

15.<sup>º</sup> do 57.<sup>º</sup> ano

Lisboa, 1 de Agosto de 1945

Número 1383

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

Comércio e Transporte / Economia e Finanças / Turismo

Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas

Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria

C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.<sup>o</sup>  
Telefone P B X 20158 — LISBOA



POR T O — Avenida dos Aliados

(Foto Alvão — Porto)

# COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPÉA

TELEFONE: 20911

ÀGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40 - LISBOA



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos. V. Ex.<sup>a</sup> dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS  
**BERTRAND IRMÃOS, L.<sup>DA</sup>**  
PRIMA PELA QUALIDADE  
DOS SEUS TRABALHOS  
FIXE BEM  
trabalhos de  
FOTOGRAVURA  
TIPOGRAFIA  
OFFSET E  
LITOGRAFIA  
  
**BERTRAND (IRMÃOS), L.<sup>DA</sup>**  
Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

## POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.<sup>o</sup> — Telef. 26519

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 sifilis — às 6 horas  
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas  
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas  
Dr. Mendes Belto — Estômago, fígado e intestinos — às 4 horas  
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,50 horas  
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas  
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,50 horas  
Dr. Armando Lima — Bóca e dentes, prótese — às 2 horas  
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas  
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

## TINTURARIA Cambourac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12  
TELEFONE 26415Sucursal no Pôrto: RUA DE S.<sup>ta</sup> CATARINA, 380

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades  
rivalizando com as dos fabricantes  
ingleses, alemãis, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como  
fato feito ou desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo ca-  
minho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo  
parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem  
serem desmanchados — Os artigos de lã, limpos por este pro-  
cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

## Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas da Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇOCAIXOTARIA  
DOCA DE ALCANTARA  
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL  
TELEFONE PRÁIA 4Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA  
Telegrams: SNADEK — LISBOA      Telephone: 21868

## Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira)

EDIFÍCIO TODO

### DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro  
e do mar. — Todos os confortos e comodida-  
des recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-  
sitas. — Casa de banho em todos os andares.  
— Cosinha à Portuguesa. — Empregados a  
todos os Vapores e Combóios.

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 21616 — PORTUGAL

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; 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

# 1383

1 — AGOSTO — 1945

# ANO LVII

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

**DIRECTOR-GERENTE:**

CARLOS D'ORNELLAS

**SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:**

Engenheiro ARMANDO FERREIRA.  
ÁLVARO PORTELA

**REDACÇÃO:**

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  
Major de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALO  
Major HUMBERTO CRUZ  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ANTÓNIO MONTEZ  
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
RAÚL ESTEVEZ DOS SANTOS  
CARLOS BIVAR

**COLABORADORES ARTÍSTICOS:**

STUART DE CARVALHAIS  
ILBERINO DOS SANTOS



**S U M Á R I O**

Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique . . . . .	387
Ministro das Obras Públicas . . . . .	388
Sociedade «Estoril» . . . . .	388
Há 50 anos . . . . .	388
O que todos devem saber . . . . .	388
Imprensa . . . . .	388
Os Caminhos de Ferro na Literatura, pelo Dr. Busquets de Aguilar . . . . .	389
O consumo mundial de carvão . . . . .	392
Linhas Estrangeiras . . . . .	393
Viagens e Transportes . . . . .	393
Câmara Corporativa (Parecer acerca da proposta de lei n.º 96, sobre coordenação de transportes terrestres . . . . .	394
Direcção Geral de Caminhos de Ferro . . . . .	397
Sociedade «A Voz do Operário» . . . . .	397
Publicações recebidas . . . . .	398
Parte Oficial . . . . .	399
Espectáculos . . . . .	400

# Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique

## Relatório do ano económico de 1943

 Caminhos de Ferro Portugueses  
Comissão do Museu Ferroviário (C.M.F.)

**D**A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique recebemos o Relatório referente ao exercício do ano económico de 1943. Trata-se de um grosso volume, repleto de informações, estatísticas e mapas, que nos dão a medida exacta da importância sempre crescente daquêles serviços e, consequentemente, do alto valor económico da nossa colónia.

O ilustre Director dos Serviços, servindo de Administrador — delegado, engenheiro Francisco dos Santos Pinto Teixeira, escreve, a abrir o referido Relatório, algumas palavras desassombradas, que dirige a S. Ex.<sup>a</sup>, o sr. Governador Geral, e nas quais é analisada a situação financeira da Administração.

Escreve o sr. eng.<sup>o</sup> Pinto Teixeira:

Difícil foi o ano económico de 1943, que vim encontrar em progressiva queda de receitas e progressivo aumento de despesas, quando em Julho regressei da missão de que fui encarregado em Angola por Sua Ex.<sup>a</sup> o Ministro. Tão difícil era a situação financeira que chegou V. Ex.<sup>a</sup> a sugerir um aumento de tarifas nos transportes internos, bem justificado pelas circunstâncias: aumento de despezas com pessoal e com os materiais cada vez mais caros, quando as tarifas são as mesmas de antes da guerra.

Economizou-se o que se pôde, continua o sr. eng.<sup>o</sup> Pinto Teixeira, deixou de se preencher vagas existentes do pessoal, formou-se alguns a aprender novo ofício, por

não haver serviço na sua profissão e haver excesso de trabalho oficial, pela necessidade de produzir peças sobressalentes anteriormente importadas por serem muito mais baratas, e de aproveitar material usado, e adiaram-se alguns trabalhos de conservação.

A seguir o ilustre Director dos Serviços de Administração dos Portos de Moçambique afirma com energia:

Desassombradamente, tenho de afirmar que ou se facultam à administração ferroviária as receitas necessárias, como anteriormente à guerra, sem a sobreregar com novos encargos, para se poder manter o antigo ritmo do desenvolvimento das comunicações na Colónia, ou esta cairá no marasmo e degradação que a caracterizou de 1919 a 1930. Se para isso alguma influência podem ter as pessoas, então que sejam escolhidas aquelas que sejam dignas de receber o apoio superior naquele sentido, porque acima das pessoas está o desenvolvimento da Colónia.

Pelos mapas do presente relatório verifica-se que o capital do estabelecimento continuou a aumentar, sendo o aumento em relação a 1942 de 20.160\$690 escudos e em relação a 1941 de 68.137\$110 escudos.

Adiante, noutras páginas, encontramos um bem elaborado resumo das possibilidades e das actividades económicas da colónia de Moçambique.

À ilustre Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique agradecemos o exemplar do Relatório do ano económico de 1943 que foi enviado à nossa redacção.

# Ministro das Obras Públicas

O sr. engenheiro Cancela de Abreu encontra-se já ao serviço da Nação

Depois de uma urgente intervenção cirúrgica e de se ter ausentado de Lisboa a-fim-de convalescer, encontra-se já no seu gabinete de trabalho o ilustre engenheiro Cancela de Abreu, Ministro das Obras Públicas e Comunicações e Membro do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, a quem sinceramente apresentamos cumprimentos e desejamos completo restabelecimento.

## Sociedade «Estoril»

Foi concedida à Sociedade «Estoril», pelo Fundo de Desemprego, uma comparticipação de 750.000\$00 para ampliação da Estação de Cascais e construção de um novo edifício de passageiros, obra orçada em 2.036.733\$00.

Com êstes melhoramentos, de indiscutível importância, faz-se também uma obra de embelezamento, digna de registo.

## Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Agosto de 1895)

### Linhas Portuguesas

**A tracção eléctrica no Porto** — Progridem dia a dia os trabalhos iniciados pela Companhia Carris de Ferro do Porto, para a tracção de carros por meio de electricidade na rua da Restauração e na linha marginal, constando que as experiências se farão nos fins do corrente mês.

Na rua da Restauração e na margem até à Arrabida já estão collocados os postes metálicos para o cabo eléctrico.

Os carris estão sendo substituídos por outros de aço mais sólidos, soffrendo modificação as curvas da linha.

Vão adiantadas as obras de construção do edifício na Arrabida, onde serão installadas as officinas para a tracção eléctrica, tendo já começado o assentamento das caldeiras e máquinas.

Nas officinas da Companhia Carris de Ferro foram construídas três carruagens para o serviço da linha marginal.

Teem todos um magnífico apparelho que serve de parafaios, e para a iluminação possuem três lampadas eléctricas no interior e duas no exterior, e, se por qualquer eventualidade faltar a luz, ficam as de stearina como as dos carros actuais.

Cada uma das novas carruagens pesa 6.000 kilos e comporta 30 passageiros, tendo os estribos tres degraus em razão de serem um pouco mais altos por causa do machinismo.

## O que todos devem saber

### Novos selos postais

O «Diário do Governo» publicou uma portaria a determinar que seja criada e posta em circulação uma série de selos de franquia postal comemorativa dos navegadores portugueses, com as dimensões de 24 por 40 milímetros das taxas, desenhos e cōres seguintes: \$10, Gil Eannes (castanho avermelhado); \$30, João Gonçalves Zarco (bistre); \$50, Dom Vasco da Gama (verde azeitona); 1\$00, Pedro Alvares Cabral (vermelho); 1\$75, Fernão de Magalhães (azul); 2\$00, Frei Gonçalo Velho (negro); 2\$50, Diogo Cão (carmesim).

Serão postos em circulação 50.000 blocos de um selo de cada taxa, a vender ao público pelo preço unitário de 5\$00.

Outra portaria manda retirar da circulação as seguintes emissões de franquias postais:

*Lusiadas, Ceres (continente), Ceres (Açores), Encomendas postais 1919/1921 (Açores), Centenário da morte de Santo António, Padrões da Grande Guerra (continente), Padrões da Grande Guerra (Açores), Marquês de Pombal, Centenário do nascimento de Camilo Castelo Branco (continente), Centenário do nascimento de Camilo Castelo Branco (Açores), Centenário da morte de D. Nuno Álvares Pereira, Chefe do Estado, Exposição Colonial, Templo de Diana, Infante D. Henrique, Sé Velha de Coimbra, 2.ª Exposição Filatélica, Estado Novo, Centenário da Fundação das Escolas médico-cirúrgicas, Centenário da morte de Gil Vicente, Congresso da Vinha e do Vinho, Legião Portuguesa, Duplo Centenário, Centenário do selo postal, Costumes portugueses (1.ª série), Porteado 1913 (continente). Porteado 1915 (Açores). Porteado 1921-1924 (continente). Porteado 1922-1924 (Açores) e Porteado 1934.*

## Imprensa

### «VIDA RIBATEJANA»

Com uma sugestiva capa desenhada por Martin Maqueda, o número de Julho da *Vida Ribatejana* é consagrado à Festa do Colete Encarnado. Trata-se de um número extraordinário, não apenas pelo número de páginas e importância da sua publicidade comercial e industrial, mas também pela sua colaboração literária e magnífica e profusa documentação gráfica. *Vida Ribatejana*, sob a direcção proficiente de Fausto Mendes Dias, continua a ser o jornal mais ribatejano do Ribatejo.

É para Fausto Dias, nosso querido amigo e camarada, pois, que dirigimos as nossas mais calorosas saudações pelo magnífico número extraordinário da *Vida Ribatejana*.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

# Os Caminhos de Ferro na Literatura

Pelo D.R. BUSQUETS DE AGUILAR

## II

**F**OI Ramalho Ortigão o primeiro que iniciou o turismo em Portugal. Muito novo começou um ciclo de viagens através do país, que foi para o seu espírito, então um pouco céptico, uma verdadeira revelação, que ocasionou o seu intransigente nacionalismo. As «Praias de Portugal» constituem o melhor guia para a freqüência da beira-mar e a propaganda higiénica do repouso durante a estação calmosa numa praia, tendo na descrição do litoral apenas uma obra que se lhe assemelha, embora de orientação diferente, «Os Pescadores» de Raúl Brandão.

Pertence a Ramalho Ortigão o primeiro trecho de literatura ferroviária portuguesa, que é a descrição duma viagem de experiência do viaduto de Esgueira e à Ponte do Pano, publicada em folheto no *Jornal do Pôrto*, de 20 de Julho de 1863, e reunida com outros escritos no volume «Primeiras Prosaas<sup>(1)</sup>». Na mesma obra está a narração duma viagem do Pôrto a Aveiro, efectuada poucos meses depois da abertura da linha, sendo este facto lembrado numa crónica do ano de 1863, mostrando<sup>(2)</sup> a transformação que a via férrea ia produzir na vida portuense. Existem na literatura ferroviária de Ramalho Ortigão o conto, «Ele e Ela» da obra «Contos e Páginas Dispersas», e o trecho «A Volta» dos Banhos de Caldas e Águas Minerais.

O primeiro escrito da literatura ferroviária trata duma viagem de experiência ao viaduto de Esgueira e à Ponte do Pano e principia por uma série de considerações em que Ramalho Ortigão explicou que vai escrever sério, pois o acusavam de tratar de assuntos fúteis, pelo que o relato da viagem não é logo iniciado. Começou por agradecer ao Engenheiro Safon o tê-lo convidado a assistir à viagem que se efectuou em 18 de Julho de 1863, indo acompanhado de jornalistas do Pôrto, engenheiros e amigos da emprêsa, sendo a partida às 8,30 horas, seguindo a viagem até Estarreja.

«Demoramo-nos<sup>(3)</sup> em Estarreja a tomar carvão», escreveu Ramalho Ortigão, e alguns minutos depois tinhamos atravessado os treze quilómetros que medeiam entre aquela estação e a ponte de Esgueira».

«A locomotora parou à entrada da ponte; abri-

ram-se as portinholas dos trens, e ai está um empregado a preguntar-los se queremos apear, ou passar avante.

«O primeiro movimento dos passageiros foi sair para a estrada. Eu pensei que, a ter de desabar a ponte, a fidalguia intelectual se doeria de que um jornalista se apresentasse no outro mundo entre o maquinista e o fogueiro do vapor. Decidi que devia sacrificar a minha coragem a estas alusões hierárquicas geralmente aceites, e saltei fora.

«Sim senhor, esplêndida recepção! Da outra banda é a estrada ladeada de dois cômoros que estão literalmente apinhados de povo assim como as eminentes convezinhas e as guias da linha. Metade da população de Aveiro veio assistir à inauguração da ponte.

«A presença da multidão tem esse mágico poder: como que cega e atabafa a consciência do perigo. Este aspecto de festa não se concilia com a lembrança do túmulo. Quasi todos os passageiros do Pôrto e muitas outras pessoas de Aveiro entraram nas carruagens. Eu, que no caso de perigo, tinha a impreterível obrigação de referir o desastre, subi para cima da máquina.

«Houve então um momento de magestoso silêncio. Era solene o espectáculo, e ficaria mal conversar, ainda mesmo que o sossêgo de ânimo o permitisse. Silvou finalmente o vapor e o combóio arrancou bramindo e arfando pela embocadura da ponte. Muitas cabeças se descobriram então, e saudaram o engenheiro Wilson, o construtor, que estava próximo de mim de pé, no ponto mais elevado da máquina.

«Um momento depois grande número de foguetes subiam ao ar, e muitas aclamações de aplauso rebentavam de todas as partes; havíamos passado sem a mais leve oscilação, a ponte, a célebre ponte de Esgueira há muito tempo apontada ao público como o sepulcro daqueles que se aventurassem a trilhá-la dentro dum vagão.

«Já era tempo. Eu não podia continuar no meu

<sup>(1)</sup> José Duarte Ramalho Ortigão, «Primeiras Prosaas», Lisboa 1944, pág. 159 a 170.

<sup>(2)</sup> José Duarte Ramalho Ortigão, obra cit., pág. 182.

<sup>(3)</sup> José Duarte Ramalho Ortigão, obra cit., pág. 166 e seguintes.

pôsto; a proximidade do fogo e o ardor do sol produzia um insofrível calor, e fazia recear uma morte não menos afrontosa que a do despenho.

«Fazem dali ao Pano uns treze quilómetros, que transpusemos a menos de meia hora em vinte-e-dois minutos.

«A segunda ponte resistiu perfeitamente inabalável à experiência porque passara a primeira. Não havia gente que nos vitoriasse porque o lugar é perfeitamente desabitado.

Vem depois a descrição dum a merenda e dos discursos, regressando todos pela tarde ao Pôrto.

No artigo (<sup>1</sup>) Revista do ano de 1863 narrou Ramalho Ortigou as modificações que na vida dominiqueira do Pôrto se deram por motivo da abertura da linha férrea, e afirmou: «A locomotora, essa grande imagem do progresso, inquieta, ansiosa, arquejante como élle, veio estremunhar Vila Nova de Gaia, que estava enroscada e amarrada, desde o tempo do Rei Ramiro, no seu berço de pipas; e saudou-te de lá com o estridente silvo do vapor, convidando-te a medir o mundo num vôo, a circundar o orbe sobre as suas ásas de fôgo. Princípiaram então os passeios ao campo, fazendo-se a ida e a volta dentro de um vagon».

Como era próprio de um turista, referiu-se num artigo (<sup>2</sup>) Ramalho Ortigão a uma viagem do Pôrto a Aveiro. Principiou por indicar que por um dia lindo de verão subiu num únibus na Praça Nova para se dirigir à estação das Devesas para tomar o expresso a-fim-de assistir a uma tourada em Aveiro, tratando-se de um combóio de excursão, dos primeiros que se realizaram em Portugal.

«Sentaram-se todos, houve alguns momentos de silêncio, silvou finalmente a locamotiva e abalou o trem.

«A carruagem, que é de segunda classe, vai inteiramente cheia.

«A companhia dos caminhos de ferro portugueses entende que num expresso de recreio é um aleijão a carruagem de primeira classe, e entende muito bem.

«Quem há-de ser o encolhido sensaborão que queira furtar-se à comunicação da gente e enterrar a sua insipidez na solidão de uma poltrona tufada de casimira, em vez de vir espraiar a vista e esparecer o ânimo na contemplação destas trinta ou quarenta fisionomias de pessoas que se acham todas aqui com o fito feito de gozarem o mundo o mais decididamente que puderem!

Não há trem da segunda classe em que não haja pelo menos uma mulher feia, que põe o lenço na boca e se ri de tudo; um homem que dorme sempre; um engraçado que vai a divertir duas senhoras; um presumido de faces rosadas e buço insipiente, que puxa continuamente pelos punhos da camisa para cima dos nós dos dedos, e espirra palavra por palavra sempre que abre a boca para

dizer uma babosice; um poeta que se distingue dos que o não são por umas longas melenas, como já ninguém usa, e por essa palidez e maceração de semblante própria de quem desvela noites a contar sílabas pelos dedos, e dessedenta a fantasia, não na ambrósia do loiro Apolo, mas nas escorralhas da mais azeda zurrapa em que se demolharam sopas para o fatigado Pégaso. O bastardo poeta leva a cabeça fora da portinhola e os olhos com entristecida sombra pregados no céu, donde de quando em quando os desfita para lançar a um papel com uma ponta de lápis os embriões do imaginado exalmo, que a seu tempo dará de si uma estafada palinódia para o primeiro jornal de versos.

Além d'estes indivíduos, há ainda um homem que ralha com sua esposa porque esta se esquece de alguma coisa; um que fala em política, e outro que ao passar na Granja observa conspicuamente que a estação devia estar em Espinho.

«Vejam que delicioso manancial para se retocar o espírito de um filósofo, de um observador, e de um touriste!»

Depois desta magistral descrição de uma viagem em segunda classe num expresso de recreio, apresentou Ramalho Ortigão nos «Banhos de Caldas e Águas Minerais» (<sup>3</sup>) os episódios da partida de Lisboa para a viagem de verão.

Reaparece-nos a estação do caminho de ferro português, em Santa Apolónia, aos sábados de verão. Os ruidos da multidão apressada e alegre; o grupo das senhoras que vão para o Bussaco; a multidão pitoresca dos habitantes do Ribatejo com os barretes azuis; os toireiros que vão para Vila Franca ou para a Alhandra, com as suas jalecas de alamares, as cintas de seda e o chapéu castelhano caido sobre o olho; a escalada às carruagens com os sacos, com o «couvre pieds», com os cartões das senhoras, com o cabaz do lunch e com o moringue de Estremoz.

«Depois o trasbordo no Entroncamento. Passageiros para o norte, passageiros para o leste. Os que entram pela porta de cá no bufete esbarram nos que entram pela porta do outro lado. Os encontros e as separações realizam-se à pressa entre o prato do meio bife e a chávena do chá preto. A umas senhoras, que chegam, ouvem-se as risadas espanholas, porque há uma língua para o riso exactamente como para a palavra, e entre a gargalhada irlandesa e a gargalhada andalusa existe um abismo. Na estação do Entroncamento sobressaem os passageiros em chinelas, que se não encontram

(<sup>1</sup>) José Duarte Ramalho Ortigão, obra cit., pág. 198.

(<sup>2</sup>) José Duarte Ramalho Ortigão, obra cit., pág. 249 e seguintes.

(<sup>3</sup>) José Duarte Ramalho Ortigão, «Banhos de Caldas e Águas Minerais», Pôrto 1875, págs. 119 a 121.

no Pôrto quando de lá se parte, porque ainda não têm tirado as botas, nem se encontram também em Lisboa porque então já as têm calçadas. O Entroncamento é a estação especial dos trasbordos e das chinelas.»

Era assim como se viajava pitorescamente nos caminhos de ferro, em 1875, quando para muitas povoações do país continuava o serviço da mala-posta e da diligência, pelo que Ramalho Ortigão descreveu um precurso nessa forma de transporte e comparou os seus passageiros com os dos combóios:

«O passageiro da imperial das carruagens da diligência ou da mala-posta é inteiramente diverso do passageiro do vagon em caminho de ferro. Este é reservado, recolhido, espreita os companheiros; para dormir mete os sacos e os embrulhos que lhe pertencem debaixo da cabeça, e, ainda assim, só depois de estar bem adormecido de um olho é que se resolve a deixar pegar o outro olho no sono. O passageiro da imperial das malas-postas é expansivo, aberto, liberal: conta de onde vem, para onde vai, e as coisas que lhe têm sucedido no mundo. Canta, assobia, oferece do tabaco do seu cachimbo ou da aguardente do seu frasco.»

Terminou Ramalho Ortigão por apresentar neste livro, «Banhos de Caldas e Águas Minerais», em oito páginas as tabelas das distâncias quilométricas, as horas da partida e os preços das viagens por caminho de ferro.

No conto «Ele e Ela» <sup>(1)</sup> narrou Ramalho Ortigão um acontecimento sentimental que ocorreu numa viagem de Lisboa para o Pôrto, com uma jovem alemã, bastante formosa.

«Achámo-nos no vagão, acompanhados únicamente de um respeitável ancião, o sr. S. M., que lia filosóficamente um número do *Diário de Notícias*, no canto do compartimento oposto áquele em que nós ficámos um defronte do outro.

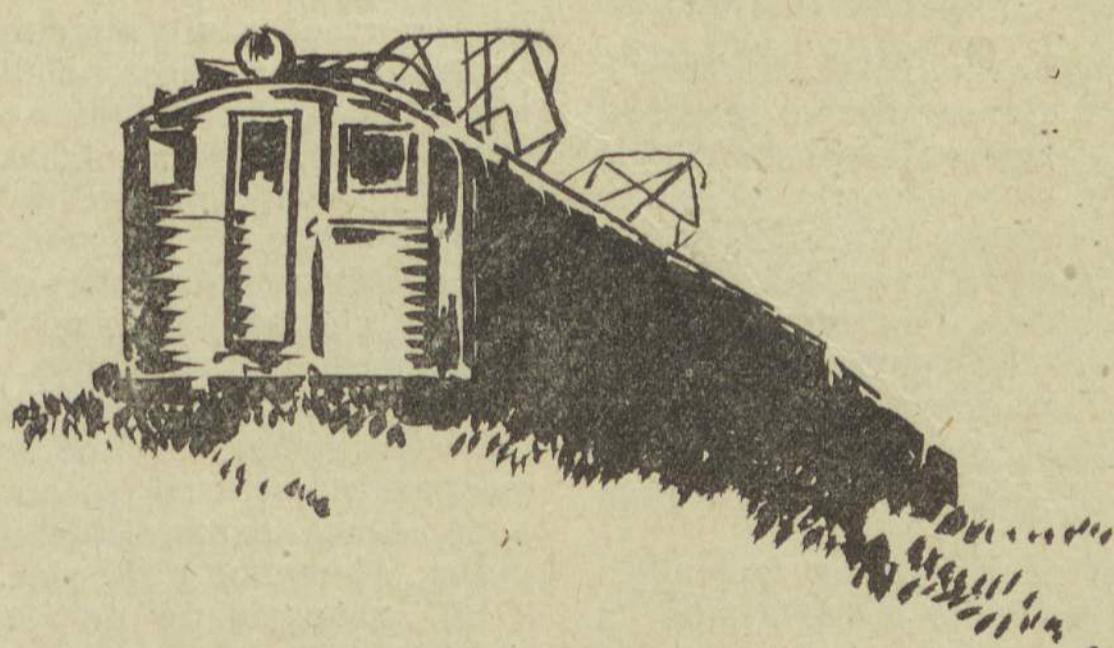
«Estava com efeito uma bela e donosa manhã sem calor nem frio, sem nuvens no céu, sem lama na terra e sem pó no ar.

«De um lado a frescura das laranjeiras e o reluzente viço das hortas que bordam a estrada até o Carregado, e do outro o límpido cristal do Tejo em plena magestade iam-nos acompanhando como um sorriso e um afago da natureza em hora de bom humor.»

Depois de Aveiro começou uma conversa amena, que terminou pelo facto do incómodo que causou a Ramalho Ortigão a perda do seu chapéu, devido à «corrente do ar cortado pela locomotiva».

---

<sup>(1)</sup> José Duarte Ramalho Ortigão, «Contos e Páginas Dispersas», Lisboa 1945, págs. 105 a 112.



# O consumo mundial de carvão

**N**OS meios económicos dos Estados Unidos da América do Norte, principalmente entre os grandes industriais do carvão, prevê-se, para o após-guerra, um extraordinário aumento de exportação desse preciso mineral, que deveria oscilar entre 20.000.000 e 30.000.000 de toneladas anuais.

Este cálculo foi feito sobre o volume das exportações realizadas para o Canadá, principal mercado importador do carvão americano e que, normalmente, consome de 12.000.000 a 18.000.000 de carvão betuminoso e cerca de quatro milhões de toneladas de antracita.

Depois da última guerra, em 1920, os embarques de carvão americano para mercados ultramarinos atingiram um total de 22.059.000 toneladas que, juntamente com a tonelagem, destinada ao Canadá, somaram 38.500.000 toneladas — o total mais elevado na história do comércio exportador de carvão dos Estados Unidos. A destruição da indústria carbonífera da Europa havendo sido maior, durante esta última guerra, espera-se que um maior volume de carvão seja exportado.

Entretanto, o Sr. Charles A. Owen, presidente da Coal Exporters Association e da Imperial Coal Corporation, declarou que este período de prosperidade será de curta duração e terminará logo que as minas europeias estejam reconstruídas. A procura cairá então e tenderá a estabilizar-se pelo nível de antes da guerra.

As exportações actuais já são consideráveis, embora não haja cifras exactas disponíveis. Essas exportações tenderão a subir gradualmente.

Acredita-se que o máximo de tais exportações, será atingido dois anos após a cessação das hostilidades, quando então começará a decidir, também gradualmente, até o nível registado antes da guerra.

Os factores que, na opinião do Sr. W. E. Henry, gerente de exportação da Consolidation Coal Co., determinarão a tonelagem exportada pelos Estados Unidos são: 1) O gráu de dano causado pelas tropas alemãs, em retirada, às minas francesas, belgas e polacas; 2) a possível utilização do carvão alemão pelos Aliados, como pagamento de reparação de guerra; 3) a possibilidade, cada vez mais aparente, de que a Grã-Bretanha será incapaz de exportar tanto quanto foi antecipado, em vista de sua dificuldade em atender às quotas actuais de exportação.

Embora não seja possível prever exactamente a quanto montarão as necessidades de cada país, os exportadores concordaram em que as exportações dos Estados Unidos para a Europa, África do Norte e América do Sul, durante o período de transição imediatamente após a guerra, oscilarão entre 20.000.000 e 80.000.000 de toneladas, conforme já foi acima mencionado. Sómente os países da Europa Ocidental importaram normalmente mais de 40.000.000 de toneladas, por ano, da Alemanha, Polónia e Grã-Bretanha, e tais importações terão de ser em grande parte fornecidas pela Inglaterra e pelos Estados Unidos da América do Norte.

Damos a seguir uma relação das cifras relativas às importações de vários desses países do ocidente europeu:

**ITÁLIA** — Importa anualmente cerca de 9.000.000 de toneladas: 7.000.000 da Alemanha e 2.000.000 da Inglaterra.

**FRANÇA** — Importa anualmente 18.000.000 de toneladas: 8.000.000 da Alemanha, 8.000.000 da Inglaterra e 2.000.000 da Polónia.

**SUÉCIA** — Consome 6.000.000 de toneladas por ano, normalmente importadas da Alemanha, Polónia e Inglaterra. Esta tonelagem deverá ser fornecida inteiramente pelos Estados Unidos, em vista de ter a Grã-Bretanha notificado a Suécia, em carácter não oficial, não poder cumprir essa tonelagem imediatamente após a guerra.

**BÉLGICA** — Importa 7.000.000 de toneladas por ano: 1.000.000 da Inglaterra e resto da Alemanha e Polónia.

**DINAMARCA** — Importa cerca de 3.500.000 toneladas, sendo 3.000.000 da Inglaterra e o resto da Alemanha.

**NORUEGA** — Importa cerca de 2.000.000 de toneladas: 1.500.000 da Inglaterra e o resto da Alemanha e Polónia.

**SUÍÇA** — Importa 1.500.000 toneladas, principalmente da Alemanha e Polónia.

Os exportadores de carvão são de opinião que as exportações ultramarinas dos Estados Unidos voltarão a ser substancialmente as mesmas observadas antes desta guerra, quando alcançaram, em média, de 1.000.000 a 4.000.000 de toneladas.

O Sr. Peter Masse, da firma C. H. Sprague & Son, afirmou: «A menos que algum factor externo intervenha na situação do comércio exportador de carvão, tal como um plano global para a distribuição de mercados, sabemos que não contamos com qualquer parcela apreciável dos mercados estrangeiros. Trinta anos de experiência nos ensinaram que, excepto quando há escassez na Europa, somos incapazes de competir com a Grã-Bretanha, Alemanha e Rússia».

A incapacidade de desenvolver considerável comércio exportador de carvão, por parte dos Estados Unidos, é atribuída a dois factores: Primeiro, porque os exportadores americanos não podem concorrer em taxas de frete pela razão dos Estados Unidos não serem importadores de mercadorias transportadas em bruto, ocupando grande espaço, ao contrário do que acontece com a Grã-Bretanha. Segundo, porque os Estados Unidos não importam em quantidade suficiente para prover os países importadores em questão com câmbio em dólares.

# Linhas Estrangeiras

**AUSTRÁLIA** O gabinete federal australiano pensa empregar cerca de 200 milhões de libras para melhorar consideravelmente as linhas férreas australianas com a construção de novos ramais através de regiões até agora não servidas pelo caminho de ferro.

Primeiramente procurar-se-á uniformizar as bitolas de todas as vias, que passará a ser de 4 pés e meia polegada. Com a aquisição de novo material circulante, incluindo locomotivas e carruagens, gastar-se-ão cerca de 67 milhões de libras.

**BRASIL** Em Belo Horizonte inaugurou-se recentemente um posto de desinfecção de vagões, por iniciativa do Departamento Nacional de Produção Animal. O seu objectivo, como se depreende, é a defesa sanitária dos animais. O referido posto tem a capacidade para lavar oitenta carros por dia, com o gasto de duzentos mil litros de água. Trabalhando dia e noite no serviço, revezam-se três turmas de seis homens cada uma, os quais, pode-se bem dizer, não têm mãos a medir. O posto cobra a taxa de trinta centavos por boi, já tendo passado pelo mesmo, com destino ao Rio, duzentos mil animais.

Para que se possa bem avaliar a utilidade e a eficácia do posto referido, basta que se saiba que desde a recentíssima inauguração dos serviços, o índice de perdas de línguas e mocotó caiu de 80% para menos de 20%.

— O presidente da República do Brasil assinou o seguinte decreto-lei:

Art. 1º — Fica o Ministério da Viação e Obras Públicas autorizado a adquirir, nos Estados Unidos da América do Norte, o seguinte material:

40 locomotivas tipo 4-8-4, de 13 toneladas por eixo;

10 locomotivas tipo 2-6-6-2, até 12 toneladas por eixo, e o material metálico e acessórios destinados à construção, no país, de 2.900 vagões de bitola de 1 metro.

Art. 2º — Para atender às aquisições a que se refere o artigo 1º e outras despesas complementares, fica aberto ao Ministério da Viação e Obras Públicas o crédito especial de Cr\$ 391.140.000,00, com a seguinte aplicação:

Aquisição de 50 locomotivas a vapor, FOB-Nova York, pelo preço total de US\$ 4.432.000,00 ao câmbio de Cr\$ 20,000, Cr\$ 88.640.000,00.

Aquisição, CIF-Rio, de material metálico e aces-

sórios destinados à construção de vagões no total de US\$ 7.250.000,00, ao câmbio de Cr\$ 20,00, Cr\$ 145.000.000,00.

Transporte, seguro e montagem de 50 locomotivas Cr\$ 12.500.000,00.

Despesas de fabricação, no país, de 2.900 vagões Cr\$ 145.000.000,00.

Total Cr\$ 391.140.000,00.

Art. 3º — Este decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º — Revogam-se as disposições em contrário.

**INGLATERRA** A técnica britânica resolveu um dos problemas mais difíceis de engenharia ferroviária — a descoberta de uma caixa de eixo que suporte as condições actuais do aumento de velocidade e cargas cada vez mais pesadas.

As antigas caixas de eixo tinham de ser freqüentemente examinadas e lubrificadas durante o percurso, afim de assegurar a chegada do combóio ao seu destino sem o excessivo aquecimento dos bronzes. A nova caixa de eixo, denominada «isotérmica», pode funcionar por 8.000 milhas, isto é, vinte vezes mais do que uma caixa comum, sem sofrer qualquer reparo.

Contém a nova peça uma camada de óleo sempre presente entre o eixo e os bronzes, sem que se dissolva nas mais altas velocidades. A caixa de eixo é herméticamente fechada de modo a impedir a introdução de poeira ou de qualquer corpo estranho. Óleo do mesmo grau pode ser utilizado tanto no verão como no inverno. Revêla-se ainda que a nova caixa de eixo já se encontra em uso em várias regiões do mundo. Na Grã-Bretanha seis empresas já a utilizam, o mesmo sucedendo em combóios que fazem serviço no Brasil, na Índia, na Nova Zelândia, na Nigéria e na China.

**SUIÇA** A rádio da Suíça anunciou que recomeçou o tráfego ferroviário entre a Suíça e a França depois de cinco anos de interrupção. O primeiro combóio que partiu de Besançon, na França, chegou à Suíça. Foi anunciada a assinatura de um acôrdo franco-suíço relativamente aos vistos de passaportes o que virá a facilitar o movimento de passageiros.

## Viagens e Transportes

Em 15 do mês passado foi modificado o cartaz-horário em vigor, desde 15 de Julho de 1944, e assim suprimidas as circulações das automotoras números 1151, 1152, 1161 e 1162.

# Câmara Corporativa

## Parecer acerca da proposta de lei n.º 96, sobre coordenação de transportes terrestres

(Continuação do número anterior)

É interessante o funcionamento do Concelho previsto. Para a resolução dos assuntos correntes intervém o presidente efectivo, por parte do Estado, e os delegados das empresas ferroviárias e dos concessionários de transportes em automóveis. Sempre que entre êles houver acôrdo, pelo qual se realize uma coordenação perfeita, qualquer decisão poderá ser tomada. Se divergências surgirem, recorre-se ao Concelho com larga representação dos serviços públicos e das entidades económicas.

Em especial incumbirá ao Concelho, representante legítimo do interesse colectivo, fazer a revisão do plano da rede ferroviária, pois já não serve o que foi aprovado pelo decreto n.º 16:190, de 10 de Abril de 1930, e há agora que o conjugar com a rede de transportes em automóveis.

É claro que o advento do automobilismo veio condenar em absoluto a antiga política de construção de linhas secundárias, de mero interesse local, à custa de subsídios ou garantias de juro, sem os quais nunca o seu tráfego poderia pagar as suas despesas de estabelecimento e exploração. E nem assim se conseguiria estabelecer-las, como se verificou com o resultado nulo da lei inglesa de 1896 sobre *light railways*.

Pouco uso se fez dessa lei, apesar das grandes vantagens financeiras que ela assegurava aos empresários de tais linhas. O mesmo sucedeu noutras países e não se pode duvidar da grande vantagem que há em substituir as antigas linhas de interesse local, que se prestavam a tantos abusos e tam onerosas se revelaram para o Estado ou para os corpos administrativos, por carreiras de automóveis.

Isto não obsta a que seja conveniente completar a nossa rede ferroviária e designadamente ligar entre si troços desconexos. Mesmo que não seja vantajosa economicamente a construção de certas linhas, pode ela ser reclamada pelas necessidades da mobilização, quer para a defesa do País, quer até simplesmente para a manutenção da ordem pública. Haverá também que ter em conta os modernos processos de exploração e a possível electrificação de algumas linhas.

Além desta missão especial, a função conciliadora do Concelho afirma-se pela competência especial que lhe é atribuída em matéria de concessões de carreiras, de acordos de tráfego e de tarifas.

O Governo, muito justamente, não querer resolver em tais matérias sem prévia audiência dos interessados e dos que se podem considerar como os intérpretes da opinião pública.

Nalguns países surgiram reclamações por se não terem ouvido os delegados do público nas tentativas de coordenação empreendidas. A essa falta se atribue mesmo o insucesso inicial de alguns acordos de tráfego celebrados em

França. O facto levou até o Governo Francês, pelo decreto de 28 de Fevereiro de 1936, a remodelar a Comissão de Coordenação já existente para dar satisfação às referidas reclamações. E, de facto, só depois de criado esse novo Concelho a coordenação progrediu.

Não se incluíram no Conselho representantes dos trabalhadores ao serviço das empresas de transporte por se entender que o Conselho não teria de se ocupar de questões que interesssem directamente ao trabalho. Bastará pois a delegação das empresas para assegurar os interesses de todos os que a elas estão ligados. Além disso, pareceu inconveniente aumentar o número de vogais do Conselho e deslocar a maioria, hoje assegurada aos delegados de nomeação do Governo.

Como os delegados que formam parte de Conselho Superior de Transportes Terrestres não entram nêle a título pessoal, mas como representantes de certos interesses, parece que estes não devem ficar privados dessa representação no caso de impedimento do vogal permanentemente. Fácil é evitá-lo, nomeando ao mesmo tempo delegados efectivos e suplentes. Sugere-se assim a inserção de um § 2.º na base x, nos seguintes termos:

§ 2.º Para cada vogal efectivo haverá um suplente que será escolhido ao mesmo tempo e pela mesma forma para aquele estabelecida.

Modificar-se-á, consequentemente, a numeração dos parágrafos seguintes. De harmonia com o que já foi dito anteriormente, o actual § 3.º e futuro § 4.º deveria ter a seguinte redacção :

§ 4.º Ao Conselho Superior de Transportes Terrestres caberá, em especial, pronunciar-se sobre a valorização das actuais empresas ferroviárias para o efeito da sua fusão, sobre a fixação das zonas a que se refere a base VI, sobre a avaliação do material e instalações de exploração prevista no § 2.º da mesma base IV, sobre as concessões, carreiras e acordos de repartição do tráfego e sobre as tarifas dos dois sistemas de transporte.

**BASE XI.** — Não se pode deixar de considerar antiquada a legislação ferroviária e sobre a necessidade e termos da sua revisão largamente se pronunciou a Câmara Corporativa no seu parecer de 13 de Janeiro de 1938, quando ouvida pelo Governo sobre a reforma do Estatuto Jurídico dos Caminhos de Ferro. Não se trata, porém, apenas de modernizar uma legislação em grande parte obsoleta, mas ainda de a pôr em harmonia com a mudança de condições que resulta da grande expansão dos transportes em automóveis :

Do mal que este facto trouxe aos caminhos de ferro,

algum bem pode resultar. Uma autoridade insuspeita, Dautry, escreveu o seguinte:

De 1921 a 1931 o novo veículo para estradas, com muitos cavalos cada dia mais barato, vingou, com efeito e duramente a estrada da derrota que o caminho de ferro lhe tinha infligido. Jovem... correspondeu a necessidades novas..., ao passo que o caminho de ferro, envelhecido, funcionarizado, adormecido na sua soberba e no seu monopólio, nem mesmo suspeitava que tinha criado em seu redor uma atmosfera de indiferença, um sentimento de desprêzo pela sua rotina e de cólera contra a sua burocracia.

A concorrência vem pois, em certo modo, despertar o caminho de ferro da sua sonolência administrativa e levá-lo a procurar modernizar-se. É bom que o receio de uma forma de transporte aumente os esforços de outra, com a condição de que uma delas não venha a sucumbir e a deixar a outra senhora da situação.

Diligenciaram já os caminhos de ferro baixar tarifas, abreviar os transportes e recuperar clientes perdidos para aumentarem o seu rendimento. A este louvável esforço do caminho de ferro deve corresponder uma adequada e paralela modificação da sua regulamentação legal. Já se efectuou esta em muitos países e a ela se quer habilitar, com razão, o nosso Governo com o preceituado na base XI da presente proposta.

Esta não indica, como é natural, o sentido da reforma que o Governo pretende efectuar, mas decerto ela não deixará de abranger alguns pontos fundamentais, que têm sido considerados nas recentes reformas legais de vários países tais como a possível realização dos contratos particulares e o uso dos arcazes, além da medida fundamental considerada na seguinte base XII.

Em matéria tarifária têm estado os caminhos de ferro acorrentados a um regime rígido, que nem lhes permite diligenciar conservar a clientela existente, em contraste com a excessiva liberdade de que gozam nesta parte os serviços automóveis. Têm por isso as empresas ferroviárias reclamado a faculdade de concluir, como aquelas, contratos particulares com os seus clientes, revestidos embora das garantias necessárias para excluir quaisquer abusos. Esses contratos poderiam ser celebrados, publicando-se no *Diário do Governo* um aviso de que foi criada uma tarifa especial para o transporte de uma certa mercadoria ou para os transportes de determinada indústria. Os preços e condições respectivos seriam comunicados à fiscalização do Governo e poderiam ser patenteados aos interessados na sede da empresa. Nos contratos seriam previstas sanções para o caso da falta de cumprimento por parte do expedidor ou destinatário.

Além disso poderiam os caminhos de ferro conceder reduções até 40 por cento sobre as tarifas em vigor aos expedidores ou destinatários que obrigassem a entregar-lhes todo o seu tráfego. Outras percentagens menores de redução poderiam ser concedidas a quem se obrigasse a entregar ao caminho de ferro uma determinada parte do seu tráfego.

Em períodos anormais de escassez de material circulante poderia o caminho de ferro servir de preferência êsses clientes habituais. Também as suas remessas teriam sempre prioridade na expedição.

Um regime semelhante vigora já em Itália para quem tenha transportes anuais superiores a 300 toneladas e se obrigue a não utilizar outras formas de transporte. Quando o transporte anual excede 2.000 toneladas, goza ainda de um abatimento suplementar, que vai de 3 a 10 por cento.

O uso dos arcazes representa um elemento importante na coordenação dos transportes, desde que para o seu emprêgo haja um acordo perfeito entre os diversos transpor-

tadores. Esse acordo é difícil de obter no regime actual e por isso o uso dos arcazes não se tem generalizado bastante, mas será uma consequência natural dos acordos de tráfego previstos na proposta.

Os arcazes evitam aos caminhos de ferro a necessidade de especializar os seus diversos tipos de material circulante, mas em compensação torna-se necessário possuir diversos tipos de arcazes adequados à natureza das diferentes mercadorias a transportar. Calcula-se pelos estudos feitos que quatro tipos de arcazes darão satisfação suficiente. Já se previu a criação de um *bureau* internacional, ao qual aderiram a França, a Itália, a Inglaterra e a Alemanha, para regular o tráfego dos arcazes entre países diferentes.

Os arcazes estão especialmente recomendados para o transporte de certos objectos, como móveis, flores, artigos de confeitaria, máquinas eléctricas, radiadores, ladrilhos, porcelanas, etc..

A construção de grande número de arcazes, que virão a ser exigidos, representa uma despesa avultada, mas com esta se deve contar na reorganização financeira dos caminhos de ferro, que a proposta prevê. Parece esta solução mais simples do que a de entregar a construção e exploração de arcazes a uma sociedade independente. Neste segundo caso haverá a distinguir, no preço de utilização do arcaz, a parte que representa a locação do material e a que corresponde ao encargo do transporte.

Para ser possível o emprêgo dos arcazes é necessário dispensá-los da regra em vigor, segundo a qual a tarifa a aplicar se determina pela natureza das mercadorias a transportar. Para os arcazes só se pode atender à distância percorrida, sem querer saber do seu conteúdo.

Previstos estes casos na lei e nos acordos de tráfego, muito se generalizará por certo o uso dos arcazes, com manifesta vantagem, tanto para os transportadores como para o público. Há, porém, a notar que nem todas as estações dispõem de guindastes para a movimentação dos arcazes. É também aconselhável a construção de vagões com plataformas, que facilitem a sua carga e descarga.

Tais são alguns dos aspectos que o legislador por certo não deixará de ter em vista na projectada reforma da legislação ferroviária. Só as quisemos pôr em destaque para mostrar quanto essa reforma interessa à desejada coordenação dos transportes.

**BASE XII.** — A base XI anteriormente referida não indica de modo concreto o sentido da reforma da legislação ferroviária que o Governo pretende realizar. Mas já nesta base se precisa um dos seus pontos fundamentais: o da exploração económica ou mesmo o da suspensão da exploração em linhas férreas secundárias de resultados deficitários.

A lei italiana de 31 de Dezembro de 1931 também autorizou a substituição de certas linhas férreas por carreiras de automóveis paralelas às suas linhas, que lhes permitirão modificar o serviço dos seus combóios e estações.

Desde que existe uma nova forma de transporte, que em certas circunstâncias pode substituir com vantagem o caminho de ferro, não só parece, em regra, desaconselhável a construção de novas linhas, como ainda se impõe a redução da rede ferroviária existente. Dautry chegou a propor que nos 45.000 quilómetros da rede ferroviária francesa, 15.000 das linhas secundárias fossem abertamente suprimidos, visto que podiam ser servidos por meios locais, devendo manter-se unicamente as grandes linhas.

Com o regime da proposta mais fácil é ainda esta solução e mais se recomenda.

Permite ela fazer a exploração económica destas linhas. Por certo dá-se a essa exploração o mesmo sentido que ela teve em Itália e que consiste na abolição de alguma classe, na redução de tarifas para passageiros, na diminuição do imposto sobre transportes, na supressão dos guardas das

passagens de nível, etc. Se tanto não bastar, poderá ser estipulada nos acordos de tráfego a supressão das linhas férreas de pequeno tráfego, que passarão a fazer parte do campo de acção de algum agrupamento local de transportes em automóveis. Com isto tornar-se-á possível o uso do sistema de gares centrais, já anteriormente referido, e permitir-se-á aos caminhos de ferro realizar uma proveitosa economia, sem prejuízo para o público. Em França projectou-se fechar ao tráfego 8:000 a 10:000 quilómetros de linhas fárreas com uma economia anual computada em 300 milhões de francos.

Aplaudimos pois a doutrina da proposta, à qual só uma objecção se poderá fazer porventura. Ela admite que sejam as próprias emprêssas ferroviárias que explorem as carreiras de automóveis que venham a estabelecer-se no percurso das linhas suspensas. Dado o exclusivo de que gozam nas suas áreas, segundo a proposta, as emprêssas concessionárias de automóveis, não parece aconselhável que se lhe introduza uma excepção em favor das emprêssas ferroviárias. O que verdadeiramente interessa a estas é libertar-se do encargo de explorar linhas com prejuízo. A carreira de automóveis é estabelecida para que não seja prejudicado o público da região afectada e parece lógico que tal carreira seja explorada por quem mantém outras carreiras na mesma zona. Nem nos parece que as emprêssas ferroviárias tenham interesse em explorar uma ou outra carreira isolada, o que exige uma organização própria, que elas não carecem de possuir.

Todavia pode ainda dar-se o caso de a emprêsa concessionária não se querer encarregar da carreira, o que impediria o caminho de ferro de suspender a exploração da linha. Só em tal caso a elle se permite a exploração da referida carreira.

Sugerimos pois a seguinte emenda à base XII:

Se, mesmo em exploração económica, não deixarem de ser deficitárias, poderá ser autorizada a cessação temporária ou definitiva, parcial ou total, da exploração nessas linhas, desde que em vez dela seja estabelecida, pela emprêsa concessionária de automóveis da respectiva região ou, na recusa desta, pela emprêsa ferroviária interessada, a carreira em igual percurso, que dê satisfação às necessidades públicas e às exigências de desenvolvimento da zona servida.

Com esta redacção encara-se também a hipótese de uma suspensão só parcial da exploração. Pode haver, com efeito, vantagem em se conservar para o caminho de ferro o tráfego de mercadorias, pelo menos, em vagões completos, deixando aos automóveis todo o serviço de passageiros.

**BASE XIII.** — É de vasto alcance o que se dispõe nesta base. Nela mostra-se o Governo resolvido a dar à exploração ferroviária o progressivo impulso de que ela carece, aceitando até para isso fazer alguns sacrifícios materiais.

Os maus anos de exploração, que precederam a guerra actual, e durante esta a enorme elevação de despesas, que absorveu em grande parte o maior rendimento proveniente do aumento do tráfego, colocou as emprêssas ferroviárias em dificuldades ou, pelo menos, em falta de desafogo financeiro. Daí vem a suspensão das grandes verbas, que outrora se empregavam em despesas de primeiro estabelecimento, como convinha.

Urge liquidar esse passado, acabando com encargos de juro excessivo e com as preocupações constantes de uma dívida flutuante a curto prazo. Saneada a situação financeira da nova emprêsa ferroviária, impõe-se dotá-la de recursos que lhe permitam levar a cabo a execução de um vasto programa de melhoramentos materiais, alguns já há muito pretendidos e outros que de novo se reconheçam necessários.

E entre êles avulta certamente a urgente electrificação, pelo menos, de alguns troços de linhas, designadamente nos subúrbios de Lisboa e Pôrto.

Para essa electrificação urgente convém chamar em especial a atenção e por isso sugere-se que na base XIII se diga o seguinte:

O Governo promoverá o aperfeiçoamento técnico e comercial das explorações ferroviárias e designadamente a sua electrificação, quando proveitosa, para o que...

Mau foi o sistema a que as companhias estiveram condenadas de só poderem fazer obras parceladas que se contivessem dentro dos limites das receitas anuais disponíveis mesmo nos seus anos de maior prosperidade. Os resultados de um programa executado simultaneamente em curto prazo são bem diferentes como eficiência técnica e como lucro económico.

É isso que o Governo mostra desejar pelo que dispõe a presente base. Para tal consigna a precisa garantia de que facilitará às emprêssas a obtenção dos capitais necessários. Nenhuma dúvida pode haver de que com esse concurso do Estado a emprêsa ferroviária se poderá pôr em situação de corresponder cabalmente, pelo progresso dos seus serviços às justas reivindicações do público e às conveniências da economia nacional.

A conclusão da segunda via em algumas linhas, a electrificação pelo menos das linhas sub-urbanas, o equipamento das gares de triagem, a mudança de estação em Lisboa, etc., são obras de há muito delineadas. Não menos urgente é o melhoramento do material em uso.

É possível construir carruagens metálicas ligeiras em forma tubular ou aerodinâmicas, que poupem o esforço de tracção e portanto economizem o combustível. Para as linhas secundárias convirá substituir os combóios de marcha lenta pelas automotrices. Com estas o custo da exploração é bastante inferior ao custo de um combóio com locomotiva. A automotriz pode parar facilmente em qualquer ponto e permite o aumento dos serviços diários.

Para a vasta remodelação técnica, que é necessária, e para se imprimir um vigoroso impulso aos desejados melhoramentos materiais será necessário obter capitais avultados. Bem fêz o Governo, como se vê da presente base, em não regatear para isso o seu auxílio.

**BASE XV.** — Considerados os transportes em automóveis como serviço público, impõe-se naturalmente a sua regulamentação legal, que era dispensável enquanto se mantinham na categoria de serviços particulares. Para estes, em regra, só existia verdadeiramente um caderno de encargos quando recebiam subsídios do Estado ou dos corpos administrativos. É esse regime, ampliado e aperfeiçoado, que o Governo fica autorizado pela base XIII da proposta a decretar para todos os transportes automóveis. Isto não é mais do que uma consequência necessária da nova função pública que são chamadas a desempenhar as novas emprêssas agrupadas de automóveis, investidas do monopólio regional.

Já o Código da Estrada (aprovado pelo decreto n.º 15:536, de 14 Outubro de 1928), estabeleceu alguns preceitos sobre os tipos de veículos a empregar e regras técnicas para as viaturas de tracção mecânica, quanto ao seu fim e duração, iluminação, velocidade, sinais sonoros, placas de inscrição, livretes de circulação e documentos dos respectivos condutores (artigos 16.º a 24.º). Estabeleceu ainda preceitos especiais para os automóveis destinados ao serviço público, submetidos ao regime de licença, em que já a fixação de itinerários e horários (artigo 28.º), e normas acerca da responsabilidade civil e criminal dos transportadores (artigos 30.º a 36.º). Revendo o Código da Estrada, o decreto n.º 18:406, de 31 de Maio de 1930, trata das mesmas matérias e regula

de novo as carreiras de automóveis, já obrigadas ao serviço de malas postais; exige-lhes mais garantias de conforto e segurança para o público, estipula a vigência de tarifas oficialmente aprovadas e até prevê carreiras com exclusivo. Muitas destas regras se acham repetidas no regulamento para a execução do Código da Estrada (aprovado pelo decreto n.º 19:545, de 31 de Março de 1931), aliás, muito menos minucioso do que o próprio Código.

Esta legislação foi depois substituída pelo regulamento em vigor para os transportes em automóveis pesados (aprovado pelo decreto n.º 23:499, de 24 de Janeiro de 1934) e legislação complementar. Nesta já se encontram muitas das normas indicadas na base XIV. Assim são fixados os itinerários (regulamento citado, artigos 36.º e 37.º) e os horários (regulamento citado, artigos 38.º a 41.º; portarias n.ºs 7:945, de 8 de Dezembro de 1934, 8:720, de 21 de Maio de 1937, e 8:732, de 7 de Junho de 1937). Estão reguladas as condições dos bilhetes de passageiros e a ocupação, marcação e reserva de lugares (portaria n.º 10:166, de 7 de Agosto de 1942) e estão suspensos os bilhetes de assinatura (portaria n.º 10:492, de 18 de Setembro de 1943). O transporte em automóveis está sujeito a tarifas aprovadas pelo Governo (regulamento citado, artigos 42.º a 45.º; portarias n.ºs 8:988 e 8:989, de 25 de Abril de 1938, 10:192, de 14 de Setembro de 1942, e 10:676, de 5 de Junho de 1944). É obrigatório o transporte de malas postais (portaria n.º 10:249, de 11 de Novembro de 1942). Regulou-se a responsabilidade dos transportadores (decreto n.º 32:110, de 27 de Junho de 1942).

Os carros em serviço têm de satisfazer a certos preceitos técnicos (regulamento citado, artigos 40.º, alterado pelo decreto n.º 32:110, de 27 de Junho de 1942, a 57.º; portarias n.ºs 8:000, de 7 de Fevereiro de 1936, 8:023, de 4 de Março de 1935, decretos n.ºs 26:876, de 12 de Agosto de 1936, 29:901, de 6 de Setembro de 1939, 31:191, de 25 de Março de 1943, e portaria n.º 10:495, de 20 de Setembro de 1943). Exigem-se habilitações especiais para os condutores de automóveis pesados (regulamento citado, artigo 60.º).

Numerosas disposições prescrevem os requisitos a que as carreiras devem satisfazer e regulam os termos da sua concessão (regulamento citado, artigos 18.º a 35.º; portarias n.ºs 7:945, de 8 de Dezembro de 1943, e 8:247, de 19 de Outubro de 1935, decreto n.º 26:876, de 12 de Agosto de 1936, portarias n.ºs 8:720, de 21 de Maio de 1937, 8:732, de 7 de Junho de 1937, 8:750, de 15 de Junho de 1937, decreto-lei n.º 29:901, de 6 de Setembro de 1939, portaria n.º 9:471, de 29 de Fevereiro de 1940, decreto n.º 31:191, de 25 de Março de 1941, portarias n.ºs 10:495, de 20 de Setembro de 1943, e 10:534, de 17 de Novembro de 1943). Organizou-se a sua fiscalização oficial e impuseram-se as devidas sanções penais (regulamento citado artigo 61.º, decreto n.º 26:876, de 12 de Agosto de 1936, portaria n.º 9:646, de 10 de Setembro de 1940, decreto n.º 31:413 de Julho de 1941, e portaria n.º 10:161, de 17 de Julho de 1942).

Proibiu-se primeiro, até à publicação do novo regulamento de transportes em automóveis pesados, a concessão de carreiras regulares quando, por uma maioria de quatro quintos de votos, o Conselho Superior de Viação não reconhecesse que elas não dificultavam o problema da coordenação dos transportes (decreto-lei n.º 28:863, de 20 de Julho de 1938). Proibiu-se depois a concessão de novas carreiras, salvo a carros munidos de gasogénio (decreto-lei n.º 31:413, de 23 de Julho de 1941, e portaria n.º 10:008, de 29 de Janeiro de 1942).

(Continua no próximo número)

# Direcção Geral de Caminhos de Ferro

## RELATÓRIO DE 1943

Sob a prestigiosa direcção do sr. engenheiro Rogério Vasco Ramalho, encontra-se publicado o Relatório da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, referente ao ano de 1943.

Neste Relatório encontram-se elementos de grande interesse para os caminhos de ferro. Começa-se por transcrever a Legislação publicada durante o ano de 1943 sobre serviços ferroviários ou a êstes aplicável; dá-nos, em seguida, o movimento dos serviços gerais; dedica um capítulo especial aos serviços de exploração e estatística; diz-nos da importância do tráfego nas diversas linhas, tanto de passageiros como de mercadorias, em grande e pequena velocidade, e suas respectivas receitas; trata do material circulante e finalmente dá-nos um relato circunstanciado de todas as obras levadas a efeito durante o ano de que se ocupa o Relatório.

Agradecemos o exemplar dirigido à nossa Redacção.

## Sociedade "A Voz do Operário"

**Uma notável conferência sobre «Oliveira Martins e o problema dos tabacos», pelo sr. Raúl Esteves dos Santos**

O nosso antigo colaborador sr. Raúl Esteves dos Santos, realizou, sob o patrocínio da Sociedade «A Voz do Operário», na noite de 7 de Julho, na sede do Grupo Desportivo dos Tabacos, uma notável conferência sobre «Oliveira Martins e o problema dos tabacos».

Essa conferência, ouvida por um numeroso público, constituiu mais uma homenagem a acrescentar ao ciclo das que se promoveram á memória do grande escritor e economista Oliveira Martins, cujo centenário do seu nascimento decorreu em 30 de Abril.

Raúl Esteves dos Santos, que mostrou estar absolutamente senhor do assunto, historiou a indústria dos tabacos no país, referiu-se às lutas que os industriais tiveram de sustentar com os importadores, à guerra entre banqueiros, que veio a refletir-se nos gabinetes ministeriais; evocou, com grande interesse, a influência dos tabacos nas lutas entre miguelistas e liberais e finalmente terminou por afirmar que a obra da *Régie*, no campo industrial e social, impõem à admiração o nome de Oliveira Martins.

## Publicações recebidas

**Fado, mulheres e touros — Por Pepe Luiz**  
— Edição da Livraria Popular Francisco Franco

José Luiz Ribeiro, conhecido nos meios tauromáquicos pelo nome de Pepe Luiz — que não chega a ser bem um pseudónimo — deu-nos, em excelente edição da «Livraria Popular», de Francisco Franco, um livro curioso e sugestivo, de prosa brilhante, sobre «Fado, mulheres e touros». O ilustre escritor Bourbon e Menezes prefacia, com cinco páginas de boa prosa, êste livro, a que ilustrações de vários artistas e algumas fotografias dão um contributo de especial interesse.

Neste momento em que nas montras das livrarias se expõem os livros «Currito de la Cruz», romance de Perez Lugin, traduzido por Rogério Perez e «Da barreira, crónicas taurinas pelo Dr. Saraiva Lima, o livro «Fado, mulheres e touros» de Pepe Luiz vem não só enriquecer a nossa literatura tauromáquica, mas também despertar e avivar no público o interesse e o carinho por algumas das nossas mais belas e características tradições.

A Pepe Luiz agradecemos as palavras amistosas da dedicatória que acompanha o exemplar que nos ofereceu.

### Anuário de pesos e medidas (N.<sup>os</sup> 2 e 3)

Da Repartição de Pesos e Medidas, recebemos os números 2 e 3, do seu respectivo Anuário, referentes aos anos de 1941 e 1942.

Esta publicação, dirigida pelo distinto engenheiro sr. João Rodrigues da Costa Gomes, insere, além de informações várias, um interessante «Estudo de uma coleção de pesos antigos» e um subsídio importante sobre a «Aferição de Pesos e Balanças da Cidade de Lisboa e seu termo».

**Águas minerais da Península — Comunicação apresentada ao Congresso luso-espanhol, de Córdova, 1944, pelo Dr. Ascenção Contreiras**

O ilustre médico hidrologista Dr. Ascenção Contreiras enviou ao Congresso luso-espanhol, de Córdova, realizado no verão de 1944, uma valiosa comunicação sobre «Águas minerais da Península», que a revista «Clínica, Higiene e Hidrologia» publicou recentemente e de que recebemos agora a separata.

O Dr. Ascenção Contreiras, que possui o admirável dom da síntese, resume em 7 páginas apenas o inventário das riquezas hidrológicas de Portugal e Espanha, elogia a doçura climática dos dois países e fecha o seu trabalho formulando os melhores votos para que, a par da obra de entendimento que se está realizando, se intensifique o estudo das propriedades biológicas das nascentes de águas minerais, se apetre-

chem os estabelecimentos termais com os modernos recursos da técnica hidroterápica e finalmente se impulse a indústria hoteleira para que se torne cada vez mais apta a receber os turistas que, por certo, serão atraídos pela maravilhosa hospitalidade da nossa Península.

**Águas de Portugal, minerais e de mesa (III volume) — Pelo Eng.<sup>o</sup> Luiz Acciaiuoli — 1944.**

Está publicado o volume terceiro desta valiosa publicação, dirigida pelo distinto engenheiro chefe da Inspecção de Águas, Luiz Acciaiuoli e editada pela Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos, do Ministério da Economia.

Neste III volume continua a fazer-se, com elementos de alto interesse, a história e a bibliografia das Águas de Portugal.

Todo o trabalho é ilustrado com numerosas gravuras, o que torna mais sugestiva a sua leitura.

### Casa de Entre-Douro-e-Minho (Exercício de 1944).

O Relatório da Direcção, a que preside o espírito brilhante do dr. João Valério Neves Pereira, com as Contas e Parecer do Conselho Fiscal, relativos ao exercício de 1944, encontra-se publicado.

Foi grande a sua acção cultural, com a realização de várias conferências literárias, algumas delas acompanhadas de recitais poéticos, bem como foi interessante a propaganda da linda região minhota, a que o sr. José de Azevedo deu o melhor do seu entusiasmo.

### Universidade Técnica de Lisboa

Encontram-se publicados em dois opúsculos alguns discursos pronunciados na Universidade Técnica de Lisboa.

No primeiro opúsculo arquivam-se as orações pronunciadas, em 22 de Novembro, na sessão inaugural do ano escolar de 1944-1945, na Escola Superior de Medicina Veterinária, pelo Reitor da Universidade Técnica, Prof. Dr. João Alberto Pereira de Azevedo Neves, e pelo professor catedrático daquela Escola, Dr. Joaquim Barradas da Silva Fiadeiro, que se ocupou de «Ciência e Técnica». Trata-se duma oração de sapiência muito notável, digna, portanto, de leitura atenta.

O outro opúsculo recolhe os discursos pronunciados na sessão comemorativa dos Centenários de Anselmo de Andrade e de Emídio Navarro, no Instituto Superior Técnico, em 18 de Dezembro de 1944, pelos Professores Dr. Moses Bensabat Amazalak, e engenheiro Pedro Amor Monteiro de Barros. O discurso de abertura foi pronunciado pelo sr. dr. Azevedo Neves.

Anselmo de Andrade e Emídio Navarro foram duas grandes figuras, a quem o país ficou a dever uma larga fôlha de serviços. As suas memórias ilustres foram dignas das homenagens do Instituto Superior Técnico.

# P A R T E O F I C I A L



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 134, 3.ª série, de 11-VI-945, publica o seguinte:

#### EDITAL

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, para cumprimento das disposições do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933 :

Faço público que no dia 7 de Julho do corrente ano, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Matozinhos, se há-de proceder à venda em hasta pública das seguintes parcelas de terreno consideradas sobrantes :

N.ºs 3, 4, 5, 6 e 7, com superfície de 3:811 metros quadrados, situadas no lugar de Abelhó, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto : confrontam ao nascente e norte com Alfredo Correia da Silva e poente e sul com Albino Martins Barbosa.

N.º 8, com a superfície de 1:567<sup>m²</sup>,50, situada no lugar de Abelhó, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto : confronta ao nascente e poente com Alfredo Correia da Silva, norte com José Alves Lopes Lima e sul com herdeiros de Albino Martins Barbosa.

N.ºs 14 e 16, com a superfície de 9:536<sup>m²</sup>,50, situadas no lugar de Redolho, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto : confrontam ao nascente com Joaquim Gonçalves, poente com estrada municipal e proprietário, norte com caminho público e sul com Albino Martins Barbosa.

N.º 15, com superfície de 1:838 metros quadrados, situada no lugar de Redolho, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto : confronta ao nascente com António Moreira Ramalho, poente com caminho público, norte com António Francisco Paula e sul com António Moreira Ramalho e outros.

N.º 21, com a superfície de 1:720 metros quadrados, situada no lugar de Chouço, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto : confronta ao nascente com José Alves Lopes Lima, poente com António da Silva Santos e herdeiros de Joaquim dos Santos e norte e sul com Manuel Alves da Silva Santos.

N.º 22, com superfície de 667<sup>m²</sup>,50, situada no lugar de

Gondivinho, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto : confronta ao nascente e poente com Manuel Alves da Silva Santos e norte e sul com António da Silva Santos.

N.º 23, com a superfície de 1:314 metros quadrados, situada no lugar de Chouço, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto : confronta ao nascente e poente com António da Silva Santos e norte e sul com Manuel Alves da Silva Santos.

N.º 24 com a superfície de 1:281<sup>m²</sup>,50, situada no lugar de Gondivinho, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto : confronta ao nascente com Manuel Alves da Silva Santos, poente com Albino Dias da Silva Santos e norte e sul com António da Silva Santos.

A base de licitação é de 5\$ cada metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supracitado decreto-lei, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para a aquisição das referidas parcelas.

O «Diário do Governo» n.º 135, 3.ª série, de 12-VI-945, publica o seguinte :

#### EDITAL

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, para cumprimento das disposições do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933 :

Faço público que no dia 9 de Julho do corrente ano, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Matozinhos, se há-de proceder à venda em hasta pública das seguintes parcelas de terreno consideradas sobrantes :

N.º 25, com a superfície de 471<sup>m²</sup>,50, situada no lugar de Gondivinho, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto ; confronta ao nascente com António da Silva Santos, poente com Joaquim Dias dos Santos, norte e sul com Albino Dias da Silva Santos.

N.º 26, com a superfície de 1:704<sup>m²</sup>,50, situada no lugar de Gondivinho, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto ; confronta ao nascente com Albino Dias da Silva Santos, poente com o proprietário e caminho de ferro do norte e sul com Joaquim Dias da Silva Santos.

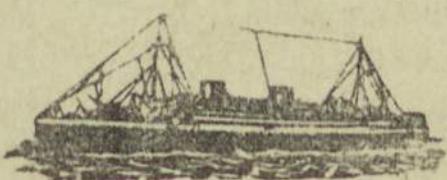
N.º 27, com a superfície de 1:010<sup>m²</sup>,50, situada no lugar de Gondivinho, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto ; confronta ao nascente com o proprietário e caminho de ferro do norte, poente com

**Quereis dinheiro?  
JOGAI NO**

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes !



### MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passageiros e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Pôrto: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

& Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas).

herdeiros de Albino Martins Barbosa, norte e sul com Joaquim Gonçalves Duro.

N.º 28, com a superfície de 1:068 metros quadrados, situada no lugar de Gondivinho, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto: confronta ao nascente com Manuel da Silva Santos, poente com António M. da Silva, norte com Albino Martins Barbosa e Albino Seabra e sul com Albino Duro.

N.º 29, com a superfície de 18<sup>m²</sup>,50, situada no lugar de Gondivinho, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto; confronta ao nascente com Manuel da Silva Santos, poente com António Moreira da Silva, norte com Albino José Dias Seabra e sul com Joaquim Martinho Pinto Vieira.

N.º 30, com a superfície de 1:337 metros quadrados, situada no lugar de Gondivinho, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto; confronta ao nascente com Manuel da Silva Santos, poente com herdeiros de Albino Seabra, norte e sul com António Moreira da Silva.

N.º 31, com a superfície de 3:259 metros quadrados, situada no lugar de Gondivinho, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto; confronta ao nascente com António Moreira da Silva, poente com Manuel Francisco de Oliveira, norte e sul com Albino José Dias Seabra.

N.º 32, com a superfície de 622<sup>m²</sup>,50, situada no lugar de Gondivinho, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto; confronta ao nascente com herdeiros de Albino Seabra, poente com Manuel Francisco de Oliveira, norte com José Martins da Silva Santos e outros e sul com José Martins da Silva Santos.

N.º 33, com a superfície de 1:546<sup>m²</sup>,50, situada no lugar de Gondivinho, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto: confronta ao nascente com José Martins da Silva Santos, poente com António Pereira e outros, norte com António Dias e outros com Manuel Tavares de Oliveira.

N.º 34, com superfície de 38 metros quadrados, situada no lugar de Esposade, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matozinhos e distrito do Pôrto; confronta ao nascente com Manuel Tavares Martins de Oliveira, e outros e sul com o caminho de ferro.

Sendo o base de licitação de 5\$ cada metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supracitado decreto-lei, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para a aquisição das referidas parcelas.

O «Diário do Governo» n.º 90, 2.ª série, de 19 de Abril de 1945, publica o seguinte:

Por despacho ministerial de 14 de Abril de 1945:

Autorizado a ausentar-se para o estrangeiro, até 30 do mês, em decurso, o engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo, utilizando para o efeito parte da licença graciosa que lhe fôra concedida, segundo despacho inserto no Diário do Governo n.º 74, 2.ª série, de 31 de Março próximo passado. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 9:605, de 19 de Abril de 1924).

O «Diário do Governo» n.º 84, série 2.ª, de 12-IV-945, publica o seguinte:

#### Repartição de Estudo, Vila e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando

com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno com a superfície de 118<sup>m²</sup>,20, à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 42,461.000 e 42,487.20, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Pinheiro de Bemposta, concelho de Oliveira de Azeméis, distrito de Aveiro, e confronta ao norte com caminho, ao sul com Helena da Silva Oliveira, ao nascente com Domingos José de Azevedo e ao poente com o caminho de ferro.

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

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

EDEN - 15,30 e 21,30 - «Heroi da mentira».

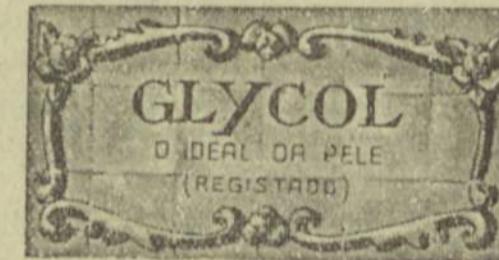
COLISEU - Às 20,45 - «Cinema».

OLIMPIA - Das 14 às 24 - «Barragem de fogo».

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO - 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 cieiro.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

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. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 4\$50 em sélos do correio, nome e morada

# Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA  
LARGO DO QUINTELA, 3  
COMITÉ DE LONDRES:  
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

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

Telefone 2411

Teleg. BROWNBOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

# Sociedade Anónima Brown, Boveri & C. ia

## B A D E N — S U I Ç 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:

Praça D. João I, 25, 3.<sup>o</sup>, Dt.<sup>o</sup> — Pôrto

### Para interiores

UMA TINTA A ÓLEO, FÓSCA,  
DE ASPECTO AVELUDADO

Aplica-se à pistola ou o pincel, adere a todas as superfícies, é lavável, isenta de produtos tóxicos, não deixa cheiro, e é por isso recomendado para escolas, hotéis, casas de saúde, hospitais, etc.

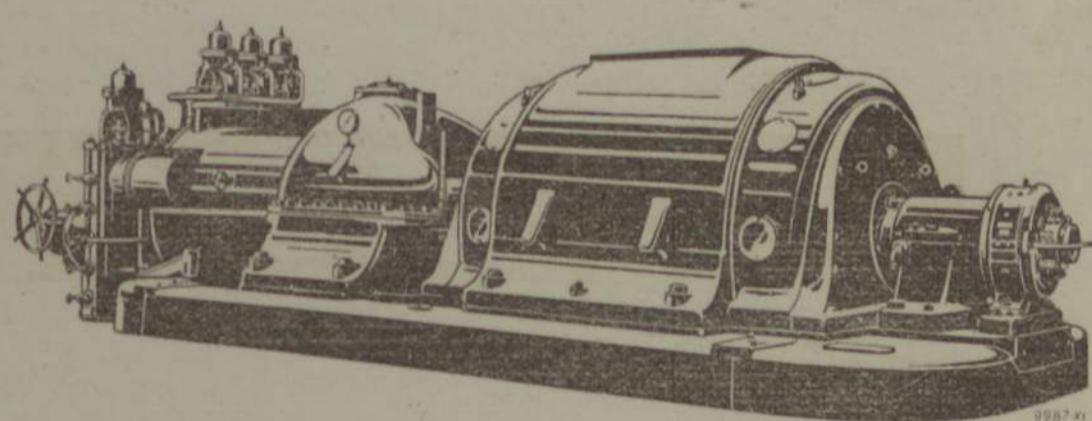
Com esta tinta obtém-se os mais belos efeitos decorativos.

**VALPASTEL**

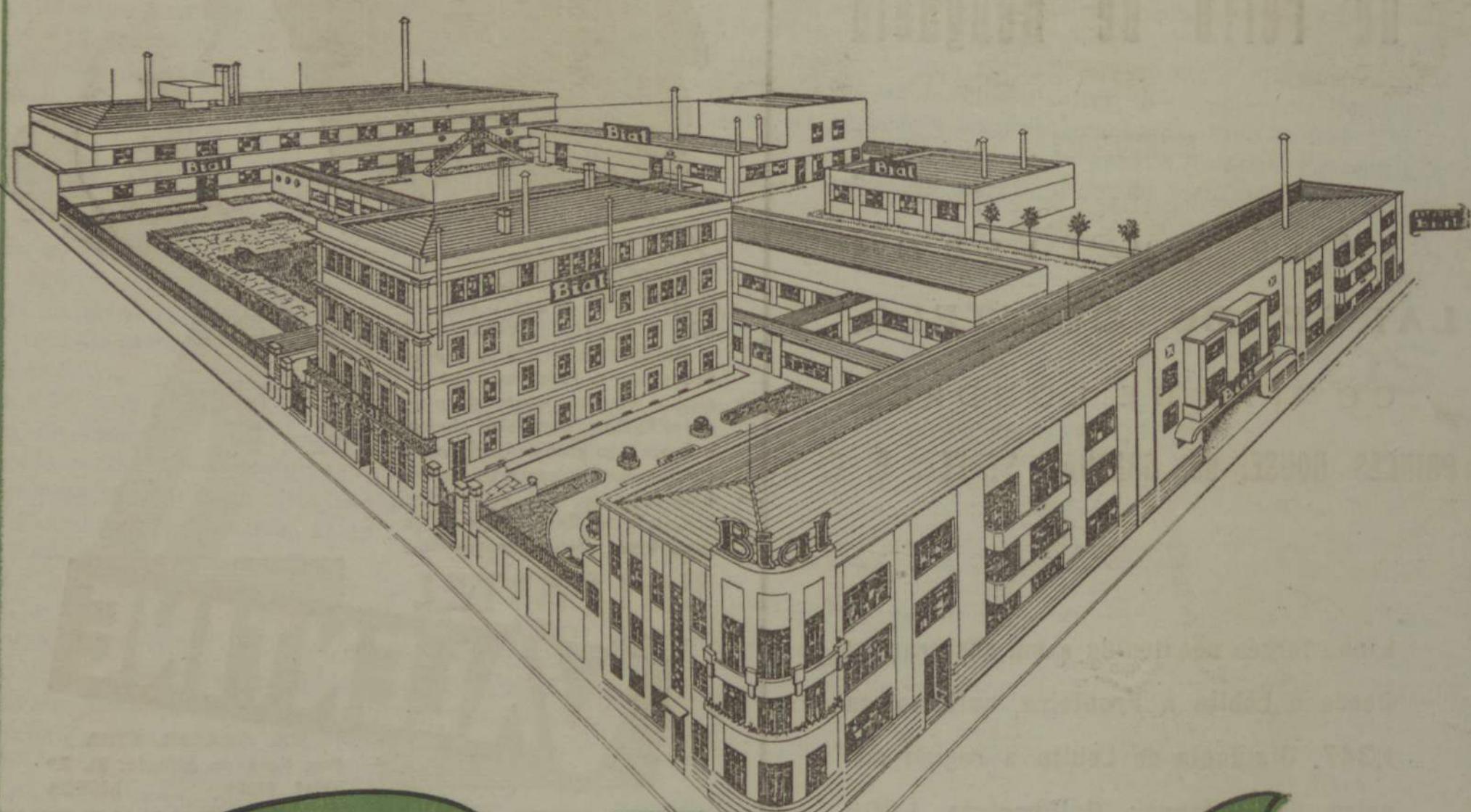
# VALENTINE

SOC. GILLCAR, LTDA  
Rua Nova do Almada, 81, 2.<sup>o</sup>  
Telef. 24504 LISBOA

LUCRE, ACERTE, ATINE, PINTANDO COM VALENTINE



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



# Bial

É NESTES LABORATÓRIOS  
QUE SE PREPARA O

**BENZO-DIACOL**

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE