proficuidade notável, ajudam-nos a demonstrá-lo ⁽²⁾.

A importação de automóveis, tractores, locomóveis e maquinaria agrícolas, v. g., desenvolveu-se assim :

	Quilogramas
1926	1.167.641
1927	1.483.563
1928	1.008.896
1929	1.204.202
1930	2.057.588
1931	858.767
1932	650.808
1933	1.018.442
1934	1.102.521
1935	1.137.271
1936	366.455
1937	840.404

A de gasolina, assim :

	Quilogramas
1920	9.942.878
1921	9.000.252
1922	11.393.417
1923	8.836.027
1924	11.047.153
1925	14.122.260
1926	20.658.606
1927	27.410.770
1928	39.056.555
1929	40.024.302
1930	46.442.106
1931	47.381.029
1932	46.163.853
1933	50.886.718
1934	58.871.030
1935	69.098.638

1936	66.949.082
1937	72.510.960
1938	73.747.000

Isto, embora aqui não se descreimine o automóvel rural propriamente dito, permite-nos considerar a hiperautomobilização agrícola incontestável, se tivermos em conta os quadros e dados seguintes que nos mostram a área cultivada:

	Hectares
1921	1.209.702,88
1922	1.233.877,15
1923	1.196.505,17
1924	1.198.335,71
1925	1.220.143,79
1926	1.208.514,87
1927	1.218.102,25
1928	1.231.667,28
1929	1.205.522,54
1930	1.219.126,18
1931	1.133.804,69
1932	1.002.756,92
1933	1.427.153,00
1934	1.327.606,83
1936	1.397.051,43

o trigo e o centeio colhidos:

	Litros
1920	525.718.452
1921	487.561 946
1922	513.734.996
1923	625.197.706
1924	533.278.986
1925	600.520.636
1926	463.023 976
1927	564.133.586
1928	427.490.716
1929	533.410.390
1930	642.171.980
1931	455.302.900 ⁽³⁾
1932	981.080.320
1933	705.394.580
1934	1.006.343.790
1935	770.857.250 ⁽⁴⁾
1936	416.938.460
1937	497.475.490 ⁽³⁾

⁽¹⁾ Se necessitassemos prová-lo, citaríamos a larguíssima aplicação do dec. 28.914, que mostra a necessidade de ocorrer-lhe de forma contínua.

⁽²⁾ Devemos expressar aqui o nosso agradecimento ao Ex. Sr. eng. Châmbica da Fonseca, ilustre Secretário Geral de Estatística, ao Ex.^{mo} Sr. Dr. Sampaio de Andrade, ilustre chefe dos Serviços de Inquérito da Direcção Geral dos Serviços Pecuários e às Empresas de Caminhos de Ferro, pelos elementos estatísticos que tiveram a amabilidade de nos facultar.

⁽³⁾ Só trigo.

e a fava, aveia e cevada igualmente colhidas (litros):

	Fava	Aveia	Cevada
1920.	51.613.216	193.905.774	67.470.605
1921.	42.058.960	177.221.310	63.735.270
1922.	48.935.810	183.574.610	68.440.950
1923.	63.219.660	255.521.680	92.081.540
1934.	42.476.940	198.713.500	78.178.290
1925.	50.436.840	198.229.970	82.850.060
1926.	35.598.030	149.537.860	55.835.380
1927.	55.415.610	174.438.680	74.420.880
1928.	38.381.980	159.432.580	53.687.750
1929.	41.247.670	175.802.920	73.492.220
1930.	61.315.080	245.422.690	88.852.880
1931.	45.885.040	199.779.600	76.026.420
1932.	43.243.200	200.115.920	78.605.000
1933.	59.646.700	133.878.330	73.607.340
1934.	71.171.400	242.675.760	77.023.890
1935.	49.640.130	214.832.370	71.262.270
1936.	49.262.470	182.079.380	60.168.390
1937.	62.780.220	218.508.200	68.409.640

Nestes quadros notaremos, com efeito, que aumenta dum modo geral a área cultivada e o trigo, ao passo que a fava, aveia e cevada (alimento do gado) se mantêm em uma estagnação que não corresponde de modo algum ao aumento do gado que deveria esperar-se do aumento da população e da cultura, se esta fôsse laborada por tracção animal.

Houve, portanto, uma diminuição relativa de gado de tiro agrícola.

Análoga conclusão se deduz das estatísticas ferroviárias (que não se reproduzem por extensas) as quais, a-pesar-de pouco definitivas nas suas tendências, mesmo tido em conta o desvio de tráfego para a estrada, permitem concluir, dum modo global, por um ligeiro aumento das culturas gerais e por uma queda pronunciada das palhas, forragens, cereais e legumes adstritos ao consumo pecuário, o que significa *diminuição dos animais de tiro agrícola.*

Em qualquer caso, visto que paralelamente a cultura aumenta, *substituição da lavoura animal pela mecânica e progressão desta.*

Mas a queda do armento cavallino em relação à população ou à cultura (o que significa o mesmo) resulta ainda das suas próprias estatísticas.

Fizeram-se arrolamentos do gado nacional em 1852, 1870, 1925, 1926 e 1935. Trabalhos úteis, o último pode dizer-se notável e para êle remetemos o leitor, por impossibilidade de o analisarmos aqui como merece.

Há que ter, todavia, em guarda os ligeiros aumentos que dali parecem deduzir-se e considerá-los relativos em todos os casos, inexistentes na maioria dêles, por isso que do melhor rigor dos trabalhos recentes, da perfeição do último e das

deficiências compreensíveis dos anteriores resulta que a maioria das diferenças para mais não representa aumentos reais, mas apenas melhorias de arrolamento que vieram revelar boa porção de efectivos até aí sonegados ao manifesto.

A própria diferença de épocas do último arrolamento e dos anteriores, incluindo o de 1936 crias de primavera ainda não nascidas para os antecedentes, contribue para anular a maior parte dos aumentos verificados nos equídeos, que são os que nos interessam.

A conclusão a tirar é que — como sabemos praticamente e o bem deduzido relatório da Pecuária aceita — há hoje ⁽¹⁾ muito menos gado de tiro no País, em relação à área cultivada e à população, do que em 1925 e até em 1870. Esta mesma precariedade é posta em relêvo, muito judiciosamente, pelo *Diário de Lisboa* de 17 de Fevereiro p. p. ⁽¹⁾

O grande economista agrário Sertório do Monte Pereira, partindo do cálculo de que um hectare pascigoso mantém 280 quilos vivos (seja uma «cabeça normal» ⁽²⁾), estabelecia que *deveríamos ter cerca de 5 milhões de cabeças ou quasi três vezes o que tínhamos! O pêso vivo subiria então a cerca de 1.400.000 toneladas e a densidade pecuária em «cabeças normais» seria de 56 por quilómetro quadrado em vez das 19 que tínhamos!!...*

Mas a carência e diminuição do nosso armento, já tão demonstrados, afere-se ainda pelo seguinte quadro:

	1870	1925
População	3.827.000	5.621.977
Área absoluta em Km. ²	89.106	89.106
Área cultivada em Km. ²	25.000	50.600
Cabeças naturais	5.209.344	7.531.617
Cabeças normais	1.156.210	1.708.354
Cabeças normais por Km. ² absoluto	12	19
Cabeças normais por Km. ² cultivado	46	33
Cabeças normais por mil habitantes	302	303

Em absoluto pode supor-se que houve um aumento pecuário mínimo. Na verdade, *para o que interessa às nossas conclusões económicas, houve uma fortíssima diminuição*, porquanto, tendo a população aumentado de 32 % e a área cultivada de mais de 100 %, os efectivos pecuários não só não seguiram qualquer destas proporções de aumento — o que equivaleria para o nosso caso a terem estacionado — como nem ao menos mantiveram a sua posição absoluta e antes baixaram de 46 para 33 «cabeças normais por quilómetro quadrado cultivado».

E uma queda acentuada e economicamente desastrosa do armento agrícola.

⁽¹⁾ Estamos em 1939.

⁽²⁾ 1 solípede ou bovino, 15 caprinos ou ovinos ou 6 suínos.

Se tivermos ainda em conta a crise rural, de que já demos comprovativo o decreto n.º 28.914 e a sua larga aplicação, teremos demonstrado que, como antes havíamos previsto, se dão, *proporcionalmente*, entre nós as críticas circunstâncias agrícolas observadas no exterior.

d) Terapêutica

Não é bastante que, sendo o velho aforismo «*ablata causa, tolitur effectus*» universal no tempo e no espaço, se mostrem aplicáveis no nosso País — na dose conveniente, é claro — aqueles remédios gerais que vimos decorrerem do nosso raciocínio: *reintegração do gado de tiro* ⁽¹⁾, *não o repúdio formal mas discreta colaboração da máquina na agricultura*, *adoção do carburante-alcool e do gás de madeira*.

Não é bastante, dizemos, porque é necessário acrescentar que, sobre possíveis, *tais soluções mostram entre nós dobrada e especial razão de ser*.

Dizia-se antigamente que *Portugal era um país essencialmente agrícola*. Era o tempo dos «narizes de cera» e este vinha muito a carácter, a par de outros que passaram à história no frutuoso capítulo das lérias nacionais!

Tôda a gente sabe que não éramos um país agrícola. Tôda a gente sabe que o não somos ainda hoje. A qualquer é dado saber que podemos vir a sê-lo, à nossa moda e dentro do nosso quadro, porque temos quasi todas as condições para isso e o que falta pode supri-lo o nosso esforço construtivo, hoje de considerar.

É por isto mesmo — e ainda porque a importação total de energia representa um grande peso morto na economia nacional — que sentimos que *as soluções preconizada têm para nós, além do valor genérico, uma significação muito própria e especial*.

Por outro lado, já aqui frisámos o nosso desamor pela teoria internacional do «*baste-se cada qual a si mesmo*», que equivale à inutilização, pura e simples, da especialização económica de cada país, com todos os prejuízos nacionais e internacionais que ela comporta, como anuladora da utilíssima divisão de trabalho e riquezas. *Mas a verdade é que, no pé em que as coisas vão, importa a cada um sentir-se independente e, com franqueza, nenhuma forma mais simples e prática de o fazer do que pelo alimento, isto é, pela agricultura*.

Estas e outras razões, que estão no espírito de todos, fazem com que, dentro da sua relatividade, o caso nacional entre como uma luva no caso geral e encontre nas suas soluções acentuada vantagem.

(1) É de tão primária necessidade entre nós esta reintegração, que quereríamos que ela se estendesse mesmo a determinadas entidades e trabalhos públicos e ao Exército, onde, na *justa medida* e com os ensinamentos de Espanha, o emprêgo dos equinos readquiriu grande parte do seu antigo prestígio, injustamente perdido.

Eis porque terminamos por concluir assim:

I — A hipermecanização agrícola — prejudicial, antes de mais nada, à expansão inteligente do automóvel — é um erro, causa de forte diminuição do armento equino e gerador, por isso mesmo, dum grave subconsumo económico.

II — O animal de tiro, trabalhador e consumidor por excelência, é o grande regulador e o grande colaborador da economia agrícola.

III — O animal de tiro deve ser reintegrado no trabalho rural, com a colaboração discreta e regulamentada da mecânica automóvel.

IV — É indispensável desenvolver o emprêgo do carborante-alcool e do gás de madeira na mecânica agrícola.

*

Como principiámos, assim terminamos: juntando aos argumentos de ontem algumas palavras de hoje.

Elas serão para acentuar que, mesmo perante circunstâncias que a guerra tornou totalmente diferentes, o recurso indiscriminado às energias externas continua os seus efeitos de desagregação económica. Podem êles parecer diversos, dirigidos noutro sentido ou revelados noutro ponto, mas a sua nocividade é a mesma e há sempre entre êles uma relação clara. No nosso caso, por exemplo, é curioso notar que as conclusões a que chegámos em 1939 poderiam adoptar-se em 1943!...

Ninguém duvida dos brilhantes benefícios económicos dos combustíveis líquidos de importação, mas já não é lícito a quem quer que seja fechar os olhos aos graves inconvenientes da sua adopção indiscriminada nos países importadores.

Talvez nós possamos, por isso mesmo, dizer que aquele velho aforismo de que «cada roca tem seu fuso e cada terra seu uso» merece nisto de coisas económicas um bocadinho de ponderação... Se assim é, o mal não tem estado em aceitar, mas em aceitar sem análise.

Ter-nos-á então sucedido o mesmo que áqueles gutotões que, engulido o bocado em alvoroço e sem mastigar, por suas mãos se condenam aos incómodos da indigestão ou — pior do que isso — aos horrores da cólica!...

Bibl.: dados e quadros estatísticos segundo: Boëns, Spindler, L. Forest, Snowden, Relatório do «National Resources Committee», Crewe, Mallet, «Expansion Agricole», «Annales Internationales de l'Agriculture», «Le Temps», «The Times», «Le Matin», «L'Étoile Belge», «La Exposicion de Ganados de Madrid, 1930», «Le Portugal Agricole», D. Luiz de Castro, Cincinato da Costa, Monte Pereira, «Le Portugal Economique» (Ministério dos Estrangeiros, 1932), «Gados», J. N. Paula Nogueira, Sampaio de Andrade, Instituto Nacional de Estatística, Serviços Pecuários e Caminhos de Ferro, etc.

MADRID-LISBOA

V I D A L U S O - H I S P A N I C A

REPORTAJES RELÁMPAGO

La economía y la guerra

La suerte nos ha deparado esta vez la ocasión propicia de poder encarar en cuatro líneas un tema de importancia vital.

Los señores Calçado y Santos directores gerentes; Frazão y Venda; Rebojo tesorero; y el Dr. Miranda asesor jurídico; todos personas distinguidas con quienes nos une lazos de respetuosa amistad, llevan, con firme tino, las riendas de «Associação de Socorros Mútuos na Inhabilitade».

Se hallaban comentando, con animación el 70.º aniversario de la entidad, cuando les visitamos para felicitarles y lanzar sobre alguno de ellos el rayo de uno de estos *tempes- tuosos* reportajes.

La pregunta detonante:

— Bueno: y la guerra...

— ¡Nada! Nada, venturosamente, que haya subvertido el sentido previsor de los hombres—me contestó uno de los directores, en el tono de la más amable confianza — nada perturbador ni amenazador.

— Mire Ud. —interrumpió otro, tomando rápidamente de sobre la mesa un folleto y poniéndolo en mis manos — la historia evolutiva de nuestra Institución.

— Léalo — añadió otro — y podrá darse cuenta de lo que «Inhabilitade» representa.

— ¿Qué leerlo? — añadió un tercero — El título, solamente, es el elocuentísimo resumen, de lo que la obra iniciada hace 70 años representa.

Y el cuarto de mis entrevistados leyó en alta voz el título de la monografía, antes de que yo me calara los absurdos lentes antipresbíticos: «Diez reis que operam um prodigio».

— Y en fin, caballeros; díganme — me atreví a preguntar, lleno de la mas sincera sorpresa—: pero y no obstante la guerra «Inhabilitade» sigue en marcha ascendente sobre el camino de su éxito?

Y fue un coro el que me respondió con firmeza definitiva:

El mutualismo es, en Portugal, un movimiento, solidario, de la clase trabajadora, tan arraigado y tan firme, que la confiere el título de la capacidad política en su mas pura expresión.

Adal

ARTE Y BENEFICENCIA

Conmemorando Año Nuevo y Reyes, Centro Español efectuó, sendas fiestas en honor de los Sres. socios de esta institución.

Constituyó el programa de la primera, la presentación de un Cuadro Artístico improvisado por jóvenes estudiantes, con la cooperación — en tren también de jóvenes — de algunos miembros de la colectividad ya mas distantes del Instituto; pero llenos de optimismo y entusiasmo.

Esta simpática compañía, representó el juguete cómico de Cantó, «El asistente del Coronel».

La Srta. Diamantina Gavilanes — un tesoro de belleza juvenil — desempeñó con soltura y elegancia su papel de *Victoria*; el asistente *Herrero* tuvo un intérprete magnífico en el Sr. Illa (Julio); *D. Severo*, el severo Coronel, hizo honor a sus galones en la interpretación acertadísima del Sr. Mendoza (Domingo); el Sr. Ferré (Ernesto) triunfó, como un galán profesional en el difícil papel de *Arturo*; y el Sr. Illa (José Maria) resultó un comandante *Rubio*, digno de ser ascendido al grado superior en el campo de batalla de la escena.

Los Srs. Illa (Mario) como apuntador y el Sr. Pérez (Gerardo) entre bastidores, efectuaron una labor inaudible e invisible por todos conceptos meritísima.

Al final de la representación, los jóvenes artistas recibieron el premio del aplauso insistente y caluroso del público distinguido que llenaba, por completo el enorme salón-teatro.

En la fiesta de Reyes, y antes de la representación de la



Los jóvenes artistas del Cuadro Escénico, con su Director, recibiendo al final de la representación, los aplausos de la numerosa concurrencia

obra mencionada se efectuó un reparto de juguetes a los niños protegidos por Auxilio Social Español en Lisboa y a los hijos de los socios del Centro.

En este acto espiritual intervino con sencilla y bondadosísima oportunidad S. E. la Sra. Embajadora, con su hijito, a quien acompañaron en su labor la Sra. Condesa de Montefuerte esposa del Sr. Ministro Consejero, y la Sra. de Ranero, esposa del Sr. Cónsul General de España.

Ambas fiestas terminaron con un baile muy animado y resultaron, en resumen, exponente de amplia y cordial confraternización española de la que todos conservarán memoria agradable.

INTELIGENCIA IBÉRICA

«Portugal es nuestro verdadero y fiel amigo».

Estas fueron las palabras que, en un ambiente de fiesta solemne pronunció Lord Snell en una reunión, en Londres, de la Anglo-Portuguese Society, al resumir los discursos, todos inspirados en el cariño y el elogio para el aliado secular de Gran Bretaña, proferidos, entre otros, por el Obispo de Gibraltar, Sir Charles Wingfield, antiguo embajador británico en Lisboa; por el distinguido escritor Alan Brodrick y por el Dr. Armindo Monteiro, actual embajador de Portugal en la Corte de San Jaime.

A esta reunión asistieron los embajadores, en Londres, de Brasil, Méjico y Polonia; tres de las veintiocho Naciones Unidas que mas se interesan por la labor civilizadora y católica que el Bloc Ibero-Americano ejercerá en el mundo de postguerra.

El mismo día de este homenaje a Portugal, «The Times», portavoz, en muchas ocasiones del criterio oficial británico, publicó con el título que lleva este comentario, un artículo de fondo, de importancia transcendental para Portugal y España, en el que comenta elogiosamente la entrevista, celebrada en Lisboa, Jordana-Salazar, artículo que podría, muy bien sintetizarse en estas líneas:

Las garantías dadas por los gobiernos de Londres y de Washington a los de la Península Ibérica, al día siguiente del desembarque de las fuerzas anglo-americanas en el Norte de Africa, ha desvanecido cualquier mal entendido a tal respecto.

Con la confirmación del acuerdo entre Portugal y España, se demuestra que estos países están oficialmente preparados para defender con firmeza su situación política y preparados para enfrentar con eficiencia los problemas europeos que se plantearán al final de la guerra; problemas en los que ambas naciones, indudablemente, están llamadas a ser factores importantes.


A. Bulense

João Correia Ribeiro

Doctorado en Medicina y en Derecho

ABOGADO

R. Nova da Almada, N.º 53 — LISBOA — Tel. 2 0812

Mobiliás modernas  Mobiliás de estilos

CARPETES NACIONAIS

e todos os móveis e adornos que são necessários para tornar o lar interessante e cómodo, encontra V. Ex.ª na

COMPANHIA ALCOBIA

14 — Rua Ivens — 14 (Esquina da Rua Capelo)

PREÇOS MODERADOS

ATENÇÃO: — Esta casa não tem ligação com outras do mesmo género

Quando fôr a LISBOA visite o

Hotel Internacional

E FICARÁ CLIENTE CERTO, PORQUE ENCONTRARÁ SEMPRE O MAIS ESCRUPULOSO ASSEIO, O MELHOR SERVIÇO DE MESA

RUA DA BETESGA

(com frente para o Rossio)

a 3 minutos de qualquer das gares

Telefones 2 7245-2 9003 — LISBOA

LOS GRANDES PROBLEMAS CIENTÍFICOS

Juego de azar

No hay ni que asustarse ni que acoger con excesiva confianza estas palabras y lo que ellas representan.

Porque en la vida todo es azar y juego.

He manifestado en conferencias radiotelefónicas y suscrito en trabajos periodísticos, que el juego es una pasión ínsita a la naturaleza del hombre. Va, biológicamente, unida a él como la necesidad de comer o de reproducirse. Es sustancial con el espíritu de dominio.

El niño que tiene como sumo afán, ganar las estampitas al compañero; el prócer que compromete una fortuna en la bolsa o el hipodromo; el salvaje, capaz de exponerse, a la pérdida de las falanjes de los dedos en una partida con el vecino de choza; todos; jóvenes, viejos, civiles, militares, clérigos...; todo el mundo, en el mundo entero, ha jugado, juega y jugará.

Lo repudiable; no es el juego; sino el vicio y la trampa.

En los centros sociales, con personería jurídica, se ha jugado, en tiempos normales, en todas partes, con la tolerancia, de las autoridades judiciales; porque dichos centros están en el deber de seleccionar rigurosamente sus asociados; y porque, aparte la contribución y el trabajo retribuido que proporcionan a numeroso personal, cooperan, con amplitud, en una u otra forma, a la Beneficencia.

Lo peligroso es el garito, donde la trapisonda, la incultura y la irresponsabilidad, conducen, con frecuencia, a la tragedia.

Los caballeros, según todos saben, se conocen en la mesa de juego.

* * *

En América del Sur, donde viví desde mayo de 1911 à junio de 1936, afirmé públicamente, en tribunas y reportajes diversos, que «pierden, en juego de azar, los inexpertos y los abúlicos».

Este apotegma de D'Hauserville, «el que sabe jugar a la ruleta no puede perder nunca; y este otro de Rustell, «jamás he visto perder a algún jugador de ruleta que haya seguido seriamente un método racional y bien calculado», són, efectivamente ciertos.

En juego equitativo, el apostador científico tiene ventaja sobre la banca; y debe ganar.

La norma para el juego calculado es, sencillamente, jugar a «suerte simple»; y no pretender ingresos desproporcionados al capital empleado.

* * *

Nadie ha discutido, ni es posible hacer cuestión sobre ello, que la ruleta es el mas noble de los juegos de azar.

La ruleta no admite trampa. Cualquiera que se intentara, por bancas ininteligentes, se volvería, fatalmente sobre ellas, haciéndolas quebrar en un par de horas.

Pero la ruleta tiene sus *ilegalidades*, constituidas por negligencia incapacidad o mala fe de quienes la administran o la manejan; lo que constituye un serio inconveniente para el inexperto, para el violento y para el irresoluto.

Porque un sistema de juego calculado para la ganancia, puede fracasar por circunstancias sencillamente estúpidas.

El jugador pasional, ignora que las *ilegalidades* que le irritan — el salto de la bolilla, por violencia o falta de pericia del empleado que la tira; el cambio de talladores, fuera de horario; la clausura inoportuna de la mesa; el rechazo de una postura efectuada simultáneamente con la orden «no va más»; las confusiones sobre cobranza, cambio ó pertenencia de fichas — son accidentes de un sub-azar en juego continuado; resultando tantas veces adverso como favorable; y llega, con frecuencia, al paroxismo, cometiendo durante el resto de la sesión extravíos muchas veces irreparables.

Una ilegalidad grave, aun para el jugador mas experto

y sereno, es la pronunciación confusa de la jugada. Ella puede originar perjuicios al apostador metódico que, muchas veces no consigue, en circunstancias precisas, sentarse al lado del empleado indolente ó mal intencionado.

En Monte-Carlo las jugadas son expresadas nítidamente, en esta forma: «el ocho; negro; par y menor», con lo que nadie podrá confundirlo con el dieciocho, encarnado.

A raíz de publicaciones doctrinales, he sido consultado sobre la importancia de la «permanencia».

La «permanencia» es fundamental, en el juego metódico; y entendiéndolo así y allanándose a la legalidad rigurosa, en algunos grandes casinos se anota, jugada por jugada, a la vista de los apostadores, el gráfico del juego; y se facilita el del producido en días anteriores.

No existiendo en el juego de azar otra verdad absoluta que la ley física de equilibrio, matematizada por Bernoulli, es fácilmente comprensible que sistema alguno medianamente sólido, puede ser puesto en práctica sin el antecedente y el apoyo estadísticos.

* * *

Hay, en el juego, lo que podríamos llamar «factores morales» que nada tiene que ver con el juego metódico, pero que puede influir incluso fatalmente en el resultado. El asunto pertenece a la psicología y es, para su comprensión, equiparable al del campeón, de cualquier deporte físico, que por circunstancias climatéricas, de instrumento o de máquina, de salud o de estado de ánimo, fuera derrotado por un aprendiz o un chambón cualquiera.

Me permito llamar «trampa legal» a toda influencia natural o artificiosa que saca al apostador del dominio de sí mismo, conduciéndole al estado de excitación y, como consecuencia a la pérdida; no por falla de su sistema, sino, precisamente, por abandono de su sistema o de equivocaciones repetidas de él, durante la sesión.

Claro es que las adversidades del juego científico no pueden compararse con las del de *adivinación*. El caso de jugadores que se acercan al disco infernal seguros de que con unas monedas van a desbancar, persiguiendo el número de un ensueño y que pierden de manera irreparable una fortuna, en una sesión, es caso de todos los días.

El apostador metódico no puede ser víctima de catástrofes. El juego científico, que, ante todo, ha de ser continuado, repudia, por principios, los sistemas a base de postura y «salto» considerables.

En el juego científico no hay, en realidad, «salto», sino pérdida provisional — «descubierta» o «compromiso» — sin trascendencia; que se produce en una sesión o en sesiones consecutivas; e irremisiblemente recuperable en una o varias sesiones inmediatas, en la trayectoria sin valladar infranqueable e la ganancia.

* * *

Deseo ser honesto y clarísimo.

El juego de azar es, en extremo, peligroso.

El juego de azar es, solamente, para los expertos y para los hombres de gran voluntad.

El azar es un motivo inquietante; capaz de seducir y fascinar a cualquiera. Dominarlo es empresa difícil y paciente. Llegar a maestro en ello, exige, por lo menos, el estudio, los sacrificios y la disciplina de un campeonato deportivo o de un virtuosismo artístico.

Los aficionados no conseguirán, con sus inteligentes martingales otra cosa que la ruina matemática.

Los *adivinos*, aun con el auxilio de su Providencia, no alcanzarán otro éxito que la ruina matemática.

Hay que saber jugar.

Y cuando se sabe jugar, es indispensable, para el éxito, sobre la máquina, el dominio de los «factores morales».

A. Hernández-Cid

La numeración luminosa de Madrid

De nuevo el Ayuntamiento—y con mucha razón—se propone recabar el concurso del vecindario para resolver, en lo posible, el problema del alumbrado público.

Muchos caseros no han querido enterarse de que deben, durante la noche, dejar encendida una bombilla en la puerta de la calle.

De día, no hay problema, pero de noche resulta difícilísimo localizar el número de una casa. A evitar esto tiende la luz que se ordena permanezca encendida si se sitúa junto al número de los edificios. En las casas modernas — en muchas — el número de la finca se sitúa en un globo luminoso de la puerta de entrada. Donde eso no se ha hecho, cabe ahora lo otro. La luz junto al número de las casas.

Tolêdo

Diluido numa taça de oiro a arder
Tolêdo é um rubi. E hoje é só nosso!
O sol a vêr... Viv'alma... Não esboço
Um gesto que me não sinta esvaecer...

As tuas mãos tateiam-me a tremer...
Meu corpo de ambar, harmonioso e môço
É como um jasmineiro em alvôro
Ébrio de sol, de aroma, de prazer!

Cerro um pouco o olhar onde subsiste
Um romântico apêlo vago e mudo,
— Um grande amor é sempre grave e triste. —

Flameja ao longe o esmalte azul do Tejo...
Uma tôrre ergue ao céu um grito agudo...
Tua bôca desfolha-me num beijo...

«Charneca em flor»

Florbela Espanca

¡Oh, Florbela! La trascripción de unos renglones tuyos, tiene la intención inicial de romper una lanza, en el ensueño, hacia la inmortalidad, de la sublime lírica de tu vida y de tu muerte.

H.-C.

Livraria Luso-Espanhola, L.^{da}

GESTIONA, INMEDIATAMENTE
PARA SUS CLIENTES, CUALQUIER
LIBRO EDITADO EN ESPAÑA
ORIENTACIÓN BIBLIOGRÁFICA

RUA NOVA DO ALMADA, 86 A 90
Telefone 2 4917 — LISBOA

Cerca de un centenar de niños, hijos de españoles sin medios suficientes de subsistencia, recibe instrucción, alimentación, vestidos y asistencia médica gratuitos, al amparo de «Auxilio Social».

Todo español, en Portugal, está en el deber con arreglo a su situación económica, de cooperar a la obra benéfica de esta Institución.

Anunciar en «Madrid - Lisboa»
es entender los propios intereses y contribuir a intensificar el intercambio ibérico.

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

AUXILIO SOCIAL

Auxilio Social Español, que con regularidad ininterrumpida, mantiene y educa a cerca de cien niños, hijos de españoles pobres, ha efectuado, con motivo de las tradicionales fechas de Año Nuevo y Reyes, una importante obra de beneficencia. Esta ha consistido en el abundante reparto de víveres a doscientas familias necesitadas de la colectividad.

S. E. el Sr. Embajador y su esposa; el Ministro Consejero, su esposa y su hijo; el Sr. Cónsul General y su esposa; el Sr. Conde de Almina, agregado militar; gerarquias de Falange, de Portugal y destacados miembros de la colonia, han confirmado la eficiente acción de Auxilio Social, conducido con acierto por sus dirigentes.

Es justo hacer notar, en los momentos difíciles del momento, que el éxito se debe a la generosidad de los españoles en Portugal, que respondieron, magníficamente, al llamamiento que se les hizo; y a las facilidades concedidas por las entidades oficiales portuguesas.



El Sr. Embajador da España acompañado por su Sra. y por los Sres. Ministro Consejero Conde de Montefuerte, y Agregado Militar Conde de Almina; presidiendo el importante reparto de víveres

CENTRO ESPAÑOL

El cumplimiento del deber que los españoles tienen de solidarizarse en Portugal, apelación que, con la mayor modestia dirigimos a la colonia, en estas páginas, parece preocupar, hace tiempo, a quienes, como el Centro Español están capacitados para obra de tal envergadura.

Tiene, actualmente, esta entidad una dirección culta, activa y con talento económico; que son los requisitos indispensables para el éxito.

Hay, por otra parte, ambiente: deseo de convivir en el trabajo y en la paz, haciendo cada cual lo posible; levantado el corazón y la mirada puesta con anhelo, en la reconstrucción de la Patria.

No son hombres desconectados y sin disciplina los que han de forjar el porvenir nacional; ni es porvenir alagüeño el esperado en la inacción despreocupada, cuando no en la guardia del combatiente.

Ante cualquier futuro de trabajo y paz que las fuerzas superiores establezcan para el mas allá de la interrogante en que la vida se debate, se precisa semilla incontaminada, con poder germinativo no ya en el clima propicio del terruño, sino en el de todas las migraciones.

Los pueblos capaces de imponerse al respeto del Mundo, han sido, son y serán aquellos que cuentan con el mayor número de súbditos que sienten respeto formal hacia su pueblo y viven convencidos de que, por lejos que se encuentren de él, cada uno de ellos es la Patria en todo lo que de mas respetable pueda existir en una patria cualquiera.

Centro Español, tiene, posiblemente, para su inmediata puesta en práctica, un gran proyecto de reorganización de la colonia.

Y es precisa la prestancia de todos los españoles, a esa obra española que debe y ha de ser para todos los hijos de España en Portugal.

H.-C.

CAMISAS

« REGOJO »

Las preferidas de todas

PÍDALAS EN TODAS LAS
CAMISERIAS DE LA
Península

ESTUDIO JURÍDICO

P. E. F. A. I.

Apartado 115 — Lisboa

ASESORIAS. APODERAMIENTOS. DEFENSAS.
TRAMITACION DE ASUNTOS COMERCIALES
E INDUSTRIALES. TRADUCCIONES PROFESIONALES DEL Y AL PORTUGUÉS, ESPAÑOL, FRANCÉS, ALEMÁN E INGLÉS.

Colaboración de peritos forenses y económicos extranjeros

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Justa Homenagem

ao

sr. Eng.º Hermínio de Sousa



Engenheiro Hermínio Soares
da Costa e Sousa

NO antigo Palácio do Conde de Penafiel, onde hoje funciona a Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, realizou-se, ontem, uma homenagem de gratidão e amizade ao sr. engenheiro Herminio Soares da Costa e Sousa, chefe da repartição de Exploração e Estatística daquele departamento de Estado, que atingiu ontem mesmo o limite de idade.

No salão do Conselho Superior de Caminhos de Ferro, despido de mobiliário adequado, sob a presidência do ilustre Engenheiro Raúl da Costa Couvrer, do Conselho Directivo desta Revista, que tinha a seu lado o homenageado e o sr. Engenheiro Byrne Pereira, inspector superior, reuniram-se, pelas 16,30 horas, o pessoal dos serviços internos e externos e vários agrupamentos da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro. Estavam ainda presentes os srs. Engenheiros Júlio José dos Santos, Luis Costa, Cancela d'Abreu, Director da Sociedade Estoril e do Concelho Directivo desta Revista, Feio Terenas, Morais Sarmento, Joaquim Pedro Ferreira e os srs. Dr. Diamantino Marques, Alfredo dos Santos e Carlos d'Almeida, da comissão organizadora da homenagem.

O sr. engenheiro Costa Couvrer, num simpático improviso, fez um rasgado elogio das altas qualidades do funcionário homenageado, figura prestigiosa e exemplar homem de bem, demonstração que estava patente pela simpatia que os funcionários demonstravam com a sua presença. Recordou ainda o orador a acção desenvolvida pelo sr. Eng. Hermínio de Sousa nos Caminhos Ferro do Minho e Douro, que merecem elogios dos mais altos funcionários nos caminhos de ferro de então.

A sr.ª D. Julieta Sarmento fez entrega de um lindo ramo de rosas ao funcionário homenageado, em nome das suas colegas.

O sr. França de Sousa, funcionário mais novo em

serviço na repartição, leu, em nome de todo o pessoal, a seguinte mensagem de saudação ao sr. engenheiro Hermínio de Sousa:

Ao Ex.º Sr. Engenheiro Hermínio Soares da Costa e Sousa, digníssimo Chefe da Repartição de Exploração e Estatística da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Completa Vossa Excelência 70 anos de idade—limite consignado por Lei a todos os servidores do Estado, para efeitos de efectividade no serviço — em 20 de Janeiro de 1943.

Cruel e lamentável disposição esta em casos como o de Vossa Excelência. — Deve mesmo dizer-se: — duplamente lamentável e cruel, tanto para o serviço como para nós próprios — funcionários em exercício na 2.ª Repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Para o serviço, que perde em Vossa Excelência Alguém cuja vida inteira é um padrão das mais altas virtudes morais e profissionais, ainda em pujante florescência e rendimento.

Para nós, que vamos ser privados do Conselheiro e do Amigo, numa palavra: — do Chefe.

Cumpra-se, porém, a Lei.

Precisamente, por isso, nos encontramos todos, irmanados no mesmo sentimento, cujo único mérito reside no facto de ser espontâneo, unânime e sincero.

Sentem os signatários a consciência tranqüila, pois sempre procuraram realizar inteiramente aquilo que, em face da Lei, todo o Chefe tem o direito de exigir dos seus subordinados: — o cumprimento do dever.

Mas aquilo que nem Vossa Excelência nem a Lei nos podia, nem podia exigir, — pois tal coisa não se impõe, nem se pede, — temos nós a consciência de vò-la ter dado, gostosa e enternecidamente: — a devoção no serviço.

Porque esta, sendo um acto de vontade perfeitamente livre e espontâneo, merece-se e conquista-se, como Vossa Excelência o soube fazer sempre, com um aprumo intelectual e moral, que ficará sendo, para nós, uma lição e um exemplo, através duma direcção que nunca precisou ser tirânica, e duma bondade sensibilizadora, que jámais se confundiu com o favoritismo.

Aqui tem pois Vossa Excelência, em palavras bem singelas, e talvez por isso mesmo mais expressivas, a razão de se encontrarem aqui reunidos hoje, sem distinção de categorias, todos aqueles que têm a subida Honra de servir directamente

Sapadores de Caminhos de Ferro

O batalhão «Sempre Fixe» vai reunir este ano em Lisboa

Sob a presidência do sr. general Raúl Esteves reuniu ontem a Comissão Executiva da organização entre oficiais, sargentos, cabos e soldados do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro na Grande Guerra. Este ano comemoram os referidos combatentes o 25.º aniversário do seu regresso a Portugal.

Foi deliberado que a concentração dos combatentes, no presente ano, se faça em Lisboa, e em breve se anunciará o local onde se realiza o tradicional almoço de confraternização.

As marcações podem efectuar-se, desde já, na Redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Sêca, 7-1.º, ou pelos telefones 20158 e 27520.

sob as vossas ordens, nesta Repartição, para vos dirigirem as derradeiras palavras de respeitosa despedida, e afirmarem que, se lamentavelmente a Lei, por razões de ordem geral, impõe o vosso afastamento do serviço, todos nós, por razões bem particulares, podemos garantir a Vossa Excelência que nem o tempo, nem a distância, conseguirão apagar nunca, dos nossos corações, a Saúdade por Quem, sem deixar de ser Chefe, que se admira e serve, soube ser Amigo, que se respeita e venera.

Que as maiores venturas e prosperidades aguardem Vossa Excelência, são os votos ardentes de todos nós, que intencionalmente escolhemos este momento para os formular, libertos assim da dúvida que eles pudessem ser levados à conta de louvor fácil e proveitoso.

Queira portanto Vossa Excelência aceitar, Excelentíssimo Senhor Engenheiro Hermínio Soares, a expressão mais veemente e alta da nossa respeitosa saúdade, e a garantia de que ficamos sempre aguardando as vossas ordens como até hoje, visto elas constituírem para nós uma Honra que se aguarda, — melhor talvez, que se pede.

Este documento, escrito em papel pergaminho, encadernado artisticamente em pasta de cabedal com cantos e inscrições de prata, foi assinado por todos os funcionários e lida em tom forte e vibrante. Causou sensação e resultou no final uma prolongada salva de palmas, que emocionou o homenageado.

Bastante comovido, o sr. Engenheiro Hermínio de Sousa, agradeceu a demonstração de amizade a que estava assistindo, lamentando não poder naquele momento dizer do seu sentir, mas a voz — diz o orador — não pode ser mais elevada para os agradecimentos a todos os que souberam ser companheiros dedicados e cumpridores.

Finalmente, pedia para cumprimentar cada um dos funcionários que estavam presentes.

Assistiram ainda os srs. Dr. Silva Araujo, Raúl Esteves dos Santos, Cesar das Neves, Pinto Serra, Matos Cordeiro e bastantes funcionários da D. G. C. F.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fez-se representar pelo nosso director-gerente Carlos d'Ornellas.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

LXVI

Comunicado do Ministério da Aeronautica, transmitido pela «E. T.», diz que Mosquitos, do Comando de Bombardeiros, atacaram os caminhos de ferro, objectivos industriais e aeródromos do Noroeste da Alemanha. Caças, em patrulhas ofensivas atacaram também, segundo o mesmo comunicado, caminhos de ferro e objectivos na Holanda, perdendo dois aparelhos do Comando Costeiro.

— A «E. T.» informa que Whirevinds, do Comando de Caças, acompanhados por Bostons, atacaram oito combóios inimigos, no Norte da França. Um deles ia em movimento, perto de Orleans. A locomotiva explodiu, atingindo as nuvens de vapor mais de 60 metros. Foram, também, atacados depósitos de munições vagões e um pequeno navio, num porto belga.

— A «E. T.» comunica que aviões do Comando de Caças realizaram intensos ataques a objectivos ferroviários do inimigo, na França e na Holanda. Numerosas locomotivas foram avariadas. Aviões Hampdem e Hudson, do Comando Costeiro, atacaram um combóio marítimo inimigo, ao largo da costa da Holanda. Foram atingidos.

— Informam de Almonte (Canadá) em telegrama de Buenos Aires transmitido pela «R. R.» ter-se dado um grave acidente de caminho de ferro na respectiva estação, em consequência dum combóio carregado de tropas chocar com outro de passageiros, que se encontrava parado. O desastre, que foi motivado por erro de agulha, causou trinta e duas mortes e centenas de feridos.

— «E. T.» diz, num dos seus comunicados, que, por bombas lançadas por aviões Lightning, foram destruídas uma locomotiva em Hammamet e outra um Kerper, onze milhas a Noroeste de Elojem.

A mesma Agência, em telegrama de Chung-King, informa que a catorze quilómetros do Norte de Chu-Cheu-Fu, província de Nang-Su, um «expresso», que conduzia tropas japonesas, chocou com uma mina, colocada por sapadores chineses. Morreram quatrocentos soldados e civis nipónicos.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA No inverno de 1941-42, quando começou o período dos frios intensos e as vias fluviais se tornaram inutilizáveis em consequência do gelo, não se podendo também aproveitar o tráfego marítimo nas costas do Báltico, os Caminhos de Ferro tiveram, mais uma vez, de suportar quasi exclusivamente, todo o peso dos transportes. Ainda que a organização dos Caminhos de Ferro contasse, em princípio, com esta empresa invernal, e apesar de dois invernos de guerra terem já exigido o maior esforço ao material e aos empregados, não restam dúvidas de que o inverno deste ano, agora findo, constituiu a mais dura prova a que, de há um século a esta parte, tiveram de se sujeitar os Caminhos de Ferro Alemães e o seu pessoal, tanto no Reich como para além das suas fronteiras.

Com o avanço das tropas alemãs na Rússia, o sistema de vias férreas alemãs expandiu-se muito para lá das fronteiras do Reich e do Governo Geral. Enquanto até ao fim do ano, a exploração e construção dos caminhos dos Caminhos de Ferro nos territórios libertados do bolchevismo esteve entregue a ferroviários do exército sob direcção militar, o Führer, no começo do novo ano, entregou tal trabalho, na maior parte da rede ferroviária, aos Caminhos de Ferro Alemães. Desta forma, a administração dos Caminhos de Ferro viu duplicada a sua acção pelo que respeita à extensão das vias, em relação a 1938. Nem o pessoal nem o material podiam ser aumentados em proporção comparável. As exigências do tráfego interno aumentavam de mês para mês, em consequência do formidável acréscimo da produção em todos os domínios, e, além disso, os Caminhos de Ferro tiveram de satisfazer as necessidades de abastecimento do Exército em munições, e armas, alimentos e combustíveis, para mais a distâncias bastante consideráveis. Os Caminhos de Ferro tiveram de realizar esforços sobre-humanos durante o duro inverno, para cumprirem a sua missão de construção e exploração da rede ferroviária no Leste, assim como nas zonas imediatamente atrás das linhas de combate. Esses esforços verificaram-se quer na reparação e exploração das linhas fér-

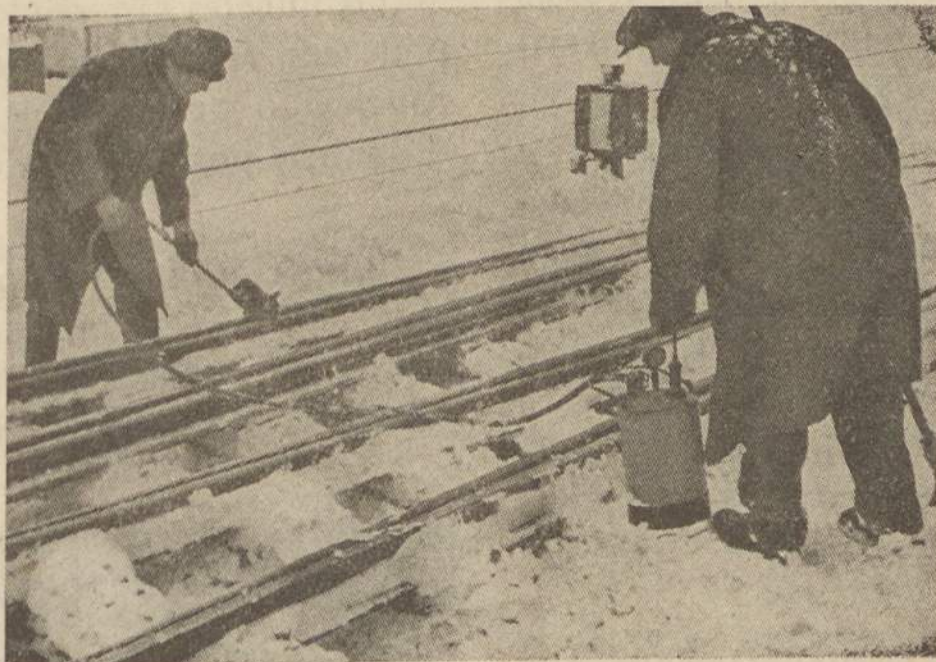
reas, não obstante um frio siberiano e apesar de estarem destruídas gares e vias, estações de locomotivas e instalações de abastecimento de água, — quer na utilização de auxiliares recentemente empregados, aos quais incumbia dar o máximo rendimento, a-fim-de poderem realizar-se as grandes tarefas dos Caminhos de Ferro no que respeita à economia de guerra.

Ao frio e ao gelo juntaram-se, no inverno agora findo, invulgares tempestades de neve, provocando estorvos que tiveram de ser vencidos à custa de todas as energias. Deve-se ao incansável espírito de sacrifício dos trabalhadores dos Caminhos de Ferro Alemães, — êsses verdadeiros heróis do trabalho — o terem-se podido vencer, na medida do possível, todas as dificuldades dos transportes de guerra e de abastecimento à população civil, fransportes que recaíram quasi exclusivamente sobre os Caminhos de Ferro. Não deixou de contribuir para a resolução destas missões o facto de existir uma concentração de todas as energias, tendente a dar satisfação aos transportes mais importantes para a condução da guerra. Assim,

as necessidades de momento e as exigências respeitantes a produtos das várias estações do ano tinham preferência, quanto a transportes.

É lógico que agora, precisamente depois do tempo se ter tornado mais benigno, gozem de preferência os transportes de batata de semente e de batata para consumo, de sementes e de adubos. Em face do desequilíbrio provocado pela necessidade de transportar mercadorias importantes, é natural que

o transporte de passageiros tenha de sofrer algumas restrições. Tendo transitado do serviço de transporte de passageiros para o de mercadorias todo o pessoal e material disponível, os Caminhos de Ferro Alemães tomaram por norma servirem em primeiro lugar, no transporte de passageiros, aquelas pessoas que, pela sua profissão, são obrigadas a deslocar-se, isto é, os soldados de licença e os trabalhadores em gozo de férias. Todas as restantes reservas estão afectas ao tráfego do Exército e de mercadorias. Com o começo do tempo mais quente, este tráfego passará a fazer-se em íntima colaboração com os outros meios de transporte, especialmente com os do tráfego fluvial. A actividade da administração dos Caminhos de Ferro Alemães, a qual resolve os problemas do tráfego de acordo com as repartições interessadas e com os representantes das empresas de navegação fluvial e marítima, tornou possível os resultados extraordinários conseguidos durante o inverno de 1941-42. Os Cami-



ALEMANHA — Os limpa-vias, munidos de aparelhos especiais para provocar o degelo nos carris

nhos de Ferro Alemães e o seu pessoal suportaram um pêso enorme durante o inverno. A necessidade de guardar segredo não permite revelar certos dados referentes ao rendimento e ao emprego dos meios de transporte. Porém, não sofre dúvida que os Caminhos de Ferro Alemães obraram prodígios que muito contribuíram e contribuirão para os grandes êxitos militares da Alemanha.

ESPAÑA Há muitos anos que se estuda a construção da carruagem-hospital, mas, devidamente actualizada e apetrechada de forma a poder prestar-se auxílio imediato a feridos que imediatamente tenham de dar entrada na referida carruagem.

A assistência e transporte de feridos mereceu das entidades superiores do país visinão uma atenção especial, digna de aplauso porque torna-se necessário esiar precavido para qualquer eventualidade que se apresente.

Assim nas oficinas ferroviárias de Valladolid se orocede à construção de carruagens. Um *chassis* grande, montado sobre *bogies*, que, segundo informações garante segurança e comodidade.

Divide-se a carruagem-hospital em duas partes: a primeira destinada aos serviços acessórios como dependências de pessoal facultativo e sobalterno, cozinha e calefação; a segunda — puramente médica — consta de salas de esterelisação, operações, departamento de Raio X, sala com 8 camas e espaço para transportar 20 feridos. Tem mais compartimentos de farmácia e material cirúrgico e serviços de higiene necessários para este tipo de carruagens.

ITÁLIA O caminho de ferro subterrâneo, cuja construção vai bastante adiantada e por meio do qual o actual caminho de ferro eléctrico de Óstia terá ligação com a estação Termini, será completado com um outro trôço de caminho de ferro eléctrico, que garantirá uma rápida ligação entre o Tibre e Caste-Porziano, através de uma linha de quatro ou cinco quilómetros de comprimento. Este melhoramento vai de encontro às novas necessidades criadas pela construção de um novo bairro de Roma na zona da Exposição Universal, as quais exigem fáceis e rápidas comunicações com o Lido e com a praia de Castel-Fusano.

— Os Caminhos de Ferro do Estado concedem as seguintes reduções: 80 % aos esposos, que se tenham casado na Itália ou aí morem por ocasião das suas bodas de prata ou de ouro; 70 % aos esposos, que se tenham casado no estrangeiro ou aí morem por ocasião das suas bodas de prata ou de ouro: isto para uma viagem de ida e volta ou circular com qualquer itinerário, contanto que não tenha solução de continuidade e nêle esteja compreendida a estação de Roma,

A viagem dos esposos, que se tenham casado numa localidade da província de Roma, deve compreender no seu itinerário Florença ou Veneza ou Nápoles ou Capri.

O itinerário dos esposos, que vêm do estrangeiro, deve começar numa estação da fronteira e terminar na mesma estação ou numa outra também da fronteira.

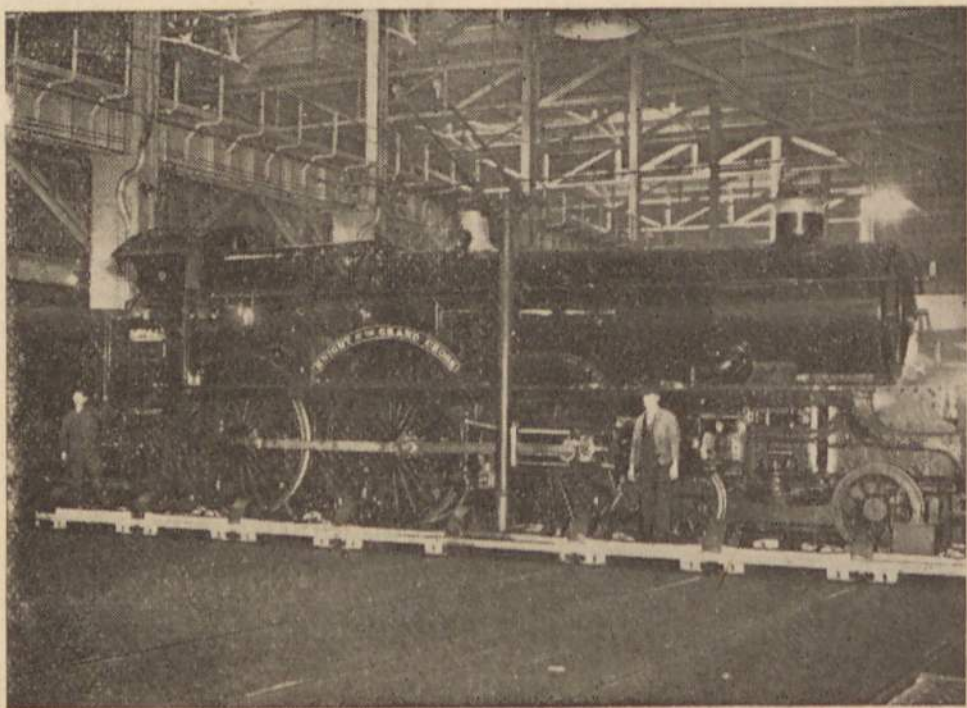
A redução é concedida mediante apresentação da certidão de matrimónio passada pela autoridade, que o celebrou.

As certidões passadas no estrangeiro devem ser autenticadas pela autoridade consular italiana, ou pela delegação do E. N. I. T. ou dos Caminhos de Ferro Italianos do Estado.

Estes bilhetes devem ser comprados: dentro de 7 dias, a partir da data do matrimónio, para os casamentos celebrados na Itália: dentro de 14 dias, para os celebrados nos Países europeus (exceptuada a Alemanha); dentro de 30 dias, para os celebrados nos Países fora da Europa e na Alemanha.

Os bilhetes são válidos por 30 dias, mas este prazo pode ser prorrogado por mais 30 dias, mediante o pagamento de um suplemento de 2 % sobre o preço do bilhete por cada dia de prorrogação.

INGLATERRA A locomotiva, que a gravura reproduz, acaba de ser concluída numa fábrica da Inglaterra. Prestará serviço talvez na Grã-Bretanha ou também possivelmente, no ultramar.



Esta locomotiva, do tipo Pacifico, poderá também entrar nos serviços dos caminhos de ferro da Pérsia.

As locomotivas modernas são superiores às que a Inglaterra tem produzido até hoje. Elas são o produto de vários anos de trabalho. No entanto, deve dizer-se que as locomotivas mais pequenas deste mesmo tipo veem prestando serviço útil há trinta, quarenta e cinquenta anos e continuam em actividade, com admirável funcionamento.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Janeiro de 1893)



Linhas portuguesas

Mondego — Foi prorogado por mais um anno o prazo concedido á companhia do caminho de ferro do Mondego para a construcção do ramal do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, com as seguintes condições:

1.º A companhia concluirá desde já o desvio junto á passagem superior de Ceira, a fim de se permitir perfeito transito sobre a estrada districtal n.º 109, Ceira á Palheira, lanço de Ceira ao Marco dos Pereiros;

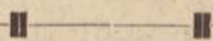
2.º Deverá da mesma forma ser terminada a serventia para a povoação de Ceira;

3.º Desde já tambem deverá ser reconstruido o muro de suporte, que desabou no desvio feito ao kilometro 47 e 48, a fim de se evitar o estado perigoso para o transito publico n'aquelle ponto da estrada districtal n.º 106, Porto do Louredo, por Arganil, a Moita, a Taboa e a Avô.

Mormugão — Foi publicado no *Diário* o decreto approvando o contracto addicional com a companhia do caminho de ferro de Mormugão, contrato pelo qual é acceita como sufficiente garantia a consignação dos direitos de abkari, na India portugueza.

A companhia desiste do direito que lhe dava o contracto de 1881 de exigir a remissão da linha em qualquer epoca. Só poderá usar d'este direito se a garantia das obrigações emitidas não fôr paga pontualmente pelo govêrno.

Sociedade de Geographia — Na sessão d'esta sociedade de segunda feira 9, foi eleita, entre outras, a commissão de caminhos de ferro, sendo escolhidos para presidente o sr. Manuel Affonso d'Espregueira, vice-presidentes os srs. Xavier Cordeiro, Pedro Folque, Perfeito de Magalhães e A. Sarmiento e secretários os srs. Manuel Emygdio da Silva e o director d'esta *Gazeta*.



Brindes e Calendários

Agradecemos as agendas e calendários que nos foram enviados pelas seguintes firmas: Empresa Geral de Transportes; Simens, Ltd.; Caminhos de Ferro Alemães (Secção de Turismo).

JACINTO SIMÕES

DESTILAÇÃO DE RESINAS



Fábrica de Produtos Resinosos



ALBERGARIA DOS DOZE

Vilar Formoso

pretende que o S. P. N.,
ali construa uma pousada

A feliz iniciativa de erguer, em alguns dos lugares mais pitorescos da nossa terra, as chamadas «pousadas de turismo», foi das que mereceram aplausos da gente portugueza.

Como noticiámos oportunamente, foram inauguradas no ano findo, as pousadas de Cerém, do Marão e de Elvas, estando annunciada, para breve, a abertura da que em boa hora ergueram na conhecida ladeira de Alfeizirão, diante daquela paisagem deslumbrante que alcançou os elogios de Ramalho Ortigão.

Terras há, pelo país fóra, que se julgam no direito de possuir uma pousada para albergar os visitantes, visto que, em muitos casos, os hotéis e as hospedarias, ou não existem ou estão longe de satisfazer.

É o que sucede a Vilar Formoso, povoação fronteiriça por onde passam os combóios internacionais — sala de visitas onde o S. P. N., instalou um posto de propaganda turística.

A aldeia pequenina que, ainda há meia dúzia de anos, não era mais do que a estação de caminho de ferro, transformou-se, graças à iniciativa particular, numa terra graciosa e progressiva, que não tardará a ter luz eléctrica e uma igreja parochial que terá por padroeira Nossa Senhora da Conceição.

Há anos, em terras de Castela-a-Velha, inauguraram os espanhois um «Parador» modelar em Ciudad Rodrigo, tão confortável, que quasi obriga a parar os viajantes. Vilar Formoso, não tem agora outra ambição, pois sendo a sua estação ferroviária paragem obrigatória dos combóios internacionais, precisa, como nenhuma outra terra, duma pousada de turismo para albergar os viajantes que, tantas vezes, por falta de documentação, são forçados a ficar algumas horas naquela povoação fronteiriça.

Acresce a circunstância de Vilar Formoso ficar próximo da heróica praça de armas de Almeida, do monumental convento de Aguiar, do milagroso balneário da Fonte Santa, do famoso Castelo das cinco quinas do Sabugal, das muralhas velhinhas de Castelo Mendo e Castelo Rodrigo e da histórica Guarda — a mais alta cidade portugueza — donde se podem alcançar os elevados pendões da Serra da Estrela.

Todos êstes atractivos dão lugar a que Vilar Formoso aguarde ansiosamente o dia em que o S. P. N., mande estudar a criação duma pousada regional, que junto da fronteira, ficará sendo o primeiro grito da fidalga hospitalidade lusitana.

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Os caminhos de ferro alemães e a cultura da sêda

A cultura da sêda e a sua fabricação já tiveram em Portugal um papel importante na nossa economia. É uma fonte de riqueza que é preciso fomentar de novo.

Foi exclusivamente com a indústria da sêda que o Japão pôde construir a sua poderosa esquadra de guerra. E, segundo vemos nos jornais de Berlim, a Alemanha, por intermédio dos caminhos de ferro, dedicou-se também ao fomento da cultura da sêda. Com efeito, a Direcção de Essen dos Caminhos de Ferro do Reich, reconhecendo a importância daquela cultura, tanto para a economia popular como para a economia da guerra, mandou plantar amoreiras nas trincheiras dos caminhos de ferro e noutros terrenos de sua propriedade, para garantir a alimentação dos bichos de sêda que, como se sabe, são extremamente vorazes. Já estão plantadas 35.000 árvores, numa superfície total de 400 ares, que fornecem folhas para uma estação de criação e de estudo destes preciosos bichos, situada nas proximidades de Essen.

Uma previsão

N^O cemitério de Montbrisson, França, um grupo de operários que estavam a proceder a escavações, descobriu um pequeno monumento com a seguinte inscrição:

«Aqui jáz Pierre Michel Moisson Desroches, engenheiro-chefe de minas e promotor dos caminhos de ferro em 1814». Embora pareça anacrónica esta data para uma actividade muito mais moderna, a notícia era exacta. Moisson Desroches, com efeito, assistira às experiências realizadas em Londres, em 1808, por Trevilick, o primeiro engenheiro que conseguiu que um veículo a vapor de invenção deslizasse sobre «rails» e concebera o projecto de dotar o seu país com o novo sistema de transporte. Em 1814 dirigiu a Napoleão uma comunicação «sobre a possibilidade de abreviar distâncias construindo no Império sete grandes vias férreas».

Assim se conclue que, com um século de antecipação, se previra a realização das grandes rês ferroviárias. Todavia, os projectos de Moisson Desroches tinham aparecido no peor momento. A França havia sido invadida e a proposta do engenheiro guardada num arquivo.

O primeiro carro eléctrico do mundo

O Boletim Cultural de Informações informa que o primeiro carro eléctrico do mundo começou a girar no dia 16 de Maio de 1881 em Berlim. Numa exposição naquela cidade, no ano de 1876 Werner von Siemens expôs um combóio eléctrico, e dêste pequeno combóio ao carro eléctrico inicial só vão poucos passos. A corrente eléctrica fornecida por um gerador passava pelas linhas do carro. O gerador era tocado por uma máquina a vapor situada na estação em Lichterfelde e a fôrça da corrente era de 60 Ampéres e a tensão de 140 wts. Quando o carro começava o seu decurso, punha-se o gerador a trabalhar e assim que o mesmo tivesse findado de andar, o gerador parava. Estes carros eléctricos lembravam no seu feitio exterior os carros puxados a cavalos dêsse tempo. Tinham doze lugares sentados e oito a catorze lugares de pé. O motor pesava 500 kgs., e podia transportar um carro com carga de 20 pessoas mesmo numa subida de 10 por 1.000 no comprimento de 160 metros com uma velocidade de 30 a 40 km. Mais tarde o carro eléctrico foi provido de uma corrente superior e o seu trajecto que até então era de 2,45 quilómetros foi aumentado em 1898 por mais 1,4 quilómetros e ficou até 15 de Fevereiro de 1930 sem ser mudado.

Proibições que têm de observar os passageiros de caminhos de ferro

O «Diário do Governo» publicou um decreto, que introduz alterações no decreto n.º 14.330, que promulga várias disposições sobre serviço de exploração dos caminhos de ferro.

Por êsse diploma a redacção do artigo 11.º da tarifa geral, para transportes de grande e pequena velocidade, passa a ser a seguinte:

Artigo 11.º — É expressamente proibido: 1.º Entrar ou sair da carruagem pelo lado oposto ao da plataforma em que fôr feito o serviço do combóio; 2.º, Passar de uma para outra carruagem, quando não haja para isso comunicação própria entre elas, ou debruçar-se das janelas durante a marcha; 3.º, Entrar ou sair das carruagens, a não ser nas estações ou apeadeiros e depois de o combóio estar completamente parado; 4.º, Subir ou tentar subir aos estribos das carruagens, depois de ser dado o sinal de partida; 5.º, Fumar nas carruagens em que vão pessoas a quem o fumo incomode; 6.º, Vender quaisquer artigos sem autorização das empresas; 7.º, Exercer ou tentar exercer a mendicidade ou angariar donativos, por qualquer meio e sob qualquer pretexto (música, canto, distribuição de postais, etc.); 8.º, Praticar quaisquer jogos ou actos que perturbem a boa ordem dos serviços ferroviários ou incomodem os passageiros; 9.º, Cuspir nas carruagens ou lançar nelas quaisquer detritos ou objectos que as sujem ou deteriore; 10.º, Colocar malas ou volumes pesados sobre os bancos das carruagens ou os pés directamente sobre os estofos, ou colocar quaisquer objectos em lugar que não pertença ao passageiro; 11.º, Arremessar das carruagens quaisquer objectos que possam causar dano; 12.º, Abrir as janelas, quando haja reclamação de outros passageiros; 13.º, Transitar a pé pelas linhas, sem licença especial concedida pelas empresas.

Classificação Geral de Mercadorias

Foi aprovado por despacho de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 3 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado em nome de todas as empresas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é criada a nova rubrica «Cimento armado em obra não designada»; e o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 8/108, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por si e em nome das restantes empresas ferroviárias, pela qual deixam de aceitar-se a despacho ao abrigo desta tarifa as remessas de taras novas ou usadas.

Espectáculos

Panorama da Temporada

T E A T R A L

Por MIGUEL COELHO

Azas no TRINDADE

Humberto Delgado, ilustre oficial do estado maior do nosso exército, alistado na aviação, apresentou no Trindade, uma obra cujo entredo tem um certo cunho de verdade. As peças policiais ou de mistério, são sempre muito difíceis de architectar e desenvolver, e «Azas» peca um pouco pela lógica da solução que devia ser dada no julgamento. É claro que as cenas de tribunal, são, em teatro, sempre convencionais e por isso não admira que sómente à última hora, quando está para ser lida a sentença, apareçam creaturas a mostrar a inocência do réu, visto que o assunto da peça é a fotografia de certos documentos, relativos a um invento de uma mina, e que desapareceram de um cofre de que o acusado era o único que conhecia o segredo do mesmo. E a maneira como essas fotografias foram obtidas, não se descreve no acto do julgamento. E o público fica em «branco» sobre o mistério. A não ser que o culpado seja sonambulo.

Humberto Delgado mostrou qualidades apreciáveis, principalmente na maneira de escrever o diálogo, se bem que não seja necessária, para a acção da peça, aquele descritivo do 1.º acto, dito muito bem por Sacramento.

À cabeça do desempenho Brunilde Judice, que tem um papel difícil visto que tem de viciar a linguagem, pois se trata de uma russa, que não sabe falar português, mas sim francês. Todo o seu trabalho foi muito bom. João Perry saiu-se bem da tarefa que lhe impuseram. Madalena Soto, dedicada e certa. Sacramento correcto. João Guerra esplêndido. Alves da Cunha, em curta intervenção, sincero e convincente. Alves da Costa, muito sóbrio, em pequeno papel. Calazans violento. Berta de Bivar, Humilta de Macedo, Dinah Stichini, Deolinda de Macedo, que reapareceu, Vilaça numa verdadeira espanhola, Maria Manuela, Henrique Pereira, Lina Tavares e Azevedo Moreira completaram um bom conjunto brilhantemente dirigido por Carlos Santos.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «Isto acima de tudo».

POLITEAMA — 21,30 — «O diabo são os rapazes».
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «A cidade do poder».
S. LUIZ — 21,30 — Filmes que causam surpresa.
ODEON — Estreias consecutivas.
TIVOLI — 21,30 — Todas as semanas novos programas.
CONDES — 15 e 21,30 — Filmes de grande emoção.
CHIADO TERRASSE — 21,15 — Filmes variados.
CINE-ARTE — 21 — Filmes variados.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. 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.

G
L
Y
C
O
L

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.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E.

LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 3\$50 em selos do correio, nome e morada

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 303, 2.ª série, de 28 de Dezembro, publica o seguinte :

Repartição dos Serviços Gerais

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações e Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, aprovar os estudos realizados e a proposta apresentada pela comissão nomeada por portaria ministerial de 29 de Outubro último para a unificação e reajustamento dos vencimentos e salários do pessoal em serviço nas linhas exploradas presentemente pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Nestes termos, e com o acôrdo da administração da referida empresa, fica estabelecido o seguinte :

1.º Os vencimentos e salários mínimos do pessoal em serviço nas linhas exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal serão os que constam das tabelas anexas a esta portaria.

2.º Sempre que pela natureza das suas funções, aptidão ou qualidades especiais, qualquer agente mereça remuneração superior à fixada nas tabelas juntas para a sua categoria, poderá ser-lhe concedida essa diferença a título de gratificação eventual.

3.º Pela aplicação das tabelas anexas nenhum funcionário poderá ficar recebendo vencimento inferior ao que actualmente recebe.

4.º A empresa procederá à remodelação dos seus quadros de harmonia com as exigências do serviço, devendo a nova organização ser apresentada ao Governo, por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, até ao fim do corrente ano.

5.º Serão definidas em ordem de serviço da empresa, a publicar até 31 de Janeiro próximo, as atribuições e direitos do pessoal do quadro e do auxiliar.

6.º No pessoal auxiliar devem compreender-se duas categorias:

- a) Suplementar ;
- b) Adventício.

Na primeira incluir-se-ão os que, devidamente habilitados, estejam preenchendo vagas do quadro em que, por qualquer motivo, não possam de momento ser providos.

Na segunda devem incluir-se os que são chamados a prestar serviços eventuais, exigidos pelas necessidades do serviço.

7.º As novas tabelas de vencimentos e salários mínimos entrarão em vigor em 1 de Janeiro próximo.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 23 de Dezembro de 1942. — O Ministro das Obras Públicas e Comu-

nicações, Duarte Pacheco. — O Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, Joaquim Trigo de Negreiros.

TABELA I

Vencimentos mensais mínimos do pessoal em serviço nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

A — PESSOAL DO QUADRO

Pessoal superior e de escritório

Engenheiro chefe de serviço	2.600\$00
Chefes de serviço	2.000\$00
Engenheiro sub-chefe de serviço	1.800\$00
Sub-chefes de serviço	1.600\$00
Tesoureiros pagadores	1.300\$00
Sub-Inspectores adjuntos	1.500\$00
Agente comercial	900\$00
Chefes de secção principais	1.300\$00
Chefes de secção	1.200\$00

Escriturários :

Principais	1.000\$00
De 1.ª classe	900\$00
De 2.ª classe	800\$00

Amanuenses :

De 1.ª classe	700\$00
De 2.ª classe	600\$00
De 3.ª classe	500\$00

Pessoal da fábrica de bilhetes

Encarregado	700\$00
Ajudante do encarregado	450\$00

Pessoal menor

Contínuos :

De 1.ª classe	550\$00
De 2.ª classe	500\$00
De 3.ª classe	400\$00

Pessoal de estação

Chefes de estação :

Principais	950\$00
De 1.ª classe	850\$00
De 2.ª classe	700\$00
De 3.ª classe	650\$00

Factores :

De 1.ª classe	600\$00
De 2.ª classe	550\$00
De 3.ª classe	500\$00
Aspirantes de estação	350\$00 a 450\$00
Bilheteiro (a)	650\$00
Capatazes de manobras	500\$00

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Agulheiros:

De 1. ^a classe	500\$00
De 2. ^a classe	450\$00
De 3. ^a classe	400\$00

Carregadores:

De 1. ^a classe	400\$00
De 2. ^a classe	350\$00
De 3. ^a classe	300\$00

Conferentes (a)	600\$00
Faroleiros	400\$00
Guardas	400\$00 a 450\$00

Pessoal de trons e revisão de bilhetes

Chefe	1.000\$00
Sub-chefe	800\$00

Condutores:

De 1. ^a classe	650\$00
De 2. ^a classe	600\$00

Guarda-freios:

De 1. ^a classe	500\$00
De 2. ^a classe	450\$00

Fiscal de revisores	750\$00
---------------------	---------

Revisores:

Principais	650\$00
De 1. ^a classe	600\$00
De 2. ^a classe	550\$00
De 3. ^a classe	500\$00

Pessoal de máquinas, limpeza e revisão de material

Chefe de depósito	1.000\$00
-------------------	-----------

Maquinistas:

Principais	1.000\$00
De 1. ^a classe	800\$00
De 2. ^a classe	700\$00
De 3. ^a classe	650\$00

Fogueiros:

De 1. ^a classe	600\$00
De 2. ^a classe	550\$00
De 3. ^a classe	500\$00

Limpadores:

De 1. ^a classe	450\$00
De 2. ^a classe	400\$00
De 3. ^a classe	350\$00

Encarregados:

De óleos	400\$00
Da revisão de material	900\$00

Revisores de material:

De 1. ^a classe	650\$00
De 2. ^a classe	600\$00
De 3. ^a classe	550\$00

Pessoal de telefones e instalações eléctricas

Chefe da secção eléctrica e sinalização (a)	750\$00
Electricista	450\$00
Ajudante de electricista	300\$00
Encarregado de relógios e telégrafos	700\$00
Guarda-fios	450\$ a 550\$00

Pessoal de vias e obras

Capatazes:

Gerais	800\$00
De distrito	700\$00
De partido	600\$00

Assentadores:

De 1. ^a classe	550\$00
De 2. ^a classe	450\$00
De 3. ^a classe	400\$00

Guardas de passagem de nível	200\$ ou 250\$00
Carpinteiros	450\$00
Trolha	450\$00
Ajudante de trolha	350\$00

B - PESSOAL AUXILIAR

Enfermeiro (b)	600\$00
----------------	---------

Praticantes:

De escritório	250\$00 a 450\$00
De estação	250\$00 a 400\$00

TABELA II

Salários mínimos do pessoal em serviço nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

- 1) Para os operários e trabalhadores o salário mínimo diário será de 10\$.
- 2) Para o pessoal de oficinas os salários actuais serão aumentados da seguinte forma, sem prejuizo do disposto na alínea anterior:

a) Um mínimo de 2\$ diários para os salários iguais ou inferiores a 25;

(a) Esta categoria será extinta quando vagar o respectivo lugar.
(b) O actual mantém-se no quadro.

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES
P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA

b) Um mínimo de 1\$ diário para os salários superiores a 25\$.

3) Para o pessoal auxiliar os salários actuais serão aumentados de um mínimo de 2\$ diários desde que tenha mais de um ano de serviço na empresa.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 23 de Dezembro de 1942. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*. O Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, *Joaquim Trigo de Negreiros*.

Por contrato de 7 do corrente, aprovado por S. Ex.^a o Sub-Secretário de Estado em 8 e visado pelo Tribunal de Contas em 21:

Carlos Diniz Nunes de Palma, agente técnico de engenharia — nomeado, mediante concurso documental, condutor de exploração de 3.^a classe do quadro permanente desta Direcção Geral, nos termos dos artigos 21.^o, 23.^o, 27.^o e 65.^o do decreto-lei n.^o 26:117, de 23 de Novembro de 1935, e ao abrigo do artigo 1.^o do decreto n.^o 27:236, de 23 de Novembro de 1936. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.^o 22:257).

Por despacho de 22 do corrente:

Emidio Pereira dos Reis, segundo oficial do quadro permanente — concedidos quatro dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.^o 19:478, de 18 de Março de 1931.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 23 de Dezembro de 1942. — O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

O «Diário do Governo» n.^o 297, 2.^a série, de 21 de Dezembro, publica o seguinte:

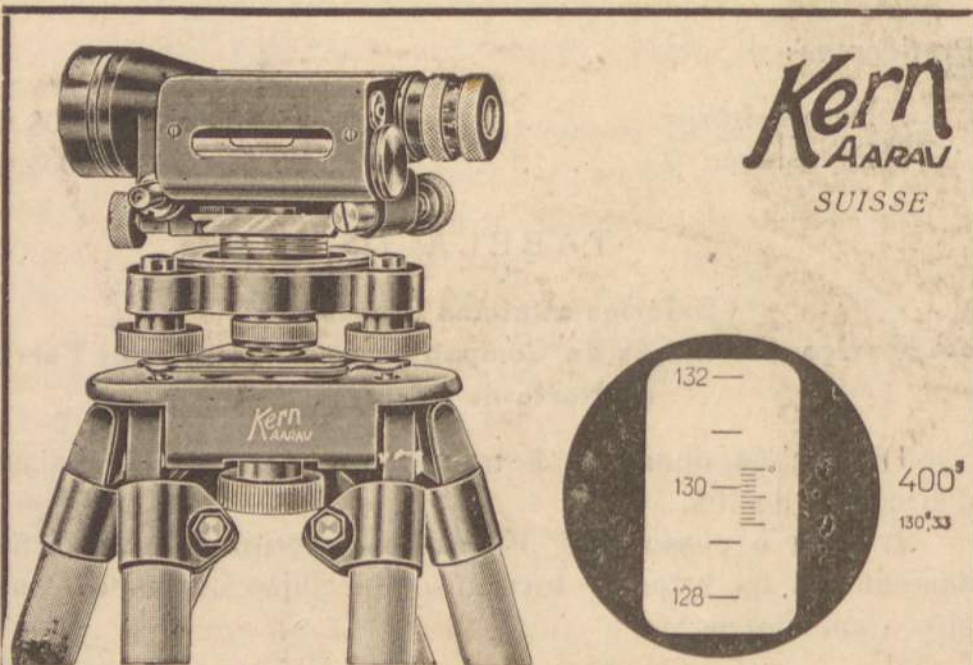
Repartição de Exploração e Estatística

De conformidade com o determinado no artigo 3.^o do decreto-lei n.^o 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.^a o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 15 do corrente, o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por si e em nome das restantes empresas, anulando o disposto no 18.^o aditamento à tarifa geral, de 16 de Novembro de 1936

O «Diário do Governo» n.^o 300, 2.^a série, de 24 de Dezembro, publica o seguinte:

De conformidade com o determinado no artigo 3.^o do decreto-lei n.^o 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado o projecto de aditamento à tarifa especial A, de grande e pequena velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por si e em nome das restantes empresas, alterando, por força do disposto no decreto-lei n.^o 32:158, de 21 de Julho do ano em decurso, a redacção da 21.^a das «condições comuns» a todos os capítulos desta tarifa, sobre utilização de vagões particulares.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA



Os níveis KERN do recente modelo NK distinguem-se pela sua grande precisão e notável estabilidade do seu trabalho apesar do seu volume e peso estarem reduzidos ao mínimo. A criação e construção destes aparelhos tem em vista o desejo de oferecer aos operadores a possibilidade dum trabalho muito rápido, comodo e agradável, sem sacrificar nada a precisão necessária.

Em cima à direita: EXEMPLO DE LEITURA

PEÇAM O FOLHETO NK 393

AGENTES EM LISBOA:

CARLOS GOMES & C.^a L.^{da}

Telefone 2 0353 Telegramas: LISPORT
Sociedade Universal de Transportes, L.^{da}
Inscrita na Camara dos Agentes Transitários
(Decreto n.^o 31.233 de 28 de Abril de 1941)
TRANSPORTES INTERNACIONAIS
Rua dos Fanqueiros, 250, 2.^o-Esq.-F.
Portugal — LISBOA

Manoel Ferreira Martins

CONSTRUTOR CIVIL E
EMPREITEIRO DE OBRAS PÚBLICAS

Encarrega-se de toda a obra de construção civil e cimento armado, tanto no Pôrto como na Província. Especialidade em carpintaria. Orçamentos grátis e preços módicos.

RESIDENCIA:

Campinho — RIO TINTO

TRANSPORTES MANUEL B. VIVAS

S. A. R. L.

VALENÇA—BARCA D'ALVA—VILAR FORMOSO
BEIRAM—ELVAS—VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

RUA DO ARSENAL, 124-1.º

Telefone 2 9374 / 78

End. Teleg. TRANSPORTES

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telefone 5938

End. Teleg. TRANSPORTES

L I S B O A

P O R T O

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

B A D E N — S U I S S A

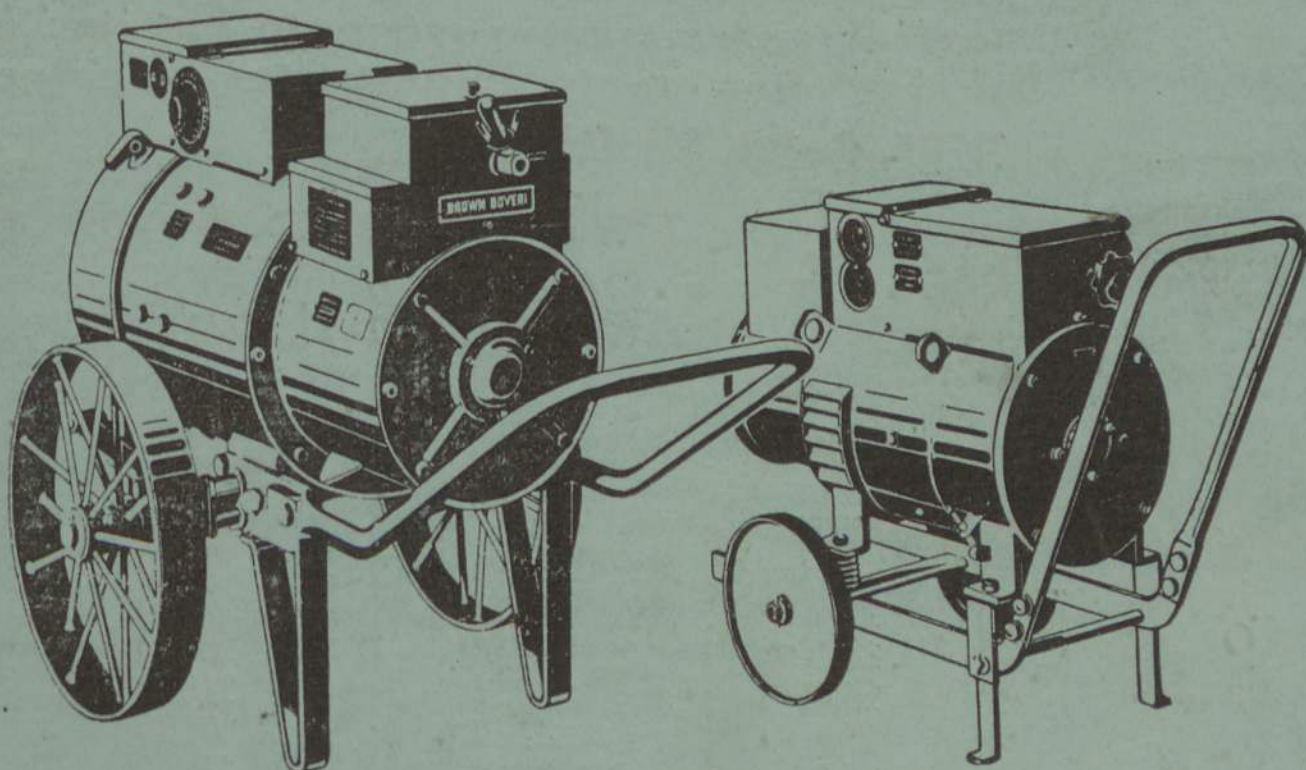
A firma que instalou o maior
número de kilowatts nas Centrais
Eléctricas Portuguesas—A firma
que montou o maior número de
turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Rua de Passos Manoel, 191-2.º--PORTO



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

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE CARGA E PASSAGEIROS

Carreira rápida da Costa Oriental

SAIDAS mensais regulares, com escala por Funchal, S. Tomé, Sazaire, Luanda, Porto Amboim, Lobito, Mossâmedes, Lourenço Marques, Beira e Moçambique e para os demais portos da Costa Ocidental e Oriental, sujeito a baldeação em Luanda ou Lourenço Marques.

Carreira rápida da Costa Ocidental

SAIDAS mensais regulares, com escala por S. Vicente, Praia, Príncipe, S. Tomé, Ambriz, Luanda, Porto Amboim, Novo Redondo, Lobito e Benguela e demais portos da Costa Ocidental, sujeito a baldeação em Luanda.

Carreira da Guiné

SAIDAS de Lisboa de 40 em 40 dias, pelas 12 horas, com escala por Funchal, S. Vicente, Praia, Bissau e Bolama.

Carreira do Brasil

para Rio de Janeiro e Santos com escala por Funchal e S. Vicente.

Escritórios: LISBOA—Rua do Instituto Virgílio Machado, 14
(Rua da Alfândega) Telef. 2 0051
PORTO—Rua Infante D. Henrique, 9
Telefone 2342

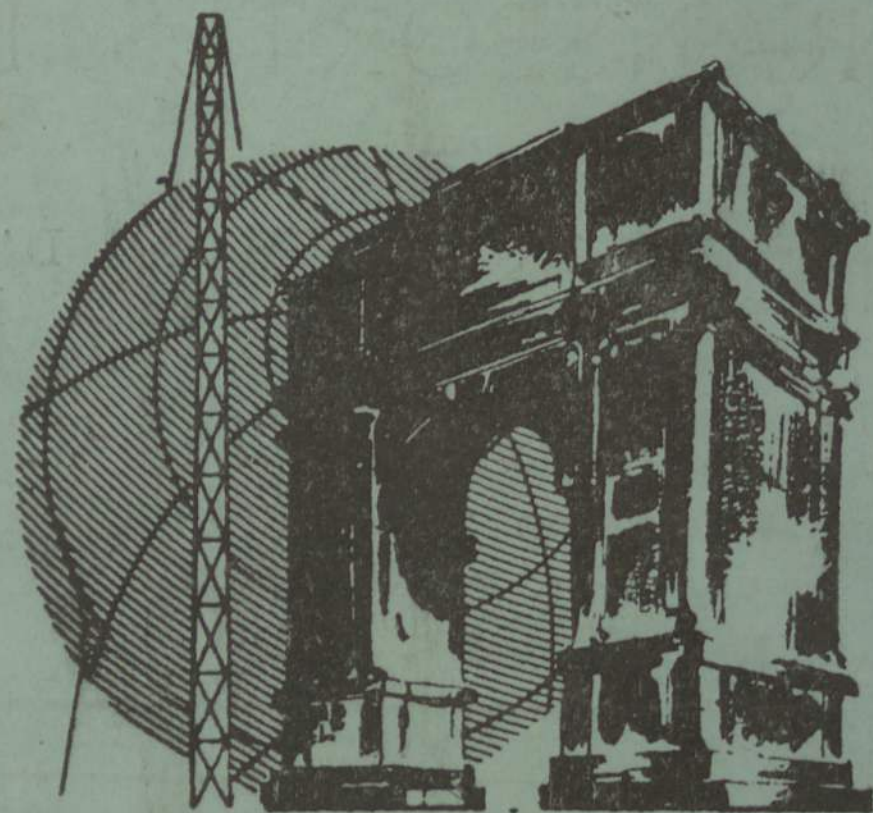
POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar—Cirurgia geral e operações—às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo—Pele e sífilis—às 6 horas
Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. Mário de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas
Dr. Mendes Belto—Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas
Dr. Francisco Calheiros—Garganta, nariz e ouvidos—às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Silva Nunes—Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Armando Lima—Bôca e dentes, prótese—às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

ESCUTAI ROMA



AS ESTAÇÕES EMISSORAS DE ROMA

oferecem todos os dias aos ouvintes portugueses interessantes transmissões de notícias da actualidade ácerca dos mais importantes acontecimentos políticos e de guerra.

Programa

do noticiário em lingua portuguesa

HORAS	ONDAS m.	FREQUENCIS Kc/s	ESTAÇÕES
7,50	19,92	15060	2 RO 21
7,50	25,40	11810	2 RO 4
11,20	15,31	19590	2 RO 17
14,10	19,61	15300	2 RO 6
14,10	25,10	11950	2 RO 22
14,10	41,55	7220	2 RO 11
17,00	15,31	19590	2 RO 17
21,50	25,10	11950	2 RO 22
21,50	29,04	10330	2 RO 19
21,50	30,74	9760	2 RO 18
21,50	31,15	9630	2 RO 3
21,50	41,55	7220	2 RO 11
21,50	47,62	6300	2 RO 23
0,00	25,10	11950	2 RO 22
0,00	29,04	10330	2 RO 19
0,00	30,74	9760	2 RO 18

Recortai este anúncio.

Conservai-o perto do vosso aparelho de rádio

E.I.A.R. CENTRO RADIO IMPERIALE