

22.º do 60.º ano

Lisboa, 16 de Novembro de 1948

Número 1462

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO



DEZ. 1948

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

Comércio e Transporte. / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
Telefone P B X 20168 — LISBOA



OS BARCOS REGRESSARAM DA PESCA NO MAR ALTO...

(Cliché) Carlos Testa Santos

# A Companhia União Fabril

FABRICOU, VENDEU E ENTREGOU  
EM 1946

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

**C. U. F.**

AO SERVIÇO DA LAVOURA

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



OS PNEUS PORTUGUESES

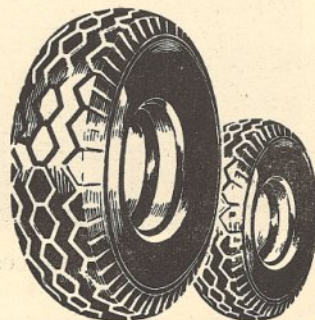
# MABOR

tão bons como os melhores estrangeiros

CONSTITUEM UM  
NOVO INSTRUMENTO  
PARA A

**Coordenação de Transportes Nacionais**

E PARA O  
PROGRESSO DO PAIS



# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1904,  
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Delegado no Pôrto: CARLOS ROCHA, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 2 4736

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

# 1462



16—NOVEMBRO—1948



# A N O L X

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal  
(semestre) 30\$00 Africa (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  
ALVARO PORTELA  
REBELO DE BETTENCOURT

### COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Eng.º CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Major de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALLO  
Major Aviador HUMBERTO CRUZ  
ANTONIO MONTEZ  
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
GUERRA MAIO  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
CARLOS C. S. GONÇALVES  
CARLOS BIVAR  
J. L. COELHO DOS REIS  
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA

### COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



## S U M Á R I O

Problemas Nacionais, por José Lucas Coelho dos Reis . . . . .	623
Notas da Quinzena, por Rebelo de Bettencourt . . . . .	626
Problemas Sociais, pelo Prof. Vidal Caldas Nogueira . . . . .	627
Linhas Portuguesas . . . . .	627
O Centenário dos Caminhos de Ferro Espanhóis, por António Montés. . . . .	628
O porto de Nacala, que está ligado à rede ferroviária do Norte de Moçambique, será, em breve, um dos melhores do mundo. . . . .	630
Centenário do Caminho de Ferro Espanhol . . . . .	631
Vida Ferroviária. . . . .	631
Tricentenário da Restauração de Angola. . . . .	631
Há 50 anos. . . . .	632
O Caminho de Ferro do Monte, na Ilha da Madeira, que deixou de funcionar há anos, oferece, agora, um lamentável espectáculo . . . . .	633
Jardim Zoológico . . . . .	633
Lisbonense Vitória, Limitada . . . . .	633
Medicamentos. . . . .	611
Publicações recebidas . . . . .	634

# Problemas Nacionais

## Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

### IX

A discussão, na generalidade, da proposta de lei sobre a coordenação dos transportes terrestres, principiou na Assembleia Nacional na sessão do dia 4 de Junho de 1945, como já dissemos — e o primeiro deputado a fazer uso da palavra foi o Sr. Dr. Antunes Guimarães, que, de Julho de 1929 a igual mês de 1932, abraçou a pasta de Ministro das Obras Públicas, pasta onde, nessa altura, corriam todos os assuntos respeitantes a transportes terrestres, nos quais também estão incluídos os transportes ferroviários.

Desnecessário seria dizer que Sua Ex.<sup>a</sup> foi sempre um grande defensor dos transportes automóveis, visto que o facto é bem conhecido de todo o País, e, portanto, não é de admirar que na referida Assembleia orientasse os seus discursos mais na defesa da camionagem do que no dos Caminhos de Ferro.

Entre outras considerações produzidas por Sua Ex.<sup>a</sup> figuram as seguintes palavras que bem merecem ser arquivadas na «Gazeta dos Caminhos de Ferro». Disse Sua Ex.<sup>a</sup>:

«É justo reconhecer que as empresas do Carril, em parte acicatadas pela marcha triunfante da estrada, se esforçaram por introduzir melhoramentos nos respectivos serviços.

Mas foi quase nada para o muito que haveria a fazer, afim de que para continuarem a existir, não precisem de transfusões feitas à custa do novo e brilhante sistema concorrente, ou de nocivas elevações de tarifas.»

(Do Diário das Sessões do dia 5 de Junho de 1945)

qualquer de bem servir a Nação e não se organizam com e propósito imediato de exploração comercial.

De facto o Sr. Dr. João Duarte Marques tem muita razão. Os transportes considerados de interesse público não devem ser estabelecidos para realizar grandes lucros — porém como se explica que todos os proprietários e empresas de transportes automóveis, muitos dos principais das quais são recursos alguns ou muito poucos, tenham conseguido boas fortunas através do que se chama

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

Um facto foi o Sr. António Gomes Lobo, oficial dos mais finos do nosso exército, e

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

«Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro»

clusivo de bem servir a Nação e não se organizam com o propósito imediato da exploração comercial».

De facto, o Sr. Dr. João Duarte Marques tem muita razão. Os transportes considerados de interesse público não devem ser estabelecidos para realizar grandes lucros — porém, como se explica que todos os proprietários e empresas de transportes automóveis, muitos que principiavam quase sem recursos alguns ou muito poucos., tenham conseguido boas fortunas, algumas até que se podem classificar de formidáveis?

E que lucros têm tirado os accionistas e obrigacionistas das empresas ferroviárias, apesar de terem contribuído em moeda forte para a obra de fomento mais importante do País no século passado? nenhuns! Só prejuízos tremendos como por várias vezes tenho demonstrado e provado — e que muito bem se poderiam ter evitado.

Vou ainda referir-me a algumas das considerações que mais dois ilustres deputados fizeram na Assembleia Nacional, acerca da proposta de lei sobre a coordenação de transportes terrestres.

Um deles foi o Sr. António Cortez Lobão, oficial dos mais ilustres do nosso exército, e o outro é o Sr. Major Mendes do Amaral, justamente considerado um dos elementos de mais valor da actual geração e de bom senso prático, motivo por que já algumas vezes tem sido Ministro.

Nas judiciosas considerações produzidas pelo Sr. António Cortez Lobão na sessão do dia 5 de Junho, disse Sua Ex.<sup>a</sup> a seguinte verdade:

«A conclusão a que cheguei é esta: Só com um grande auxílio do Estado se podem tirar os Caminhos de Ferro da situação em se encontram — não bastando apenas fazer uma revisão de tarifas — que, aliás, se impõe — visto as tarifas ferroviárias em Portugal serem sem dúvida das mais baixas da Europa».

(Do Diário das Sessões do dia 6 de Junho de 1945)

A propósito devo dizer que actualmente os preços dos transportes em caminho de ferro regulam por vinte vezes (20) o que eram há cerca de 70 anos e as despesas das empresas ferroviárias devem atingir hoje pelo menos cinquenta vezes (50) mais o que eram na referida altura.

Se os preços dos transportes em caminho de ferro dependem do acordo do governo e se o governo não tem autorizado, como tem sido solicitado, maior elevação de tarifas, apesar da totalidade ou, pelo menos, a maioria dos administradores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ser de nomeação do governo e eleitos com os votos das acções que o Estado possui, como é que com tarifas tão baixas e encargos tão pesados, o caminho de ferro podia adaptar-se em apetrechamento, acompanhar o progresso, conceder maior conforto ao público e melhorar as condições de vida dos seus numerosos empregados?

O caminho de ferro não é como S. Benedito, que não comia nem bebia e andava sempre muito gordito.

Refiro-me, por último, às palavras proferidas na sessão do dia 6 de Junho pelo Ex.<sup>mo</sup> Sr. Mendes do Amaral. Disse Sua Ex.<sup>a</sup>:

«Admito perfeitamente a possibilidade da Super-veniência de soluções novas e desconcertantes para a questão dos transportes em geral, mas como ainda as não conheço, decido-me antes pela oportunidade, direi mesmo pela urgente necessidade de tentarmos fazer desde já aquilo que realmente devíamos ter começado a fazer há mais de vinte anos, isto é, definir com a maior precisão e com a maior justiça possível os direitos e deveres de cada um dos dois sistemas de transportes terrestres como serviço de utilidade pública e impor a cada um deles o cumprimento de uma estreita e proveitosa colaboração.

E nestas despreziosas considerações resumo, Sr. Presidente, a minha adesão ao corpo fundamental da proposta de lei.

Mas porque se não pensou há mais tempo em Portugal neste importantíssimo problema de perigosa concorrência que o transporte automóvel pode fazer ao Caminho de Ferro?»

Mais adiante, e na mesma sessão, Sua Ex.<sup>a</sup> disse também que, sobretudo nos Caminhos de Ferro, as tarifas de passageiros conservam-se inexplicavelmente desactualizadas em relação ao índice geral do custo da vida.

(Do Diário das Sessões, do dia 7 de Junho de 1945)

Depois de muitas e demoradas discussões na Assembleia Nacional, foi por fim aprovada a proposta do Governo para a coordenação de transportes terrestres, tendo, porém, sofrido várias e profundas alterações, proposta que depois de aprovada foi convertida na lei do País n.º 2008 e publicada no «Diário do Governo» n.º 200 (1.ª série) de 7 de Setembro de 1945, isto é, há mais de três anos, faltando apenas proceder-se à sua regulamentação para se poder pôr em execução.

Segundo a Base I da referida lei, o Governo, para se conseguir a maior eficiência económica dos transportes ferroviários, estabelecerá o plano da substituição de todas as concessões de linhas férreas de via larga e estreita por uma concessão única que abrangerá as linhas do Estado e a concessão será feita à empresa que resultar da fusão das actuais por acordo entre elas.

Para se dar execução ao estabelecido nesta base, procedeu já a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, há cerca de dois anos, à concentração de todas as empresas ferroviárias do País, serviço este do mais alto valor, levado a cabo pelo génio, tenacidade e alta competência do Sr. Fausto Cardoso de Figueiredo, muito digno Presidente do Conselho de Administração da referida Companhia, e considerado, por nacionais e estrangeiros, um

dos maiores valores em assuntos ferroviários que a Nação possui.

Este grande serviço prestado ao País pelo Sr. Fausto de Figueiredo, facilitou extraordinariamente a execução integral da referida base.

Em que condições será feita a concessão única?

A prática tem demonstrado que, com excepção da linha Norte e Leste, todas as restantes, incluindo as linhas do Estado, têm apresentado sempre, em regra, avultados deficits, o que tem impedido a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

de melhorar mais os seus serviços a bem do interesse público, devido, especialmente, aos pesados encargos e obrigações que incidem sobre os caminhos de ferro.

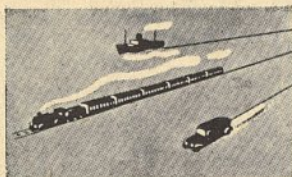
Está, porém, previsto na última parte da Base II, o atenuar-se os encargos que actualmente oneram o exercício da indústria ferroviária, tanto mais que tem de se atender a que existe no passivo da Companhia, referido ao Balanço de 1947, como percentagem dos accionistas, por contituirem autênticos fundos de reserva, as seguintes importantes verbas:

Conta da Reorganização da Companhia . . . . .	330.007.284\$36
Despesas complementares do Estabelecimento . . . . .	195.834.110\$35
Total . . . . .	<u>525.841.394\$71</u>

importâncias estas que, a meu parecer, a seguir à concessão única e depois de modificados os Estatutos, devem ser pagas aos accionistas da seguinte forma:

Em acções, oitenta mil contos, para o que se deve elevar o capital accionista de vinte para cem mil contos, como está previsto nos actuais Estatutos e os restantes quatro centos e quarenta e cinco mil contos, em obrigações sem juro, obrigatoriamente amortizadas anualmente até ao fim do prazo que for fixado para a concessão única, cujo encargo de amortização deverá sair das despesas de exploração.

Todos estes encargos e a remuneração prevista que for considerada justa ao capital accionista, terão que ser atendidos, para o que as condições a fixar no novo contrato de concessão única devem ser substancialmente atenuadas, bastando para isso que os encargos, obrigações e direitos sejam em tudo iguais ou semelhantes para os dois meios de transporte—Caminhos de Ferro e Transportes Automóveis—e ainda para que a percentagem de lucros a distribuir pelos capitais empregados nos dois referidos meios de transporte, sejam, tanto quanto possível, aproximados.



# Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

## A Exposição da XII Missão Estética de Férias

NA Sociedade Nacional de Belas Artes inaugurou-se, na primeira semana de Novembro, a exposição da XII Missão Estética de Férias, organizada pela Academia Nacional de Belas Artes.

Dessa missão, dirigida pelo ilustre professor Varela Aldemira, fizeram parte 10 artistas, dos quais dois deles eram estagiários agregados, residentes em Vila Viçosa, para onde, este ano, se dirigiu a excursão artística.

A' frente do catálogo figura a sr.<sup>a</sup> D. Maria Helena Pais de Abreu, aluna do Curso Especial de Pintura da Escola de Belas Artes do Porto. Para nós, é um nome novo. Trata-se duma verdadeira e inesperada revelação.

Os seus 14 óleos colocam-nos na presença duma pintora de sensibilidade que soube olhar para a paisagem alentejana com o seu clima proprio. De facto, respira-se em todos aqueles quadros um ar alentejano. Soube escolher os locais mais sugestivos — ou, pelo menos, conseguiu dar-lhes interesse. Do que não há dúvida é que nesses quadros se adivinha uma artista enamorada pela terra alentejana. Vila Viçosa tem, pois, em Maria Helena Pais de Abreu uma feliz intérprete da sua beleza.

Mário Adolfo Vale Garção, António José Fernandes, Jaime Gaspar Isidoro toram os artistas que mais nos agradaram.

Estas missões tem a vantagem de fazer conhecer aos jovens artistas as mais curiosas e as mais belas regiões do país, e também de concorrer, com as exposições, para a propaganda e o conhecimento dos monumentos e das paisagens que são a glória do país.

Desenhando e pintando, os artistas aprendem a ver melhor a beleza das coisas e ao mesmo tempo ensinam-nos a reparar em tudo aquilo que nos passava despercebidamente então.

## Sociedade de Geografia

NA noite de 11 de Novembro, a Sociedade de Geografia de Lisboa comemorou, solenemente, o 73.º aniversário da sua fundação, com uma notável conferência pronunciada pelo professor Doutor Marcelo Caetano sobre a Acção Colonial de António Enes.

Jornalista, político, homem de estado, António Enes

foi também um dos nossos maiores colonialistas. Ministro da Marinha e do Ultramar, no Governo João Crisóstomo, durante sete meses, desenvolveu uma acção notável e preparou a expedição de 1890.

Deixando a pasta da Marinha, foi nomeado Comissário Régio a fim de, em Moçambique, presidir, do lado português, à aplicação do tratado luso-britânico de 1891.

Nessa qualidade, disse o sr. Dr. Marcelo Caetano, fez à costa oriental duas viagens das quais saiu esse monumental relatório de 1893 sobre Moçambique, ainda hoje basilar para o estudo da moderna administração da colónia. Em 1894, é nomeado pela segunda vez Comissário Régio, para dirigir a campanha contra o Gungunhana. Brilhantemente cumpriu essa missão, aproveitando o ensejo para introduzir importantes reformas administrativas na Colónia.

António Enes soube erguer-se acima do partido a que pertencia, — afirmou ainda o professor Marcelo Caetano — numa época de partidarismo exacerbado, para se consagrar todo às grandes tarefas de interesse nacional.

Foi grande a sua influência. Freire de Andrade, Paiva Couceiro, Eduardo da Costa e Aires de Ornelas inspiraram-se na sua obra e continuaram-na.

A Sociedade de Geografia de Lisboa, ao entrar em novo ano de prestante actividade, não podia ter escolhido o melhor tema do que o de recordar, pela palavra ilustre do prof. Marcelo Caetano, a figura e a obra de António Enes.

## Santarém e António de Bastos

COM a morte de António de Bastos, a cidade de Santarém perdeu um dos seus melhores, mais amáveis servidores. Alentejano de nascimento, António de Bastos fixouse, porém, em Santarém, onde fizera os seus estudos liceais e constituiu família. A terra tem feição e garras poderosas. E António de Bastos, inteligente e activo, poz ao serviço de Santarém todas as suas qualidades de trabalho, todo o seu espirito de iniciativa, na qualidade de presidente do Município.

O alargamento de algumas ruas, o embelezamento de vários pontos da cidade e, sobretudo, a urbanização do planalto de S. Bento, que ficou sendo a cidade-jardim, testemunham a sua inteligência criadora e a sua competência administrativa.



**PROBLEMAS SOCIAIS****PREPARAÇÃO CÍVICA****DO TRABALHADOR**

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

**C**OM a publicação do artigo anterior «O trabalhador rural» quisemos encorporar-nos nessa força que hoje pretende dignificar o homem do campo. E fizemo-lo com justiça. Em férias, temos convivido intimamente com essa pleiade de lutadores anónimos e fere-nos a sensibilidade quando auscultamos os seus lamentos surdos, que se traduzem na resignação.

A vida rústica precisa, pois, de subir ao nível das outras classes sociais. E' de todas a que menos prestígio e assistência tem, e só porque foi votada ao esquecimento.

Qual o programa, portanto, a elaborar pelos reformadores? Dadas as experiências sociais que vemos no mundo presente e no recheio da história, fica-nos a impressão de que as classes e os indivíduos não se dignificam de pé para a mão com o poder dum lei ou duma reforma. Acreditamos, sim, que a lei é o início da caminhada longa a percorrer.

Veja-se para exemplo a questão operária. Porque a história se desanuviou e prometeu novos panoramas ao homem da fábrica e da oficina, logo surgiram em praça pública os oradores inflamados a insurgir o operário contra o capitalismo e a fazer dessa massa enorme um obstáculo à boa organização das sociedades.

Mentiríamos, se disséssemos não concordar com a considerável elevação de vida que sofreu o operário. Mas, olhando ainda a que essa classe pela Europa fora se agita, influenciada talvez pelo bolchevismo e pelo comunismo e quer a todo o risco escalar o flanco da igualdade de direitos, perguntamos: estão os indivíduos que a formam à altura de imaginar, apenas, esse desejo? Já não perguntamos se estão à altura de querer escalar o flanco...

E' que o operário não percorreu (comó aliás nenhuma outra classe) a caminhada longa, que vai da vontade ao direito. Ainda não destruiu da sua consciência o egoísmo, a grosseria, a velhacaria, o analfabetismo, para chamar e atrair à sua formação o espírito de solidariedade cristã, a delicadeza, a honestidade, a lealdade e a instrução sadia. A maioria desses elementos sociais estão hoje subordinados à ideia de trabalho e de salário e esqueceram-se dos preceitos cristãos e religiosos que têm a vantagem de os aproximar da família,

em vez de a negarem ou estropiarem com o vício e a falta de apoio.

Portanto, a nosso ver, a caminhada longa que se para a vontade do direito é a valorização cívica integral de todos os indivíduos. Depois, sim, já a sociedade nada tem a temer se uma dada classe tentar escalar os flancos da igualdade de direitos e deveres.

Então, o homem será bom e os seus actos tornarão a sociedade melhor!

Volviendo ao trabalhador rural, não nos parece que ele possa subir um só degrau sem a alavanca da valorização cívica que acabamos de apontar.

Felizmente, a dignificação do homem do campo é bem mais fácil de realizar, atendendo ao seu devotado espírito cristão, insuflado nas suas almas pelos bons costumes que as gerações rústicas não menosprezam. Se olharmos a que os hábitos degenerados da vida moderna já mordem, cancerosamente, os bons costumes do povo da aldeia, bastará então que esse plano de valorização robusteza cada vez mais o espírito de abnegação, de honestidade e amor à terra, inerentes ao modo de ser do trabalhador rural. E o mais difícil para se conseguir elevar o seu nível de vida é, por certo, a necessidade de lhe transmitir uma vigorosa e bem orientada instrução.

Espera-se para isso o valioso contributo da escola primária, munida de professores competentes e assistidos de maneira a cumprirem eficientemente a mais nobre das missões sociais; da Casa do Povo, com biblioteca e sala de leitura atraente, e com salão para cinema e para realização de palestras educativas, que formem e informem todos os homens do campo; e ainda o pároco, no que a sua missão tem de prégador pelo exemplo e pela palavra da tão humana doutrina de Cristo.

Um programa de instrução, nestes moldes, em poucos anos faria de todas as aldeias pequenas e risonhas sociedades a prometerem um novo mundo, civilizado e ideal.

**Linhas portuguesas**

Com destino a Badajoz, passou no 7 de Novembro pela estação do Entroncamento, em viagem de experiência, uma automotora sueca.

De grandes dimensões, faz parte de uma série de quatro que a C. P. adquiriu há meses para viagens de longo curso e em linhas de pouco movimento. Possui uma lotação para 107 lugares, divididos, com a máxima comodidade, por duas classes; — 1.ª e 3.ª.

A sua passagem pelo Entroncamento despertou grande curiosidade, principalmente na classe ferroviária.

Como passageiros deste novo veículo seguiam os srs. engs. Pedro de Brion, subdirector da C. P., Fernando Arruda, Lima Rego, Francisco Gavicho e outros funcionários superiores da Companhia, os quais, na estação daquela vila, eram aguardados pelos srs. eng. Noronha e Garcia e pelo sr. Abrahan Cohen e outros ferroviários de categoria.



...Toda a população veio para a rua

# O Centenário dos Caminhos de Ferro Espanhoi

Por ANTÓNIO MONTÊS

CONFORME noticiámos no nosso último número, realizaram-se, de 24 a 31 de Outubro, as comemorações centenárias dos caminhos de ferro espanhóis. Pode afirmar-se, sem sombra de exagero, que as cerimónias anunciadas no programa decorreram com o maior brilho, brilho que muito concorrerá para o prestígio dos caminhos de ferro espanhóis.

Como é velha tradição de Espanha, as delegações dos caminhos de ferro europeus foram recebidas fidalgamente, tendo sido dispensadas aos convidados as maiores atenções e provas de cortezia. Se nem tudo correu como era desejo da comissão organizadora, a verdade é que, perante um acontecimento desta natureza, não devem registar-se pequenas coisas que, valha a verdade, não alteraram o brilho das cerimónias.

A parte mais importante e sugestiva das comemorações teve lugar em Barcelona, pois tanto a reprodução do primeiro combóio que circulou em Espanha, como a «Exposição Comemorativa» constituíram peças fundamentais do programa traçado.

Em cem dias, operaram-se verdadeiros milagres para pôr de pé a exposição projectada pelo arquitecto italiano Mascelo Leonari e dirigida proficientemente pelo nosso compatriota Joaquim Padeira, Chefe de Divisão da «Renfe», pessoa muito conhecida no meio ferroviário português.

A exposição de Barcelona constitui um êxito seguro e a melhor prova é que, logo depois da abertura, foi visitada diariamente por cerca de oitenta mil pessoas.

Arte, ciência, literatura, poesia, filatelia, nada foi esquecido na exposição de Barcelona, onde aparecem locomotivas, vagões, carris e carruagens das melhores, fabricadas por industriais espanhóis.

Todas as actividades ferroviárias estão representadas em Barcelona, de forma notável, ficando o visitante com uma ideia clara do que é a exploração de caminhos de ferro.

Os vários departamentos da «Renfe», capricharam na sua representação, que mostra nitidamente a melhoria dos caminhos de ferro no período da nacionalização, ou seja desde a construção da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis, mais conhecida por «Renfe».

Uma das partes mais curiosas da expansão é, sem dúvida, a que o público melhor compreende e aprecia, é a dos caminhos de ferro em miniatura, apresentados pela «Associação dos Aficionados dos Comboios-Miniatura», instituição que tem fieis partidários em todo o território espanhol. Pasma-se como é possível tão grande paixão, tão notável interesse pelos comboios-miniatura, que não são um brinquedo para crianças mas uma diversão agradável para adultos de todas as idades, que gastam as suas horas livres na construção de linhas e pontes, de túneis e viadutos, de carruagens e locomotivas. Milhares e milhares de pessoas admiram as evoluções de comboios de várias categorias, mostrando-se interessadas na circulação e, quem sabe, se no futuro não serão elas próprias construtores de material ferroviário!

Verifica-se, pelo interesse com que os visitantes admiram a exposição, que, em Espanha, há certo culto pelos caminhos de ferro, culto que em alguns casos é paixão, verificando-se também que os comboios andam apinhados, e, portanto, com as lotações excedidas.

Não pretendemos, nesta breves linhas, dar ideia aos leitores, embora pálida, das comemorações centenárias do país vizinho, contando voltar ao assunto em futuras reportagens.

Antes de terminarmos, não podemos deixar de louvar a iniciativa de reconstruir o primeiro comboio espanhol, fazendo-o circular, como há cem anos, entre Barcelona e Mataró.

O dia da inauguração constituiu um verdadeiro sucesso, e, para nada faltar, o pequenino comboio transportou algumas dezenas de figuras rigorosamente vestidas com os trajes do romantismo, o que deu desusado sabôr ao acontecimento.

Cónegos respeitáveis, senhorinhas galantes, janotas encasacados, amas nutridas com meninos ao colo, petizes vestidos à «maruja», militares com capacetes reluzentes, seguiram para Mataró por entre aplausos delirantes da multidão.

Mas, à chegada a Mataró, a velha locomotiva desde que, há cem anos, fez pela primeira vez o percurso, teve o maior desgosto da sua vida. Ao olhar para o lado, deparou com um combóio eléctrico, e foi para ele que se voltaram as maiores atenções, os maiores aplausos!

O comboio eléctrico, deu à região uma nota de progresso, uma nota civilizada e a máquina centenária constituía uma evocação, uma lembrança daquele dia distante de 1848, em que, pela vez primeira, circulara entre Barcelona e Mataró um comboio de passageiros.

Cem anos de caminho de ferro, e, em cem anos, o que se conseguiu em Espanha, graças à iniciativa de D. Miguel Biaday Buñol.



A locomotiva verde de alta chaminé

# O porto de Nacala, que está ligado à rede ferroviária do Norte de Moçambique, será, em breve, um dos melhores do mundo

Em Dezembro de 1947 foram iniciados os trabalhos preliminares do porto de Nacala.

A importância de tal acontecimento é evidente. A configuração natural das baías que constituem o golfo, ao fundo do qual está sendo construído o Porto de Nacala, é das mais admiráveis do mundo.

Na grande Baía de Fernão veloso, situada sobre o Oceano Índico, existe um estreito que dá fácil e seguro acesso a três outras baías interiores, amplas, profundas e óptimamente abrigadas — Namelala, Muananculo e Benco.

Todos estes recintos, francamente acessíveis, oferecem condições que lhes dão, só por si, a categoria de portos naturais dos melhores de todo o mundo.

A Baía de Fernão Veloso é um esplêndido anteporto. No fundo dessa baía está situado um canal suficientemente largo e profundo para dar passagem aos maiores navios do mundo. As baías interiores a que nos referimos são igualmente profundas e qualquer delas tem superfície para qualquer navio, mesmo da envergadura do «Queen Elizabeth», manobrar. A situação geográfica do porto de Nacala começa a exigir obras que o convertam em porto comercial capaz de satisfazer as exigências de um tráfego organizado tecnicamente, e de modo a servir o seu rico «hinterland», constituído por fecundas regiões em territórios de aquém-fronteira.

Nacala está ligado à rede ferroviária do norte de Moçambique por uma linha cuja construção está concluída.

As obras do porto vão ser imediatamente iniciadas, estando já completamente estudadas e em início de trabalhos, um cais acostável fundado a 9,30 metros, na extensão de 445 metros, em dois troços; um de 300, marginal, e outro de 145 metros.

O custo destas obras está orçamentado em 19:836.592\$.00.

— Um cais acostável fundado a 3 metros, na extensão de 200 metros, cujo custo será de 4.409.702\$.00.

— Obras de retenção de aterros de cerca 2:580 metros. Custo, 10:691.265\$.00.

— Depósito, 990.000\$.00. Rampa de varagem, 558.621\$.00. Drenagem (esgotos), 3:025.932\$.00. Obras acessórias 125.463\$.00.

Além destas verbas, estão também aprovados mais 4:912.422\$.00 para imprevistos, fiscalização, etc.

A entrada da baía tem fundos da roda dos 60 metros e largo de 1/2 milha.

O porto, que poderá manusear, uma vez concluídas aquelas obras, 1.3000:000 toneladas por ano, será construído na Ponta Maiaia.

O seu apetrechamento consistirá, logo de início, de 6 guindastes, sendo um ou dois de 5 a 10 toneladas.

Os estudos previram: cais, armazéns, linhas, gare de tiragem, guindastes, palamenta para manuseamento, fornecimento de água e luz, central eléctrica, rebocadores, plataformas de 900 metros, escritórios, armazéns gerais, depósito de máquinas, oficinas, estação, casas, cais de desinfecção para os navios da Índia, recolha de carruagens e automotoras, depósito de combustível líquido, avenida marginal e plano de urbanização.

O porto e povoação terá, provavelmente, dentro de 15 anos, cerca de 2.500 habitantes.

Como se verifica, trata-se de um empreendimento de grande envergadura, dependente de dispendio de importante volume, mas que constituirá um grande avanço no desenvolvimento económico de Moçambique e beneficiará, num próximo futuro, regiões notavelmente produtivas, no interior africano, situadas em territórios portugueses e estrangeiros.

## The Red Hand Compositions Company LONDON

Tintas Anti-Corrosivas marca **Mão Vermelha**, também conhecida por tinta **Hartmann**.

A mais resistente ao calor, e de protecção eficaz e duradoura.

Não é afectada pelo ar do mar e é de

RANTJEN'S COMPOSITION



(MÃO VERMELHA)  
Company, Limited  
ANTICORROSIVA PAINTS

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

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

Agentes gerais: **D. A. KNUDSEN & Co., Limitada**  
TELEFONE: 2 2787-2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN  
Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA

# CENTENÁRIO

## do Caminho de Ferro Espanhol

**C**ONTINUAMOS, neste número, a arquivar algumas notas de reportagem referentes às celebrações do Primeiro Centenário do Caminho de Ferro Espanhol.

Fazendo parte dos actos comemorativos, o Ministro das Obras Públicas inaugurou, na manhã de 27 de Outubro, em Barcelona, o serviço ferroviário através dos túneis em construção para a supressão das passagens de nível da Avenida Merediana, obra importante e de grande interesse para aquela cidade que, assim, vê arredado o constante perigo em que vivia um dos seus bairros mais populosos.

As obras deste túnel foram projectadas há mais de trinta anos e iniciaram-se em 1931. Interromperam-se, porém, pouco depois, até que, em 1947, o generalíssimo Franco encarregou o Ministério das Obras Públicas de lhes dar andamento e conclusão. O município de Barcelona concorreu com 50 por cento das despesas.

O acto da inauguração teve uma enorme assistência de autoridades e convidados.

A Comissão do Centenário ofereceu um almoço íntimo ao Ministro das Obras Públicas e às cinco da tarde visitou-se o Museu Marítimo. À noite, houve recepção na Câmara Municipal, a que compareceram autoridades, o director geral da RENFE, várias personalidades e representantes das comissões estrangeiras.

Fazendo parte do programa de festas, construiu-se um combóio simbólico, réplica exacta daquele que, há cem anos, inaugurou o caminho de Barcelona-Mataró. Esse combóio saiu do recinto da Exposição do Centenário no dia 28 de Outubro. Todos os passageiros iam vestidos à moda do século passado e era aguardado com justificada curiosidade na Estação de Mataró por uma enorme multidão. Nesse mesmo dia celebrou-se também a benção da linha electrificada Barcelona-Mataró. No combóio eléctrico viajaram o Ministro das Obras Públicas, autoridades e convidados especiais.

Em frente da casa onde nasceu Miguel Biada, rua Calvo Sotelo, n.º 27, prestou-se, perante imponente multidão, homenagem à memória daquele eminente homem, a quem a Espanha deve a primeira linha férrea. A essa homenagem assistiram os descendentes de Miguel Biada.

No dia 29, os convidados e representantes estrangeiros regressaram a Madrid, em combóio es-

pecial, destinando-se o dia seguinte para a recepção no palácio do Município, visitas aos museus e recepção no Conselho da RENFE.

No domingo 31, visitou-se a electrificação até ao Escorial e realizou-se o banquete oficial de despedida.

Durante a semana consagrada à celebração do Primeiro Centenário do Caminho de Ferro Espanhol, os visitantes estrangeiros tiveram a oportunidade de observar, tanto em Barcelona como em Madrid, os notáveis progressos que, em matéria de caminhos de ferro, a Espanha fez nestes últimos anos.

Quanto aos convidados portugueses, regressaram encantados com as deferências recebidas no país vizinho.

## Vida Ferroviária

**Inaugurou-se, na Figueira da Foz, uma cantina para o pessoal, onde são servidos 200 almoços diários**

A C. P. continua a instalar cantinas para o seu pessoal, nas quais serão servidos excelentes almoços por preços económicos.

Depois da inauguração das cantinas de Santa Apolónia e Calçada do Duque, em Lisboa, inaugurou-se ontem, na Figueira da Foz, uma nova cantina na qual serão servidos diariamente duzentos almoços.

Para assistir ao acto deslocaram-se àquela cidade os Ex.<sup>mas</sup> Srs. General Raúl Esteves e Engenheiro Leite Pinto, Administradores da C. P., e Engenheiro Espregueira Mendes, Director Geral da mesma Companhia.

## Tricentenário da Restauração de Angola

**Vias de Comunicação em 1948**

Pelas Direcções de Exploração dos Portos e Caminhos de Ferro de Luanda e Moçâmedes, foram distribuídos, por ocasião do Tricentenário da Restauração de Angola, dois mapas, um referente às vias de comunicação, outro inserindo os horários dos caminhos de ferro e serviços aéreos.

# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Novembro de 1898)

## Linhas Portuguesas

**Material fixo ferro-viario.** — Foi publicado pelo ministerio das obras publicas o seguinte decreto, com data de 27 de outubro ultimo:

«Tendo-me sido presente a consulta do Tribunal Superior do Contencioso Technico Aduaneiro, datada de 17 de outubro do corrente anno, ácerca da necessidade de harmonisar algumas disposições determinadas em diploma official, e relativas á classificação de material fixo para caminhos de ferro, com as da pauta geral das alfandegas, e conformando-me com o parecer unanime do mesmo tribunal: hei por bem, nos termos do § unico do artigo 3.º do decreto n.º 1, com força de lei, datado de 27 de setembro de 1894, determinar que o artigo 488.º da dita pauta, o qual se refere a material fixo para caminhos de ferro, e que está comprehendido no classe VI, mas sob a designação especial da secção *obras de metaes*, passa a ser considerado como se estivesse sob a designação geral da mesma classe VI *Diversas*, tendo-se como d'elle eliminadas as palavras *de ferro ou aço batido ou laminado*, isto para que o referido artigo 488.º, emquanto o assumpto se não regule definitivamente em nova edição de pauta, possa interpretar-se por fórma que abranja tudo o que deve ser classificado como material fixo para caminhos de ferro.

**Serviço de comboios.** — Na ultima sessão do Centro Commercial do Porto foi presente um officio da direcção da Companhia Real, em resposta a uns pedidos d'aquella associação, expondo os motivos pelos quaes não pôde ser attendido por completo o pedido quanto á ligação dos comboios do norte com os da Beira Baixa, de fórma que esperem uns pelos outros, afim de evitarem importantes transtornos e prejuizos derivados da demora forçada dos passageiros no Entroncamento; mas communicando que ficaram dadas instruções para o comboio correio de Lisboa ao Porto esperar no Entroncamento o comboio vindo da Beira Baixa se, até á hora regulamentar da partida do primeiro, o segundo tiver chegado á estação da Barquinha, e que, vice-versa, o comboio da Beira Baixa espere no Entroncamento o correio vindo do Porto, se este ultimo tiver chegado á estação de Payval do hora regulamentar da partida do primeiro.

Confirmando a promessa em tempo feita ao Centro Commercial, dentro de dois ou três mezes, com a recepção de poderosas locomotivas encomendadas pela Companhia: melhorará notavelmente as communicações entre Lisboa e Porto, procurando-se n'essa occasião satisfazer as petições do Centro Commercial.

**Rede ferro-viaria.** — A commissão encarregada de estudar os projectos da rede ferro-viaria complementar do norte do Mondego é de parecer, em principio, que se devem construir as seguintes linhas: Valença a Melgaço; Braga, Guimarães, Cavez; Vianna do Castello, Ponte do Lima, Ponte da Barca, Monção; Valle do Tamega e Chaves; Chaves, Villa Pouca d'Aguiar, Villa Real e Regoa; Moimenta da Beira, Trancoso

e Villa Franca das Naves; Naves, Pocinho e Miranda do Douro; Villa da Ponte e Pocinho; Mirandella a Bragança.

— Tanto esta commissão como a dos estudos da rede ao sul do Tejo teem prompto o questionario, que vae ser enviado ás camaras municipaes, e ás associações industriaes, commerciaes e agricolas.

Este questionario deve ser acompanhado de uma carta onde serão designados os respectivos traçados, a qual será elaborada pela commissão geodesica.

Depois, reunidos os pareceres das diversas entidades, formular-se-ha então a carta geral com o resultado dos estudos das commissões.

**Atravez d'Africa.** — A direcção d'esta Companhia sollicitou a prorrogação, até 31 de janeiro, para a conclusão da linha ferrea de Ambaca.

O governo entregou á companhia 45 contos, importancia do subsidio relativo ao trimestre.

**Mormugão.** — Deu entrada no ministerio da marinha a nota do governo inglez, com relação ás tarifas do caminho de ferro de Mormugão, ficando interinamente mantidas as combinações feitas entre a linha portugueza e a sua rival ingleza.

**S. Pedro da Cova.** — A camara municipal do concelho de Gondomar vae representar ao governo, pedindo a construcção da via ferrea de S. Pedro da Cova ao Porto.

Pede que sirvam com esta linha não só a região mineira, mas outros pontos importantes do concelho. Por isso lembram que o traçado se desenvolva por Jovim, o que beneficiaria Valbom, S. Cosme, Jovim, Sousa, Medas, Melres e Covello.

Os pontos que julga forçados são Carregaes, Quintella e Souto, Touta ou Barraca Mó, Passaes, Ervedosa e S. Pedro da Cova.

**Montemór-o-Novo.** — O sr. marquez de Livery propõe-se construir o ramal ferro-viario da estação de Montemór á villa do mesmo nome, se lhe forem concedidas umas certas vantagens, taes como a isenção de direitos para o material.

A vereação da villa vae occupar-se d'este assumpto, que particularmente a interessa.

**Lourenço Marques.** — Durante o mez de setembro ultimo fizeram-se 111 comboios, que transportaram para o Transvaal 12.589 toneladas; em igual mez do anno passado haviam-se feito 75 comboios, que transportaram 10.716 toneladas. A differença a favor d'este anno foi, portanto, de 36 comboios e 1.873 toneladas.

**Wagons portugueses.** — A associação de classe dos correiros do Porto protestou contra o pedido de introdução de nova industria feito pelos srs. Campos & Moraes para a construcção de wagons e carruagens de caminhos de ferro.

Parece que o material circulante de caminhos de ferro, que hoje ou vem completo do estrangeiro ou é fabricado nas officinas privativas de cada administração, tem dado muito lucro aos correiros portuenses.

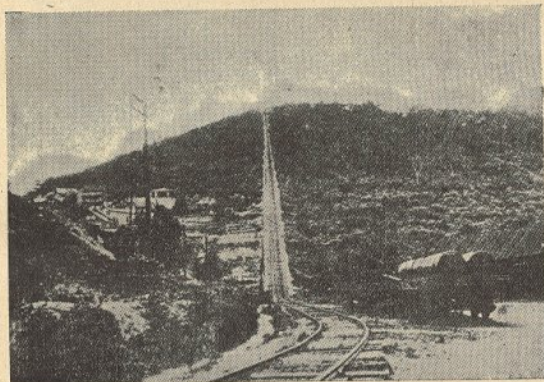
**A commissão administrativa.** — Sob a presidencia do sr. conde de S. Januario reuniu no sabbado 12, no ministerio das obras publicas, esta commissão.

Compareceram os vogaes srs. Pedro Ignacio Lopes, Leopoldo Mourão, Eduardo Pinto Basto, Justino Teixeira, Perfeito de Magalhães, Lima e Fernando de Sousa.

A commissão tratou de estudar e analysar o estado das attribuições dos conselhos de administração e do fundo financeiro, afim de se completar a rede de caminhos de ferro. No proximo sabbado continuará a discussão sobre estes pontos, que são muito importantes.

## O Caminho de Ferro do Monte, na Ilha da Madeira, que deixou de funcionar há anos, oferece, agora, um lamentável espectáculo

QUEM, ainda há quinze ou dezasseis anos, passasse pela Madeira, mesmo com demora de poucas horas, não deixava de subir ao Monte, não só para almoçar num dos seus magníficos hotéis mas para gosar o espectáculo soberbo e inigualável que a paisagem da Pérola do Atlântico oferece a olhos humanos. Para subir ao Monte havia, em serviço permanente, o Caminho de Ferro, que, por iniciativa do falecido Comendador Manuel Gonçalves, foi construído há



O Caminho de Ferro do Monte, na Madeira, nos seus tempos áureos

muitas dezenas de anos e prestou tanto aos habitantes da Madeira como ao turismo local relevantes serviços.

Segundo acabamos de ler num dos últimos números do *Eco do Funchal*, esse caminho de ferro foi vendido, por motivos imperiosos e quase ao desbarato, deixando a população cidadina privada daquele meio de transporte, que já era tradicional.

E o *Eco do Funchal* apresenta-nos, a propósito, estes esclarecimentos:

Os prejuízos económicos que se foram avolumando durante os anos da gerência da respectiva Companhia, nunca permitiram a esta a substituição de todo o material circulante, que se encontrava em péssimo estado, e daí o ter-se registado uma explosão numa das suas máquinas de que resultaram consequências funestas.

Não podia a respectiva Companhia, em face das suas dívidas crescentes e da incapacidade cada vez mais acentuada das suas máquinas, manter a sua actividade ao ser-

## Jardim Zoológico

Em dia de todos os Santos, recebemos, por oferta gentilíssima do Conselho de Administração da Sociedade do Jardim Zoológico, um lindo ramo de flores, flores de Outono, segundo o calendário, mas, pela beleza, verdadeiras flores de Primavera.

Sensibilizados pela oferenda, muito e muito obrigado.

## Lisbonense Vitória, L.<sup>da</sup>

A conhecida fábrica de fermentos, farinhas e pudins «Lisbonense Victória, L.<sup>da</sup>», ampliando antigas instalações, acaba de inaugurar na Rua Alves Torgo, 19 e 19-A, a sua pastelaria-bar particularmente destinada à venda dos produtos que fabrica. Trata-se dum elegantíssimo estabelecimento de traço moderno, que representa um grande melhoramento para o populoso bairro. Ao acto inaugural assistiram, além de muitas senhoras, os srs. engenheiros Santos Nunes e António Resende, da Direcção Geral da Indústria, dr. Pinto Pereira, engenheiros Costa Martins e Rui da Silva, capitão Teodoro Caldeira, Vasco e Artur Santos, administradores da Casa Jerónimo Martins & Filhos, Horácio Costa, gerente da Aveirense, L.<sup>da</sup>, etc..

Felicitemos o proprietário da «Lisbonense Vitória», o nosso prezado amigo, sr. José da Silva Batista, a cuja iniciativa e dinamismo se deve mais este interessante empreendimento.

## ESTE NÚMERO FOI VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

viço do público da Madeira e dos turistas que a visitavam. Daí a venda forçada de todo o material, por preço, segundo os entendidos, quase irrisório.

De lamentar é que tal tivesse sucedido ou que de qualquer forma não se tivesse evitado ficarmos privados dos tradicionais comboios do Monte e Terreiro da Luta.

Mas o que lá vai, lá vai.

O que nunca está certo e que de forma alguma se justifica, é que se apresente aos olhos dos forasteiros o triste e lamentável espectáculo que oferece o antigo Caminho de Ferro, depois que o despiram das respectivas calhas e que, portanto, o deixaram ao mais completo abandono, isto não obstante o ser percorrido diariamente por numerosas pessoas que dele têm imperiosa necessidade.

Aquilo, no seu estado actual, é deprimente e obriga-nos a corar sempre que ouvimos os comentários das pessoas de fora que por lá passam e que lamentam, como nós, a não existência do antigo Caminho de Ferro do Monte.

# Medicamentos

# Publicações recebidas

Em muitos casos consideramos como cousa corrente e vulgar um facto que, longe de ser simples, é, pelo contrário, o resultado de observações e experiências que duraram anos, para não dizermos séculos. Assim acontece em especial com diversos medicamentos. Muitos remédios são tão universalmente espalhados que são considerados como «medicamentos domésticos».

Os medicamentos podem ser de origem tanto mineral como vegetal e animal. Os seus efeitos são variadíssimos e dependem da maneira como são preparados e empregados, e da parte do corpo com a qual são postos em contacto. O valor que se atribui aos medicamentos, no sentido usual da palavra, variou muito no decorrer do tempo. Na Idade Média, a receita de um remédio era acompanhada de toda a espécie de recomendações como, por exemplo, a de o tomar de noite com luar e com a cara virada para o oriente. O homem moderno já não atribui naturalmente nenhuma importância a extravagâncias dessa natureza e sabe que é a própria acção do medicamento que cura uma doença ou um simples padecimento.

A quinina, por exemplo, que, em 1820, foi extraída pela primeira vez por Pelletier e Caventou, da casca da árvore da quina, tornou-se um medicamento indispensável.

Duvidou-se, contudo, durante muitos séculos, da acção curativa da quinina. Porém, a ciência moderna demonstrou que esse remédio é um verdadeiro benefício para a humanidade.

A quinina tem sobretudo importância para combater o paludismo, pois actua directamente sobre os micro-organismos que, no decurso dos accesos febris, invadem os glóbulos vermelhos do sangue.

A Comissão de paludismo da Sociedade das Nações tem aconselhado, a título profilático, uma dose diária de 400 miligramas da quinina por dia durante toda a estação do paludismo. Como tratamento, a dose de 1 grama até 1 grama e 30 de quinina por dia durante cinco a sete dias é bastante.

Impossível seria dar a lista de todos os medicamentos que conhecemos. Mas uma cousa é certa: a quinina ocupa entre todos esses medicamentos o lugar primacial.

## Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

É do número de Janeiro-Março do corrente ano, deste Boletim, agora recebido, que, com a devida vénia, recortámos o artigo referente ao porto de Nacala, em construção, e que será, dentro de poucos anos, um dos melhores do mundo.

## Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

Recebemos o Relatório e Contas correspondentes ao 44.º exercício (1947) apresentados à Assembleia Geral Ordinária de 31 de Maio de 1948 pelo Conselho de Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela. Trata-se de um documento de alto interesse.

No Parecer do Conselho Fiscal, subscrito pelos srs. Eng. José Duarte Ferreira, Prof. Dr. Pedro Manuel de Almeida Lima e Dr. António Eduardo Ferreira Pinto Basto, lê-se o seguinte:

«O montante das receitas brutas, que já se tinha apresentado nos exercícios anteriores em constante progresso, atingiu no ano de 1947 uma cifra excepcionalmente elevada, ou sejam 124.119.020\$00. Essa elevação resultou principalmente da intensificação do tráfego, conquanto também para ela tivesse contribuído o agravamento de tarifas, que só se tinha feito sentir em parte do exercício anterior».

Com efeito, as receitas da Administração de África deste exercício, comparadas com as do ano anterior, foram:

Em 1946 . . . . .	Esc.	71.849.294\$58
Em 1947 . . . . .	Esc.	124.119.020\$00

ou seja um aumento, em 1947, de 52.269.725\$42

Este aumento acha-se representado como segue:

Em passageiros . . . . .	Esc.	778.785\$88
Em mercadorias de G. V. e P. V. . . . .	Esc.	50.729.950\$62
Em diversos . . . . .	Esc.	760.988\$92

Nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 22.973, de 16 de Agosto de 1933, e de harmonia com o Contrato de Curadoria de 19 de Outubro de 1944, foram considerados amortizados, de 1 de Janeiro de 1939 a 1 de Janeiro de 1947, £3.487.200 de obrigações de 4%, para cujo reembolso estavam reservados os rendimentos líquidos até 31 de Dezembro de 1946, no valor de £779.123.66.

O rendimento líquido do ano de 1947, de £250.865.27, foi reservado para a amortização a levar a efeito em 1948, no valor de £299.920.

O Relatório informa-nos ainda que continuam os trabalhos da notável Experiência de Colonização que a Companhia está realizando em Angola, e à qual, por várias vezes, temos feito as mais elogiosas referências.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



# FRANCE

COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU TOURISME

RIVIERA FRANCESA

O VERÃO ETERNO



Todas as informações bem como o programa da festa da **ESTAÇÃO DE INVERNO**  
1948-1949, ser-lhe-ão enviados na volta do correio gratuitamente

Telef. P. B. C. 2 5368

234, Rua Aurea, 242 — LISBOA

Teleg. COMIGETOURISME

# CORREIAS TRAPEZOIDAIS «VEELINK»

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

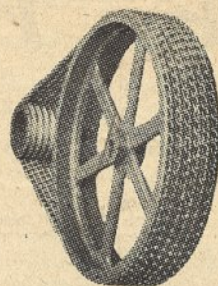
**ENTREGAS IMEDIATAS**

CONSULTEM os Agentes para o Continente, Ilhas e Colónias:

**SOCIEDADES REUNIDAS REIS, L.<sup>DA</sup>**  
SECÇÃO DE MÁQUINAS

Av. Almirante Reis, 80-B e 80-E

LISBOA



## Santos Mendonça, L.<sup>da</sup>

LISBOA PORTO

Rua da Boa Vista, 83 Praça da Liberdade, 114

**PRODUTOS QUÍMICOS**

PRODUTOS METALÚRGICOS (ferrosos e não ferrosos)  
para todas as indústrias

INSTALAÇÕES PARA TRATAMENTO DE ÁGUAS  
E SANEAMENTO



**SOLICITAMOS INQUÉRITOS**

## A Papeleira Portuguesa, L.<sup>da</sup>

Concessionária exclusiva para a venda dos papéis da  
COMPANHIA DO PAPEL DE GOIS

**COMISSÕES  
CONSIGNAÇÕES**

Telef. 2 3702

RUA DO CRUCIFIXO, 58 A 66  
LISBOA



**«A Nova Loja  
dos Candeeiros»**

Vende ao preço da tabela:  
Fogões, Esquentadores, Lan-  
ternas e todos os artigos da  
VACUUM

Única casa no género que tem  
ao seu serviço pessoal técnico  
que pertence àquela compa-  
nhia, tomando responsabili-  
dade em todos os consertos  
— que lhe sejam confiados —

R. da Norta Sêca, 24  
LISBOA — Telef. 22942

## THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.<sup>DA</sup>

CASA FUNDADA EM 1865  
SEDE

**PRAIA DO RIBATEJO**

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

Fábricas de Serração em Praia do Ribatejo, Caxa-  
rias, Pampilhosa do Botão e Carrigo  
EXPORTADORES DE MADEIRAS  
PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

ESCRITÓRIO EM LISBOA:  
4, Largo do Stephens, 5  
End. Teleg.: SNADEK — Telefone n.º 2 1868

PARA IMPERMEABILIZAÇÃO DE PAREDES,  
FUNDAÇÕES, REBOCOS, ETC.

## EMPREGUE

Cimento «LIZ»—Hidrofugado «N»

*Um produto nacional que substitui com vantagens técnicas e económicas todos os hidrófugos conhecidos*

EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS  
Peçam instruções para o seu emprêgo

Sede: Rua do Cais de Santarém, 64, 1.º—LISBOA

Filial no Norte: Rua de Santo António, 190-A, 1.º—PORTO

AGENTES EM TODO O PAÍS



## Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada



SEDE EM LISBOA:

Direcção e Escritório: RUA DOS FANQUEIROS, 278, 2.º

Telefones: Direcção 23632 — Escritórios 22331

Estado 180

DEPÓSITOS:

Lisboa—R. DOS FANQUEIROS, 270 a 276—Tel. 22332

Porto—RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51—Telef. 117

Endereço Telegráfico: PELPRADO

## Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.<sup>da</sup>

FUNDADA EM 1824

A mais antiga da Península

Sede: Largo da Biblioteca Pública, 17-r/c  
LISBOA

FÁBRICA EM ILHAVO  
A V E I R O

AS MELHORES PORCELANAS PARA  
USOS DOMÉSTICOS E INDUSTRIAIS

PORCELANAS DECORATIVAS  
E ELÉCTRICAS

AS PORCELANAS DA  
«VISTA ALEGRE»  
RIVALIZAM COM AS  
MELHORES ESTRANGEIRAS

Depósitos: LISBOA—Largo do Chiado, 18  
PORTO—R. Cândido dos Reis, 18

## Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

## POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 26519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas  
Dr. Bernardo Villar — Cirurgia geral e operações—às 5 horas  
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora  
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sífilis — às 6 horas  
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas  
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas  
Dr. Pereira Machado — Estômago, fígado e intestinos—às 2,30 horas  
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 5,30 horas  
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 5 horas  
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,30 horas  
Dr. Armando Lima — Bóca e dentes, prótese — às 2 horas  
Dr. Alex Saldanha — Raios X — às 4 horas  
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas  
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

## SAPATARIA



RUA DO AMPARO  
A MAIS ECONÓMICA DE LISBOA  
TEL. 28000



# TOSSE ?

# BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE