

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: PB X 20158; Direcção: 27520

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: CARLOS ROCHA, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 24736

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

1456

16—AGOSTO—1948

A N O L X

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR :

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO :

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ALVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES :

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO :

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Problemas Nacionais, por José Lucas Coelho dos Reis	463
Curiosidades e distracções da «Gazeta», por Alexandre F. Settas	465
Os transportes colectivos em Lisboa, pelo Dr. Busquets de Aguilar	466
Os nossos mortos	468
Instinto médico dos povos primitivos	468
Publicações recebidas	468
Linhos Portuguesas	469
António Montês	470
O Centenário da «Revista Militar» e a «Gazeta dos Caminhos de Ferro»	470
Caminhos de Ferro Coloniais	470
Linhos Estrangeiras	470
Tertúlia «Festa Brava»	471
Termas das Taipas	472
Há 50 anos	472
Caminhos de Ferro	472
Parte Oficial	473
Recortes sem Comentários	474
Espectáculos	474

Problemas Nacionais

Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

III

Einegável que os Serviços prestados pelas empresas de Navegação e de Caminhos de Ferro são serviços de interesse público, de importância igual ou equivalente, serviços que não podem parar e que devem ir sendo melhorados constantemente, para bem poderem cumprir a sua alta missão — mas, para isso, não se devem obrigar as referidas empresas a fazerem os transportes por preços ruinosos.

Estabelecerem-se obrigatoriamente preços abaixo do seu custo para o transporte de passageiros, gado e mercadorias, é fazer resvalar as empresas que os exploram para uma ruína certa.

Foi o que sucedeu às empresas de Caminhos de Ferro Portuguesas e o que ia sucedendo às Companhias Nacional e Colonial de Navegação, depois da fundação desta última empresa em 1922, do que resultou a luta de concorrência entre estas duas companhias, motivo por que o Governo entendeu e muito bem intervir eficazmente em 1931, publicando para isso o Decreto n.º 20.700 de 31 de Dezembro do indicado ano, a que já nos temos referido.

Sem a intervenção do Governo, a situação das duas Companhias de Navegação ter-se-ia agravado dia a dia, não sendo de admirar que tivessem sido arrastadas para a falência, com o que muito teria perdido a economia da Nação e o prestígio político desta situação.

Para se ver e analisar bem a situação a que ambas estas duas empresas chegaram, basta dizer-se que as suas acções do valor nominal de 100\$00 cada uma, foram cotadas na Bolsa de Fundos de Lisboa em 31 de Dezembro de 1932, apesar de já ter um ano de execução as bases do indicado Decreto n.º 20.700 de 31 de Dezembro de 1931, pelos seguintes preços:

Companhia Nacional de Navegação — 55\$00
Companhia Colonial de Navegação — 10\$00

Três anos depois, isto é, em 31 de Dezembro de 1935, as referidas acções passaram a ter a seguinte cotação:

Companhia Nacional — 66\$80
Companhia Colonial — 15\$00

Decorridos mais três anos, a cotação das indi-

cadas acções no último dia do ano de 1938, foi a seguinte:

Companhia Nacional — 161\$50
Companhia Colonial — 51\$00

Verifica-se assim que, devido à inteligente e oportunidade intervenção do Governo, com a publicação do Decreto n.º 20.700 e muito especialmente à feliz escolha das individualidades que fizeram e fazem parte da Junta Nacional da Marinha Mercante, no curto espaço de tempo que vai de 1932 a 1938, as acções das duas indicadas companhias tiveram uma valorização superior a 200 por cento — e de 1938 até esta data valorizaram-se de tal forma, que hoje a sua cotação, quer da Companhia Nacional, quer da Colonial — tem andado à roda de 1.150\$00 (mil cento e cinquenta escudos) cada uma.

Há a notar ainda que a valorização das acções da Companhia Nacional de Navegação tem sido muito maior do que as da Companhia Colonial, o que aliás é natural, por se tratar duma empresa mais antiga, e que, além disso, elevou o seu capital de 13 para 39 mil contos há cerca de 6 anos pela integração das suas reservas e valorização do activo, valorizando por esta forma as respectivas acções de cem para trezentos escudos cada uma, sem dispêndio algum para os seus accionistas, o que representa um benefício muito importante — e pouco tempo depois eleva o seu capital de 39 para 78 mil contos por meio duma emissão de acções emitidas pelo seu valor nominal e apenas destinadas aos seus accionistas, o que representou um novo e importante benefício para os possuidores das antigas acções, visto as novas acções, que foram emitidas pelo seu valor nominal, (300\$00), valerem hoje tanto como as antigas.

A situação próspera destas duas companhias de navegação como temos demonstrado, permite-lhes remunerar condignamente o capital accionista e pagar bem como deve ser a todos os seus empregados de bordo, da Metrópole e Ultramar, o que já o caminho de ferro não tem podido fazer para a maior parte dos seus numerosos empregados, devido à escassez das suas receitas e tremendos encargos que suporta e ao facto de se não ter seguido para com este meio de transporte a política imposta para os transportes marítimos, constante do indicado Decreto n.º 20.700 de 31 de Dezembro de 1931.

Há a notar ainda que a situação difícil em que o caminho de ferro português tem vivido desde a sua fundação era muitíssimo mais fácil de resolver do que a das Companhias de Navegação, visto que o caminho de ferro até aí pelas alturas de 1925 vivia de facto em regimen de monopólio e não tinha quem lhe fizesse concorrência.

Verifica-se pela leitura do referido Decreto n.º 20.700, que o Governo apenas teve conhecimento da situação grave em que a Companhia Nacional de Navegação e Companhia Colonial de Navegação se encontravam, devido à luta de concorrência de preços que entre estas duas empresas se estava travando, não hesitou um momento em pôr termo à referida luta e em tornar as providências que o assunto requeria, no sentido de se conseguir a prosperidade das indicadas empresas, de forma a poderem bem servir a economia da Nação — e é de justiça reconhecer-se que o Governo cumpriu bem a sua missão como os factos plenamente o têm demonstrado.

Analise-se, porém, o tratamento usado para com as companhias de navegação e compare-se com o que se tem imposto ao caminho de ferro, visto que qualquer destas empresas explora a indústria de transportes, uns marítimos e outros terrestres, e ver-se-hão as injustiças que o caminho de ferro tem sofrido.

Para que se tenha um conhecimento exacto de algumas das injustiças e violências que o caminho de ferro tem sofrido, no que diz respeito principalmente à imposição de fazer transportes abaixo do seu custo, reconheço a necessidade de ter de me reportar à data em que de facto começou a sua exploração em Portugal, isto é, em 1864.

Como é do conhecimento geral, a concessão para a construção e exploração da linha Norte e Leste, foi dada à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tendo a de Leste, entre Lisboa e a Fronteira, sido aberta à exploração em 24 de Setembro de 1863 e em 7 de Julho de 1864, a extensão que vai do Entroncamento a Vila Nova de Gaia, sendo desde logo estabelecidos por acordo entre o Governo e a empresa, os preços para transporte de passageiros, gado e mercadorias, conforme determina a respectiva base do Contrato, tomando-se por base os preços cobrados pelos caminhos de ferro franceses.

Havia que atender, porém, que o grande desenvolvimento industrial, comercial e agrícola da França e bem assim o seu enorme movimento de passageiros, deveria permitir que os preços dos transportes ferroviários fossem mais baixos lá que no nosso país e por isso os preços dos referidos transportes em Portugal deviam ter sido fixados inicialmente pelo menos com mais 10 por cento que as cobradas em França.

É de estranhar que assim se não tivesse proce-

dido tanto mais que quando em 1843 Costa Cabra apresentou no parlamento o notável programa de fomento económico, programa que abrangia também a construção de caminhos de ferro, o Conde de Lavradio, ao discutir-se na Câmara dos Pares o projecto da construção do caminho de ferro de Lisboa ao Porto, ao combatê-lo, provou com dados estatísticos, que, devido ao reduzido número de passageiros transportados mensalmente pelos vapores que faziam carreira entre Lisboa e Porto e ao fraco movimento comercial, industrial e agrícola do país, tudo fazia prever que o Caminho de ferro não se poderia manter dignamente, a não ser que os preços dos transportes fossem bastante elevados.

Bastaria esta advertência, este prudente aviso de tão ilustre Par do Reino, para que os preços dos transportes tivessem sido inicialmente fixados pelo menos em mais de 10 por cento que os estabelecidos para os caminhos de ferro franceses.

Não se fez, porém, assim e por isso os resultados não tardaram a ser conhecidos, por quanto passados apenas pouco mais de um ano da exploração da linha Norte e Leste, isto é, em 1866, a Companhia viu-se obrigada a suspender o pagamento do juro das suas obrigações, que só começou em 1870.

A política de preços para os transportes ferroviários, seguida inicialmente entre nós, após a conclusão do caminho de ferro do Norte e Leste, dá a impressão que não mereceu nessa altura aos administradores eleitos para o Conselho de Administração da Companhia, o verdadeiro cuidado na defesa dos interesses que lhes haviam sido confiados, talvez por na sua maioria terem sido recrutados nos meios políticos, pois provavelmente nem accionistas seriam...

Não se comprehende pois, por que tendo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses suspendido pela primeira vez em 1866, o pagamento do juro das suas obrigações, não tomou imediatamente o seu Conselho de Administração a iniciativa de pedir e trabalhar com o maior interesse, no sentido de se proceder à revisão e elevação dos preços dos transportes até ao limite de se poder fazer face a todos os encargos, fossem eles de que natureza fossem, tanto mais que não havia nem podia haver lei nenhuma que pudesse obrigar a Companhia a fazer transportes por preços que não pudessem cobrir todas as despesas de exploração, encargos financeiros obrigatórios e a devida remuneração ao capital accionista.

E tão fácil teria sido então e mesmo depois por toda a vida fora da Companhia, conseguir-se tudo isto, de maneira a termos hoje o dobro da rede ferroviária que possuímos, devidamente apetrechada para poder satisfazer todas as exigências do país e às necessárias comodidades do público.



Os caminhos de ferro no século XX

NOS fins do ano de 1830, só havia caminhos de ferro na Inglaterra, em França e nos Estados Unidos da América, mas pouco mais pareciam do que brincadeiras em ponto grande. Já em 1860 os havia na Europa, excepto na Grécia e na Sérvia. Havia também uma rede muito extensa no Canadá e algumas outras linhas na América do Sul, no Egito, etc.

Quarenta anos depois, nos fins do século XIX, já se encontravam 284 mil quilómetros na Europa, 403 mil na América (311 mil dos quais pertencentes aos Estados Unidos), 18 mil na África, 61 mil na Ásia e 25 mil na Oceania.

Havia, pois, em todo o mundo, ao raiar do século presente, 791 mil quilómetros de vias férreas.

Máquina para imprimir bilhetes de caminhos de ferro

NAS linhas férreas italianas desde o ano de 1908 que se utiliza o invento do Conde Pisciceli, pelo qual os bilhetes de caminhos de ferro são impressos na própria ocasião em que são vendidos ao público. Consta o engenhoso maquinismo desse aparelho dum prelo, que se põe em movimento por meio de uma alavanca vertical, vendo-se os nomes das várias estações da linha indicadas nos dois lados do mesmo prelo.

O movimento dessa alavanca determina o aparecimento duma outra, no exterior da máquina, que imprime no bilhete indicações da classe a utilizar, estações de destino e o preço da respectiva passagem.

Todos os dizeres impressos nos bilhetes ficam reproduzidos sobre uma fita e o valor das importâncias aparece em uns pequenos discos colocados à esquerda da máquina.

Noutros discos colocados à direita aparece o total das quantias recebidas.

Novos combóios

OS novos combóios que, depois de haver findado a última guerra, começaram a circular em alguns países, têm um aspecto verdadeiramente inédito. Assim, os caminhos de ferro franceses acabam de concluir o período experimental das novas automotoras «Micheline», as quais se apresentam com o clássico aspecto muito modificado e utilizam uma embraiagem idêntica às dos automóveis. À direita outro motor e num ponto mais elevado é onde está instalada a cabina do maquinista.

* * *

Em Inglaterra os viajantes das linhas secundárias utilizam automotoras munidas de motores idênticos aos que foram construídos para Peruvian Central Railway.

Essas automotoras, destinadas ao serviço duma linha (a das montanhas rochosas), que parte do nível do mar até à altitude de 4.500 metros, nos Andes e são munidas de

potentes motores Diesel, são rigorosamente experimentadas antes da entrega.

O Perú encomendou recentemente seis outras automotoras do mesmo tipo e a Colômbia encomendou outras cinco das mais potentes que na actualidade se constroem em Inglaterra.

O amadorismo entre os ferroviários

TAL como o Ateneu Ferroviário, organismo que muita honra confere aos que fazem parte de tão simpática e prestante agremiação cultural e de recreio do pessoal da C. P., assim o Grupo Desportivo e Recreativo dos ferroviários que laboram no Metropolitano de Paris é afamado pela sua excelente organização educativa, da qual tem dado brilhantes provas em variados campos de apreciáveis actividades associativas.

Recentemente e pela segunda vez os ferroviários do Metropolitano apresentaram no seu «Salon» trabalhos de acen-tuado cunho artístico, tendo-se nessa ocasião revelado como muito aceitáveis pintores de arte, alguns maquinistas, revisores e outro pessoal do Metropolitano.

O tempo tudo altera

Agrandezza e a decadência das coisas e pessoas em tudo se traduz, levando-nos a reflectir que não existe nada eterno nem inalterável. Vejamos a que destino o acaso votou uma das mais sumptuosas carroagens do mundo. Referimo-nos à esplêndida carruagem-salão que foi pertença do ex-Kaiser Guilherme II e que, retirada do serviço de circulação, foi comprada por um modesto proprietário rural que a mandou assentar sobre pilares num campo que possue, revestindo-a de tejolos e apenas conservando sem alterações o seu riquíssimo interior.

Medidas preventivas

Em certas linhas da África do Sul os densos bandos de búfalos que as atravessam na ocasião das passagens dos combóios são causas de inúmeros acidentes. Para evitar que esses animais sejam trucidados e provoquem descarrilamentos, nos pontos onde são mais freqüentes cruzarem-se os animais com as vias, dispuseram-se chapas de metal com pontas aguçadas, cónicas e resistentes, que sendo evidente estorvo para a passagem normal desses animais suícidados, evitam racionalmente prejuízos e desastres humanos, pois já se têm registado descarrilamentos quando os búfalos são trucidados em grandes massas.

Alexandre Fr. Settar

OS TRANSPORTES

colectivos em Lisboa

Pelo D.R. BUSQUETS DE AGUILAR

II

DEPOIS⁽¹⁾ de ter apreciado as declarações da Companhia, que, num desplante digno da sua altivez, tratou em Novembro de 1947 da situação dos seus serviços, vou ocupar-me de alguns aspectos deste problema, que tão grave continua a ser e é de fundamental importância para o bem estar da cidade. Desde Novembro de 1947, apenas há a acrescentar à situação dos transportes colectivos a criação da empresa «Metropolitano de Lisboa», por escritura de 26 de Janeiro de 1948, para o estudo deste meio de transporte, aparecimento dos novos carros eléctricos, inferiores no aspecto e menos cômodos que os existentes, e o maior desenvolvimento das carreiras de auto-carros.

Para a compreensão de qualquer assunto, entendi sempre vantajoso começar pela sua história, que, no caso presente, não é possível fazer, limitando-me apenas a ligeiras notas pelas razões que passo a expor.

Acerca da história dos transportes colectivos em Lisboa nenhuma obra se encontra publicada e sómente um ou outro artigo disperso lhe faz referência, pelo que em fins de 1944 pensei preencher essa lacuna, embora soubesse que um distinto investigador desistira, depois um poeta primoroso abandonara a tarefa, esperando eu ser mais bem sucedido. Afim de se fazer este estudo é indispensável examinar toda a documentação existente que se encontra nos arquivos da Câmara Municipal de Lisboa e da Companhia Carris de Ferro. Quanto à Câmara Municipal o arquivo foi-me franqueado o mais rapidamente possível com a aceitação do trabalho ser publicado na Revista Municipal, editando-se a competente separata. Longe de criarem a menor dificuldade os Serviços Culturais da Câmara Municipal não podiam facilitar mais, porém, o estudo ficaria incompleto desde que a Companhia Carris não procedesse de forma idêntica. In-

genuamente supus que a Companhia não teria dúvida em abrir os arquivos à sua guarda e compreenderia a vantagem de dar a conhecer a sua acção no progresso de Lisboa. Aconteceu exactamente o contrário. Como não conhecia pessoalmente qualquer director da Companhia Carris, dirigi-me a um meu ilustre amigo e erudito colaborador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que, com a sua costumada amabilidade, solicitou da Companhia que me fosse permitido examinar o arquivo.

A resposta foi tão fantástica, que define por si só a mentalidade da empresa, o receio em que a verdade se descubra e a atrevida importância que a caracteriza, afirmando que: «à Companhia Carris não lhe interessava a sua história por esta estar feita pelos milhões de passageiros que se serviam dos seus carros». Assim para esse director basta apenas a utilização dos serviços afim de a história dos mesmos ser conhecida, afirmação espantosa, só admissível em analfabetos, pelo que o motivo tem de se ir procurar de preferência a outro facto e que é o interesse da empresa em que verdade se não saiba porque não lhe convém, sendo preferível o silêncio para em paz continuar a explorar Lisboa como uma propriedade que lhe pertence. Vi-me obrigado a desistir, pois doutra forma, apenas com o arquivo camarário, a obra ficaria incompleta e sem interesse.

Passo a ocupar-me da evolução dos transportes colectivos urbanos, para depois ocupar-me de Lisboa. As cidades antigas não conheciam a necessidade dos transportes colectivos, devido às suas reduzidas dimensões, pouca população, e um lento ritmo de vida. Pertenceu ao século XIX a criação dos transportes colectivos dentro das povoações, devido ao fenómeno do urbanismo, motivado pelo rápido crescimento populacional,

⁽¹⁾ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1.440 de 16 de Dezembro de 1947, pág. 519 a 521.

aumento das riquezas e alguns outros factores, surgindo desta forma as importantes cidades modernas cuja extensão não podiam prever, séculos atrás, aqueles que estavam acostumados às povoações amuralhadas.

Os antecedentes dos transportes colectivos urbanos foram a existência de cavalos e carruagens de aluguer, em oposição aos cavalos e carruagens de propriedade individual, desenvolvendo-se largamente os primeiros durante o século XVIII.

Em 1828 apareceu (¹) em Paris o primeiro «óibus», verdadeiro início dos transportes colectivos citadinos, pois transportava cada «óibus» diversos passageiros por preços reduzidos e com um horário determinado; isto devido à iniciativa de Brandy, que efectuou o ressurgimento do carroço de cinco soldos, que existiu por pouco tempo em 1662. O êxito foi completo, durando este meio de transporte conjuntamente com os carros deslocando-se sobre carris, introduzidos em Paris por Loubat em 1853. Diversas empresas se organizaram, começando com o «óibus» de 17 lugares para atingir 40 e com imperial, ou seja na parte superior externa transportarem-se passageiros. Com o desenvolvimento da viação ferroviária surgiu a ideia de se realizar o transporte de passageiros dentro das cidades e nos subúrbios, por carros andando sobre carris, facilitando a expansão urbana.

O primeiro tranvia citadino (²) foi estabelecido por Jonh Stephenson em Nova-Iorque no ano de 1832, para ligar esta cidade a Harlem, porém, de corridos alguns anos, cessou a exploração, para voltar de novo em 1852 a funcionar na 6.^a Avenida, e em 1855 criaram-se quatro linhas novas. Desde então desenvolveram-se largamente, adotando os carros o tipo de imperial com duas escadas, que conservaram até à sua substituição por carros elétricos. Em Boston e Nova-Orleãs surgiram sistemas idênticos de viação.

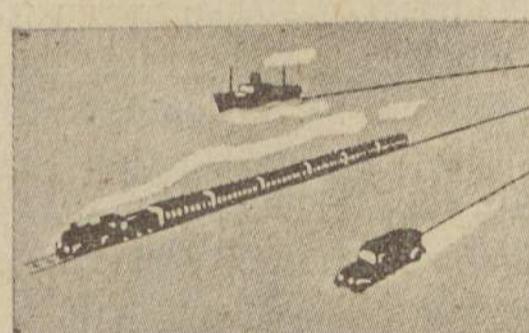
Na Europa foi Paris a primeira cidade a possuir tranvias urbanos, devido à iniciativa de Loubat em 1853, como já escrevi, ligando a Praça da Concordia a Saint Cloud, suprimindo-se os carris no centro da cidade, substituindo-se as rodas dos carros pelas dos «óibus», voltando depois a colocarem-se quando se chegava ao cais de Billy. Os carros tinham tipo americano, e, como os tranvias citadinos eram originários da América passaram as linhas a terem a designação de caminhos de ferro americanos, que se estenderam a Versalhes e ao Louvre. De Paris alargou-se este sistema de viação ao Havre e a Nantes em França, para outras cidades da Europa também os possuírem como Genebra em 1863, Viena em 1865 e Bruxelas em 1868.

Como a tracção animal era morosa, pensou-se na sua substituição pelo vapor, iniciada a primeira vez na América por A. B. Sotta em 1859, desenvolvendo-se pela acção de Todd depois de 1873, seguindo-a Grantham em Londres no ano de 1873, aparecendo em Paris um ano depois, devido a Frany. Todavia as cidades americanas com os seus arruamentos rectilíneos e o desejo de ligar as cidades com os arredores facilitando a extensão das moradias citadinas, prestavam-se melhor a este meio de transporte, do que as cidades europeias de arruamentos estreitos e de movimento concentrado.

O emprego do vapor possuía o inconveniente do fumo, pelo que se estudaram outros processos, como a tracção a ar comprimido, porém a electricidade substituiu com vantagem o existente.

(¹) *Histoire de La Locomotion Terrestre, La Voiture, Le Cycle, L'Automobile* — Paris, 1936, pág. 133 a 142.

(²) *Histoire de la Locomotion Terrestre, Les Chemins de Fer* — Paris, 1935, pág. 122 e 254 a 261.



Os nossos mortos

Alexandre Filipe Settas

A notícia do falecimento de Alexandre Settas, nosso antigo e muito apreciado colaborador, chegou de chofre ao nosso conhecimento. Querido de todos nós e sempre bemvindo a esta casa, poucos dias antes da sua morte havíamos tido a sua visita. É certo que, por conselho médico, estava seguindo uma dieta rigorosa, mas nada fazia prever para tão breve o fim da sua existência.

É com verdadeiro pesar que escrevemos estas linhas de necrologia. Com o desaparecimento de Alexandre Filipe Settas não perdemos apenas um dos nossos mais distintos colaboradores mas também um bom amigo e excelente camarada.

Foi em 1932 que o falecido iniciou a sua colaboração na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, colaboração que interrompeu em 1935, quando se fundou a *Revista de Comunicações*, que teve efémera existência. Em 1937 o seu nome voltou de novo a aparecer regularmente na nossa publicação subscrevendo artigos de grande interesse.

Apaixonado pelos assuntos referentes aos caminhos de ferro, Alexandre Settas, que tinha talento jornalístico, sabia tornar atraentes todos os seus artigos e chamar para eles a atenção mesmo daqueles que, como ele, não eram ferroviários.

Uma revista inglesa da especialidade chegou a referir-se a um dos seus artigos.

Alexandre Filipe Settas morreu relativamente novo, com 51 anos. Era natural de Lisboa e há 35 anos que estava empregado na Imprensa Nacional.

A família do nosso saudoso amigo, cujo funeral se realizou no dia 14 do corrente, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta sentidas condolências.

No seu funeral, que foi imensamente concorrido, a Direcção, a Redacção e o quadro tipográfico da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fizeram-se representar pelos srs. Rebelo de Bettencourt e José Rodrigues Alves.



Alexandre Filipe Settas

Instinto médico dos povos primitivos

Um sábio europeu, Dr. Selbiger, descobriu, durante a sua estada de oito anos na África Oriental e Central, muitos segredos dos curandeiros pretos. Declarou que o conhecimento que os indígenas africanos possuem de ervas medicinais, pode ser muito importante para a ciência médica ocidental.

O sábio contou também que tinha descoberto no distrito de Tabora um pequeno lago cuja água contém muito rádio e enxôfre porque um aerolito tinha caído nêle. Desde muitos séculos os indígenas tomam banho nêste lago, a título de remédio contra o reumatismo.

É curioso notar com quanta certeza estes povos conhecem os remédios de que necessitam contra várias afecções. Um dos medicamentos, mais importantes, a quinina, extracto da casca da quina, era originariamente conhecida pelos Indianos da América do Sul que se serviam dela na luta contra a perniciosa febre paludosa. Os Espanhois levaram a quinina para a Europa onde, no princípio, este remédio foi porém menosprezado. Passaram muitos anos antes que a ciência tivesse reconhecido que o instinto dos Indianos os não tinha enganado e que a quinina constitue uma das armas mais efectivas contra a malária.

Um Instituto muito importante como a Comissão de estudos da malária, secção da antiga Sociedade das Nações, recomendou, a título de profilaxia, uma dose de 400 mgr. de quinina durante a estação da malária e, como remédio, uma dose diária de 1 até 1,3 gr. durante uma semana.

Assim a ciência reconheceu a exactidão do instinto dos povos primitivos.

Publicações recebidas

«BOLETIM DA C. P.»

Está publicado o n.º 228, correspondente ao mês de Junho, do «Boletim da C. P.» de que são respectivamente director e editor os srs. eng.º Roberto de Espregueira Mendes e António Montês.

Como os anteriores, este número traz abundante informação ferroviária, muitas gravuras, um *hors-texte* em que se insere a reprodução de uma gravura em madeira com a Rua do Cego (Alfama) e, em separata, a continuação duma antologia de escritores que, nas suas obras, se referiram aos caminhos de ferro.

A colaboração deste número do «Boletim da C. P.» é assinada pelos srs. engenheiro José Vaz Sintra, dr. Carlos Simões de Albuquerque, António Rodrigues Coutinho e Guerra Maio.

Linhos portuguesas

Estação de Paraímo

Com a presença do sr. dr. Luciano Correia, presidente da Câmara Municipal da Anadia, que representava também o sr. Governador Civil de Aveiro, autoridades do concelho, directores da C. P. e muito povo, inaugurou-se oficialmente, no dia 1 de Agosto, a estação de caminho de ferro do Paraímo.

O facto constituiu um verdadeiro acontecimento tanto mais que nesse mesmo dia se realizavam as tradicionais e sempre concorridas festas de S. Francisco.

A nova estação, construída nos terrenos concedidos amavelmente pela sr.ª D. Ema Soares de Moraes e pelo sr. Joaquim Francisco Nuno e herdeiros de Joaquim Simões Moreira e de Joaquim Ferreira dos Santos, foi inaugurada pelo sr. engenheiro Leite Pinto, que se fazia acompanhar pelos srs. engenheiros Campos Henriques, subdirector geral da C. P., Vasconcelos Correia, antigo presidente do concelho de administração e actual presidente honorário; Sousa Nunes, chefe da divisão de via e obras; Lamas de Oliveira, chefe dos serviços de exploração e André Navarro, subchefe da divisão comercial.

Nesse mesmo dia, e a seguir, inaugurou-se uma pequena estrada que liga a estação com a rua principal de Paraímo.

O sr. dr. Garcia Pulido, uma das pessoas que mais se interessaram pela construção desta estação e que também estava presente, foi muito cumprimentado. A sua chegada à estação as bandas de S. João de Loure e Fermentelos tocaram a «Maria da Fonte».

Em Sangalhos, realizou-se depois um almoço, a que assistiram numerosas pessoas da maior repre-

sentação. Presidiu o sr. dr. Luciano Correia, ladoado pelos srs. engenheiros Leite Pinto e Sousa Nunes, drs. Garcia Pulido e Luiz Carlos Conceição.

Sobre a importância da nova estação falaram os srs. Albano Costa, presidente da Junta de Freguesia de Sangalhos, dr. Luís Carlos Conceição que apresentou cumprimentos e agradecimentos ao sr. dr. Garcia Pulido pelo interesse que tomou pela realização daquele melhoramento e o sr. Adriano Rodrigues Seabra que, depois de agradecer à administração da Companhia dos Caminhos de Ferro a criação da estação do Paraímo e a deslocação, até aquela localidade, de alguns dos seus directores, traçou o panorama da importância económica do concelho, centro industrial e agrícola de grande movimento.

Falaram, por último, os srs. dr. Garcia Pulido e engenheiros Leite Pinto e Vasconcelos Correia e, a fechar, mais uma vez o sr. dr. Garcia Pulido que pediu uma saudação para o sr. Fausto de Figueiredo, ilustre administrador geral da C. P., que, por motivo de saúde, não pôde assistir à inauguração da nova estação.

Melhoramentos nas ligações entre Braga e Porto

A C. P. atendendo às sugestões que, em tempo, lhe foram apresentadas pelo Grémio do Comércio de Braga, introduziu, com início no dia 1 de Julho, algumas alterações nos horários dos comboios, as quais vieram beneficiar as ligações entre Braga e Porto.

Estas alterações representam um importante melhoramento para as pessoas que, por suas actividades comerciais e industriais, têm necessidade de viajar entre aquelas duas cidades.

O Grémio do Comércio de Braga, em ofício dirigido à C. P. reconhece e agradece os esforços que esta empresa ferroviária emprega no sentido de melhorar os seus serviços e de zelar, portanto, os interesses do público.

CORREIAS TRAPEZOÏDAIS «VEELINK»

Para todas as transmissões — Para todos os comprimentos — Para todas as larguras

ENTREGAS IMEDIATAS

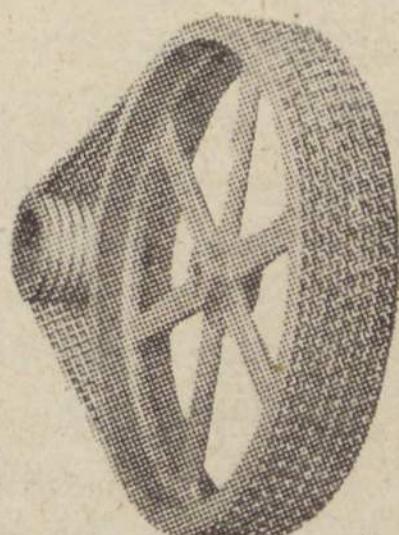
CONSULTEM os Agentes para o Continente, Ilhas e Colónias:

SOCIEDADES REUNIDAS REIS, L.^{DA}

SECÇÃO DE MÁQUINAS

AV. ALMIRANTE REIS, 80-B a 80-E

LISBOA



OS NOSSOS COLABORADORES

ANTÓNIO MONTÊS

Em viagem de férias e, simultaneamente de estudo, pelo estrangeiro, encontra-se no norte da Itália, o nosso prezado amigo e ilustre colaborador sr. António Montês, chefe dos Serviços de Propaganda e Turismo da C. P. e editor do «Boletim» mensal desta Companhia.

António Montês visitou já, nesta sua digressão, alguns dos principais centros de turismo da França e da Suíça. Conhecedor, como poucos, no nosso país, dos problemas que de mais perto se relacionam com a indústria do turismo, como sejam transportes, hoteis e pensões, é de esperar que esta sua nova viagem ao estrangeiro lhe proporcione o ensejo de enriquecer com novos conhecimentos a sua experiência e o seu caderno de impressões.

Ao nosso prezado amigo e colaborador, sr. António Montês, a quem a sua terra natal — Caldas da Rainha, deve a fundação do magnífico Museu Provincial de José Malhôa, um dos melhores da província, desejamos um feliz regresso ao nosso país.

O centenário da «Revista Militar» e a «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

O órgão do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal — *Vida Ferroviária*, de que é mui digno director o sr. Guilherme Tomaz, ao referir-se, no número 157, correspondente a Julho, a sessão de homenagem promovida pela Imprensa Portuguesa, na Sociedade de Geografia à *Revista Militar*, tem palavras de apreço e de boa camaradagem não só para a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* mas também para o nosso querido director-gerente, sr. Carlos d'Ornellas.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Foram inauguradas as obras do prolongamento do caminho de ferro da Huila, com a presença do sr. Governador geral da Província de Angola. Essas obras constituem uma velha e justa aspiração da Huila, em manifesto progresso. Por tal motivo a Associação Comercial de Sá da Bandeira enviou, no dia 27 de Julho, ao sr. Presidente do Conselho, um telegrama em que manifesta a sua gratidão pela realização daquele melhoramento.

Linhas Estrangeiras

BRASIL

Os directores e delegados técnicos das 52 companhias dos caminhos de ferro nacionais reuniram-se recentemente, no Rio de Janeiro, numa conferência que teve por principal objectivo o estabelecimento de planos para a solução do problema dos transportes, considerado como um dos mais importantes, actualmente, no Brasil.

O Brasil possui actualmente 52 caminhos de ferro com 2.277 quilómetros de linha em bitola de 1,60 m., 31.175 quilómetros em bitola de 1 metro, 729 quilómetros em bitola de 0,76, 8 quilómetros em bitola de 0,66 e 388 quilómetros em bitola de 0,60 m. Todas estas linhas somadas dão um total geral de 34.507 quilómetros.

Os técnicos, no entanto, afirmam que nenhuma delas obedeceu, na sua construção, aos princípios rigorosos da engenharia ferroviária do que resulta os dois factores que mais prejudicam o sistema ferroviário ou país: Morosidade no tráfego e encarecimento dos fretes.

A finalidade desta reunião foi justamente fazer desaparecer todas, ou pelo menos as principais, lacunas reveladas pelos estudos feitos.

O engenheiro Aurélio Iblapina, que assistiu à reunião, considera solúvel o problema ferroviário brasileiro, uma vez que o governo, evidentemente, no empreendimento, a longo prazo, adote as previdências e medidas indicadas pela conferência. Acha ele que a solução desse problema trará também a estabilidade económica pois, em sua opinião, o alto custo de fretes nos caminhos de ferro é uma das causas fundamentais da ascensão vertiginosa nos preços e da escassez dos géneros de primeira necessidade no Brasil.

CONGO BELGA

Foi festivamente comemorado o cinquentenário do Caminho de Ferro de Baixo Congo, que liga Matadi a Leopoldville. As festas comemorativas, que se revestiram de grande brilhantismo, assisiram embaixadores e ministros acreditados em Bruxelas, entre eles o sr. dr. Eduardo Mariano Vieira Leitão, ilustre ministro plenipotenciário de Portugal na Bélgica.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Tertúlia "Festa Brava"

Festas comemorativas do 2.º aniversário da sua fundação

A Tertúlia «Festa Brava» festejou o 2.º aniversário da sua fundação, nos dias 7, 8 e 9 do corrente. Numerosos sócios, quase todos, animaram com a sua presença as festas comemorativas.

No dia 7, antes do habitual almoço de camara-dagem, inaugurou-se, numa das salas desta colectividade, o retrato do falecido sócio Fernando Oliveira, tendo pronunciado, em homenagem à sua memória, algumas palavras, repassadas de emoção, o ilustre escritor e jornalista sr. Norberto de Araújo. Se fosse vivo, Fernando de Oliveira não deixaria de comparecer a essas festas, mas esteve presente na saudade de quantos o conheceram e estimaram.

A esse almoço assistiu pela primeira vez e como convidado de honra, o distinto engenheiro e escritor, sr. Vidal Caldas Nogueira, que foi apresentado à assistência pelo presidente da Tertúlia «Festa Brava», sr. Carlos d'Ornellas.

No domingo, os sócios da Tertúlia e suas famílias foram em excursão animadíssima a Alcochete. Foram recebidos na Câmara Municipal, pelo seu digno presidente, sr. Rui Vinagre e no «Aposento do Barreto Verde», que visitaram também, foi-lhes oferecido um «Porto de Honra». À tarde, assistiram à corrida de touros.

Finalmente, na segunda-feira, 9, realizou-se, no amplo refeitório da «Lisboa Filme», no Lumiar, o jantar de confraternização, que decorreu, como habitualmente, com distinção e alegria. Viam-se muitas senhoras na assistência. Presidiu o nosso director, sr. Carlos d'Ornellas, presidente da Direcção da Tertúlia «Festa Brava», ladeado pelos srs. Carlos Mega, Raúl Caldeira e Rui Vinagre, vendo-se ainda na mesa de honra as senhoras D. Fernanda d'Ornellas, D. Conceição de Almeida e D. Alice Lopes Mega e os srs. Alvaro Figueiredo de Almeida e Mapril de Gouveia.

Carlos d'Ornellas leu o expediente, entre o qual figurava um telegrama do sr. Francisco da Silva Gama, vice-presidente da Assembleia Geral que, impossibilitado, por motivo de doença, cumprimentava os seus consócios, e, finda a leitura de outros telegramas e cartas, agradeceu aos sócios ali presentes a sua comparência e a colaboração de quantos quiseram auxiliá-lo na organização das festas comemorativas.

Alguém lembrou o nome de Victor Pestana, só-

cio da Tertúlia, então ainda ausente em África, por motivo de assuntos industriais, e falaram ainda os srs. Rui Vinagre, na sua qualidede de presidente do Município de Alcochete e de membro do Conselho Fiscal da Tertúlia, Carlos Mega, Pepe Luis, Sebastião Saraiva, em nome da Associação dos Toureiros, e finalmente o jornalista Luís Ferreira, redactor de *O Seculo*, em nome da Imprensa.

Como remate das festas comemorativas, a Tertúlia organizou um passeio a Sevilha, onde o novilheiro Manuel dos Santos foi tomar a alternativa, que será em seguida confirmada em Madrid. A Direcção desta colectividade quis testemunhar, com a sua presença e a de muitos sócios desta colectividade, na praça de Sevilha, a sua simpatia pelo novo matador de touros e criar em sua volta um ambiente português. De facto, Manuel dos Santos, ao receber das mãos do grande «Chicuelo» o estoque e a muleta, com que, na tarde de 15 de Agosto, tomou a alternativa, não se sentiu apenas entre espanhóis, teve também a presença de Portugal, pois que, além dos sócios da Tertúlia, encontravam-se na praça muitas centenas de portugueses, atraídos pelo interesse que despertou a cerimónia da alternativa.

A praça registou uma grande enchente. Manuel dos Santos, que estreou um trajo branco e oiro, foi recebido com uma enorme e entusiástica ovacão e apesar de os toiros terem saído quase mansos, pôde, contudo, afirmar a sua personalidade, principalmente no segundo. Foi uma tarde vitoriosa.

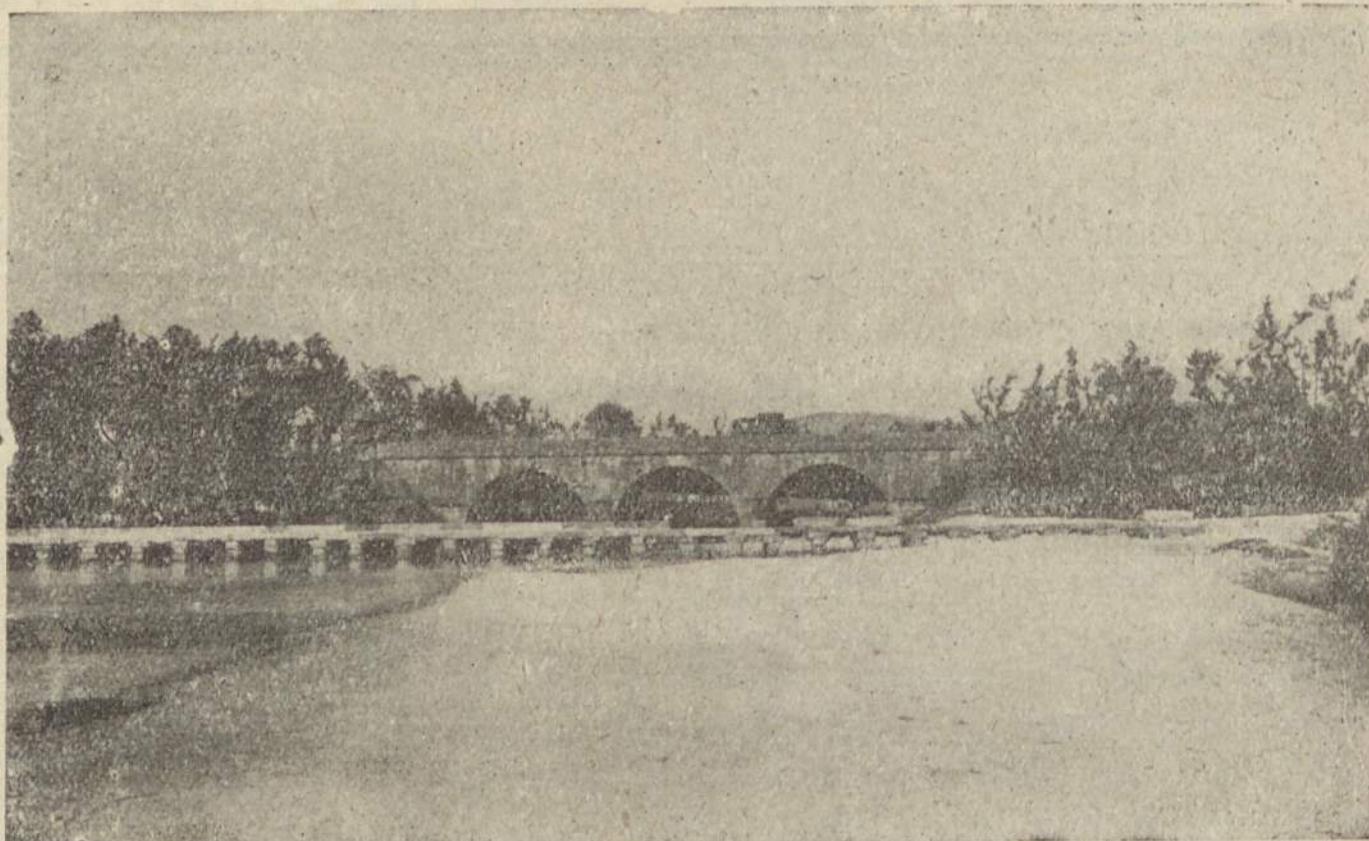
Terminada a corrida, o presidente da Tertúlia «Festa Brava», sr. Carlos de Ornellas, propôz um banquete em honra do já notável toureiro Manuel dos Santos, a que presidiu Juan Belmonte e a que assistiram mais de cem pessoas, entre as quais, e em lugar de honra, se viam Carlos Arruza, Rafael «El Gallo», o presidente da Associação da Imprensa de Sevilha, o dr. Saraiva Lima e críticos taurinos de Espanha e Lisboa.

O banquete, que se realizou no Hotel Colon, decorreu, escusado seria acrescentar, com grande animação e Manuel dos Santos teve mais uma vez a oportunidade de, ouvindo a palavra de vários oradores, verificar quanto é admirado na Espanha e admirado e querido pelos portugueses.

TERMAS DAS TAIPAS

Na margem do rio Ave, o turista ou o doente encontram para seu encanto ou para alívio de seus males as conhecidas e célebres Caldas das Taipas. É um dos mais encantadores recantos da pitoresca região minhota.

As suas águas sulfúrias, alcalinas, carbonatadas sódicas e cálcicas, todas elas maravilhosas na cura de várias doenças, já eram conhecidas dos romanos. O rio, a vegetação, a disposição das casas, os ares magníficos, fazem deste recanto uma estância ideal de turismo.



Aspecto do rio Ave, junto às Caldas das Taipas

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Agosto de 1898)

Tracção Electrica em Lisboa

Está já aprovado pelo governo o contracto entre a câmara municipal e a companhia carris de ferro, para a exploração, por 99 annos, das linhas hoje existentes e de muitas mais por meio de tracção electrica por cabo aereo.

Esta concessão torna-se notável porque *em parte alguma do mundo* ha uma outra companhia que tenha tão larga nem tão vantajosa concessão.

A unica modificação que foi feita é a restrição da câmara poder, passados 20 annos, impôr á companhia a modificação do seu sistema de tracção, e no caso d'ella não aceitar, a câmara no prazo de um anno... questionará e... veremos então.

Não nos dá o espaço para as considerações que este negocio nos suggerem.

CAMINHOS DE FERRO

Desdobramentos dos combóios n.^{os} 15 e 18

Como é sempre grande a afluência de passageiros, durante a estação de verão, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no único interesse do bem-público, mantém, desde 31 do mês findo, desdobramentos dos combóios n.^º 15 e 18, nas seguintes condições:

Do combóio n.^º 15:

Quando a afluência de passageiros *absolutamente o justificar*, — em combóio n.^º 5015, partindo de Lisboa-R. às 22^h,18^m chegando ao Porto às 6^h,20^m.

Do combóio n.^º 18:

Desde Campanhã, no dia seguinte ao da circulação do combóio n.^º 5015, com a marcha do titular.

O combóio n.^º 18 procedente do Porto, *aguardará ali* a partida daquele de Campanhã e desde esta estação continuará em combóio n.^º 18-Bi.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 171, II série, de 24 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e referente ao 2.º semestre do ano de 1947 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 262.859\$37 como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 2.º semestre do ano de 1947 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 16.042\$45, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 2.º semestre do ano de 1947 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 15.908\$10, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e referente ao 2.º semestre do ano de 1947 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 6.408\$04, como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo», n.º 161, II série, de 13 de Julho, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrante uma par-

cela de terreno, com a superfície de 34m²,30, à esquerda da linha férrea do Minho, entre os quilómetros 2,112.60 e 2,125.50, 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 Campanhã, concelho e distrito do Porto, e confronta ao norte com António Honrado de Carvalho, ao sul com o caminho de ferro e ao nascente e poente com António Honrado de Carvalho e 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.

O «Diário do Governo», n.º 165, II série, de 17 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno com a superfície de 4m²,68 à esquerda da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 248.411 e 248.416, 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 Paraímo, concelho da Anadia e distrito de Coimbra, e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro e ao sul e poente com Henrique Moreira Seabra.

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

O «Diário do Governo», n.º 181, II série, de 5 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 74 metros quadrados, localizada entre os quilómetros 38,304.85 e 38,330.60 da linha férrea de Lisboa a Sintra e Torres, nos termos do § 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia da Malveira, concelho de Mafra e distrito de Lisboa, e confronta ao norte com a Rua da Vila da Malveira e ao sul, nascente e poente com o caminho de ferro.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Câmara Municipal de Mafra em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

REPARADORA ELÉCTRICA

de SANTA ISABEL, L.P.A

Director Técnico: GERMANO PINHEIRO DA COSTA

Reparações eléctricas e Mecânicas

Transformações em transformadores, Motores, Dinamôs e outros aparelhos eléctricos. — Compra e Venda de Motores Eléctricos e Acessórios. — Soldaduras Eléctricas. — Encarrega-se de Conservação e Afinações em Motores eléctricos e Carga de Baterias.

INSTALAÇÕES

Luz, Força motriz em alta e baixa tensão. Montagem de electro bombas. Reparações e instalações eléctricas navais.

ORÇAMENTOS GRÁTIS

Rua da Páscoa, 58 e 58-A.

Telef. 61129

LISBOA

Recortes sem Comentários

Aventura de uma elefante com 187 anos

Por ocasião da estada em Paris de um circo conhecido, a elefante «Mary», que, com as suas 187 primaveras é a decana dos elefantes da Europa, subiu ao primeiro andar da Torre Eiffel.

Tomaram-se as necessárias precauções para que a venerável «Mary», que pesa cerca de três toneladas, pudesse subir pelo ascensor habitualmente reservado ao público afim de ir ao primeiro andar onde fora convidada a ir beber champanhe no restaurante da Torre. O animal não estranhou a visita e deu a volta à plataforma levando às costas o conhecido artista cómico, Armand Bernard.

Sem novidade, meteu-se outra vez no ascensor para voltar ao solo para se juntar fleumáticamente aos seus colegas.

(Do *Correio Elvense*)

É preciso reprimir abusos

Não se explica que a corvina seja vendida ao público a \$800 cada quilo, quando em lota foi adquirida à razão de 4\$00 escudos.

Estamos em presença de uma especulação, que é preciso reprimir a bem dos interesses dos consumidores.

Aqui deixamos o nosso reparo, confiados de que a autoridade ponha cobro a este desaforo.

(Do *O Cezimbrense*)

Um estudante português distinguido pela Sorbone

Na galeria das celebridades, ao lado do génio criador de Pasteur, de Herriot, de André Maurois, figura desde há pouco um jovem português: André de Moura Simões, aluno laureado da Escola Francesa.

A sua auspíciosa estreia no Mundo de Letras, alcançando brilhantemente o cobiçado primeiro prémio de História no Concurso Geral Francês de 1948, tornou subitamente conhecido e admirado o seu nome no mundo inteiro.

Ao concurso, que foi instituído antes da Revolução Francesa e desempenha papel primordial na vida intelectual francesa e na tradição da sua Universidade, concorreram os melhores alunos das classes superiores de todos os liceus e colégios de Paris e dos Departamentos. Na lista dos antigos laureados figuram além dos já citados, o famoso Robespierre e Mrs. Baudrillart.

Moura Simões, que havia no ano anterior obtido um honroso segundo prémio, viu agora, finalmente, o seu nome inscrito ao lado das mais ilustres figuras das artes, das letras, da política e das Ciências.

Como embaixador das letras portuguesas, é fora de dúvida que este jovem de 18 anos acaba de honrar, galhardamente, o nome de Portugal.

(Do *Correio Elvense*)

Governo de marechais

Constituiu-se em França, sob a presidência do radical André Marie, um Governo de marechais políticos.

É, na verdade, um «grande Ministério», não só pelo elevado número dos seus componentes como também pela sua qualidade e pelo destacante lugar que ocupam, no cenário da vida política e social da França.

Quatro antigos presidentes do Conselho entram na nova equipa governativa.

São eles: Léon Blum, Paul Ramadier, Roberto Schuman e Paul Reynaud.

Ao todo, são 18 ministros e 27 sub-secretários de Estado.

(De *O Jornal de Felgueiras*)

Picasso é agora ceramista na «Côte d'Azur»

Eis uma das novidades mais pitorescas no mundo da arte.

Pablo Picasso, de pintor genial, fez-se ceramista.

A aventura deu-se há cerca de um ano e em condições em que nada poderia indicá-lo.

Picasso visitava em Vallauris, entre Antibes e Cannes, uma exposição vulgar de cerâmica.

Sucedeu, porém, que observando determinados trabalhos notou neles uma intenção e uma técnica que levavam a surpreendentes resultados.

Tratou da sua vida, e, pouco tempo depois, instalou-se em Vallauris como aprendiz de ceramista.

Trabalhou e aprendeu alguma coisa.

No passado dia 23 de Julho inaugurou a sua primeira exposição de cerâmica na «Côte d'Azur».

Aí compareceram autoridades locais, individualidades de relevo e uma multidão de jornalistas idos à pressa para não perderem o inédito do caso.

Críticos de arte e jornalistas que assistiram à inauguração dessa exposição são unâmes em afirmar que constitui um cântico magnífico de emoções artísticas.

Bilhas, ânforas, serviços de mesa, de tudo aí surge com uma decoração estranha, na forma, no desenho, na cor, de tal modo que dificilmente se poderá assegurar que estamos perante arte do século XX e não perante ensaios de um troglodita evoluído.

Escusado será dizer que a exposição de Picasso está constituindo um êxito.

(Da página «Letras e Artes», das *Novidades*)

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Fantasia mexicana».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Sociedade Industrial Moita
do Norte, L.^{da}

FARINHAS PARA ALIMENTAÇÃO DE GADOS

Fábricas de:

AZEITES E AGUARDENTES

Sabão "Fábrica Paneiro"

Fábricas em BARQUINHA

Telef. 18

ENTRONCAMENTO

ESCRITÓRIO EM LISBOA:

Rua Padre António Vieira, 1, 1.^o

Telefone 48489



*Sou dactylografa!
Escrevo muitas cartas por
dia, mas nunca me fatigo e
estou sempre bem disposta.*

*É que a Direcção soube
escolher para o seu pessoal
a melhor máquina de escre-
ver, adquirindo:*

*a mais perfeita;
a mais leve;
a que, dando maior rendi-
mento, exige ao mesmo tempo
menor esforço:
a.....*

Underwood

Cigantes
Dunkel & Pinhais Sdá
- Rua Augusta 36 - Tel 24251
Lisboa

António José Lopes
Corrêa, Filhos

TECIDOS

E

ACABAMENTOS

TELEFONE: 4731

PEVIDÉM

Companhia Nacional de Fiação e Tecidos de Torres Novas

(FUNDADA EM 1845)

Fábrica Mecânica de Fiação e Tecelagem em TORRES NOVAS

TELEFONE 2117

Escritório e Armazém — Rua de S. Nicolau, 2, 1.

Apartado 1278

TELEFONE 30145

Endereço telegráfico — NOVETORRES

LISBOA

A Companhia União Fabril

FABRICOU, VENDEU E ENTREGOU

EM 1946

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

C. U. F.

AO SERVIÇO DA LAVOURA

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

The Red Hand Compositions Company
LONDON
RAHTJEN'S COMPOSITION

Tintas Anti-Corrosivas marca **Mão Vermelha**, também conhecida por tinta **Hartmann**. A mais resistente ao calor, e de proteção eficaz e duradoura. Não é afectada pelo ar do mar e é de

Agentes gerais: **D. A. KNUDSEN & C.º Limitada**
(MÃO VERMELHA)
ANTICORROSIVE PAINTS

TELEFONE: 22787-22790 TELEGRAMAS: KNUDSEN
Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA



uniforme qualidade, consistência e cor, para pintar madeira, metais, pedra e cimentos; tanto para interiores como exteriores.

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

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L. DA

CASA FUNDADA EM 1865

SEDE

PRAIA DO RIBATEJO

End. Teleg.: THOCRUZILHOS
Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo

Fábricas de Serração em Praia do Ribatejo, Caxarias, Pampilhosa do Botão e Carrilço

EXPORTADORES DE MADEIRAS
PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

ESCRITÓRIO EM LISBOA:

4. Largo do Stephens, 5
End. Teleg.: SNADEK — Telefone n.º 21868