

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 Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194

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

1507



1—OUTUBRO—1950



ANO LXIII

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO
CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

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 MONTÊS
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

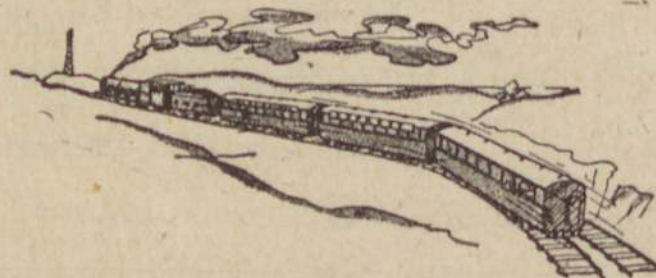
COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

O Chiado, por CARLOS BIVAR	347
Revista das Revistas — Panorama Ferroviário Internacional. .	349
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT. . .	351
Pelo mundo fora..., por JORGE RAMOS.	352
Efemérides ferroviárias, por CARLOS NONO	353
Há 50 anos	355
Linhas Portuguesas	355
Parte Oficial.	356
Recortes sem comentários	357



O CHIADO

P o r C A R L O S B I V A R

A O troço sul da larga artéria que principia na confluência das Ruas do Carmo e Nova do Almada e apenas alcançava a Rua de S. Francisco, hoje Rua Ivens, foi, primitivamente, dado o nome de Rua do Chiado. Mais tarde, o nome abrangeu a secção seguinte até aos Mártires, e, por fim, toda a rua. Posteriormente, esse nome de Rua do Chiado foi substituído pelo de Rua Garrett, terminando na antiga Praça do Loreto, Largo das Duas Igrejas e actualmente Largo do Chiado.

A rua inclui vários edifícios e estabelecimentos importantes de entre os quais se poderá mencionar o Hotel Borges, tornejando para a antiga Travessa de Estevam Galhardo, agora Rua Serpa Pinto, sobressaindo pelas suas dimensões o que se eleva ao cimo das Ruas do Carmo e Nova do Almada acima referidas, o dos Grandes Armazens do Chiado, que é o do velho Convento do Espírito Santo da Pedreira, da Congregação do Oratório de S. Felipe Nery, que se diz ter sido fundado nos fins do século XIII sendo reedificado durante o XVI e reconstruído depois do terramoto. O edifício pertenceu ao Barão de Barcelinhos, Visconde de Ouguela e respectivos herdeiros e foi, há pouco mais de vinte anos, adquirido pelos seus inquilinos, os actuais proprietários dos citados Grandes Armazens. No dito edifício funcionaram em tempos os Hotéis de L'Europe e Universal e outros estabelecimentos.

Anteriormente à pavimentação a paralelepípedos de granito, de respeitáveis peso e dimensões, a facha central de rodagem da Rua Garrett, oferecia um aspecto do qual algum dos já poucos sobreviventes da época a que nos reportamos evocará, talvez, com saudade.

Durante os três dias do Entrudo de então, as sacas de tremoços despejadas sobre os imprudentes que se atreviam a passar por essa artéria, com a cabeça coberta pelo clássico chapéu de côco; os ovos arremessados de janela para janela dos prédios fronteiros, cujas gêmas, na maior parte das vezes, tombavam sobre os passeios laterais e seus passantes; os pós de gesso e de sapato, a água

das bisnagas e das seringas tornada fétida, e o restante material de reforço fornecido por uma barraca que, nesses dias, se armava no sítio onde existiu a chamada ilha dos galegos, hoje em parte ocupado pela estátua do poeta Chiado, espalhavam pelo éter uns gases que, em rigor, não poderão ser classificados como asfixiantes mas que, em todo o caso, é de presumir que quem ler esta narrativa lhes possa aplicar uma classificação mais adequada.

As carruagens dos representantes da aristocracia de sangue e do dinheiro, tiradas por cavalões anglo-normandos, o breque do infante D, Afonso tirado por mulinhas de Alter, refreando o seu célere andamento usual através do amálgama dos materiais, a que atrás aludimos, com o macadame espapaçado, esparrinhavam chapadas de lama sobre as andainas dos basbaques de ambos os sexos postados nos passeios, esperando os carros enfeitados, que iriam compensá-los das longas horas de expectativa, a pé firme.

Por ali deambulavam algumas figuras populares: o gordo Zé Maria, contratador de bilhetes para a ópera; o Treme-treme, o José da Tapada, o Mota-Mastiga, inofensivos e prestantes, quando se tratava de indagar moradas ou de levar missivas às beldades da época e, também, de abrir as portinholas dos cupês que paravam às portas dos estabelecimentos. Outros tiravam para a política como o Tlim das Flores, com as suas canções e discursos mais ou menos inflamados.

A's portas das tabacarias, Casa Havanesa, Americana e Estrela Polar agrupava-se a fina flor dos filhos-famílias, correctamente indumentariados pelos figurinos de Paris, copiados pelos cortes das tesouras dos mestres Keil e Couto, discutindo os últimos acontecimentos parlamentares ou trauteando trechos da Opera de S. Carlos ou da Zarzuela do Coliseu.

Mas, além das figuras populares mencionadas, outras existiam pertencentes a classes mais elevadas da sociedade desse período, caracterizado por acidentes bizarros, efeitos duma ordem de ideias que a actual geração mal poderá compreender

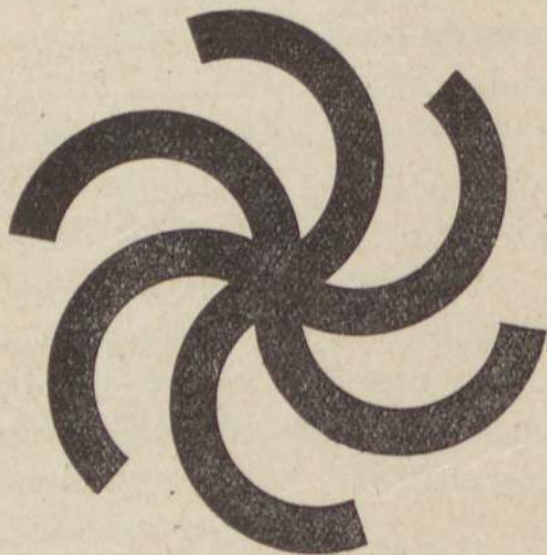
embora explicada em pormenor. Para bem a entender seria preciso o regresso a uma psicologia que parece não ter quaisquer probabilidades de voltar.

O lamaçal do Chiado, após uma ou mais semanas de chuva, era tremendo e difícil de arrostar quando a travessia de um passeio para o outro se tornava necessária, dando aso a cenas mais ou menos risíveis o caso de alguém mais imprudente a pretender tentar. E, de entre os filhos de famílias ilustres alguns se haviam popularizado pelas suas extravagâncias. Bem educados, incapazes de fazerem mal a uma mosca, recreavam os ouvintes com os seus ditos espirituosos. O Ricardo (Benalcanôr) era um dos galhofeiros e, n'uma tarde em que a chuva tinha abrandado, mas deixára o centro da rua num tremedal de variada composição, o bom do Ricardo lembrou-se de representar uma farsa, «de fazer uma fita», como hoje se diria, resolvendo atravessar da Americana para a Estrela Polar. Para isso acenou a um dos moços de fretes que estacionavam à esquina da Rua Ivens, o qual descalçando os butes e arregaçando as pantalonas até para cima dos joelhos, meteu pés e pernas ao lamaçal e chegou à fala com o Ricardo que, a troco de pequena espórtula cavalgou o cidadão de Tuy e, no meio da gargalhada geral, cumprimentou, desde a porta da Estrela Polar, o numeroso público que acudira a disfrutar a cena. Uma outra figura que também gostava de fazer despertar a hilaridade, era um furioso dramático, cujo nome nos não ocorre de momento. Bem posto, como hoje soi

dizer-se, tinha a mania de, ao atravessar de um passeio para o outro, agachar-se tentando subir agarrando, com as mãos uma perna por cada vez, fingindo que tombava... obrigando a paragem os passantes próximos.

Os tempos, porém, rodaram e a pavimentação obsoleta do Chiado melhorou pelo empedramento da sua faixa central que durou até à actualidade e fôra mandado executar pouco antes, dos graves acontecimentos que precederam a queda do antigo regime político.

Nem todos os consequentes que a evolução secular tem feito sofrer à existência do lisboeta se poderão considerar, sob certos aspectos, como progresso de largo alcance, mas aquele por que acaba de passar a velha e movimentada via de comunicação que ainda hoje se teima em chamar «Chiado» é das que não podem passar sem referência especial. Actualizou-se a superfície do seu pavimento central tornando o piso agradável para os peões e económico para o material de rodagem dos veículos; alargaram-se e alindaram-se os passeios laterais, pelo seu empedramento em mosaico quadriculado, e por último, substituiu-se o sistema da iluminação por outro, que não contende com os nervos dos transeuntes, como sucedia nas esquinas das Ruas do Carmo e Nova do Almada, pelos candeeiros de pedestal, transformando-as em gargantas que ocasionavam detenções incompatíveis com o aumento sempre provável do trânsito dos apressados — e dos vagarosos.



REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Turismo nos combóios da Suécia

Há semanas foram postas a circular pela Swedish State Railways alguns combóios de turismo que, constituindo uma invejável atracção, são uma autêntica maravilha. Cada um comporta mais de 50 passageiros que, com todas as comodidades, vi-



vem no combóio durante 8 dias. Possui salões de fumo, de dança, de leitura com biblioteca e revistas, de cinema e carruagem-cama e restaurante.

As gravuras mostram dois aspectos dum dos referidos combóios.

Terceira classe em comboios rápidos

Para melhorar as condições de viagem das classes menos abastadas, o Ministério de Transportes de Itália estabeleceu, a partir de 1 de Abril, o serviço de 3.ª classe em vários combóios rápidos das linhas de Milão — Turim, Milão — Veneza, Turim — Nápoles, Roma — Lecce e Roma — Reggio Calabria.

Os caminhos de ferro americanos transformam-se em museus ambulantes

Informam os Serviços de Imprensa americanos que os passageiros que entram nos comboios na estação Grande Central de Nova-Iorque têm agora o prazer de contemplar, no seu vagão, originais ou reproduções de obras de pintores célebres.

Tanto assim — escreve o *New-York Herald*

Tribune — que para reconhecer a sua carruagem não há necessidade de se fixar o número da mesma. Basta cada um recordar-se que é a que possui uma reprodução de Renoir a um canto e um Van Dongen a outro. Manet, Picasso, Degas, Van Gogh, Matisse decoram assim as paredes dos compartimentos de caminho de ferro. Uma vez, as obras são autênticas, como acontece a bordo do «*Empire State Express*». Outras vezes, trata-se de excelentes reproduções e duzentos e tal comboios novos do após-guerra, que saem da estação Central, adoptaram esta medida de excelente sabor artístico e cativante para os passageiros.

Em Portugal, embora tal medida não esteja profundamente generalizada, deve-se à C. P. a sua curiosa iniciativa através de reproduções de quadros do génio luso, especialmente propagando pedaços de costumes e paisagens portuguesas que inspiraram Malhôte. Foi o artista e escritor António Montês quem, como alto funcionário da C. P., trouxe aos seus comboios estas novas feições de arte que, caprichosamente, seduzem o viajante.

A *Gazeta*, nas suas colunas, em especial pela pena do seu redactor Caldas Nogueira tem revelado a necessidade de as empresas ferroviárias encararem esta medida: reeducação psicológica das viagens e reapetrechamento dos comboios com aquelas condições mínimas de bom gosto e comodidade que o passageiro não deve nem pode dispensar.

O recente aumento das tarifas ferroviárias nos E. U. A. põe a aviação a concorrer com o caminho de ferro

Nas colunas da revista *Aviation Week* lê-se que a recente autorização de um aumento de 12,5% das tarifas das companhias ferroviárias do Este dos Estados Unidos põe o transporte aéreo numa posição muito vantajosa em relação ao caminho de ferro. Com efeito, as tarifas ferroviárias estabelecem agora o preço de 3,37 centimos por milha para a classe ordinária, e de 4,5 centimos por milha para a classe superior (taxa de luxo não compreendida); as tarifas de avião variam entre 4 e 6 centimos por milha.

Abertura de novas linhas férreas na Bolívia

É de admirar o esforço de um país no sentido de melhorar e aumentar os seus meios de transporte numa altura em que os caminhos de ferro, por se debaterem em crise, serem considerados um peso morto nos orçamentos públicos. Este é o caso da Bolívia, que no ano passado inaugurou uma via férrea de 385 km. que liga a cidade de S. José, na Bolívia Oriental, com Corumba, no Brasil. A Bolívia, que é um Estado inteiramente continental, obtém assim uma saída para o Atlântico pelo porto brasileiro de Santos.

Começou também a construção duma linha ligando S. José com Cachabamba, importante cidade boliviana, vindo a sua extensão transcontinental a atingir 3.700 km...

A reconstrução dos caminhos de ferro italianos

Da revista *Ingegneria Ferroviaria* extraímos a seguinte nota:

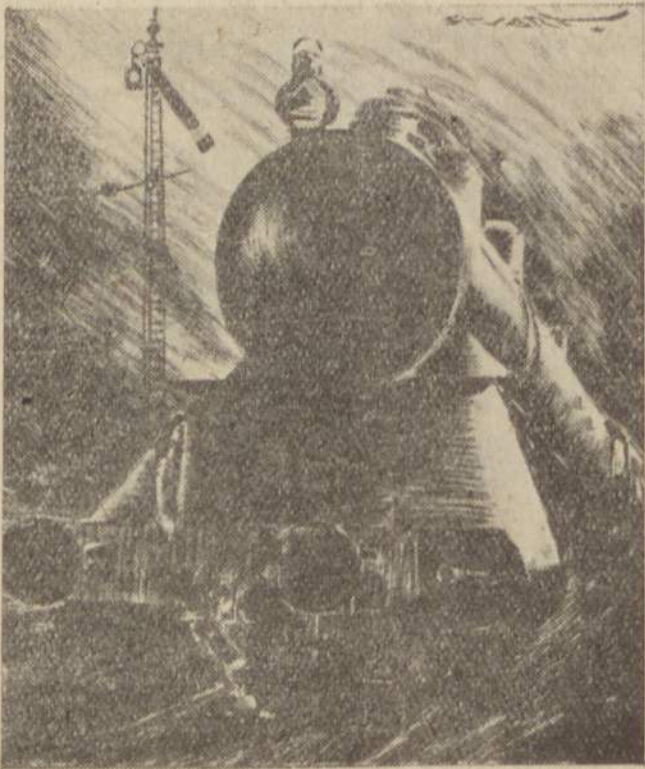
— Apesar da redução de disponibilidades financeiras, os trabalhos executados durante o ano de 1949 permitiram a realização de novos e importantes progressos, tanto na reconstrução de instalações como para a renovação do material rolante; estes progressos traduzem-se por um acréscimo na intensidade, na regularidade e na segurança da circulação dos comboios, e por um novo impulso na reconquista do tráfego ferroviário.

O quadro comprovativo, abaixo transcrito, dará uma ideia exacta da reconstrução dos caminhos de ferro italianos em 1 de Janeiro de 1950:

Instalações fixas	1939	1945	1-1-1950
Vias..... Km.	28.210	21.130	27.437
Pontes em ferro.....	Km.	78.690	43.710
	Quantidade	4.060	3.256
Pontes em cimento ...	Km.	242.500	174.200
	Quantidade	39.091	35.148
Túneis..... Km.	910.980	846.230	906.000
Linhas electrificadas. Km.	12.000	8.200	11.850
Edifícios de estações Km.	10.077	5.442	9.850
Edifícios de habitação. Quantidade	16.226	10.284	15.360

Material circulante	Quantidades em		
	1939	1945	1-1-1950
Locomotivas a vapor	4.059	1.779	3.440
Locomotivas eléctricas	1.531	512	1.450
Automotoras eléctricas e comboios eléctricos.....	250	46	200
	895	125	670
Automotoras	12.405	2.506	8.400
Carruagens, e fourgons	150.637	60.637	124.000
Wagons			

Desenvolvimenio do tráfego	Milhões de Km. em		
	1939	1945	1949
Passageiros	11,7	9,9	22,2
Toneladas	18,5	5,4	11,2



Notas da Quinzena

P o r R E B E L O D E B E T T E N C O U R T

Guerra Junqueiro

A , hora em que esta «Gazeta» começa a circular, estão a realizar-se em Freixo de Espada à Cinta, terra da naturalidade do grande poeta, as comemorações do primeiro centenário do nascimento de Guerra Junqueiro. Trasmontano, filho, portanto, de uma paisagem forte, mas tocada de uma graça simples e virginal, o autor de «Os Simples» reflecte em toda a sua obra um temperamento excepcional, ocultando, sob uma expressão máscula, uma alma ansiosa de beleza e ternura.

Ao vigor dos seus alexandrinos, que entusiasmarão as gerações moças de há meio século, há que acrescentar o lirismo puro dos versos eternos de «Os Simples», da «Oração ao pão» e «Oração à luz» e dos tercetos incomparáveis do monólogo de Nun'Alvares, do poema «A Pátria».

Entre os grandes poetas portugueses de todos os tempos injustiça seria não colocar Guerra Junqueiro. Ele é, com efeito, um dos poucos que se podem pôr a par de Camões, maior de todos, de Antero e de João de Deus.

Nem sempre, felizmente, Junqueiro, foi o orador em verso, como o classificou Moniz Barreto. Nas páginas da própria «Velhice do Padre Eterno» encontram-se alexandrinos de um lirismo superior, incomparável, em que desaparece a eloquência para dar lugar á mais doce expressão poética. E a entrada da «Musa em férias»?

Há que estudar, serenamente, sem preconceitos políticos e religiosos, a obra de Junqueiro. Ela reflecte um século agitado, dos mais apaixonados, da vida portuguesa. Foi uma época de crises, a sua. Crise religiosa e crise política, quer sob o ponto de vista nacional, quer sob o ponto de vista internacional. A monarquia constitucional, dividida e enfraquecida pela luta dos partidos, tinha um rei inteligente, D. Carlos. Inteligente e infeliz, que nem os próprios monárquicos souberam compreender, uns, e respeitar, outros. Vítima, principalmente, do desentendimento dos monárquicos do que das campanhas dos republicanos, D. Carlos não pôde levar por diante a sua acção diplomática. Foi mais fácil para ele trazer a Portugal os chefes de Estado da Inglaterra, da França e da Alemanha do que congraçar os monárquicos. Com a tragédia do Terreiro do Paço, não morreu apenas um dos maiores reis de Portugal, morreu também, a bem dizer, a monarquia.

Guerra Junqueiro, arrependeu-se, no último quartel da vida, das páginas cruéis e injustas que, em «A Pátria», obra inspirada, aliás, na «História de Portugal» de Oliveira Martins, dirigiu contra D. Carlos. Arrependeu-se, também, de ter escrito, ele que era um místico, as poesias sarcásticas de «A Velhice do Padre Eterno». No fundo, o que é esse livro, afinal? Nem mais nem menos do que um libelo contra o padre caci-queiro, funcionário dos partidos, até à loucura, do que ministro da Igreja. Bom seria, pois, que ao analisar a obra de Junqueiro, no seu conjunto, os críticos recusassem, inteligentemente, ao tempo do poeta, e soubessem distinguir os padres, «funcionários do Estado», dos padres, sacerdotes da Igreja.

Guerra Junqueiro nem sempre escreveu para além do seu tempo, como Camões, ou como Antero. Mas como um e outro, deixou páginas eternas que nunca envelhecerão.

Literatura infantil

TRAÇADAS por mão de mestre, foram publicadas, recentemente, as normas que hão de reger, de hoje em diante, as edições de livros e jornais destinados às crianças. Estamos, pois, em presença de uma obra notável, não apenas pelo esplendor da prosa vernácula, que Ramalho Ortigão assinaria com gosto, mas também pelos nobres objectivos que presidiram á sua redacção. Escrever bem é pensar bem, afirmou, um dia, Fialho de Almeida. O documento que visa orientar as publicações destinadas às idades infantis e juvenis denuncia-nos logo de entrada uma cultura e um ideal, e também — porque não acrescentar? — uma prática longa de escrever e pensar bem.

O que se procura nesse documento admirável? Nada menos do que sanear a literatura infantil, libertando-a de certos malefícios de ordem moral e de certos aleijões de ordem material. Os livros e as revistas para as crianças devem ensiná-las a olhar para a vida com um sorriso e não encará-la com terror; a nutrir pelos nossos semelhantes sentimentos de verdadeira estima e a ter pela Pátria amor e orgulho.

Propõem-se também essas normas a expurgar da linguagem, que deve ser simples e pura, o «calão», com que se têm abastardado o português, o mais forte esteio da nossa unidade moral e que assegura e fortalece a perpetuidade da nossa nação gloriosa.

Pelo mundo fora . . .

P o r J O R G E R A M O S

Antologia

NUM TREM DE SUBÚRBIO

*No trem de ferro, vimo-nos um dia
E amar-nos foi obra de um momento,
Tudo rápido, como a ventania,
Como a locomotiva ou o pensamento.
— Amo-te!
— Adoro-te!*

*A estação primeira
Surge. Saltámos nela ao som de um berro.
Nosso amor, numa nuvem de poeira
Tinha passado como o trem de ferro...*

Alberto de Oliveira — (in *Pombos Correios*)

A grande ambição dum relógio no qual se confie, consiste em ele inspirar-nos confiança a fim de que nos guiemos por ele para apanhar o comboio. Semanas, após semanas mantem a mais perfeita regularidade. Se se nota alguma diferença entre o tal relógio e o Sol chegaremos a estar convencidos de que é o Sol e não o relógio que necessita de conserto. Apoiando-se nesta confiança, uma pessoa reúne em determinada manhã toda a família, beija os filhos limpando depois os lábios da marmelada, faz uma festa com os dedos no nariz do pequerrucho, diz adeus pela última vez com o chapéu de chuva e vai para a estação. Nunca se sabe o que é mais irritante: se correr dois quilómetros a toda a velocidade que verificar ao chegar à estação, que faltam três quartos de hora para a partida, se ir andando descansadamente durante todo o caminho parando em frente da livraria para falar com qualquer idiota, e entrar à pressa na estação, com o tempo exacto para ver o comboio partir.

Jerôme K. Jerôme — (*The Diary of a Pilgrimage*)

EM WAGON

*A chaminé vomita fumarada,
A máquina assobia. Parto enfim.
Na gare, ao longe a minha namorada
Agita o lenço branco para mim.*

*Como rectas, traçadas a Nanquim
Sobre um fundo cerúleo de aguada,
Vejo no espaço, nítidas, assim,
As linhas telegráficas da estrada.*

*O sol, hóstia de luz resplandecente
Vai-se elevando gloriosamente
Na abóbada vastíssima dos céus,*

*E dois choupos batidos pelo vento
Curvam-se num ligeiro cumprimento
Cerimoniosos, a dizer-me adeus.*

Augusto Gil — (da *Musa Cérula* (1894))

Riso ferroviário

Em Londres, um indivíduo subiu para o comboio sem ter comprado bilhete. Chega o revisor, e o passageiro diz-lhe: Sou redactor do *Daily News*. Passe especial.

— Faz favor, mostra-me?

— Esqueci-me dele em casa.

— Então o bilhete de identidade como jornalista.

— Também não trago.

— Nesse caso terá de pagar bilhete... E' curioso! Hoje todos se esquecem dos passes. Ao director do seu jornal, que vi ali noutra compartimento sucedeu-lhe o mesmo. Se ele o reconhecer pode seguir sem bilhete.

Foram ao citado compartimento. E o passageiro, director do «*Daily News*», exclamou imediatamente:

— Pois não havia de conhecer esse senhor! Se é um dos principais redactores do meu jornal!

O revisor desculpou-se de ter duvidado e foi-se embora para outra carruagem. O primeiro passageiro quase ajoelhou aos pés do outro, comovido:

— Muito obrigado! Muito obrigado! O senhor com a sua generosidade, livrou-me da cadeia.

— Qual generosidade?

Ter dito ao revisor que sou redactor do seu jornal...

— E não é?

— Infelizmente não.

— Ah! Pois não se aflija com isso. Eu também não sou director de jornal nenhum...

Revista da Imprensa

Em Bordeus, muita gente emprega o V em lugar do B. Um viajante vindo de Paris para Bordeus, perguntou na estação de Crontás ao chefe: — Tem a bondade de me dizer se estou longe da terra em que empregam o V em lugar de B?

— Eu sei cá — disse o chefe — se você vai a Vordeus ou a outra parte!

— Muito obrigado. Já sei que estou perto.

(de *Le Miroir*) — Paris

No subway de Nova Iorque viajam 165 milhões de pessoas por mês, e um milhão de donas de casa por dia.

(da revista «*Estadística*» — *Trinidad*)

Estão sendo fabricadas tintas fluorescentes que quando aplicadas no teto das carruagens de caminhos de ferro as iluminam perfeitamente sem que seja preciso utilizar lâmpadas.

(do diário «*24 ORE*» — Turim)

Num relatório sobre a actividade dos caminhos de ferro (holandeses) durante o último ano da segunda guerra mundial faz-se referência aos prejuizos sofridos pela rede ferroviária. As perdas elevam-se a 522 milhões de florins.

(da revista «*Le Rail Néerlandais*»)

Efemérides ferroviárias

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

OUTUBRO

1

1875 — E' aberta à exploração a linha férrea entre a cidade do Porto e Póvoa do Varzim.

2

1904 — E' aberta à circulação a secção de Palais a Felines na linha Palais a Mouthoumet, no Departamento do Ande.

3

1901 — Por ter sido inaugurada a via dupla entre Madrid e Villaiba, fazem-se os cruzamentos dos combóios em plena via, entre Madrid e Las Rosas.

4

1900 — E' inaugurada a linha do caminho de ferro de Luxemburgo-Petange e Longwy.

5

1895 — Inaugura-se a linha do caminho de ferro que rodeia o Etna, por Aderno e Paterno, de onde se disfruta o célebre vulcão do Vesúvio.

6

1905 — Anuncia-se a construção da linha férrea ligando Palma com Soller, nas Baleares, passando por S. Sardino e Beirola.

7

1914 — Inaugura-se o troço ferroviário de 30 quilómetros de Istabulat-Samarra, completando-se, assim, a linha de caminho de ferro de Bagdad com o percurso total de 130 quilómetros.

8

1900 — E' autorizado o sr. Santiago Temple a construir e explorar um caminho de ferro que ligue Buenos Aires à cidade do Rosário.

9

1901 — Um grupo de capitalistas de Barcelona adquire por 1.500.000 pesetas o activo social dos caminhos de ferro de Villena a Alcoy propondo-se concluir o resto da linha e o ramal de Alcudia.

10

1899 — Abre-se à exploração o troço da linha férrea de Tunis a Algoz.

11

1899 — Os caminhos de fesso ingleses informam que as despesas em carvão nas suas linhas representam a décima parte das de exploração.

12

1899 — E' autorizada a construção duma linha férrea estreita entre Rocairante e Muro e outro do Dique de Portugalete em Viscaya a Baracoldo.

13

1902 — Concluem-se os estudos para a construção de uma linha férrea de Saint-Agreve a Burle, na Charente inferior.

14

1901 — Em virtude da grande crise por que estão passando as companhias do caminho de ferro belgas, as suas direcções resolvem licenciar parte do seu pessoal.

15

1891 — A Jaime Pereira Bramão é concedido alvará para construir e explorar um caminho de ferro americano da Cruz Quebrada a Carnaxide.

16

1891 — Organiza-se em Paris um sindicato com o fim de obter e explorar concessões de caminhos de ferro, em Espanha.

17

1899 — E' autorizada a construção de uma linha férrea do tipo normal entre Encina (Alicante) e Alcantarilla (Murcia).

18

1894 — Liga-se o caminho de ferro de Lourenço Marques com o de Pretória.

19

1899 — E' autorizada a construção e exploração de uma linha de caminho de ferro de Lorca a Cartagena.

20

1906 — E' inaugurada a segunda via de linha do caminho de ferro de Lisboa ao Porto na parte compreendida entre Esmoriz e Espinho.

21

1901 — Funda-se em Paris uma sociedade anónima com o capital de 4.000.000 de francos para a construção de caminhos de ferro na Indo-China.

22

1895 — E' aberto ao serviço público a linha do Rio Tinto a Huelva que a Companhia das Minas do Rio Tinto explorava apenas para o seu serviço particular das minas.

23

1901 — A folha oficial francesa publica o decreto que autoriza a construção e exploração de um caminho de ferro no Dahomey entre Kotonou e Tchaourou, na Guiné Setentrional.

24

1910 — Rebenta em Portugal uma greve ferro-

viária dirigida por um escriptorário e um chefe de estação reformado.

25

1898 — Em virtude da «receita» não chegar para a «despesa», são interrompidos mais uma vez os serviços de exploração da via férrea de Zaragoza ao Mediterrâneo.

26

1908 — Abre-se à exploração a 2.^a via férrea do norte, entre as estações de Alfarelos e Coimbra B, na extensão de 19 quilómetros.

27

1898 — O Conde de Urcel obtém a concessão da construção de uma via férrea de Boma a Mayumba no Estado Livre do Congo.

28

1856 — Aparece o primeiro cartaz horário anunciando ao público a abertura da linha férrea até ao Carregado.

29

1913 — Em Algeciras, realiza-se a conferência semestral do tráfego franco-hispano-português.

30

1910 — Realiza-se a inauguração do caminho de ferro do Rio de Janeiro ao Rio Grande do Sul, o qual liga o Brasil ao Uruguai, Chile e Argentina.

31

1886 — Inauguram-se os trabalhos da construção do caminho de ferro de Luanda a Ambaca.



Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Outubro de 1900)

Os caminhos de ferro do Brazil

O trabalho mais recente elaborado sobre a rede ferro viaria brasileira é o consciencioso estudo que o sr. Dauson, secretario da legação dos Estados-Unidos no Rio de Janeiro acaba de dirigir ao seu governo.

Por esse trabalho vê-se que ha, actualmente, no Brazil 63 linhas de caminhos de ferro exploradas, representando uma extensão de 14.801 kilometros, dos quaes 1.462 são de via larga, 12.459 de via estreita (um metro) e 887 de via de 0,^m75.

O governo Federal explora cinco linhas, 2.071 kilometros; os governos dos Estados, quatro linhas (117 kilometros, as companhias garantidas, 7.382 kilometros e as não garantidas, 5.171 kilometros.

A nação dá garantia de juros a 4.281 kilometros. A União e os Estados teem construido á sua custa 3.480 kilometros.

O systema dos caminhos de ferro no Brazil ressen-te-se, necessariamente, da configuração do paiz, da distribuição dos seus habitantes. A população está espalhada ao longo dum littoral de 1.500 leguas. Excepção feita de S. Paulo, só os portos de mar são grandes cidades. O interior é montanhoso, as communicações por terra entre os portos são difficeis e cada um d'estes tem uma zona de territorio tributario para as suas communicações com o exterior. D'aquí resulta que as redes de caminhos de ferro, salvo duas excepções, estão ainda isoladas umas das outras.

Damos em seguida uma nota das linhas ferreas pertencentes aos diversos Estados:

Pará: — Uma só linha e muito curta, porque as communicações e os transportes se fazem pela magnifica rede fluvial do Amazonas.

Maranhão: — Uma linha, tambem curta, que vem terminar no porto de S. Luiz.

Ceará: — Duas linhas: a da Fortaleza, que serve o interior, e a de Camocim, que vai até Sobral.

Rio Grande do Norte: — Uma linha, a do Natal.

Parahyba: Uma linha só.

Pernambuco: — Seis linhas que partem do Recife para o interior e para o rio S. Francisco. A linha mais ao sul liga-se com a de Alagoas.

Alagoas: — Duas linhas: a de Maceió para o interior e a de Paulo Affonso que liga as partes navegaveis do rio S. Francisco.

Bahia: — Cinco linhas, quatro das quaes partem do porto da Bahia para o interior e S. Francisco e a de Caravelas para o Estado de Minas.

Espirito Santo: — Duas linhas, uma das quaes parte do porto de Victoria e outra do pequeno porto de Cachoeira de tapemirim, ao sul do Estado.

Rio de Janeiro: — E' o centro da rede mais extensa, composta do caminho de ferro Central e do Leopoldina, abrangendo o territorio do Estado do Rio de Janeiro e o sul de Minas Geraes.

Estas duas redes d'uma extensão de 6.000 kilometros, ligam-se em dois pontos com a de S. Paulo.

S. Paulo: — Santos é o terminus d'uma rede de mais

de 3.000 kilometros, composta das linhas do caminho de ferro inglez da Paulista, da Sorecabana-Ituana e da Mogyana.

Paraná: — Este estado tem a importante rede da companhia franceza Paranaguá-Curityba e prolongamentos, que se ligarão, mais tarde, á rede de S. Paulo e á do Rio Grande do Sul.

Santa Catharina: — Tem, apenas, uma pequena linha que parte do porto de Laguna.

Rio Grande do Sul: — Tem seis linhas: quatro partem de Porto Alegre, e uma do porto do Rio Grande. A quinta é a pequena linha isolada de Uruguayana, que, em breve, deve ligar-se com a rede da republica do Uruguay e com ela a da republica Argentina.

A primeira linha brasileira data de 1856, anno em que o visconde de Maúna mandou construir a linha do Rio de Janeiro a Petropolis, que pertence hoje á rede Leopoldina.

A maior parte das linhas teem sido construidas por empresas brasileiras e inglesas, com o auxilio do governo.

Nos ultimos annos importantes capitaes belgas e francezes teem contribuido para o desenvolvimento das linhas ferreas brasileiras.

O sr. Dauson é de parecer que os caminhos de ferro explorados pelo Estado são os que teem peor administração.

Linhas portuguesas

No Alemtejo — O sr. John Clark já foi auctorizado pelo ministerio das obras publicas, a apresentar os planos relativos á concessão para a via ferrea, que requereu, de tracção electrica entre Extremoz, Borba e Villa Viçosa.

Mormugão — O rendimento do caminho de ferro de Mormugão na semana finda em 28 de julho ultimo foi apenas de 3.976 rupias, menas 2.072 rupias que em igual periodo do anno anterior.

Apeadeiro de S. Mamede — Foi elevado a estação de 4.^a classe o apeadeiro de S. Mamede, na linha do Douro.

As linhas do Algarve — O conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado na sua ultima reunião, ocupou-se dos trabalhos de construção a realizar nas linhas ferreas do Algarve.

Linhas Portuguesas

Caminho de Ferro da Beira

Por decreto publicado no "Diário do Govêrno", foi autorizado o ministro das Finanças, por intermédio da Direcção Geral da Fazenda Pública a contratar o fornecimento do seguinte material e sobresselentes, de proveniência alemã, para o apetrechamento do Caminho de Ferro da Beira, pelas importâncias que, respectivamente, se indicam, na totalidade de 47.788.628\$6: seis automotoras, Esc. 11.514.573\$00; seis locomotivas, escudos 15.327.920\$00; onze vagões-tanques, escudos 2.266.206\$00; dois vagões rebaixados, escudos 627.751\$80; e vinte furgões de quatro eixos, 18.052.177\$80. Os encargos dos contratos a celebrar distribuir-se-ão pelos anos económicos de 1950 a 1955.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS
E DAS COLÓNIAS

Decreto n.º 37:950

O «Diário do Governo» n.º 177, I série, de 8 de Setembro, publica o seguinte:

Prosseguindo na execução do plano de aperfeiçoamento do Caminho de Ferro da Beira, vai ser fornecido diverso material de proveniência alemã, por intermédio das sociedades comerciais Abel Pereira da Fonseca e Fransil, L.da

Os encargos dos contratos a celebrar distribuir-se-ão pelos anos económicos de 1950 a 1955, pelo que se torna necessário dar cumprimento ao disposto § único do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 27:563, de 13 de Março de 1937.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º Fica autorizado o Ministro das Finanças, por intermédio da Direcção-Geral da Fazenda Pública, a contratar o fornecimento para apetrechamento do Caminho de Ferro da Beira do material abaixo discriminado e sobreselente, devendo os encargos do mesmo fornecimento ser satisfeitos pela forma seguinte:

Material a adquirir	Montante global	Anos económicos de		
		1950	1951 a 1953	1954 a 1955
Material fabricado pela Maschinenfabrik Augsburg-Nuremberg A. G.: 6 automotoras	11:514.573\$00	2:302.914\$40	2:302.914\$60	1:151.457\$40
Material fabricado pela Henschell & Son—Kassel: 6 locomotivas Santa Fé	15:327.920\$00	3:065.584\$00	3:065.584\$00	1:532.792\$00
Material fabricado pela Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken Werk—Kohlin: 11 vagões tanques 2 vagões rebaixados 29 vagões de quatro eixos	2:266.206\$00 627.751\$80 18:052.177\$80			
	20:946.135\$60	4:189.227\$20	4:189.227\$20	2:094.613\$40
	47:788.628\$60	9:597.725\$60	9:557.725\$80	4:778.862\$80

§ 1.º As importâncias que não forem despendidas num dos anos económicos acima indicados sê-lo-ão no seguinte;
§ 2.º Às importâncias constantes do presente artigo acrescerão, em cada ano económico, as despesas acessórias de fretes, seguros, diferenças de câmbio, juros e comissões que forem devidas nos termos dos contratos a celebrar ou a que der lugar a modalidade que for adoptada para liquidação das mesmas importâncias.
Art. 2.º Até 31 de Dezembro de 1950 o Ministro das Finanças fixará, por despacho, ouvido o das Colónias, a forma

de reembolso, pelo Caminho de Ferro da Beira, das importâncias despendidas em execução dos contratos a que se refere o presente decreto, bem como dos já celebrados com firmas belgas, e das de natureza variável resultantes dos contratos celebrados ao abrigo do Decreto n.º 37:912, de 1 de Agosto de 1950.

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

Para ser publicado no «Boletim Oficial» da colónia de Moçambique.

Paços do Governo da República, 8 de Setembro de 1950.
—ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA—*António de Oliveira Salazar* — *Artur Águedo de Oliveira* — *Manuel Maria Sarmento Rodrigues*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 207, II série, de 5 de Setembro, 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 sobranter uma parcela de terreno com a superfície de 48m²,59, localizada entre os quilómetros 23.964.49 e 24,00800 da linha férrea do Vale do Vouga, 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 S. João da Madeira, concelho de Oliveira de Azeméis e distrito de Aveiro, e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro e ao sul e poente com Manuel Ferreira de Almeida.

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 208, II série, de 6 de Setembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobranter uma parcela de terreno com a superfície de 559m²,40, localizada entre os quilómetros 21,252.03 e 21,314.50 da linha férrea do Cais do Sodré a Cascais, nos termos § 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 do Estoril, concelho de Cascais e distrito de Lisboa, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul e poente com a Câmara Municipal de Cascais e ao nascente com a Câmara Municipal de Cascais e caminho de ferro.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Câmara Municipal de Cascais, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22.562.

Pela presente portaria fica anulada e substituída, para todos os efeitos, a portaria de 24 de Maio de 1949, publicada no *Diário do Governo* n.º 123, II série, de 30 do mesmo mês e ano.

Recortes sem comentários

Mau gosto, muito mau gosto...

Segundo uma dessas notícias que as agências de publicidade propagam pelo mundo, nasceram quatro gêmeas em Estambul, a antiga Constantinopla ou Bizâncio.

O pai deu-lhes, respectivamente, estes nomes: Liberdade, Igualdade, Fraternidade e Justiça. Acrescenta a notícia com uma ponta de malícia, que a Justiça está um pouco fraquita, mas que arribará.

Isto de cada um, usando dum poder incontestável, atribuir, para sempre, a crianças inconscientes o nome que a fantasia ou a paixão lhe sugerem, é, não só prova de muito mau gosto, mas também um abuso de autoridade, que compromete o futuro duma pobre criança. E' mais um ridículo a que a vão jungir, assim daqueles que são inevitáveis, por pertencerem directamente à própria pessoa.

Os apelidos de família, esses mesmos, precisam, em certos casos, de substituição nos filhos e nos netos, embora se trate de famílias consideradas numa região, — cada um dos quais tem a sua revoadada inconfundível de apelidos. Longe daquele lugar, onde o prestígio da família já não pode chegar, certos apelidos tornam-se caricatos, comprometedores, a que difficilmente resiste o mérito dum homem.

O tempo, é certo, acaba por impor os apelidos, tirando-lhes o caricato ou até o repugnante, e de facto ninguém hoje repara por que um se chame Barata ou Carneiro Bruto da Costa ou Camelo Lampreia, mas leva tempo a purificarem-se e enobrecerem-se estes nomes de família, e não há motivo para que se prendam, no entretanto, três ou quatro gerações a esse ridículo, os que precedem a consolidação e a purificação do nome.

Em todo o caso, trata-se aqui de apelidos de família, que só de geração em geração se podem ir alterando, recorrendo a outros nomes de avós, mas o caso é muito mais desagradável quando são os próprios pais a colarem, para sempre, a sua falta de senso à pessoa dos filhos. Deve evitar-se neste campo o preciosismo, os nomes alambicados ou pretensiosos e todos aqueles de sentido político ou revolucionário que cada época traz à superfície, ou os nomes de agitadores, tantas vezes comprometidos com violências e crimes, que a História acentua com asco. Não faz mal um bocadinho de respeito pelo homem que está em germen em cada criança.

(De «A Reconquista» de Castelo Branco)

Combóio apedrejado e um passageiro gravemente ferido

VILA NOVA DE CERVEIRA, 1. — Quando saía do túnel de Gondarem, foi apedrejado o combóio proveniente do Porto e que aqui chega por volta das 12.5. Uma das pedras atingiu o passageiro sr. Policarpo Manuel de Barros, de 71 anos, cabo da Guarda Fiscal, aposentado, e residente nesta vila, e feriu-o gravemente pelo que teve de seguir, após o desembarque, para o hospital local. Este acto de selvajaria causou grande indignação.

Mais uma tragédia

Os jornais diários de 5.^a feira trazem a desagradável notícia de uma lancha que transportava 130 pessoas do Porto para a outra margem ou seja para as povoações de Avintes. Atões e Foz do Sousa, e mercê de um rombo se afundou. De tão grande número apenas duas dezenas se salvaram.

O facto consternou não só o norte do País como, também, todo o restante.

Talvez o excesso de carga dêsse margem ao triste acontecimento, pois diz-se que na lancha entrou gente e mais, acamando-se na embarcação, como sardinha em lata.

Lamentamos sinceramente este doloroso desastre que vitimou dezenas de trabalhadores, ficando por isso muitas famílias na miséria.

(Notícias da Covilhã)

Turistas em Madrid

A Agência Efe em telegrama de 19 do mês passado dava esta importante informação:

«Foi publicada uma ordem oficial, pela qual todos os hotéis, restaurantes, tabernas e casas de pasto, em geral, são obrigados a apresentar aos clientes, mesmo que estes não o solicitem, ementa de jantares e almoços que não poderão custar mais de 38 pesetas nos restaurantes de luxo, 27 nos de 1.^a e 2.^a; 18 nos de 3.^a; e 15 nas tabernas. As refeições devem constar de aperitivos ou seja, um prato de paixe, a escolher, entre quatro; outro de carne nas mesmas condições, vinho, pão e sobremesa. Os preços de pratos à lista, quando o cliente os prefira, serão livres.»

CEL

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

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.^{da}

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}

Rua Nova da Trindade, 15-C

L I S B O A

C E L

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

A Capela «Contestável D. Nun'Ávares Pereira» no Campo de Instrução de Boane

Expressiva e tocante foi a cerimónia da inauguração, com a primeira missa ali realizada, da Capela Militar do campo de instrução de Boane.

Assistiu o sr. general Faro Viana, Comandante Militar da Colónia, e sua esposa, Chefe e Sub-chefe do E. M., respectivamente majores Pires Barata e Louro de Sousa, Comandante do B. I. C. 1, todos os oficiais e sargentos desta unidade, e suas famílias, todos os cabos europeu, a população civil de Boane e Umbelúzi, e a quase totalidade dos soldados indígenas do Batalhão.

Foi celebrante o reverendo Álvaro Firmínio de Abreu, Superior da Missão de S. José, que venceu bem na sua homilia o regosijo da população civil e militar pela abertura ao culto da Capela dedicada ao Patrono da Infantaria de Portugal, D. Nun'Alvares Pereira, símbolo heróico de todos os portugueses.

É de acentuar o dedicado interesse que têm manifestado no desenvolvimento do culto pelo nosso Grande Contestável naquela Colónia, os senhores general Faro Viana, tenente-coronel Abranches Neves e major do C. E. M., Pires Barata, devendo-se sem dúvida ao entusiasmo destes três bons Infantes o prosseguimento da jornada *Pela Infantaria*, naquelas terras distantes do nosso Império. Bem hajam, pois!

A nova capela encontra-se aberta ao culto para todos os actos da religião cristã, para civis e militares.

(Da *Revista Infantaria*)

Soldado louvado

O comandante do Regimento n.º 3 de Cavalaria de Extremoz, mandou louvar o soldado recruta Fernando Augusto Crujo, natural desta cidade, nos seguintes termos:

«Ao abrigo do Art. 7.º do R. D. M. louvo o soldado n.º 44/50, Fernando Augusto Crujo, do 2.º Esquadrão, porque tendo encontrado na Estação de Caminho de Ferro da Cidade de Extremoz, uma carteira contendo valores importantes a entregou pronta e espontaneamente ao Chefe da referida Estação para ser restituída ao seu dono, no que demonstrou a par da perfeita compreensão dos seus deveres como militar, alto grau de civismo pelo seu procedimento de grande honestidade que o dignifica e que bem pode servir de exemplo aos seus camaradas.»

(Do *Diário do Alentejo*)

Os cegos podem ver pelos olhos dos mortos

A ideia de recuperação do indivíduo foi em todos os tempos, e hoje mais do que nunca, preocupação dos homens de ciência médica. Por toda a parte os médicos se preocupam em dar vista aos cegos, enxertar nos doentes ossos e pele dos cadáveres a fim de os restituír à vida normal.

Os meios científicos portugueses não se têm conservado alheios ao progresso da ciência neste campo. E foi assim que há pouco ainda — 21 de Março último — o médico oftalmologista Henrique Moutinho, apresentou na Sociedade das Ciências Médicas de Lisboa os resultados dos seus estudos sobre enxertias oculares, defendendo o critério de colheita de olhos de cadáveres destinados à queratoplastia. Por tal processo, muitos dos cegos poderão adquirir a vista. O problema, que é delicado, foi submetido a uma comissão de distintos médicos que apresentou o seu parecer àquela Sociedade no dia 18.

Leu-o seu presidente e é do teor seguinte:

«Reconhecida a eficácia e importância prática do aproveitamento de olhos de cadáveres para enxerto da eórnea, permitindo assim, a recuperação visual de grande número

de indivíduos que sofrem de cegueira parcial ou total; verificado o valor desta operação, numa larga experiência, em países estrangeiros e, ainda, pela prática dos oftalmólogos portugueses evidenciada nos casos apresentados à Sociedade das Ciências Médicas de Lisboa; vistas as dificuldades encontradas para a colheita do material em tempo útil, ou seja, antes de decorridas seis horas após a morte, as quais tornam quase inexecutável em Portugal, uma operação tão valiosa; a comissão propõe que a Sociedade das Ciências Médicas de Lisboa sugira ao governo a promulgação de um diploma legal que facilite, tal como se verifica no estrangeiro, a colheita nos cadáveres do material necessário à execução da queratoplastia, podendo servir de modelo e texto que se anexa, do decreto n.º 47.2057, de 20 de Outubro de 1947, no Ministério da Saúde Pública e da População de França.»

(Do *Noticias de Ourém*)

Os cães da Gazeta

Há uma ou duas dezenas de anos criámos aqui a secção dos cães da *Gazeta* onde chegámos a engaiolar uns três ou quatro daqueles que, na verdade, mereciam o cognome de cães.

Cães, para nós, não são os débitos atrasados muitas vezes por culpa nossa. São, sim, aqueles, cujos devedores, várias vezes avisados, se recusam a pagar. Esses é que são os cães da *Gazeta* que nós pretendemos engaiolar, serviço que iniciaremos brevemente.

Quem não paga é caloteiro. E quem é caloteiro... vai para a gaiola.

Tá bem ou não tá?

(Da *Gazeta de Cantanhede*)

Casa *Gama* **Lda.**

LOTARIAS

RUA DO AMPARO, 51 — Telefone 2 4000 — LISBOA

Auto-Braamcamp

Amadeu Fernandes, Limitada

Peças e acessórios para automóveis e camions

Rua Castilho, 29

Telefone : 50 902

L I S B O A

(P O R T U G A L)

Manual do Viajante em Portugal

Os poucos exemplares que restam do 1.º volume estão à venda

Em preparação a nova edição, em UM ÚNICO VOLUME

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

LISBOA

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

FROTA

n/m. AFRICA OCIDENTAL	1.504 T.	n/m. COLARES	1.376 T.
n/m. ALCobaça	9.437 T.	n/m. CONCEIÇÃO MARIA	2.974 T.
n/v. ALCOUTIM	10.526 T.	n/m. CORUCHE	1.370 T.
n/m. ALENQUER	9.437 T.	n/v. COSTEIRO	900 T.
n/m. ALEXANDRE SILVA	3.110 T.	n/v. COSTEIRO SEGUNDO	490 T.
n/v. ALFERRAREDE	2.118 T.	n/m. COSTEIRO TERCEIRO	1.426 T.
n/m. ALMEIRIM	9.437 T.	n/m. COVILHÃ	1.376 T.
n/v. AMARANTE	12.595 T.	n/v. CUNENE	9.800 T.
n/m. AMBRIZETE	9.100 T.	n/v. FOCA	2.018 T.
n/m. ANDULO	9.100 T.	n/v. INHAMBANE	9.619 T.
n/m. ANTÓNIO CARLOS	2.974 T.	n/v. LUSO	10.125 T.
n/m. ARRAIOLOS	9.437 T.	n/v. MARIA AMÉLIA	3.005 T.
n/m. BELAS	7.110 T.	n/v. MELLO	6.253 T.
n/m. BORBA	7.145 T.	n/v. MIRANDELLA	7.900 T.
n/m. BRAGA	7.110 T.	n/m. SÃO MACARIO	1.221 T.
n/m. BRAGANÇA	7.110 T.	n/v. SAUDADES	6.430 T.
n/m. CARTAXO	1.376 T.	n/v. SILVA GOUVEIA	1.353 T.
n/v. ZÉ MANEL	1.220 T.		

n/p. ALFREDO DA SILVA 3.643 T. — Com alojamentos para passagens de I — II — III classes

TOTAL: 191.131 TONELADAS

REBOCADORES:

«AFRICA»,
«FREIXO»,

«CINTRA»,
«S. CRISTOVÃO»,

«ESTORIL»,
«SOURE»

LANCHAS A MOTOR:

«GAROTA»,
«CAROCHA»

«BOLHÃO»,

«MAQUELA»,

- 34 Batelões (19 de 500 T., 13 de 400 T. e 2 de 250 T.)
24 Fragatas (2.150 T.)
1 Barca de água (250 T.)
1 Draga «BARREIRO» com 5 Batelões de Dragadas com 80 m3. cada.

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

3 navios de 3.600 T. e para 48 passageiros cada.

2 rebocadores de 1.200 T. cada.

CARREIRAS DE LISBOA PARA:

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

IMPORTANTE:

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

TODO O MUNDO ABONA E SÓ QUERE
AS MALHAS DE SEDA



FÁBRICA DE MALHAS

Figueiredo & C.^{ta}, L.^{da}

Recomendada pela Companhia dos Caminhos de Ferro

RUA DUARTE GALVÃO, 48

Telef. 58066 — LISBOA — Teleg. CORONA

ELVAS

TEM FINALMENTE O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO — ELVAS

DECOVIA-SANFER

Rua de S. Julião, 41, 1.º

Telefone 26089 — LISBOA



Vias Portáteis — Carris de Aço

— Vagonetas — Locomotivas —

— — Escavadoras — —

Material leve e pesado

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



FERRO PARA FUNDIÇÃO



S E D E:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8952 — 2 8953

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 montículos de terreno, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu para Nordeste.

«Água mesothermal (29º), 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 aqistas.

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

Ótimo 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. DA

Rua do Arsenal, 108, 1.º

Telefone 31311



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

OS ATELIERES GRÁFICOS

BERTRAND IRMÃOS, L. DA

PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P. B. X. 21368 - 21227

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