

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 MENDONCA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 2752;

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1501

1 — JULHO — 1950

ANO LXIII

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
ALVARO PORTELA

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 MONTÉS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

COLABORADOR ARTÍSTICO:
STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

Terreiro do Paço — Praça do Comércio, por <i>CARLOS BIVAR</i>	179
Excursão dos Ferroviários Portugueses à Suíça, por <i>V. C. N.</i>	181
Notas da Quinzena, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	183
Assembleia Geral da C. P.	184
Efemérides Ferroviárias, por <i>CARLOS NOVO</i>	186
Portugal Ultramarino.	188
Revista das Revistas : Panorama Ferroviário Internacional	189
Fausto de Figueiredo.	190
Há 50 anos	190
Câmara de Comércio Internacional	190
Caminhos de Ferro Coloniais	190
Parte Oficial.	191

Terreiro do Paço-Praça do Comércio

Por CARLOS BIVAR

O Terreiro do Paço, assim chamado ao terreno que ficou contíguo aos Paços da Ribeira, mandados construir por D. Manuel, o rei Venturoso, ocupa um lugar distinto na literatura e na História da nação.

A História de Portugal de Mr. De La Clede conta que o rei Afonso VI, célebre nos anais dinásticos nacionais, pela sua desventura, mandava soltar os dogues para ver as pessoas que se juntavam no Terreiro desencadearem correrias desordenadas, a fim de se furtarem às dentadas dos referidos carnívoros.

O Terreiro do Paço, com os seus Paços da Ribeira, com a sua Casa da India, etc., exteriorizou vários sucessos, graves na História de Portugal, principalmente durante os reinados dos reis Venturoso e Piedoso, e também durante o infeliz reinado de Afonso VI, causados pelas rivalidades entre os partidários d'este monarca e os de seu irmão o Infante D. Pedro, mais tarde regente do reino, e, anteriormente, pelos acontecimentos que precederam a aclamação de seu pai D. João IV, em 1640.

Uma estampa do tempo revela-nos o sumptuoso cortejo realizado n'aquele Terreiro, acompanhando a infanta D. Catarina, filha d'este soberano, por ocasião do seu embarque num dos navios d'uma esquadra inglesa surta no Tejo, a fim de seguir para Inglaterra, noiva de Carlos II, sendo aclamada rainha d'essa nação, em honra da qual existe, no Castelo de Windsor, um salão com o seu nome.

Numa porta que dá serventia para um pequeno pátio do antigo Arsenal da Marinha existe ainda, segundo dizem, não sabemos se com qualquer fundamento, uma porta denominada «Porta do Leão», por onde, segundo o mesmo historiador, Mr. De

La Clede, atrás citado, entrava o favorito de Afonso VI, António de Conti, seu irmão João de Conti, com outros rapazes, em cujo número figuravam alguns mouros e negros que na sua presença executavam toda a sorte de exercícios violentos. O rei metia-se algumas vezes com eles, para lutar... O Terreiro do Paço foi, pelas suas dimensões, lugar destinado a paradas militares, tendo-se aí concentrado as tropas com que o Conde de Castelo Melhor pretendia defender-se dos seus inimigos ou rivais; autos de fé, e, também festividades com que a Corte presenteava a população da capital. Ao lado poente dos Paços da Ribeira ficava a Ribeira das Naus.

Num local próximo d'este terreiro tentava o rei D. Sebastião mandar construir uma igreja dedicada ao santo do seu nome, o que não foi levado a efeito, tendo sido aproveitada a respectiva cantaria na reedificação do Convento de S. Vicente de fora e seu Templo, no ano de 1582.

* * *

O Terreiro do Paço, oficialmente Praça do Comércio, nome que o Marquês de Pombal deu à praça por nela ficar anexa a Alfândega de Lisboa, contém a estátua equestre de D. José, monumento principal de Lisboa, obra magnífica do eminentíssimo escultor Joaquim Machado de Castro, fundida em bronze, de um jacto, no Arsenal do Exército, sob a direcção do tenente coronel artilheiro, Bartolomeu da Costa, a qual pesa 29.370 quilos. Na Repartição chamada «Fundição de Cima», podem ser admiradas as fôrmas e o modelo de estuque e no Museu de St.^a Clara o da máquina empregada para levantar a estátua bem como a miniatura d'esta, em bronze.

O majestoso pedestal da estátua é ador-

nado dos lados oriental e ocidental com grupos representando a Fama e o Triunfo.

Na frente do pedestal exibe-se a efígie emoldurada ovalmente, do Marquês de Pombal, que foi quem mandou construir toda a obra.

A praça é ladeada por edifícios assentes sobre arcadas, nos quais se encontram ainda quase todos os ministérios, o que, na opinião geral, constitui muito apreciável comodidade, poupando tempo e passadas; «à côté les uns des autres», escreveu um escritor francês.

No lado meridional da praça pode admirar-se o belo cais de cantaria, «Cais das Colunas», cuja originalidade até há pouco mais de uma vintena de anos consistiu em ter uma das colunas derrubada. Felizmente tal mania parece ter desaparecido.

Sobre o majestoso Arco da Rua Augusta, de 33^m de alto, encontram-se colossais estátuas representando uma delas Vasco da Gama, em honra do qual, por ocasião do seu centenário, veio ao Tejo uma esquadra inglesa, cujos marinheiros, desembarcaram desfilando em continência pela frente do Arco.

Em 1865 foi resolvido mandar arborizar a praça, operação que foi levada a efeito durante o ano seguinte. Mas, seja em virtude da constituição do solo, ou pelo efeito do vento violento que sopra durante uma parte do ano, o arvoredo apresentava numerosas falhas, o que dava ao conjunto um aspecto de desolação sendo, portanto, preferível o estado actual da praça.

Mas, costuma dizer-se: «não há bela sem senão», e, assim, o Terreiro do Paço nunca poderá constituir um sítio, permanentemente próprio para estacionamento

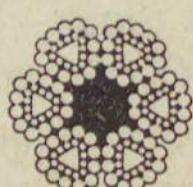
e conversação, em virtude da sua situação geográfica, que o torna diferente de uma praça aberta no interior da cidade. Que o digam os padecentes que formam as bichas para os eléctricos e autocarros da Carris, enovelados, por vezes, pela poeirada que a ventania faz levantar da placa central da praça; o vento, o sol e a chuva que os fustiga, queima e molha durante a roda do ano.

O sítio teve uma Estação de Caminhos de Ferro, denominada do Sul e Sueste existente ao tempo da triste cena do regicídio em 1908, durando até há poucos anos. Consistia num barracão de madeira e ferro assente sobre estacaria, e ficava em frente da Capitania e do Torreão do Ministério da Guerra.

Para a substituir estabeleceu-se viva e erudita polémica, entre as entidades entendidas na resistência oferecida pelos terrenos conquistados ao Tejo. Ao cabo de longos anos e de técnicos pareceres, conseguiu-se, enfim, construir uma estação ferroviária do «Sul e Sueste», que não sendo uma obra grandiosa é, todavia, um recinto decente, mesmo com aspecto estético. Agrada à vista e honra os obreiros.

O Terreiro do Paço, com os seus edifícios anexos que se estendem pelas Ruas do Arsenal e da Alfandega constitui, portanto, uma notável obra de simetria em estilo «Ultima Renascença».

Com a remoção das oficinas do velho Arsenal de Marinha, abriu-se ao trânsito a Avenida da Ribeira das Naus, avenida à beira do Tejo, que durante tanto tempo esteve vedado aos olhares dos habitantes da capital descongestionando, ao mesmo tempo o trajecto, principalmente, de veículos, pela Rua do Arsenal.





Os excursionistas portugueses na Estação de Lucerne

Excursão dos Ferroviários Portugueses à Suíça

A Imprensa portuguesa e estrangeira fez as melhores referências à iniciativa do Serviço de Turismo da C. P., em cuja chefia está o nosso colaborador António Montês e a quem se devem esses traços agradáveis que a fisionomia ferroviária está a tomar no nosso país.

Todos os ferroviários que se deslocaram à Suíça, nesta última excursão, trazem consigo impressões inesquecíveis. Quis, por isso, a «Gazeta» ouvir indiferentemente um dos excursionistas. Deparamos com o Chefe de Repartição de Via e Obras, sr. José Júlio Moreira, pessoa viajada e culta, que nos proporcionou os seguintes depoimentos:

Suas impressões gerais da excursão?

— Muito boas. Tudo bem organizado, tanto cá como lá. Não falhou o mais insignificante pormenor. Ficámos encantados com esta visita à Suíça. O nível de vida e o grau de civismo do povo helvético são bastante elevados. Quanto a belezas naturais e organização turística, creio que não pode haver melhor. É formidável o poder de ordenação que por toda a parte se nota. O que porventura a

natureza não deu, o homem compôs e arranjou, de modo a tornar a terra suíça um delicioso recanto do Mundo, onde a cada passo os cenários nos surpreendem e extasiam de tamanha beleza. Sente-se, ali, um ar de tranquilidade, de confiança e de adiantada civilização.

Que nos diz do ambiente de camaradagem?

— Magnífico. Funcionários das mais diversas categorias, desde o chefe de serviço ao factor de estação, todos confraternizavam como se fosse uma autêntica família. Contudo nunca esteve ausente a circunspectão. Houve sempre a maior compostura, começando pelo respeito que cada um a si próprio devia.

Mostraram, por certo, a vossa presença de portugueses?

— A diversidade de procedências e locais de trabalho davam ao conjunto dos excursionistas uma fisionomia de representação nacional. Assim o salientou o nosso ilustre Ministro em Berne, Sr. António Ferro. Na nossa legação estavam expostos quadros alusivos a todas as províncias de Portugal, o que tanto para o Ministro como para

nós foi motivo de legítimo orgulho e contentamento.

Foram bem aceites por parte dos centros visitados?

— Fomos cumulados de gentilezas. Sentimos a fraternidade internacional dos ferroviários. Ora punham carruagens especiais à nossa disposição, ora anunciaavam por alto-falantes a presença dos seus camaradas portugueses, ora desfraldavam nas estações a nossa bandeira nacional, ora nos acompanhavam nos percursos de comboios ou nas visitas às cidades, ora nos recebiam como milionários em hotéis de grande luxo.

Como aprecia esta iniciativa?

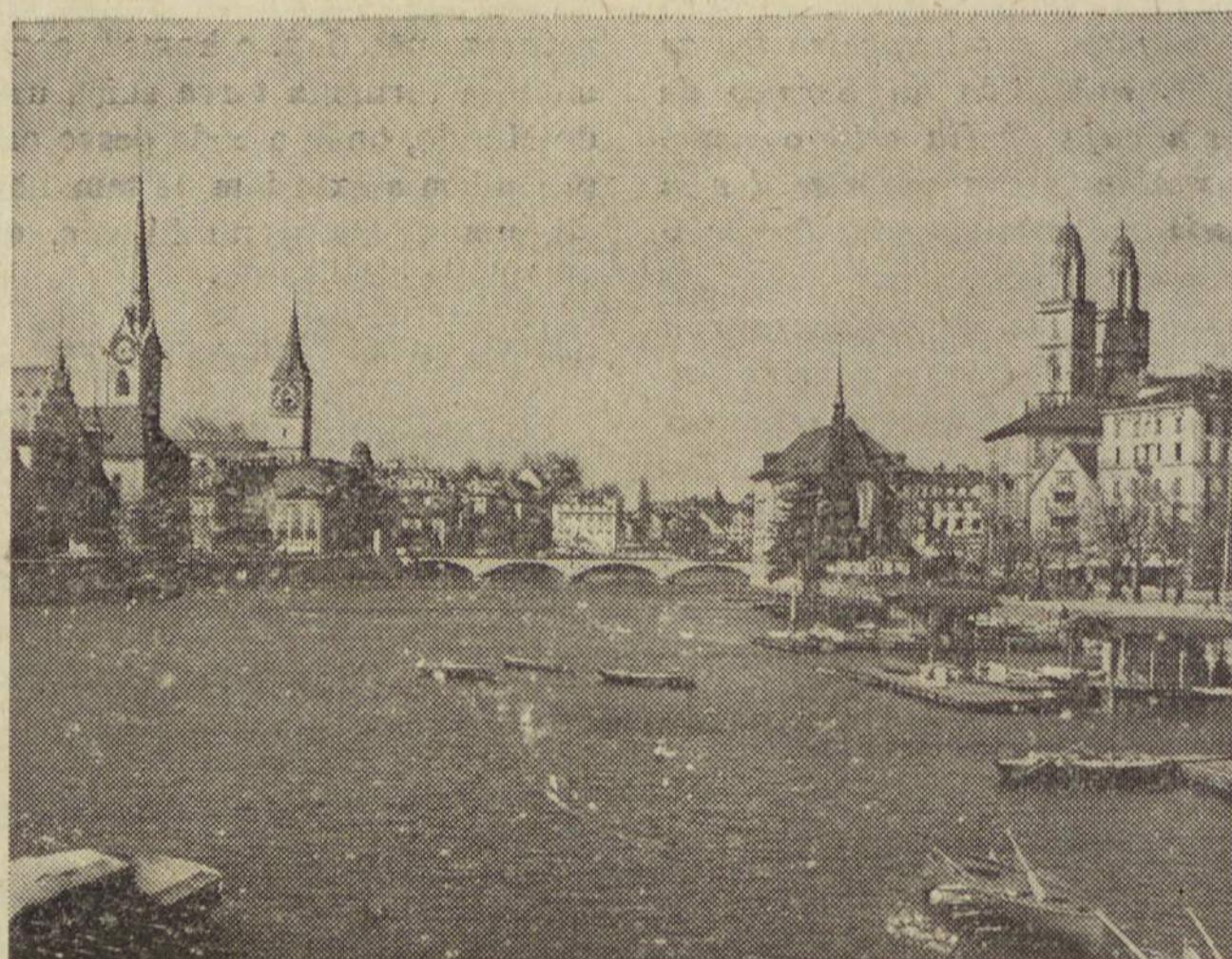
— Fruto dos tempos modernos em que há imperiosa necessidade de contactos entre os diferentes povos, para melhor se conhecerem e elevarem a sua cultura. Foi uma ideia do Serviço de Turismo da Companhia, de levar os ferroviários portugueses ao estrangeiro. É óbvio o benefício que para nós resulta destas visitas aos centros de trabalho e de turismo, do alargamento de horizontes que traz à ilustração de cada um. Ao Sr. António Montês, chefe do respectivo Serviço e editor do «Boletim da C. P.», que organizou a excursão, alma de artista, pessoa muito viajada e de dinamismo raro na nossa terra, se deve esta iniciativa, que encontrou desde o primeiro momento o estímulo indispensável do ilustre Engº Espregueira Mendes, Director Geral da Companhia, e o apoio da nossa

Administração. Pode hoje afirmar-se, em face dos resultados prestigiante observados, que é uma iniciativa feliz, pois tem dignificado a Empresa que servimos e o País a que pertencemos.

Houve alguma nota curiosa no decorrer da excursão?

— Variadíssimas coisas poderia citar. Basta, no entanto, que aponte, por não serem vulgares entre nós, que ao almoço de homenagem oferecido pela Schindler, em Basileia, com a assistência do seu prestigioso Director, estiveram presentes também, convidados e em plena confraternização, o conductor e o guarda-freio do carro eléctrico que nos levou da estação às fábricas. Em Montreaux vimos, à noite, que um chapéu perdido de criança era pendurado na vedação dum jardim, à espera que a família da petiza, quando desse pela sua falta, ali o fosse buscar, mesmo no dia seguinte. Em Berne, na aldraba de algumas portas, logo de manhã cedo, estavam jornais à espera que os locatários saíssem e os retirasse. Em Genebra e Lou-sana — e creio que nas outras cidades se faz o mesmo — os jornais diários para venda estão colocados sobre mesas ou em recipientes pendurados em postes, com caixas ao lado para receberem o dinheiro do seu custo, sem estar qualquer pessoa a tomar conta — a seriedade da transacção está entregue à consciência e ao civismo do magnífico povo suíço.

V. C. N.



ZURICH

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Exposição António Soares

ANTÓNIO SOARES é um dos grandes pintores do nosso tempo. Tendo acamaradado de perto com os futuristas e os mais avançados modernistas, manteve sempre a sua personalidade, nunca querendo parecer-se com este ou aquele, procurando ser ele mesmo, vendo por seus próprios olhos, pintando e desenhando para exprimir sentimentos pessoais.

Enquanto muitos, principalmente aqueles que tinham o culto preguiçoso e mole da lei do menor esforço, desprezavam, como inútil, o desenho, enquanto outros se preocupavam com temas bizarros e estranhos, António Soares buscava ansiosamente a maneira de exprimir e transmitir, com compreensão, os seus sentimentos humanos.

«O desenho é a inteligência da forma» escreveu um dia D'André, definição que António Soares inscreve como legenda na primeira página do catálogo. Artista requintado, original e aristocrático, ele não podia deixar de ser um dos mais notáveis desenhadores portugueses.

A malícia, o bom humor e a fantasia, qualidades que nele concorrem no mesmo alto plano, têm sempre nos seus quadros uma expressão superior. António Soares, que está muito longe, felizmente, dos «académicos», soube conciliar o clássico e o moderno de uma maneira admirável.

Eis aqui um artista europeu, singularmente europeu, que honra Portugal e a pintura contemporânea, como esse extraordinário escultor Canto da Maia, que em Paris continua a chamar para as suas composições a atenção do mundo.

António Soares é tão português e tão alfacinha que é só nas tertúlias dos «cafés» do Chiado que podemos encontrá-lo e é só nos Armazéns Alcobia, na rua Ivens, que ele mais gosta de expôr os seus quadros.

Pintor extraordinário, na verdade, este António Soares, tão europeu e tão alfacinha, tão original e sempre tão superior.

Feira das Indústrias Portuguesas

Em Belém, precisamente num dos pavilhões que enobreceram a Exposição do Mundo Português, inaugurou-se a 2.ª fase da Feira das Indústrias Portuguesas, organizada pelas Associações Industriais

de Lisboa e Porto. Milhares de pessoas têm ali acorrido, levadas pela curiosidade de conhecer as realidades da nossa indústria e a capacidade dos nossos técnicos e operários.

Para muitos, principalmente para aqueles que se habituaram a ouvir elogios aos produtos estrangeiros como os melhores do mundo, a Feira das Indústrias Portuguesas constituiu uma maravilhosa surpresa. Pois quê? Isto é feito em Portugal em fábricas portuguesas e por operários portugueses? Perante a sua surpresa, nenhum dos visitantes deixou de sentir, viva e ardente, a chama da sua ternura e do seu orgulho por este cantinho ocidental da Europa, onde o sol é tão belo, e os operários, sempre que são bem orientados, nunca deixam de se mostrar artistas, como os operários vidreiros, como os oleiros, como os que produzem os mais belos tecidos. Vidaria, ourivesaria, cerâmica, mobiliário, ferro forjado são indústrias que hoje já não pedem lições às suas congêneres estrangeiras.

A Feira das Indústrias Portuguesas é uma lição magnífica de portuguesismo e de fé no futuro que os portugueses receberam com surpresa e orgulho.

Perante os artigos expostos, quem deixou de acreditar num destino mais alto da nossa nacionalidade?

A guerra na Coreia

UMA destas manhãs, os jornais deram, com títulos enormes, a notícia de que na Coreia a guerra tinha estalado. Foi mais uma surpresa que o Oriente nos enviou, através do telégrafo e das agências de informação.

Será uma guerra para semanas, para meses, ou uma guerra sem fim, em que a China nacionalista e a comunista andam envolvidas há anos, vencendo agora uns, perdendo mais logo outros, quando não sucede nem ganharem uns, nem perderem outros, porque, na China, tudo acontece, tudo é estranho e tudo, pelo menos para os chineses, é natural.

Aquilino Ribeiro, num editorial de «O Século», e Alves de Azevedo, num artigo de «A Voz» vieram lembrar-nos que foram os portugueses que descobriram a Coreia, muito antes de os holandeses terem lá chegado.

Agora quem chega a roupa ao pélo dos coreanos do norte é a esquadra norte-americana.

Assembleia-Geral da C. P.

Foram aprovadas as contas do exercício de 1949

Sob a presidência do sr. dr. Bustorff Silva, ladeado pelos srs. Professor José Alberto dos Reis, delegado do Governo, e José Lucas Coelho dos Reis, realizou-se, na tarde de 23 de Junho, a assembleia-geral da C. P., para aprovação do Relatório e contas do exercício de 1949 e eleição de cargos vagos nos corpos gerentes.

O número de accionistas presentes era, aproximadamente, centena e meia, representando um capital superior a 11.000 contos.

Aberta a sessão, foi dada a palavra ao sr. Lucas Coelho dos Reis, que fez várias considerações àcerca da concorrência da camionagem, afirmando que ela se fazia sentir mais no transporte de mercadorias do que no de passageiros. O sr. Armando Sampaio, que, a seguir, fez uso da palavra, afirmou que as carreiras de camionetas não causaram grandes prejuízos à C. P., visto que a maioria dos passageiros se aproveita de serviços em percursos que o caminho de ferro não faz.

Concorrência perigosa era a das camionetas particulares de transportes de mercadorias.

Ocupando-se dos resultados da gerência de 1949, o sr. Adriano Gomes alvitrou que se apelasse para o governo, tendo em conta o serviço público que a C. P. presta ao país. O sr. Carlos Bivar referiu-se à concorrência da camionagem.

O sr. Alfredo Ferreira, depois de afirmar que era gravíssima a situação da C. P., como se poderia inferir do facto de se ter acentuado, em 1949, o prejuízo grande da exploração de 1948, disse que a crise actual existente em todas as classes se reflectiu também nos caminhos de ferro. Elogiou, em seguida, os dirigentes da C. P. e pediu que se chamasse a atenção do Governo para a situação da Companhia, pois este organismo não pertencia, apenas, aos accionistas e aos obrigacionistas, mas, interessava também à vida da Nação, pelos serviços que prestava.

Falou em seguida o sr. dr. Jaime Azancot, que prestou homenagem aos dirigentes da C. P. Disse que a maioria do capital da empresa estava nas mãos do Estado e já que a C. P. constituía um serviço público, devia, a exemplo, do que se passava com os outros serviços públicos, elaborar um orçamento equilibrado.

Depois de outros oradores terem feito uso da palavra, o sr. General Raúl Esteves falou em nome do Conselho de Administração, respondendo aos oradores antecedentes. Acerca da concorrência da camionagem disse que não se tratava dum caso único em Portugal. Era um problema internacional que afectava todos os países. Embora se tenham realizado conferências internacionais para tratar de problemas da camionagem, embora muitos alvitres se tenham apresentado, ainda hoje não se conseguiu encontrar uma solução conveniente. Acentuou que as mudanças dos horários dos comboios se fazem em obediência às necessidades do tráfego e aos interesses do público. Referindo-se a um orador que lamentava a existência do «déficit» e estranhara que certos pontos do País não fossem servidos pela C. P., disse que aquele não deixaria de deploar que se construísse mais linhas que, como a que apontou, da Régua a Lamego, estava condenada a dar anualmente grande prejuízo.

Quanto à linha de Sintra, eram injustos os queixumes, pois ela passou, ultimamente, por vários e importantes melhoramentos, como a construção da via dupla e a aquisição de novas e magníficas carroagens.

Por último, fez sentir a impossibilidade de organizar um orçamento equilibrado, acentuando os condicionalismos impostos à C. P. e a circunstância dela não poder estabelecer as receitas que, como é de compreender, não dependem da vontade daquela empresa.

Foi então dada a palavra ao sr. engenheiro Cunha Leal. Declarou que o problema da C. P. continuava a ser mal posto nas assembleias, porque se trata, evidentemente, de um serviço público e não de uma simples empresa particular. Quando esse serviço público não dá juro ao capital particular nele empregado, compete ao Estado tomar providências sérias, rápidas e eficazes. Em seu critério, só uma entidade pode mostrar serviços públicos com «Déficits» — o Estado. Só uma profunda remodelação técnica da C. P. poderia reduzir as despesas e, por consequência, o custo dos seus serviços, única maneira de o comboio suportar, hoje, a concorrência da camioneta e, amanhã, a do avião.

Disse ainda que a concentração das empresas ferroviárias na C. P. não teve em vista servir o interesse privado, mas o interesse colectivo. A C. P. não tinha interesse na concentração; o contrário é que lhe convinha. À C. P. conviria, pois, desembocar-se das linhas deficitárias, ficando com as que dão lucro, lucro este que aquelas absorvem.

Em seguida, o sr. engenheiro Cunha Leal prestou homenagem à memória de Fausto de Figueiredo, em quem reconhecia qualidades e defeitos, mas em quem admirou sempre a sua excepcional capacidade de realização. Com a concentração, ele queria transformar a C. P. e baratear os transportes.

Era uma obra que só se poderia realizar com avultados capitais e a C. P. não conseguiu obtê-los. Por isso, não se pode censurar o Conselho de Administração, que não foi dotado com os meios financeiros de que carecia para realizar a radical transformação necessária. Dois terços do capital da C. P. pertenciam ao Estado e serviços afins.

E o sr. engenheiro Cunha Leal, continuando, afirma com energia:

— Os queixumes contra o Conselho de Administração deviam classificar-se de insensatos, pois o «déficit» era fatal. O problema da C. P., que é da mais alta utilidade nacional, não é particular mas do Estado. O Conselho de Administração devia continuar a elaborar o programa da racionalização dos seus serviços para ele ser posto em prática, quando acabar a crise financeira existente. A grande obra a fazer depende muito das circunstâncias e estas actualmente são desfavoráveis.

Em seguida, o sr. Prof. Fezas Vital, do Conselho de Administração, declarou que a C. P. melhorou os seus serviços na medida que lhe foi possível, levando em conta as dificuldades financeiras. Afirmou que o Estado tem auxiliado a C. P. e espera que, em breve, esta receba novo auxílio por meio do Plano Marshall. Finalmente declarou que o Governo tem estudado e estuda o problema ferroviário.

O sr. Prof. Mário de Figueiredo, do Conselho de Administração, ao encerrar o debate, afirmou não se terem feito queixas graves contra a orientação seguida pela C. P. As críticas que se fizeram foram, apenas, de pormenor. Prosseguindo, salientou que no ano passado houve, na verdade, baixa nas receitas mas também houve nas despesas, não sendo admitidos novos funcionários e poupanço-se o que foi possível poupar.

E acrescentou:

«O problema terá a solução na reorganização geral dos serviços, mas, neste momento, quando se está na eminência da promulgação de um novo estatuto da Companhia, não é oportuno fazer largas considerações acerca do caso. E a reorganização não é nenhum segredo do Estado, porque vá-

rios comunicados oficiais, publicados na Imprensa, deram conta de que o Conselho de Ministros estudou pormenorizadamente um projecto de concessão única.

Procedeu-se, em seguida, à aprovação do relatório e contas e parecer do Conselho Fiscal e também votos de louvor aos Conselhos de Administração e Fiscal e à mesa da Assembleia Geral.

O parecer do Conselho Fiscal tem as seguintes conclusões:

1.º — Que sejam aprovados o relatório, balanço, contas e mais actos praticados pelo Conselho de Administração, relativamente ao exercício de 1949. 2.º — Que o saldo devedor da conta de «Ganhos e Perdas», na importância de 50.312.936\$28, apurado em 31 de Dezembro de 1949, conforme liquidação do exercício na rede própria da Companhia, seja levado a «Contas de Resultados», rubrica esta que se vê inscrita no activo do balanço. 3.º — Que o «déficit» a partir, por efeito da liquidação do exercício de 1949, na antiga rede do Estado, com o valor de 40.280.044\$02, seja por igual escriturado sob a mesma rubrica aditando-o à conta «Resultados de Exploração das Antigas Linhas do Estado», tal como nos anos precedentes. 4.º — Que seja consignado na acta da sessão, um voto de sentido pesar pelo falecimento do sr. Fausto Cardoso de Figueiredo, presidente honorário e antigo presidente efectivo do Conselho de Administração. 5.º — Que seja louvado o Conselho de Administração pelo inteligente critério e dedicado zelo com que tem orientado os destinos da Companhia. 6.º — Que sejam também louvados a direcção-geral, secretaria-geral, chefes de Divisão e Serviço, e demais pessoal, pela dedicação e competência — a que o Conselho de Administração, no seu relatório, dá condigno relêvo — com que têm desempenhado as suas respectivas funções».

Os trabalhos da Assembleia Geral encerraram-se com as eleições para os cargos vagos.

Para o conselho de administração foi reeleito o sr. eng.º Leite Pinto e eleito, para a vaga de Fausto de Figueiredo, o sr. major Arrochela Lobo, comissário do Desemprêgo. Para o conselho fiscal foi reeleito o sr. coronel Esmeraldo de Carvalhais. Foram também reeleitos os srs. dr. Bustorff Silva e Braga da Cruz e Jaime Amador Pinho para, respectivamente, presidente, vice-presidente e secretário da assembleia geral; e eleitos os srs. dr. Arnaldo Pinheiro Torres, Armando Vieira Mendes de Carvalho e José Rogélio Martins Alves para, respectivamente, secretários e vice-secretários.

A assembleia elegeu ainda os srs. dr. Bustorff Silva, coronel Pina Lopes e José Tomás de Antas Megre para a comissão a que se refere o artigo 23.º dos estatutos, que tem a missão de estabelecer os honorários dos corpos gerentes.

Efemérides ferroviárias

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

JULHO

1

1866 — O Dr. Deverdy, advogado estabelecido em Paris, publica na «Gazeta dos Tribunais» um excelente estudo sobre o «Tratado prático e jurídico da aplicação das tarifas nos caminhos de ferro franceses».

2

1821 — Em Amherst, Nova Escócia, nasce o estadista Carlos Tupper que, em 1895, foi nomeado Ministro dos Caminhos de Ferro e Canais e promoveu a construção do «Canadian Pacific Railway».

3

1897 — Conclui-se a primeira carruagem elétrica que a fábrica de Gloucester constrói para um caminho de ferro de um único carril.

4

1904 — Pensa-se na construção de uma linha férrea directa de Mondariz a Vigo, de cujos estudos se encarrega a Sociedade Ibérica Concessionária.

5

1904 — Na estação de S. Lázaro, em Paris, explude a locomotiva n.º 626 deixada sobre pressão, durante o almoço do maquinista, causando graves prejuízos e ferimentos numa área restrita à rua de Roma, Batignolles e Cruzes de Santo André.

6

1891 — É inaugurada a linha férrea de Zalla a Solares (Espanha).

7

1894 — A fábrica Krauss festeja a saída da 3.000.ª locomotiva das suas oficinas.

8

1915 — É inaugurada a linha dupla da Mealhada a Mogofores.

9

1895 — Morre o lente do Instituto Industrial e Comercial de Lisboa, o Coronel de engenheiros

João Cândido Moraes, chefe de divisão da tracção da Direcção Fiscal dos Caminhos de Ferro e colaborador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

10

1898 — A Direcção das vias férreas suecas abre concurso internacional para um projecto da estação de caminho de ferro de Stolkomo.

11

1891 — Abre ao público a linha urbana entre o Rossio e Campolide.

12

1894 — O Governo Português contrata com o engenheiro Angelo de Sarrea Prado a construção e exploração de um caminho de ferro que, partindo do Zaire, se dirija a Matamba e se prolongue até ao rio Quango.

13

1891 — Em Astren dá-se um choque de comboios morrendo 13 passageiros e ficando feridos 8.

14

1898 — É aberta à exploração o troço de linha férrea entre Mombaça e Voi (África Inglesa).

15

1893 — Pelos engenheiros Trigueiros, Eça e Silveira é feita rigorosa inspecção à ponte de Chelas.

16

1888 — A Câmara dos comuns francesa rejeita o projecto de um túnel ferroviário sob a Mancha.

17

1899 — É promulgada a lei em que é lançado um imposto de 10 reis em quilo de algodão em rama ou cardo consumido pelas fábricas, o que constitui uma das receitas destinadas à construção do caminho de ferro de Benguela.

18

1891 — Em Bissellen (Alemanha) dá-se um descarrilamento de que resultam ferimentos em 12 pessoas.

19

1905 — São inaugurados os trabalhos nos caminhos de ferro do noroeste do Brasil que atravessa importantes regiões do Estado de São Paulo até o de Mato Grosso.

20

1899 — Abre a exploração à linha de caminho de ferro de Pontevedra a Carril.

21

1889 — Sem encargos para o Estado português é concedida a Francisco Palha a construção de um caminho de ferro que partindo de Espinho siga a Vouzela entroncando com o ramal de Santa Comba Dão.

22

1899 — É inaugurado o «rápido-diário» entre Montreal e a Costa do Pacífico (Canadá).

23

1902 — É apedrejado por Albano Charrua, próximo de Ovar, o comboio n.º 3. Preso o autor da proesa é condenado em 3 meses de prisão, selos e custas do processo.

24

1899 — Estuda-se a construção de um caminho de ferro de «Poitá» na via de Piura a Boria no alto Amazonas (Perú).

25

1891 — De Lisboa, partem para a Beira Baixa os engenheiros que compõem as comissões de exame de pontes na referida linha.

26

1903 — É aberto ao tráfego o troço da linha da Sociedade Holandesa de caminhos de ferro entre Eushede a Ahausa.

27

1899 — A P. L. M. é autorizada a abrir á exploração a linha de Longeray a Divone.

28

1896 — É aberta à exploração a via dupla entre Belém e Alcântara-Mar.

29

1858 — Na linha do Carregado abre ao público o serviço entre a ponte Dásseca e a de Santana.

30

1903 — Perto de Olavarria é inaugurada a nova linha de Bahia Blanca na Austrália.

31

1918 — Na viação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro, completam-se as concessões de Campo Bella á Maneira em Direcção ás Agulhas Negras e a da Praia do Forno á Ponte de Ferinas, ambas pertencentes á «Leopoldina Railway».



PORTUGAL ULTRAMARINO

O porto e o caminho de ferro da Beira e as riquezas de África

A Beira, disse o «Times», há-de ser sempre o entreposto material do tráfego da Rodésia

O *Times*, na sua edição de 19 de Junho, publicou um longo artigo referente à assinatura de Convenção sobre o porto e caminho de ferro de Beira, que, por merecer justo interesse, vamos arquivar nestas colunas:

«A história do porto e do caminho de ferro da Beira é demonstração patente das dificuldades enfrentadas para tornar acessíveis ao mundo exterior as riquezas de África. Na África Central — especialmente nos territórios britânicos da Rodésia do Norte e do Sul —, há vastos jazigos de cobre, cromo e carvão, matérias primas que estão presentemente a ser exploradas em quantidades maiores do que a estrada e o caminho de ferro podem transportar. Além disso, ajudou à congestão o rápido desenvolvimento das indústrias secundárias.

Como estes territórios não dispõem de porto próprio, o tráfego faz-se todo através da África do Sul e dos portos portugueses, o mais acessível dos quais é a Beira, na África Oriental Portuguesa. Até 1948, tanto o porto como o caminho de ferro eram propriedade britânica, mas nesse ano foram vendidos ao Governo português.

O entreposto da Beira foi, durante largos anos, uma fonte de lamentações para a Rodésia, por quanto o porto não dispunha de instalações capazes de dar vazante ao volume de tráfego que recebia. Ao mesmo tempo, os portugueses mostravam-se relutantes em entrar com os dois milhões de libras necessários aos melhoramentos, pois nove décimos do tráfego não provinham do território português.

Estas dificuldades, que tão facilmente poderiam levar a mútuas recriminações, acabam de ser aplacadas, graças a uma convenção, anunciada sábado último, entre os Governos de Portugal, do Reino Unido e da Rodésia do Sul. Os portugueses comprometem-se a manter o porto e a via férrea da Beira num estado de eficiência capaz de assegurar o escoamento do tráfego proveniente das Rodésias e a realizar os melhoramentos necessários á consecução deste objectivo. Em compensação, os Governos da Grã-Bretanha e da Rodésia garantem a

utilização, na sua máxima capacidade, do porto melhorado.

O bom êxito do plano está assegurado pela criação de uma Junta Consultiva, com sede no porto da Beira, onde será estabelecida uma zona livre. Esta convenção é um exemplo mais da constante e crescente cooperação que se tem registado na África Central, entre as autoridades portuguesas e rodésias.

Quanto ao reconhecimento dos interesses portugueses no curso do Zambeze, os engenheiros portugueses foram convidados a aguardar os resultados da conferência de Salisburia, em que se discutirá o problema da construção de uma barragem hidro-eléctrica na garganta de Cariba.

Em resposta a um pedido formulado pelos Governos britânico e português, com vistas a acelerar a realização da obra na via férrea e no porto da Beira, recebeu-se a notícia de que a Administração de Cooperação Económica pagará o custo em dólares — cerca de 57.500 — de uma inspecção de três meses, destinada a «lançar os alicerces» de uma obra de melhoria dos caminhos de ferro entre a Rodésia do Sul e a África Oriental Portuguesa e a beneficiação dos portos da Beira e de Lourenço Marques.

Conforme frisou «Sir» Godfrey Huggins, num discurso proferido em Salisburia na última sexta-feira, a eficiente organização do entreposto da Beira não é o único problema de transporte que se oferece à atenção da África Central Britânica.

Impõe-se também a construção de um caminho de ferro entre a Rodésia e a África Oriental britânica, por forma que as mercadorias da Rodésia possam atingir os portos de Dar-es-Salam e Mombassa; não falando da conveniência que haveria em ligar a Rodésia com um porto inglês da costa ocidental — dispendioso projecto, sem dúvida, para o qual concorrem, no entanto, ponderosas razões estratégicas. Mas, quaisquer que sejam as estradas que possam vir a ser rasgadas na África Central inglesa, nenhuma poderá suplantar o caminho de ferro e o porto da Beira, que, graças à sua posição geográfica privilegiada, há-de ser sempre o entreposto natural do tráfego da Rodésia».

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Melhoria de vencimentos e jornais aos ferroviários espanhóis

Noticia a revista "Ferrocarriles y Tranvias" que, em 5 de Abril p. p., foram publicados três decretos conjuntos dos ministérios de Trabalho e Obras Públicas, pelos quais se modificaram os tipos de vencimento e do jornal base fixados na regulamentação nacional dos caminhos ferro espanhóis. Pelos mesmos se aumentam os vencimentos e salários do pessoal ferroviário, e estabelece-se um aumento para valer a carestia de vida do pessoal das Companhias de via estreita. Modificaram-se os vencimentos e salários estabelecidos no artigo 34º da vigente regulamentação do trabalho na exploração de caminhos de ferro pelo Estado. Os tipos de vencimento na RENFE vão desde o número 1, com base em 30.000 pesetas, até ao número 19, com base de 25,20 pesetas, até ao número 13, com base em 5,75 pesetas. As duas mensalidades, que se abonam em vésperas de Natal e de 18 de Julho, convertem-se em duas mensalidades completas.

Os vencimentos e salários estabelecidos no artigo 36º da vigente regulamentação de trabalho nas companhias de caminhos de ferro de uso público foram aumentados em 15% para o pessoal cujo vencimento inicial é até 6.000 pesetas; 10%, de 6.001 até 12.000; 5%, de 12.001 em diante. Estabelece-se, com carácter geral, um subsídio para a carestia da vida de 35% ao ordenado base. Os vencimentos e salários estabelecidos no artigo 34º da vigente regulamentação dos caminhos de ferro do Estado também foram aumentados em 15%.

Uma iniciativa do Serviço de Turismo da S. N. C. B.

De há um certo tempo a esta parte, a S. N. C. B. da Bélgica organiza combóios especiais para amadores de teatro.

Estes combóios permitem, não só as representações ordinárias da tarde, mas igualmente às organizadas depois do meio dia, pelas escolas e agrupamentos juvenis.

A nova organização posta em serviço no ano último permite aos habitantes de campo irem, aos domin-

gos e dias feriados, com grande facilidade, aos espetáculos de Bruxelas, Gand e Namur.

Os passageiros podem reservar os lugares no teatro ou cinema, dirigindo-se às principais estações.

A procura de bilhetes é feita alguns dias antes, sendo levantados ao mesmo tempo que os bilhetes do caminho de ferro.

Para incitar os amadores de teatro e cinema a frequentarem os espetáculos e a utilizarem os combóios, diz o Boletim da S. N. C. B. que são feitas reduções apreciáveis nos preços dos bilhetes.

É interessante e feliz esta iniciativa. É bem importante para o melhoramento dos caminhos de ferro e das viagens encarar estas questões meramente psicológicas e que arrastam o público a viajar e, indirectamente a educar-se e a ilustrar-se. Este plano de reeducação psicológica das viagens nos caminhos de ferro tem já sido exposto nas colunas da "Gazeta" pelo nosso redactor Vidal Caldas Nogueira.

Resultados dos caminhos de ferro americanos

Os resultados líquidos dos caminhos de ferro americanos em 1949, comparados com os de 1948, são os seguintes :

COMPANHIAS	1949	1948
Chesapeake & Ohio	\$ 13.557.897	29 791.435
Norfolk & Western	» 20.931.286	38.877.032
Erie	» 5.954.235	14.295.349
New York Central.	» 9.727.618	14.727.096
New Haven Railroad.	» 1.991.290	5.060.188
Santa Fé.	» 50.042.147	62.842.771
Atchison Topeka	» 50.042.147	62.842.771
Pennsylvania Railroad.	» 12.474.627	34.429.934
Burlington Quincy R.	» 15.419.492	28.081.700
Chicago Milwaukee	» 3.753.000	4.912.394
Delaware & Hudson	» 1.539.402	7.625.857
Southern Pacific	» 30.479.646	38.759.586

A Associação dos Caminhos de Ferro Americanos anuncia que os benefícios de exploração dos caminhos de ferro de primeira categoria, em 1949, alcançaram 686.514.591 dólares, que representam um interesse de 2,9% do total dos capitais invertidos, contra o 4,3% em 1948.

FAUSTO DE FIGUEIREDO

Entre as homenagens à sua memória figura a construção de um monumento e de um mausoléu

Uma comissão composta pelos srs. José Raposo Pessoa, presidente da Câmara Municipal de Cascais, Joaquim do Nascimento Gourinho, presidente da Junta de Freguesia e dos Bombeiros locais; Eng. Jaime Teles de Abreu Nunes, presidente da Junta de Turismo de Cascais; Guilherme Cardim, presidente da Sociedade de Propaganda da Costa do Sol; Armando Vilar, provedor da Misericordia de Cascais; José Paulino de Almeida; Dr. Armando Vieira de Sousa e José Penha Soleiro, acaba de reunir-se, pela primeira vez, para dar execução às manifestações públicas à memória de Fausto de Figueiredo, o grande e saudoso ferroviário, a quem o Estoril e a linha de Cascais ficaram a dever altos serviços.

A comissão deliberou mandar construir um monumento e um mausoléu no Estoril, e para esse efeito vai distribuir listas para subscrição pública.

Há 50 anos

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Julho de 1900

Assembléa Geral na Companhia de Salamanca

Sob a presidencia do sr. Bernardo Pinto Avides, representando o Banco Alliança, e sendo secretario o sr. Antonio Simões Lopes, reuniu no dia 18 em sessão ordinaria a assembléa geral da Companhia das Docas do Porto e Caminhos de ferro Peninsulares.

O fim da reunião foi a apresentação do relatorio da direcção e parecer do conselho fiscal respeitantes ao anno findo, sendo esses documentos aprovados, depois de alguma discussão.

Seguidamente reuniu, extraordinariamente, a mesma assembléa geral, sendo resolvido que se aprovasse a emissão das obrigações do 1.º e 2.º graus.

Procedeu-se depois á eleição dos corpos gerentes para o futuro anno, sendo reeleitos todos os cavalheiros que faziam parte da gerencia do anno findo.

Câmara do Comércio Internacional

Realizou-se há dias, em Paris, a 73a. Sessão do Conselho da Câmara de Comércio Internacional.

Presidiu à sessão o Sr. Philip Reed, administrador da General Electric Company, de New-York.

Foram discutidos problemas de grande interesse sobre a política comercial e monetária, questões fiscais, transportes, propriedade industrial, arbitragens comerciais internacionais, etc.

Mais de cem delegados de 24 países condenaram o proteccionismo, adoptando uma declaração de conjunto, definindo as modalidades de uma liberdade progressiva das trocas e pagamentos.

Numa entrevista concedida à imprensa o Sr. Philip Reed declarou: «é chegado o momento de dar um passo decisivo para uma maior liberdade nas relações económicas internacionais».

Durante a sessão do conselho, a que assistiu o delegado de Portugal, Sr. H. de Lacerda, director do Banco Franco-Portugaise d'outremer, foram apresentadas considerações sobre a realização do próximo congresso internacional e foram manifestados os melhores propósitos para que o mesmo se realize em Lisboa em 1951.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

A bordo do navio «Clan Mackay», chegaram a Luanda, provenientes de Inglaterra, mais duas automotoras para os Caminhos de Ferro de Luanda, as quais, juntamente com a que já entrou em regime de experiências serão utilizadas no serviço para Malange. Logo que as duas automotoras estejam a funcionar, serão suprimidos os comboios com 1.ª e 2.ª classes. Cada uma dispõe de lotação para 36 passageiros, sendo 12 na classe especial e 24 na normal, contando ainda com todos os requisitos modernos, como frigoríficos e ar condicionado. Os vidros das janelas são de cor verde-garrafa, de modo a quebrar a ardência dos raios solares.

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, Lda.

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L
SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, LDA
Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

C E L
é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 125, II série, de 31 de Maio, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 10 de grande velocidade, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o artigo 5.º desta tarifa, que estabelece que a mesma sómente é aplicável a remessas expedidas com portes a pagar.

O «Diário do Governo», n.º 126, II série, de 1 Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados por despacho de 25 do corrente mês desta Direcção-Geral, os avisos ao público, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativos à alteração das concessões estabelecidas pelo aviso ao público n.º 10 para o transporte de madeiras, lenha e serradura e ao estabelecimento do preço especial de \$32 por tonelada e quilómetro para o transporte de remessas de toros de eucalipto ou de pinho nacional para exportação.

O «Diário do Governo», n.º 117, II série, de 22 de Maio, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Tendo em vista o § único do artigo único do Decreto-Lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Comunicações, que se proceda à troca do terreno do caminho de ferro com a superfície de 21^{m²},30, entre os quilómetros 85,081.50 e 85,095.65, declarado sobrante pela portaria do Ministro das Comunicações de 20 de Abril findo, publicada no Diário do Governo n.º 96, 2.ª série, de 26 do mesmo mês, com o terreno confinante pertencente à Junta de Freguesia de Areosa, cuja área é de 24^{m²},50, localizado entre os quilómetros 85,072.50 e 85,081.50, ambos na linha do Minho

Casa Gama Lda.
LOTARIAS
RUA DO AMPARO, 51
TELEFONE 24000
LISBOA

A. Fernandes & Santos, L. da

A U T O M Ó V E I S

Reparações mecânicas e de electricidade
em todas as marcas de automóveis

Especializados em rectificação
de cambotas e cilindros
e em enchimento de bronzes

RUA ACTOR TASSO, 8-14

Telefone: 42807 — LISBOA

E L V A S

TEM FINALMENTE O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

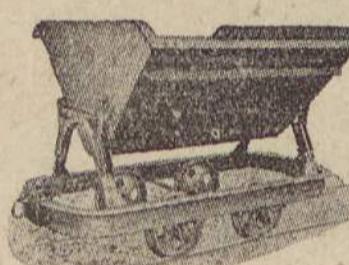
MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEI CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO — ELVAS

DECOVIA-SANFER

Rua de S. Julião, 41, 1.º

Telefone 26089 — LISBOA



Vias Portáteis — Carris de Aço

— Vagonetas — Locomotivas —

— Escavadoras — —

Material leve e pesado

METALÚRGICA, L. DA

Oficinas de construções civis e mecânicas

FABRICANTES DE

APARELHOS DE MUDANÇA DE VIA

Moldes para manilhas de cimento — Moldes metálicos para construção de silos redondos em betão armado

Gradeamentos, portões, caixilharia, etc.

Fabricantes exclusivos dos fechos «SECTOR»

RUA DA BICA DO SAPATO, 46
LISBOA

Telef. 27140

VICTÓRIA HOTEL

Avenida da Liberdade, 170 — LISBOA

HOTEL ATLÂNTICO

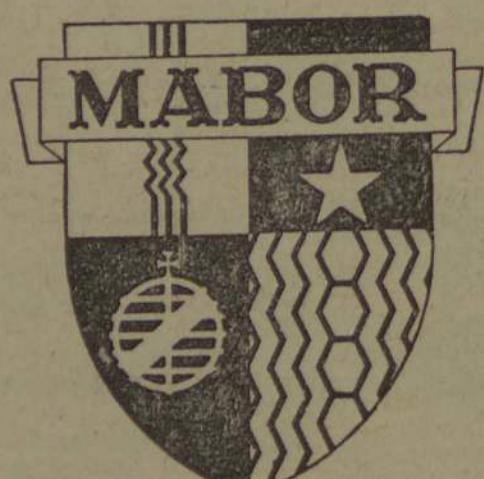
MONTE-ESTORIL

Grande Hotel do Porto

R. de Santa Catarina, 197 — PORTO

*Todos classificados de 1.^a Classe
com todo o conforto moderno*

3 nomes — 3 garantias



O piso Squeegee proporciona
maior aderência ao solo
Em todos os sentidos
A todas as velocidades
Sobre todos os pavimentos

Caldas da Cavaca**AGUIAR DA BEIRA**

Concessionário FERNANDO DA SILVA LAIRES

Estância de cura e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, entre interessantes monticulos de terreno, a 580 metros de altitude e a 58 quilómetros de Viseu para Nordeste.

«Água mesotermal (29°), hiposalina, sulfúrea sódica primitiva, carbonatada sódica, muito fluoretada; silicatada sódica, bastante radioactiva, isenta de contaminação—bacteriológicamente muito pura.

Dentro do grupo das águas sulfúreas primitivas, a Água das Caldas da Cavaca ocupa um lugar especial e de destaque pela sua riqueza em fluor e pela presença de muita sílica combinada.

a) Charles Lepierre»

Água de tipo baixo sulfuroso, muito alcalina, a mais fluoretada do país e a única que contém muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento das doenças do fígado, intestinos, estômago, da pele e reumatismos, como se prova com as referências de ilustres médicos e o testemunho de centenas de aquistas.

**Estabelecimento balnear — o mais moderno do país —
Aberto desde 15 de Junho a 31 de Outubro**

Óptimo serviço na «Pensão Avenida» com moderníssimas instalações

ALUGUER DE CASAS DE HABITAÇÃO MOBILADAS

Dirigir correspondência ao Gerente das CALDAS DA CAVACA — Aguiar da Beira — Telef. 6126

Dão-se informações em Lisboa, nos escritórios da firma:

SILVA LAIRES, L.D.A.

Rua do Arsenal, 108-1.º

Telefone, 51311

Mais quilometragem

Mais comodidade

Mais segurança

