

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 2 7520

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados 54 — Telefone 893

1395

1 — FEVEREIRO — 1946

ANO LVII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00
África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00
Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

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-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMÁNDIO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

O fundador desta «Revista» Mendonça e Costa repousa em jazigo próprio	139
O Encurtamento da Linha Lisboa — Madrid, por <i>Guerra Maio</i>	140
Acidentes, Carruagens de Aço, por <i>Carlos Bivar</i>	141
Estrada marginal portuguesa, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i>	142
V Congresso Ferroviário Panamericano	145
Medida lógica e moral	145
Há 50 anos.	146
Os nossos mortos	147
O que todos devem saber	147
Publicações recebidas	148
Vida Ferroviária.	148
Espectáculos	148
Parte Oficial	149
Imprensa	152

O fundador desta «Revista»

MENDONÇA E COSTA

repousa em jazigo próprio

A propósito da iniciativa do ilustre jornalista sr. Pedro Correia Marques de chamar a atenção da vereação camarária de Lisboa, de que faz parte, para o risco em que se encontram os restos mortais de Mendonça e Costa, fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de irem para a vala comum, foram formulados, na imprensa, reparos pela circunstância de estarem ao abandono as ossadas de um homem que alguma coisa fez pelo seu país e a cuja memória se deve pelo menos a homenagem de lhe conservarem os seus restos em lugar condigno e que possa perpetuar a sua lembrança aos vindouros.

Se, porém, a atitude do jornalista em questão é, sob todos os pontos de vista, digna de aplauso e consagra a sua intenção como nobre e justa, manda a verdade, todavia, que seja esclarecida a posição tomada pelos actuais dirigentes desta revista, os quais não só consagraram sempre à memória do seu fundador o carinho e a gratidão a que tem jus, como asseguram para a perpetuidade a garantia de repouso para os seus restos, que se encontram depositados em jazigo mandado erigir por sua filha, também já falecida, encontrando-se a chave e respectiva documentação, por não existir qualquer outro herdeiro legítimo, na posse do actual director desta *Gazeta*.

Logo, a afirmação de que Mendonça e Costa repousa em jazigo próprio, é inteiramente fundamentada e só qualquer inadequada interpretação das disposições legais poderia constituir base para a publicação dos «Editos» camarários, tornados públicos em fins de Outubro, do ano findo, segundo os quais, por solicitação da Fazenda Nacional, se pretende a retirada dos cadáveres de Mendonça e Costa e de outras pessoas de sua família, do jazigo em que se encontram e cuja propriedade está por direito e legitimamente vinculada à sua memória.

Não pode deixar a actual direcção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de manifestar público tes-

temunho do seu reconhecimento pela espontânea prova de apreço concedida à actividade profissional e patriótica do que foi fundador desta revista e se a circunstância que lhe deu motivo não exclui a máqua de se ter posto em risco a jazida tranquila de quem honestamente lhe conquistou o direito, também é certo que o clamor levantado contra o intento é de per si consolador e demonstra que nem sempre é negada justiça à memória dos que a mereceram e que, no caso de Mendonça e Costa, foi conquistada sem alardes nem intuítos interesseiros, antes pelo alto sentido que imprimiu sempre às suas iniciativas de verdadeiro espírito nacionalista.

Não existem, pois, motivos para se afirmar que os restos de Mendonça e Costa carecem de sepultura condigna. Aquela que lhe foi atribuída, é a que melhor se ajusta à perpetuação da sua memória, não só por manter o carácter simples de que se revestiu a existência do que se acolheu à sua sombra piedosa, mas por se tratar, sobretudo, da expressão de filial preito.

Compete, agora, à direcção desta revista fazer vingar a justiça neste pleito em que o lugar da razão está claramente demarcado. Não só não enjeitaremos esse honroso dever, como o reivindicamos com o orgulho de quem, tendo assumido o compromisso de assegurar a continuidade da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, deseja simultaneamente salvaguardar os direitos morais devidos à memória do seu fundador. Por isso e confiados na consciência recta de quem se tenha de pronunciar, em última instância, quanto à solução deste momento assunto, esperamos que haja consideração pelos direitos morais e legais que justificam o repouso à perpetuidade dos restos mortais de Mendonça e Costa no jazigo levantado à sua memória. Tendo conquistado essa permanência com os fundamentos legais garantidos pela família, é justo que o sejam agora confirmados pela influência moral da recordação que deixou.

O ENCURTAMENTO DA LINHA

LISBOA — MADRID

Por GUERRA MAIO

MAIS uma vez a velha questão do encurtamento da linha férrea Lisboa-Madrid esteve na ordem do dia. E desta vez teve tão grande publicidade que até um jornal diário deu a notícia com este título assombroso: «Lisboa e Madrid vão ficar distanciados apenas por 400 quilómetros de linha férrea».

Vão ficar! Apenas isto: *Vão ficar*, como se fosse coisa assente, estudada e em vésperas de ter realidade. Valha-nos Deus!

O problema do encurtamento da linha férrea Lisboa-Madrid tem tido vários defensores e diversas sugetões têm aparecido, com maior ou menor facilidade de execução, mas o projecto, Castelo Branco-Idanha reduzindo o percurso a 400 quilómetros é a primeira vez que aparece na imprensa e na verdade, nada de menos realizável. Senão vejamos, de Lisboa a Castelo Branco temos 236 quilómetros e de Placencia-Empalme a Madrid 253, ou sejam 489 quilómetros; como reduzi-los agora a 400 isto sem falar no percurso Castelo Branco — Placencia? Suprimir ou reduzir curvas, conforme a nota aparecida nos jornais preconiza? Não é possível.

Evidentemente que havia uma certa vantagem em fazer passar uma linha férrea internacional por Monfortinho, revelação termal que convém valorizar, mas o interesse é de tal maneira medíocre para o país vizinho que a linha só poderia ter realidade, fazendo-a à nossa custa como aconteceu com a linha de Salamanca e com a de Cáceres. E o dia em que se pensasse em tal levantar-se-ia o país inteiro e com justiça, a dizer que outras linhas férreas havia de maior interesse a construir.

E já agora devo acrescentar que uma linha férrea para Madrid, por Castelo Branco, Idanha e Monfortinho encurtaria o percurso numa dezena de quilómetros ou pouco mais e por isso, os 666 quilómetros que separam as duas capitais, ficariam reduzidos a 650, o que era um pouco mais que os 400 de que se falou...

E depois como reduzir as curvas da linha da Beira Baixa se elas têm por fim vencer a enorme diferença de nível que vai de Fratel a Castelo Branco?

Ora, outros projectos me parecem mais viáveis e de que já se tem falado. Um ramal pelo vale do Tejo, de Rodam a Cañaveral onde entroncaria com a linha Valencia de Alcantara-Madrid. Mas aqui caímos na mesma dificuldade, pois a Espanha não quereria fazê-la. Outras tem em construção, há algumas dezenas de anos e que ainda não estão concluidas: as de Madrid-Burgos, Cuenca-Utiel, Orense-Santiago, etc.

A solução é evidentemente outra, a da linha do Sorraia, de Vila Franca de Xira a Ponte de Sôr, a qual não só encurtaria uns 30 quilómetros no percurso, mas ia valorizar uma região agrícola importante.

Essa linha fôra concebida pelo falecido ministro Duarte Pacheco, do Montijo a Ponte de Sôr, mas como a ponte sobre o Tejo se não fez e certamente se não fará, conviria adoptar a ripagem da linha em Vila Franca onde uma ponte vai ser construída. Em tais condições teríamos encurtado a linha, sem pedir o concurso da Espanha, que seria difícil de obter e reduzida a viagem entre as duas capitais peninsulares a 10 horas o que na verdade era muito interessante.

ACIDENTES

CARRUAGENS DE AÇO

Por CARLOS BIVAR

QUANDO a notícia de que circulara sobre os rails, em 15 de Setembro de 1830 (¹) o primeiro combóio de passageiros, tirado pela respectiva locomotiva, percorrendo a linha de Manchester a Liverpool, o entusiasmo que ela repercutiu levou os estadistas de todo o mundo civilizado, a pensarem que um tal melhoramento de condições de transporte teria que ser estudado e posto em execução ao serviço dos seus povos.

Algum tempo decorrido após esta inovação no sistema de transporte de passageiros, uma autoridade a quem incumbiam funções de viação dizia, na Câmara Francesa, que os caminhos de ferro correspondiam maravilhosamente às necessidades que a sociedade exigia para o desenvolvimento das suas relações. Que criavam, tanto para as pessoas como para as coisas, uma rapidez de circulação ignorada até à data. Em algumas horas levavam desde o centro às extremidades o movimento, a vida, e essas extremidades, por seu turno reenviavam ao Estado o movimento e a vida que recebiam. Os caminhos de ferro eram, sem dúvida, depois da descoberta da Imprensa, o instrumento de civilização mais poderoso que o génio do homem pôde criar e, seria difícil prever as consequências que um dia se deveriam produzir sobre a vida das nações. (¹)

Na Câmara Portuguesa, o notável estadista, que, sem dúvida, foi Fontes Pereira de Melo dizia na sessão, de 2 de Abril de 1856: que se fosse possível passar uma lei para que a nação portuguesa viajasse por três meses estavamos salvos.

Os oposicionistas, e os que viam no novo sistema prejuízos imediatos ou mediatos esfalfavam-se por apresentar, pretendendo demonstrá-los, os perigos que tal sistema de locomoção oferecia e, principalmente, a importância dos capitais a investir, não só com a construção das vias férreas como também com as expropriações, indemnizações, etc., cujos benefícios líquidos não compensariam as despesas. Assim sucede, todas as vezes que qualquer inovação é apresentada. Não obstante, a implantação do sistema ferroviário aplicado ao transporte de passageiros foi um facto em muitos países alguns anos depois da sua inauguração em Inglaterra, embora em muitos, mau grado as vontades dos res-

pectivos governantes, o não pudessem adoptar tão depressa como as populações o desejavam.

* * *

Relativamente os acidentes, desastres, alguma razão os citados aposicionistas tinham mas não em absoluto. Onde está o homem existe o perigo, diz o adágio. Quer sob o solo, quer à sua superfície, no mar, no ar, o perigo do acidente existe como permanente. E, parece mesmo, que o menos fertil em desastres tem sido, precisamente, o ocasionado pelo sistema de transporte ferroviário.

É facto que antes da guerra, que há pouco foi dada por finda, alguns desastres graves foram noticiados pela imprensa, dois deles em território francês, um dos quais na linha de Leste, com pesadas perdas de vidas e de material. Ainda há dias o jornal londrino «Times», de 7 do corrente, se refere graficamente a um expresso que chocou com vagões de mercadorias na Estação de Ferryhill, havendo a lastimar algumas perdas de vidas e bastantes feridos, além de grossas avarias no material.

No nosso país, felizmente, as perdas de vidas têm sido mínimas em comparação com os graves prejuízos de material devido, principalmente, ao amprego da lenha como combustível, cujas faulhas têm ocasionado numerosos incêndios em vagões de mercadorias. Também os acidentes, está provado, não procedem do sistema mas sim, a maior parte das vezes, por descuidos ou desgaste do material.

Para reduzir a um mínimo os prejuízos resultantes de todos estes acidentes, várias Companhias reunidas em assembleia, algum tempo antes dos últimos acontecimentos mundiais, resolveram substituir por carruagens de aço as antigas de madeira, visto aquelas oferecerem maior resistência aos choques e aos incêndios, os quais durante os últimos seis anos decorridos, foram reduzidos, numa percentagem assás elevada, a simples montões de sucata. E ficamos aguardando as surpresas que nos reserva a reconstrução do sistema ferroviário na Europa devastada.

(¹) Encyclopédia Britânica Vol. XX.

Dictionnaire du Commerce, de l'Industrie et de la Banque por Yves Guyot et Baffalovich.

Estrada marginal portuguesa

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

ESTA ideia tão interessante não me pertence, foi pela primeira vez apresentada pelo meu prezado amigo e colega, sr. dr. Augusto Frazão Etur num artigo publicado na Revista do Automovel Club (Agosto de 1939), em que os primores literários condizem com o arrojo do plano a realizar. Procurando saber se essa estrada, que o sr. dr. Frazão Etur denominou de via da raça, é vantajosa e possível, eis o fim deste meu artigo.

Pode-se construir e há utilidade numa estrada, que, partindo de Lisboa, circunde a costa até à foz do Rio Minho, em Caminha, na direcção norte, e saindo de Cacilhas percorra a região do sul até à foz do Rio Guadiana e termine em Vila Real de Santo António? Julgo mesmo que é indispensável a sua construção e com brevidade.

A evolução da viação ordinária em Portugal, divide-se em quatro períodos: desde a romanização da Península até ao reinado de D. João V, de D. João V à regeneração em 1852, de 1852 a 1927, e de 1927 até à actualidade.

Foram os romanos, que num duplo fim de colonização e de pacificação, construiram as suas admiráveis estradas, cujos processos técnicos empregados indicou-os Alfred Seger no seu importante livro *Les travaux Publiques des Romains*, (Paris 1875). Manteve-se esse sistema de viação, que se caracterizava pela estrada lageada, de largura variável conforme o fim especial e a tectónica da região, mas tão sólida que chegou ao século XX, como exemplo de boa construção. Em Portugal, como nos países latinos da Europa, uma vez desaparecida a unidade do mundo romano, conservaram-se um pouco as estradas romanas, aproveita-

ram-se veredas, e, como o meio de locomoção empregado era o cavalo, satisfaziam as necessidades da época.

A primeira grande obra de fomento realizada em Portugal, deve-se a esse soberano genial, dotado dum admirável bom gosto que quis europeanizar o seu país e se chamou D. João V, incompreendido apenas por mesquinhos e vis. Terminada a Guerra da Sucessão de Espanha, na qual fomos lamentavelmente envolvidos, D. João V possuidor dum sentimento estético, tão raro entre portugueses, quis desenvolver a viação, de forma a que o meio de transporte, o coche, pudesse atravessar as ruas de Lisboa e dirigir-se a outras povoações. Para isso foi necessário alargar as vias estreitas da cidade, onde os únicos locais em que se podia andar de coche eram o Terreiro do Paço e o Rossio, pelo que D. João V ordenou o desaparecimento dos poiais e alpendres de muitas casas, mandando a seguir que se abrisse a estrada de Lisboa a Mafra e outras para diversos lugares do país. Só no reinado de D. Maria I, devido à política de equilíbrio que se seguiu à tirania pombalina, construiu-se a estrada de Lisboa ao Pôrto, que permitiu a primeira tentativa de existência da mala-posta, e vários trabalhos se efectuaram, como pontes, para facilitar o trânsito. Depois de 1800 iniciou o engenheiro irlandês Mac Adam o processo de construção de estradas que possui o seu nome, durando até ao aparecimento da estrada alcatroada.

Em Portugal, falhada a tentativa de Costa Cabral em 1845 e 1846, pertenceu ao governo da regeneração, presidido pelo Duque de Saldanha e tendo como Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, Fontes Pereira de Melo, o começo da

construção dum sistema rodoviário que satisfez, embora falho dum plano geral e gizado ao sabor das conveniências políticas.

Deu um quadro curioso do que era a política das estradas, Júlio Deniz na *Morgadinha dos Canaviais*, quando o Conselheiro obteve um traçado para fins eleitorais, que foi dirigido, não para a utilidade e serviço da povoação, mas em prejuízo do hervanário Vicente, valor suposto nulo, e que salvou a eleição do Conselheiro num acto de dignidade e desassombro.

Construiram-se muitas estradas, todavia insuficientes para as necessidades nacionais, de forma que algumas regiões do país, encontravam-se isoladas das restantes, como era exemplo o Algarve, e cidades, como Miranda do Douro, para se atingirem, necessitava-se proceder a viagens pitorescas mas incómodas, que Leite de Vasconcelos narrou nos Estudos de Filologia Mirandesa. A falta de se completar a rede necessária, o abandono a que foram votadas as vias existentes e os primórdios da viação automobilista, causaram um desgaste nas estradas, que depressa se arruinaram por tal forma, que, em 1926, Portugal não possuia viação rodoviária.

Foi a ditadura militar, saída do movimento nacional de 28 de Maio de 1926, que empreendeu o trabalho notabilíssimo da reconstrução das estradas nacionais e a abertura de muitas, de forma ao país ficar todo ligado em obediência a um plano nacional. Iniciou êste período o decreto com força de lei n.º 13:969 de 20 de Julho de 1926, que criou a Junta Autónoma de Estradas, ficando ligados para sempre os nomes do Sr. Prof. Dr. Oliveira Salazar e do Eng.º Duarte Pacheco como os principais obreiros da renovação rodoviária portuguesa. A obra tem sido tão perfeita, que Portugal, depois de quase não possuir estradas, passou a ter as melhores da Europa, devendo considerar-se como cúpula a auto-estrada de Lisboa ao Estádio e a estrada marginal de Lisboa a Cascais.

Construída por ocasião das comemorações do duplo centenário em 1940, considero a estrada marginal como o início da via à beira-mar que percorra todo o litoral português, com igual facha de rodagem, dispensando-se, excepto nas povoações, os passeios, e semelhantemente alcatroadas. Inúmeras são as suas vantagens, tendo como principais: ligação de todo o litoral, acabando com isolamentos sem vantagem, acesso turístico aos variados encantos da costa portuguesa; melhoria de comunicações com muitas povoações portuguesas, pois as actuais são deficientes.

O plano da estrada será, saindo de Lisboa aproveitar sem qualquer alteração a estrada marginal existente até Cascais, alargar o ramal de ligação com a Bôca do Inferno até encontrar a estrada que se dirige à Praia do Guincho, como se está

procedendo da Praia do Guincho ao Cabo da Roca, abrir ao longo do areal uma vasta avenida com paredão de defesa contra a invasão das areias, início da urbanização desse lugar que pelas suas excelências bem a merece. Depois por uma série de curvas, vencer o desnível até ao Cabo da Roca, facilitando assim o acesso ao extremo ocidental da Europa, que pela sua curiosidade necessita de maior divulgação que aquela que tem tido. Por cima das arribas a estrada dirigir-se-á para Magoito, Ericeira, aproveitando antes desta praia o troço existente que é suficiente alargar.

Encantador é o precurso da Ericeira a Santa Cruz com uma interessante praia na foz do Rio Sisandro, passando no isolado e pitoresco Riba-mar. De Santa Cruz à Areia Branca a estrada abrir-se-á pelas penedias, aproveitando e dando vida a uma zona esquecida, e, aproximando-se de Peniche, deixará esta vila para ligar com o Baleal, seguindo pela praia até à Foz do Arelho. Necessário é aqui uma ponte, devido, à Lagoa de Obidos e ao Rio Arelho, continuando para S. Martinho do Pôrto, contornando a concha numa avenida, subindo ao Facho, ponto mais alto da costa portuguesa, depois com rápidos declives entrará na Nazaré, para através as dunas, chegar a S. Pedro de Muel, indo pela orla do Pinhal de Leiria até Vieira, que necessita de um paredão de defesa contra o avanço das areias.

Atravessará a estrada o Rio Liz numa ponte, cortando uma região deserta a desenvolver até à foz do Rio Mondego, utilizando a ponte existente e avenida marginal da Figueira, seguindo até Buarcos, e daí pela zona florestal que se estende até Aveiro, poderá originar o aparecimento de novos lugares de viliatatura. Alcançada a Costa Nova estudar-se-á a melhor forma de ligar com a Torreia, daí ao Furadouro, Esmoriz, entrará na avenida marginal de Espinho, aproximando essa vila à Granja, acabando com uma rivalidade que incompreensivelmente se mantém. Servindo-se da terraplanagem existente seguirá por Aguda, Miramar, Francelos, Valadares e em Lavadoures atingirá o Rio Douro.

A solução mais económica será fazer contornar a margem sul até à ponte em Gaia, aproveitando o actual caminho à beira-rio com alguns melhoramentos. Do Pôrto está construída até Leixões uma magnifica avenida marginal com uma terraplanagem aberta até ao Foral da Boanova, a que António Nobre tanto se referiu nas suas poesias. A costa é cheia de interesse, seguindo a estrada por Perafita, Mindelo, Azurara, Vila do Conde, servindo-se da ponte actual sobre o Rio Ave, que necessita de modernização,

De Vila do Conde à Póvoa do Varzim é só alargar a estrada já construída, modificando-lhe a entrada na Póvoa, seguindo pela Aguçadoura, Fão,

onde é vantajosa uma ponte sobre o Rio Cávado, penetrando em Espozende pela avenida marginal. Até Viana do Castelo apenas a ponte sobre o Rio Neiva a construir, rodeando depois a margem sul do Rio Lima para servir-se da ponte actual. Seguirá a estrada junto ao pôrto de Viana do Castelo para se dirigir a Carreço, passar junto do farol de Montedôr, permitir a urbanização da magnífica praia de Afife, contornará a orla do pinhal da Gelfa, fará sair da sua sonolência Ancora, atingirá a avenida marginal em construção de Moledo sempre belo, para terminar junto de Caminha, depois de seguir pelo limite do Pinhal do Camarido.

De Lisboa para o sul, a solução está na ponte sobre o Rio Tejo, pois é já tempo de executar esse projecto, seguindo pelá margem sul, num lugar a determinar, à beira-rio por Cacilhas, Pôrto Brandão, Trafaria, Cova do Vapor; orla da Mata Nacional, Costa da Caparica, que tanto necessita ser urbanizada, seguindo pela extensa praia até à Fonte da Telha, construindo-se uma ponte na foz da Lagoa de Albufeira, para subir às penedias do Cabo Espichel, Sezimbra, Portinho da Arrábida, encontrando no Outão a estrada existente.

Sobre o Rio Sado é necessário procurar uma solução mais fácil do que a construção duma ponte junto de Setúbal, muito dispendiosa. Transposto a

montante o Rio Sado pela melhor forma, seguirá a estrada ao longo duma costa deserta e de areia até Sines, Pôrto Covo, permitindo um acesso fácil à ilha do Pecegueiro para atingir Vila Nova de Mil fontes, tão injustamente isolada. Atravessando o Rio Mira em ponte a construir a estrada continuará numa região deserta e a colonizar até ao Cabo de S. Vicente, daí pela costa alta algarvia a Lagos.

Seguindo por uma ponte a edificar sobre o Rio Alvôr, Praia da Rocha, onde se utilizará a actual avenida marginal, ponte muito pitoresca sobre o Rio de Portimão, dirigir-se-á a Armação de Pera, Albufeira, Quarteira, até atingir Faro. Dessa cidade até Olhão, Fuzeta, Luz, Tavira para finalizar, depois de atravessar Monte Gordo e o seu pinhal, junto de Vila Real de Santo António.

Ligada a costa por esta forma, não seria interessante proceder-se de igual modo com referência à fronteira terrestre? Sobre esta matéria, apenas conheço o projecto de Mariano de Carvalho, quando Ministro da Fazenda em 1886, que chegou a convidar o ilustre engenheiro Conselheiro Manuel Francisco de Vargas para elaborar o projecto. Vargas não aceitou e Mariano de Carvalho saiu do Governo sem dar início ao seu plano de abrir uma estrada ao longo da fronteira portuguesa destinada a evitar o contrabando.



V Congresso Ferroviário Panamericano

ENCONTRA-SE já organizado o programa dos trabalhos da quinta reunião do Congresso Ferroviário Panamericano, que deve efectuar-se em 5 de Abril, próximo. Desse programa, elaborado pela Comissão técnica Especial e que tem já a aprovação das Comissões Internacionais Permanentes, constam os termos a tratar, distribuídos segundo as secções a que dizem respeito e conforme o que, a seguir, se transcreve:

Secção A: Via e obras — Sinais luminosos, regulamentação internacional para o cálculo de pontes, modernização de vias para o percurso de comboios a grandes velocidades, conservação da via permanente e aspectos técnicos, legais e económicos dos cruzamentos a passagens de nível.

Secção B: Material e tracção — Unificação do material rolante, utilização de combustíveis, conforto das carruagens, processos mecânicos destinados a facilitar o intercâmbio de mercadorias e material, modernização e eficiência das locomotivas sinalização eléctrica, travagem automática, instalação e funcionamento de oficinas.

Secção C: Exploração — Utilização do telefone, telégrafo e rádio na marcha dos comboios e direcção do movimento, influência da sinalização e das comunicações na exploração económica dos serviços ferroviários, prevenção de acidentes, novos processos de exploração, disposições destinadas ao máximo aproveitamento dos veículos ferroviários, situação social e económica do pessoal.

Secção D: Contabilidade e Estatística — Normas modernas da contabilidade, medidas para unificação contabilística, estatística a terminológica nos caminhos de ferro americanos e apreciação do custo dos diversos sistemas de transporte.

Secção E: Legislação e administração — Estudo da legislação relativa a exploração dos caminhos de ferro do Estado e particulares, projecto de internacionalização dos benefícios concedidos ao pessoal e apreciação das convenções relativas ao tráfego internacional.

Secção F: Assuntos Gerais — Factores que podem surgir no após-gueira, estudo de tarifas e sua aplicação segundo os casos, modernização da legislação ferroviária, selecção e promoção do pessoal, organização de comboios de turismo, aspectos novos das comunicações ferroviárias no continente americano, coordenação dos vários meios de transporte e estudo dos sistemas de tarifas em face da concorrência dos outros meios de transporte.

No programa citado foi, ainda, incluída uma outra secção, esta destinada às sugestões de carácter geral, a apresentar no Congresso, cujo estudo será elaborado e, depois, apreciado pelos congressistas.

Medida lógica e moral

Impõe-se a defesa da imprensa em geral contra a concorrência comercial das publicações oficiais

ENCONTROU o maior aplauso em toda a imprensa espanhola, com repercussão em algumas publicações portuguesas, a iniciativa tomada pelo Governo de Espanha para impedir a concorrência, no campo comercial, das publicações oficiais aos órgãos da imprensa.

Segundo a disposição governamental, jurídica e moralmente documentada, as publicações editadas por qualquer organismo oficial não poderão inserir qualquer espécie de anúncio, estando incluídas na referida disposição até aquelas publicações que, sendo de propriedade particular, recebam subsídios do Estado, seja a que título for.

O Governo espanhol não hesitou, pelo visto, em sacrificar uma receita, certamente importante, aos princípios da mais elementar justiça e equidade, impedindo uma concorrência que estava muito longe de ser equilibrada em face dos objectivos em vista. Na realidade, as publicações oficiais existem com um fim determinado e o seu carácter, predominantemente técnico, impõe-nas de per si, pelo que não há que contrabalançar o seu custo invadindo os domínios da actividade particular. Tratando-se, para mais, de um serviço público, fica sobejamente justificado o seu custo que, em boa norma administrativa, deve ser incluído nos orçamentos dos organismos a quem interessa a sua manutenção e expansão.

Fazemos votos para que seja seguido igual critério em Portugal, onde a concorrência das publicações oficiais à imprensa em geral, é cada vez maior. Trata-se de um princípio moral que não necessita de justificação, sendo portanto de esperar que a medida agora tomada pelo Governo do país vizinho tenha, em breve, eco entre nós.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Fevereiro de 1896)



De Lisboa a Paris ou vice-versa em 39 horas

Parece que, finalmente, graças ás tenacissimas insistências da administração da companhia portugueza, vamos ter um rapido a valer entre Lisboa e Paris.

O negocio não está ainda de todo resolvido, pelo que não podemos ainda dar a boa noticia de quando o novo serviço começará a vigorar, mas está bem encaminhado para que brevemente tenha a solução que tanto desejam os que se utilizam do *sud-express* para ir a Paris ou vir d'ali.

O caso dependia de que a companhia do Norte de Hespanha se oppunha a alterar a marcha d'este comboio no seu percurso, fundando-se em que não podia fazer manobrar tres materiaes em Medina a um tempo, reunindo ali o comboio descendente de Paris com o ascendente de Madrid, e o que ia de Lisboa e aqui havia de regressar.

Houve, portanto, que separar por completo o serviço, do que ainda resulta uma maior vantagem para o comboio directo para Portugal como adeante diremos.

O *sud-express* poderá partir de Lisboa ás terças e sextas pelas 6 horas da tarde e, chegando a Paris pelas 10 da manhã, terá feito o trajecto em 39 horas e alguns minutos, attentas as diferenças de meridiano.

O de Madrid sae d'aquela cidade aos domingos e quintas-feiras e seguirá a mesma marcha que hoje.

Em sentido descendente partirá de Paris ás segundas e sextas-feiras para Madrid, seguindo a marcha hoje em vigor, e para Lisboa sahirá ás 7,25 da tarde, para aqui estar pelas 10 da manhã.

Como se pôde ganhar esta diferencia, em relação ao horario actual de perto de 5 horas e meia á ida e de 2 horas á volta?

Primeiramente porque, sendo o trem de Lisboa independente do de Madrid, a demora nas fronteiras pôde ser muito menor, por não haver que visitar bagagem que se destinem á capital da Hespanha, e sendo bem raras as que se dirigem aos pontos intermedios, entre Fuentes de Oñoro e Irun, as operações das alfandegas hespanolas limitam-se á sellagem dos volumes para que possam transitar de uma a outra fronteira, visto que se destinam a paiz estrangeiro.

Depois evita-se a inqualificavel actual demora em Medina, parando o comboio apenas uns poucos minutos para toma d'água. Depois ainda uma boa meia hora se poderá economizar, não tornando obrigatorio aos passageiros ir à *gare* do Norte, como até hoje, fazendo seguir o comboio de Les Aubrais para a *gare* d'Orleans.

Como é sabido, quer dos viajantes de Lisboa quer dos transatlanticos que veem desembarcar aqui para se dirigirem ao centro da Europa, preferindo a maior despesa que isso lhes origina a continuar a viagem maritima, de que já estão fartos quando aqui chegam, quer d'uns quer d'outros, diziamos, raros, rarissimos são os que se dirigem directamente a Londres, á Belgica, á Holanda, sem pararem em Paris.

Ora n'estas condições escusado é fazer-lhes perder meia hora para os levar á estação do Norte, podendo empregar a metade, a terça parte d'esse tempo para chegar ao hotel, na capital francesa.

E mesmo os que tenham que seguir logo para mais além como os comboios para Londres, por Calais, sahem do Norte ás 11 horas e 50 minutos e para a Belgica, Hollanda e Allemanha ao meio dia e 40, chegando á *gare* de Ivry ás 10 horas ou pouco mais, teem sempre tempo de atravessar a cidade, de tomar qualquer refeição, etc., sem perigo de perder o comboio.

Bom será que se comprehenda que não deve sacrificar-se o maior numero, que é indubitavelmente o dos que ficam em Paris, aos raros viajantes apressados que não querem entrar na magica cidade, e muito mais quando estes ainda lucram em commodidades, porque differente é almoçar em qualquer bom restaurante ou hotel dos *boulevards* a ser compelido a servir-se do *buffete* da estação do Norte, posto que este faça excellente serviço, não tendo em volta da praça de Roubaix mais que restaurantes de infima classe.

Ora se o nascimento do verdadeiro rapido Lisboa-Paris coincidisse com a morte das quarentenas, não era tão bonito serviço?



Automotora «Bugatti» em serviço nos Caminhos de Ferro do Estado Francês

Os nossos mortos

EDUARDO DOS SANTOS (Edurisa)

A morte acaba de ceifar um dos dedicados colaboradores da *Gazeta*, o escritor e jornalista



EDUARDO DOS SANTOS

Eduardo dos Santos (Edurisa) cujo falecimento se verificou na cidade do Porto, em 16 de Janeiro, passado, quando nada fazia supor que o seu fim estaria próximo.

O falecido cujo nome era Eduardo Ribeiro dos Santos nasceu a 10 de Junho de 1893, na freguesia de Bonfim, contando, portanto, cinquenta e

dois anos de idade. Possuia grandes dotes de carácter e tendo revelado, desde novo, grande vocação para as letras, cedo iniciou larga e interessante colaboração poética e literária em diversas publicações da capital do norte. Dedicou-se, mais tarde, à crítica teatral, sob o pseudónimo de «Edurisa», com o qual conquistou grande autoridade na matéria. A sua cultura e espírito levaram-no, depressa, a interessar-se por outras manifestações artísticas, tornando-se um cronista brilhante de cinema, artes plásticas e literatura.

A sua actividade no jornalismo foi larga, persistente e, por vezes, com fases de profissionalismo. Numa delas acompanhou o Chefe do Estado na sua viagem ao ultramar como enviado especial de *O Comércio do Porto*. Foi também director de algumas publicações, nomeadamente dos semanários *O Radium*, *A Troça* e *O Eco*, secretariando ainda outros. Desempenhou, no Porto, as funções de cronista-correspondente do *Diário de Lisboa*.

Como autor, deixou curiosas obras, redigidas num estilo muito pessoal e sempre interessante. Entre as publicações contam-se «Rábulas sobre gente e cousas de teatro», «Lourdes» a propósito da peça do dramaturgo dr. Alfredo Cortez, «A rota de guerra no norte de Espanha», «Terras gloriosas do Império», tendo deixado por publicar uma obra intitulada: «Portugal Eterno», relativa às comemorações centenárias.

O nosso saudoso amigo era já viuvo, tendo deixado dois filhos, a sr.^a D. Maria Eduarda de Sousa Delgado da Silva Ribeiro dos Santos, qui-

O que todos devem saber

Foi criado o Fundo de Socorro Social que se destina às vítimas pobres das calamidades e sinistros

Acaba de ser publicado um decreto instituindo, para vigorar em 1946, o «fundo de socorro social», para acudir às vítimas, sem recurso, das calamidades e sinistros.

Constituem receitas dêste fundo, 5 por cento sobre os bilhetes de cinemas, touradas, competições desportivas e outros divertimentos públicos; 10 por cento sobre espectáculos teatrais; uma taxa de 6\$00 mensais a pagar pelas indústrias por cada mulher que excede o número de 60, quando não tenham organizada a assistência à maternidade e à infância; 10 por cento sobre as contas pagas em estabelecimentos de diversões como «bars», «dancings» e «cabares»; \$05 sobre cada caixa de fósforos; e 10 por cento sobre o tabaco estrangeiro manipulado.

Estas taxas são pagas por meio de estampilhas fiscais com a sobrecarga «Assistência».

Além destas, outras receitas cobradas pelo Estado passam a ser destinadas ao mesmo fundo de socorro social que terá a orientar e a coordenar todas as iniciativas que se promovam colaborar nesta obra, uma comissão central, a que preside o sr. Ministro do Interior, e constituída pelo Governador Civil de Lisboa, o Secretário Nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo, e o director geral de Assistência, os representantes do Patriarcado de Lisboa, da União Nacional, da Legião e da Mocidade Portuguesa, e indivíduos escolhidos anualmente pelo Ministro do Interior de entre os que tenham revelado especial interesse pela Assistência e protecção aos necessitados, em número não superior a 100.

Na angariação de donativos e na propaganda da obra de Socorro Nacional, a comissão central será coadjuvada por comissões distritais, presididas em Lisboa pelos vogais da referida comissão central e nos distritos pelos governadores civis.

Já podem circular todos os dias os automóveis particulares

Pelo Serviço de Racionamento do Instituto Português de Combustíveis foi enviada à Imprensa a seguinte nota:

«Foi enviado para o *Diário do Governo* o seguinte despacho do sr. Ministro da Economia:

«A partir do primeiro dia do próximo mês de Fevereiro, serão utilizáveis todas as senhas (letras desde A até Z inclusivamente) dos livretes trimestrais de consumo de gasolina, emitidos pelo Serviço de Racionamento do Instituto Português de Combustíveis, quaisquer que sejam os fins a que se distinem.

O abastecimento e, consequentemente a circulação, de todos os veículos automóveis que possuam o competente livrete de racionamento poderá fazer-se, a partir da mesma data, em todos os dias da semana.

Continua a não ser permitido o abastecimento e, portanto a circulação, de todo e qualquer veículo automóvel accionado a gasolina, quando não esteja munido do competente livrete de racionamento».

mica-analista e o sr. Fernando Eduardo de Sousa Delgado da Silva Ribeiro dos Santos, estudante, aos quais apresentamos as nossas profundas condolências, bem como à sr.^a D. Albertina Ribeira dos Santos, irmã do falecido.

Publicações recebidas

Roteiro dos Monumentos Militares Portugueses — Pelo General João de Almeida

O ilustre escritor e militar sr. General João de Almeida, que tem sido um dos mais fervorosos servidores dos altos interesses do Império, acaba de publicar o 1.º volume duma obra importantíssima, o «Roteiro dos Monumentos Militares Portugueses». Esta publicação é subsidiada pelo Instituto para a Alta Cultura.

São mais de 600 páginas bem documentadas com reproduções fotográficas, mapas, planos, gravuras antigas. O estudioso da nossa história encontra na leitura dessas páginas material valioso e de alto interesse. Espírito probó, todo o seu trabalho assenta em bases seguras, em fontes de boa origem.

Ao sr. General João de Almeida, que a *Gazeta* conta no número dos seus melhores e mais ilustres amigos, apresentamos os nossos agradecimentos pela oferta do volume e as nossas felicitações pelo brilho que deu à sua obra tão importante, de tão ardente portuguesismo.

Repovoamento Florestal — (Cadernos do Ressurgimento Nacional)

O Secretariado Nacional da Informação incluiu nos seus «Cadernos de Ressurgimento Nacional» um trabalho de grande interesse sobre «Repovoamento Florestal», ilustrado com sugestivos aspectos de algumas principais matas do país.

Aos Serviços Florestais e Aquícolas deve-se com efeito uma grande acção no sentido do enriquecimento florestal e até no embelezamento da paisagem.

A linda paisagem portuguesa, linda não só para nós, mas também para os estrangeiros, que a classificam de paisagem de sonho, esta nossa paisagem que estava a tornar-se desoladoramente escalvada, começa felizmente a ser restaurada. Os rios cujas margens se revestem de árvores frescas, são povoados de espécies piscícolas, que fomentam o gosto da pesca e constituem, além disso, subsídio alimentar para as populações.

Informa-nos este caderno que de 1937 a 1942 foram lançadas nas águas interiores do País 1.172.500 crias. Naquele mesmo período de tempo foram construídos 176 quilómetros de caminhos florestais, que proporcionam acesso a muitos pontos até agora inacessíveis ao viajante ou a quem simplesmente tenha de ir à sua vida, como diz o povo minhoto.

Com o povoamento dos terrenos desolados das nossas dunas e baldios, com o enriquecimento das nossas paisagens, os Serviços Florestais realizam uma grande obra, não só para o presente mas principalmente para o futuro.

Vida Ferroviária

AUMENTO AOS FERROVIÁRIOS

A direcção do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal enviou ao sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações o seguinte ofício:

«Respeitosa e congratulatòriamente me cumpre dar conhecimento a V. Ex.ª de que a direcção deste Sindicato, em sua reunião de 10 do corrente, apreciando a recente resolução governamental que concedeu melhoria de situação económica aos ferroviários, resolveu apresentar a sua homenagem de gratidão pela justiça feita a milhares de dedicados trabalhadores que servem a nacionalidade sob a égide do corporativismo. O presidente, (a) Mateus da Cruz».

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN 15,30 e 21,30 — «Soldados sem uniforme».
OLÍMPIA — Às 14,15 e 21 — «O Mistério da Bermuda».
COLISEU — Às 21,30 — «Companhia de opera».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES



Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição de Exploração e Estatística

Portaria n.º 11:187

O «Diário do Governo» n.º 272, 1.ª série, de 7 de Dezembro de 1945, publica o seguinte:

Tendo-se reconhecido a necessidade de alterar as disposições da tarifa de despesas acessórias, na parte respeitante às taxas de manutenção previstas no seu artigo 3.º:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que o artigo 3.º da tarifa de despesas acessórias acima referido, já modificado pela portaria n.º 10:636, de 3 de Abril de 1944, seja alterado, passando as taxas de manutenção a ser reguladas pelas seguintes disposições:

ARTIGO 3.º

Manutenção de bagagens e de remessas de grande e pequena velocidade

1 — A manutenção comprehende as operações de «carga», «evoluções e manobras à partida», «evoluções e manobras à chegada», «descarga» e ainda a de «transmissão».

2 — As taxas de manutenção são as previstas nos quadros I e II e a sua aplicação faz-se de harmonia com as seguintes disposições:

a) Quando as remessas percorram apenas linhas exploradas por uma só emprêsa, são devidas as taxas previstas no quadro I;

b) Quando as remessas percorram linhas exploradas por mais de uma emprêsa, são devidas, para cada emprêsa, as taxas previstas no quadro I. Para tal efeito as estações de transmissão são consideradas como de destino ou de procedência das remessas, segundo o caso.

Excepção. — As taxas correspondentes a descarga e a carga na estação de transmissão são substituídas pelas que constam do quadro II, quando as remessas sejam constituídas por:

Mercadorias em regime de vagão completo ou pagando como tal;

Volumes de mais de 3.000 quilogramas;

Matérias infectas;

Matérias explosivas em regime de vagão completo ou pagando como tal;

Animais em regime de vagão completo ou pagando como tal;

Transportes fúnebres;

Veículos cujo preço de transporte é calculado por unidade

Material de caminhos de ferro circulando sobre as próprias rodas.

c) Quando no percurso das remessas em linhas exploradas por uma emprêsa haja solução de continuidade, pela interposição de linha explorada por emprêsa

diferente, as linhas da primeira, entre as quais se situa a linha da segunda, são consideradas, para efeito de aplicação destas taxas, como pertencendo a emprêses diferentes;

d) As taxas incidem sobre o peso que serviu de base ao cálculo do preço de transporte (excepto no caso da parte do peso da bagagem transportada gratuitamente). Quando este cálculo fôr por unidade, as taxas incidem sobre tantas unidades da mesma espécie quantas as nesse cálculo consideradas;

e) Havendo reexpedição, as taxas de manutenção são sempre aplicadas às duas expedições, consideradas independentemente.

3 — Os expedidores ou consignatários de remessas em regime de vagão completo ou pagando como tal têm a faculdade de, nas estações de procedência e de destino, fazer por sua conta e risco, e com gente sua, a carga ou a descarga destas remessas, não sendo devidas às emprêses as taxas correspondentes a qualquer daquelas operações que os expedidores ou consignatários efectivamente realizarem.

Para usarem desta faculdade os expedidores devem indicar bem explicitamente nas declarações da expedição que ficam a seu cargo ou a cargo dos consignatários as operações de carga ou de descarga, entendendo-se que a ausência da indicação significa que a operação ou operações ficam a cargo das emprêses.

É dispensada esta indicação nos casos referidos nos n.ºs 4 e 5, em que a carga e a descarga são da incumbência ou da obrigação do expedidor e do consignatário.

4 — Incumbe aos expedidores e consignatários efectuar por sua conta e risco, e com gente sua, a carga e a descarga nas estações de procedência e de destino das remessas constituidas por:

Volumes de mais de 3:000 quilogramas:

Mercadorias a granel em regime de vagão completo ou pagando como tal;

Matérias infectas;

Matérias explosivas em regime de vagão completo ou pagando como tal;

Animais em regime de vagão completo ou pagando como tal;

Veículos cujo preço de transporte é calculado por unidade.

Se, eventualmente, as emprêses tiverem de proceder a qualquer operação de carga ou de descarga, são devidas as taxas previstas no quadro 1.

Todavia, para as remessas constituidas por volumes de mais de 3:000 quilogramas ou por mercadorias a granel em regime de vagão completo ou pagando como tal as emprêses só eventualmente procederão àquelas operações quando elas hajam de efectuar-se em estação que disponha de meios próprios para as levar a efeito.

5 — A carga na procedência e a descarga no destino dos transportes fúnebres é obrigatória para expedidores e consignatários.

6 — A capacidade dos vagões pode ser utilizada por completo, contanto que o peso do carregamento não exceda o máximo regulamentar de cada vagão, o volume não ultrapasse as dimensões da céreca e as condições de carregamento não comprometam a segurança do transporte.

7 — Quando restar espaço num vagão carregado com remessa em regime de vagão completo ou pagando como tal, e esse espaço fôr aproveitado para carga de detalhe, a esta última não é apreciável a isenção das taxas de carga ou de descarga a que se refere o n.º 3.

8 — Quando se trate de veículos e as emprêses julgarem necessário, para segurança ou conveniência do transporte,

serem as rodas separadas dos veículos, os expedidores não podem recusar-se a esta operação.

9 — O material de caminhos de ferro circulando sobre as próprias rodas é entregue pelos expedidores na estação de procedência e recebido pelos consignatários na do des-

tino, sobre carris, ficando por esse facto isentas tais remessas das taxas correspondentes a carga e descarga.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 7 de Dezembro de 1945. — Pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Roberto de Espregueira Mendes*, Sub-Secretário de Estado das Comunicações.

QUADRO I

Taxas de manutenção

(Compreendidos todos os encargos que nesta data oneram as tarifas)

Designações	Unidade	Evolução e manobras em cada uma das estações de partida ou de chegada	Por cada operação de carga ou de descarga
1.º Bagagens:			
a) Parte do peso transportada gratuitamente	Fracção indivisível de 30 quilogramas.	— \$—	5\$50
b) Para excedente à transportada gratuitamente	Tonelada	3\$50	4\$50
2.º Mercadorias, dinheiro, valores e objectos de arte (excepto aqueles cuja taxa de transporte não fôr calculada pelo peso, pelos quais não é devida taxa)	Tonelada	3\$50	(a) e (b) 4\$500
3.º Matérias infectas	Tonelada	3\$50	(a) 9\$00
4.º Matérias explosivas (excepto em remessas de detalhe, caso em que ficam sujeitas às taxas do n.º 2.º)	Tonelada	8\$00	13\$50
5.º Transportes fúnebres	Caixão	6\$00	— \$—
6.º Animais (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, os quais ficam sujeitos às taxas do n.º 2.º) :	Caixa	6\$00	
a) Cãis despachados à vista de bilhete de passageiro e pequenos animais domésticos transportados nas carruagens, em poder dos passageiros	—	Não é devida taxa	
b) Boi, cavalo, muar, jumento, garrano ou potro (macho ou fêmea)	Cabeça	\$60	\$60
c) Vitelo ou porco (macho ou fêmea)	Vagão (c)	10\$00	40\$00
d) Carneiro, chibo, cabrito, cordeiro ou borrêgo, bácoro ou leitão (macho ou fêmea)	Cabeça	\$30	\$60
e) Animais ferozes e quaisquer animais não designados em b), c) e d)	Piso (c)	10\$00	40 00
	Cabeça	\$30	\$40
	Piso (c)	10\$00	40\$00
	Piso (c)	16\$00	64\$00
7.º Veículos terrestres, aquáticos ou aéreos (excepto aqueles cuja taxa de transporte é calculada pelo peso, os quais ficam sujeitos as taxas do n.º 2.º):			
a) Carros de passageiros de mais de duas rodas (montadas ou não sobre estas); embarcações; aeroplanos; balões dirigíveis e quaisquer veículos não designados em b) e c)	Veículo	6\$50	26\$00
b) Carros de passageiros de duas rodas (montados ou não sobre estas); biciclos com carro anexo.	Veículo	6\$00	24\$00
c) Carros de carga; viaturas ou reparos militares; viaturas de incêndio; viaturas sanitárias; jaulas para transporte de animais; zorras; cascões, pipas, cubas ou tonéis montados.	Veículo (d)	5\$50	22\$00
8.º Material de caminhos de ferro circulando sobre as próprias rodas	Veículo	9\$00	— \$—

(a) Aos volumes de mais de 3:000 quilogramas e às mercadorias a granel em regime de vagão completo ou pagando como tal são aplicáveis, quando a carga ou a descarga seja feita pelas empresas, estas taxas acrescidas das despesas a que porventura der lugar qualquer daquelas operações.

(b) A taxa por qualquer operação de carga ou de descarga de veículos de mais de 3:000 quilogramas fica sujeita ao mínimo de 26\$. Exceptua-se o caso de carga ou de descarga como operações de trasbordo entre linhas de bitola diferente, em que a taxa por cada uma daquelas operações fica sujeita ao mínimo de 18\$.

(c) Seja qual fôr a quantidade de animais carregados.

(d) De duas ou mais rodas (montados ou não sobre estas).

QUADRO II

Designações	Unidade	Por cada empresa		
		Linhos da mesma bitola	Taxas de transmissão	Linhos de bitola diferente
1.º Mercadorias em regime de vagão completo ou pagando como tal	Tonelada	(a) 2\$00		São devidas as taxas do quadro I (b).
2.º Volumes de mais de 3.000 quilogramas		16\$00		
3.º Matérias infectas	Vagão	16\$00		
4.º Matérias explosivas em regime de vagão completo ou pagando como tal	(c) Piso	16\$00		32\$00
5.º Animais em regime de vagão completo ou pagando como tal	Caixão			
6.º Transportes fúnebres	Caixa	6\$00		12\$00
7.º Veículos cujo preço de transporte é calculado por unidade	Urna			
8.º Material de caminhos de ferro circulando sobre as próprias rodas	Veículo	12\$00		18\$00
	Veículo	3\$50		— \$—

(a) A taxa correspondente a veículos de mais de 3.000 quilogramas fica sujeita ao mínimo de 12\$.

(b) A taxa por cada operação da carga ou de descarga de veículos de mais de 3.000 quilogramas fica sujeita ao mínimo de 18\$.

(c) Seja qual for a quantidade de animais carregados.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 7 de Dezembro de 1945. — Pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Roberto Espregueira Mendes*, Sub-Secretário de Estado das Comunicações.

8.º Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Decreto n.º 35:226

Considerando que a dotação do actual orçamento do Fundo especial de caminhos de ferro é insuficiente para fazer face ao encargo com a publicação do relatório da respectiva comissão administrativa referente ao ano findo, pelo que se impõe o seu esforço;

Com fundamento nas disposições do artigo 2.º do decreto n.º 24:914, de 10 de Janeiro de 1935, depois de ouvido o Ministro das Finanças, nos termos do mesmo artigo:

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 É aberto no Ministério das Finanças, a favor do das Obras Públicas e Comunicações, um crédito especial da quantia de 25.000\$, que reforçará a dotação do capítulo 13.º «Fundo especial de caminhos de ferro» e artigo 154.º «Pagamento de serviços e diversos encargos» do orçamento actualmente em vigor.

Art. 2.º No referido capítulo é reduzida igual quantia na verba do artigo 153.º «Despesas com o material».

Art. 3.º Correspondentemente, no orçamento privativo do Fundo especial de caminhos de ferro é acrescida de 25.000\$ a dotação do artigo 10.º «Encargos administrativos», n.º 4) «Publicidade e propaganda», alínea a) «Relatórios, boletins e estudos», a sair da verba do artigo 4.º «Construções e obras novas».

Este crédito foi registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública e a minuta do presente decreto foi examinada e visada pelo Tribunal de Contas, como preceitua o § único do artigo 36.º do decreto n.º 18:381, de 24 de Maio de 1930.

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

O «Diário do Gavêrno», n.º 5, 3.ª série, de 7 de Janeiro de 1946, publica o seguinte:

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Gavêrno» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte das pensões de sobrevivência legadas por:

António dos Santos Bispo, guarda do Minho e Douro, falecido em 8 de Outubro de 1945, à qual se habilitam, nesta data, Maria Pereira de Jesus e Alexandrina, viúva e filha, solteira, do aludido guarda.

Afonso Teixeira Dias, servente do Minho e Douro, falecido em 18 de Outubro de 1945, à qual se habilitam, nesta data, Blandina da Silva, Manuel Fernando, Maria Rosa, Maria Fernanda e Maria Artemisa, viúva e filhos menores do aludido servente.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

Porto, 26 de Dezembro de 1945.—O Presidente da Comissão Administrativa, *Mário Dias Trigo*.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

EDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação dêste anúncio no «Diário do Gavêrno» correm éditos de trinta dias para se habilitarem,

junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dúvida ao falecido reformado n.º 928 da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Minho e Douro), José Fernandes Barbosa, ex-capataz dos mesmos Caminhos de Ferro, provenientes de abonos por pagar até ao seu falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Maria Correia das Neves e Rosa, viúva e filha do aludido reformado.

Findo o prazo indicado e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que fôr devido às interessadas.

Lisboa, 26 de Dezembro de 1945. — O Chefe da Contabilidade Central, *Manuel Barqueira*.

Caixa de Reformas e Pensões

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo», correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Manuel Lopes, chefe de lanço, contribuinte n.º 4:521, residente no lugar da Carregueira, freguesia de Beselga, Tomar, falecido em 13 de Setembro de 1945, entregando os necessários documentos de habilitação ou impugnando os requerimentos já apresentados para esse fim por Rosária Maria Lopes e Isaura Lopes, viúva e filha solteira.

Findo este prazo será, para os devidos efeitos, tomada deliberação em conformidade com o estabelecido no regulamento de 1913, em que o falecido estava inscrito.

Lisboa, 29 de Dezembro de 1945. — O Chefe da Contabilidade Central, *Manuel Barqueira*.

O «Diário do Governo», n.º 6, 3.ª série, de 8 de Janeiro de 1946, publica o seguinte:

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste)

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a parte da pensão de sobrevivência legada por Álvaro Gomes Santinho, reformado n.º 1:912 S. S., ex-chefe de 1.ª classe, falecido em 10 de Julho de 1945, à qual se habilitam, nesta data, Alda Ramos Santinho, Etielvina e Eulália, viúva e filhas do mesmo.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

Lisboa, 2 de Janeiro de 1946. — Pelo Presidente da Comissão Administrativa, *Júlio José dos Santos*.

O «Diário do Governo», n.º 7, 3.ª série, de 9 de Janeiro de 1946, publica o seguinte:

Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem,

Imprensa

«A V O Z»

Entrou no 20.º ano de publicação o nosso simpático colega e importante diário católico português — *A Voz*, que tem prestado ao país e à causa da Igreja relevantes serviços.

Fundada e dirigida durante largos anos, pelo nosso antigo e saudoso Director, Conselheiro Fernando de Sousa, *A Voz* impôs-se sempre, pelo seu timbre sincero de desassombrado paladino, no conceito e na simpatia do povo, como grande jornal que era e é.

O novo ano de publicação que inicia será, certamente, mais um valoroso triunfo, a juntar a tantos já alcançados.

Cumprimentando, na pessoa do seu ilustre Director, sr. Eng.º Luiz Fernando de Sousa, todos quantos trabalham no simpático jornal, auguramos para *A Voz* as maiores prosperidades e êxitos num dilatado futuro.

junto da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todas as pessoas que se julguem com direito ao total ou a partes das pensões de sobrevivência legadas por:

José Fernandes Barbosa, reformado do Minho e Douro, falecido em 30 de Novembro de 1945, à qual se habilita, nesta data, Maria Correia das Neves, viúva do aludido reformado.

António de Sousa, reformado do Minho e Douro, falecido em 8 de Dezembro de 1945, à qual se habilitam, nesta data, Maria Rosa Gonçalves, Maria, Albina e Angelina, viúva e filhas solteiras do aludido reformado.

Findo este prazo, tomar-se-á deliberação em conformidade com o estabelecido nos regulamentos em vigor.

Porto, 3 de Janeiro de 1946. — O Presidente da Comissão Administrativa, *Júlio José dos Santos*.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Serviço de Contabilidade Central

ÉDITOS DE TRINTA DIAS

A contar da publicação deste anúncio no «Diário do Governo» correm éditos de trinta dias para se habilitarem, junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, todas as pessoas incertas que se julguem com direito ao total ou a parte das importâncias que ficaram em dúvida ao falecido chefe de 1.ª classe, reformado n.º 1:912 S. S., Álvaro Gomes Santinho, provenientes de abonos em dúvida à data do seu falecimento, a cujo pagamento se habilitam, nesta data, Alda Ramos Santinho, Etielvina, Eulália e Álvaro, viúva e filhos do mesmo.

Findo o prazo indicado e não havendo qualquer impugnação, será ordenado o pagamento do que for devido aos interessados.

Lisboa, 2 de Janeiro de 1946. — O Chefe da Contabilidade Central, *M. Barqueira*.