

# 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 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 898

# 1399

1—ABRIL—1946

# ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

Africa (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL



## GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

### CONSELHO DIRECTIVO:

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

### DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

### SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO 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

Velocidade e Economia, pelo <i>Eng.º Américo Vieira de Castro</i> . . . . .	267
Plano geral da rede ferroviária do continente, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i> . . . . .	269
O que se fez em Caminhos de Ferro durante os anos de 1944-45 . . . . .	270
A Luta pelo Deus Milhão, por <i>Alexandre Settás</i> . . . . .	271
Recortes sem Comentários . . . . .	273
Publicações recebidas. . . . .	275
Os nossos mortos . . . . .	276
Parte Oficial . . . . .	277
Caminhos de ferro . . . . .	279
Há 50 anos . . . . .	280
O que todos devem saber. . . . .	280
Espectáculos . . . . .	280



# Velocidade e Economia

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro Civil (A. P. P.)

IGNORAMOS se o assunto a seguir tratado, monótono e fora de moda para os que só pensam em velocidades cada vez maiores em terra, no mar e no ar, interessará alguns leitores. Pouco importa. Em nossa opinião, quando a economia mundial está em tão grande decaimento, e tão exacerbado o egoísmo dos povos mundo em fora, as questões económicas e as que forem susceptíveis de trazer a paz entre os homens devem antepor-se a todas as outras.

A vaidade é um dos sentimentos mais difíceis de refrear, e a sua satisfação causa por vezes consideráveis prejuízos às colectividades. Um ministro que ao realizar determinada obra, desejando associar o seu nome a um empreendimento de vulto, lhe atribue dimensões fora de toda a proporção com a sua possível utilização, ou um engenheiro o qual, ao construir uma via férrea ou uma estrada, por idênticos motivos, evita desenvolvê-la alguns quilómetros para a lançar através de um arrojado viaducto ou de uma soberba ponte, servem mal a economia das nações onde trabalham. Mais graves, porém, do que estas realizações esporádicas são aquelas nos quais os perniciosos efeitos sobre a economia se fazem sentir permanentemente.

Vamos apontar um exemplo entre tantos que poderíamos citar.

Como está dito e redito, os serviços rápidos de passageiros nos caminhos de ferro são sempre causa de prejuízos, e tanto maiores quanto mais velozes forem. Todavia, sejam quais forem as condições económicas e financeiras dos organismos ferroviários, os seus dirigentes não cessam de aumentar a velocidade comercial desses serviços. Antes da fusão das cinco grandes companhias francesas — a sexta já há muito dera a alma ao Creador, vítima precisamente dos serviços de passageiros — os *deficits* exprimiam-se em números astronómicos.

Não obstante os dirigentes dessas companhias aumentavam constantemente a velocidade dos combóios rápidos.

Procediam assim por imperiosa necessidade dos passageiros?! Nunca o acreditaremos. Um passageiro, que se decide a fazer acidentalmente, ou mesmo semanalmente, uma viagem de quatro, cinco ou seis horas, será grandemente beneficiado se

essa viagem for encurtada em meia hora?! De forma alguma. E, todavia, essa aceleração pode custar ao organismo ferroviário que a realizar milhares de toneladas de combustível por ano.

Imagine-se os milhões de toneladas consumidas em todo o mundo para conseguir que os passageiros cheguem ao seu destino 15 minutos mais cedo. Esse ganho de tempo, tão custosamente obtido, será por eles muitas vezes malbaratado no primeiro encontro com qualquer amigo, ou no primeiro café onde a fantasia os leve a entrar.

O principal motivo dessas constantes acelerações dos combóios de passageiros é a satisfação do amor próprio dos dirigentes e engenheiros, e a emulação que se estabelece entre as companhias, e até entre as nações.

Felizmente a generalização dos serviços aéreos virá livrar os caminhos de ferro de tão custosos serviços. Os organismos ferroviários devem ver com a maior satisfação o declínio dos serviços ultra-rápidos que dia a dia vão minando a economia dos caminhos de ferro.

Volvamos agora os olhos para o líquido elemento, a via mais importante para o comércio internacional, de cuja *intensificação*, de concerto com a *económica condução das mercadorias*, dependerá, em grande parte, a restauração da economia mundial, arruinada pelas guerras.

Como já de longa data é de todos bem conhecido, esse elemento opõe feroz resistência às grandes velocidades. Os retumbantes desastres financeiros do «Queen Mary» e do «Normandie» de sobejo o provaram.

Se as mercadorias tiverem de ser *economicamente* conduzidas deverão sê-lo em navios cujas velocidades não se afastem muito de 8 milhas — enfadonha e desprezível velocidade em nossos dias mas inevitável se se pretende verdadeira economia de condução. Assim como um combóio de mercadorias, obrigado a sustentar uma velocidade comercial de 80 quilómetros à hora, tornaria ruinoso esse tráfego, também as mercadorias transportadas em navios de 15 ou 18 milhas só dão prejuízo.

Para minorar o tédio, e a justificada má disposição das tripulações contra as baixas velocidades, devem proporcionar-se-lhes a bordo todas as comodidades e as possíveis distrações, sem ir até ao



luxo, bem entendido. Que as vergonhosas instalações dos tripulantes nos navios de carga de outrora fiquem apenas como triste recordação do passado. Que os armadores se lembrem de que cada tonelada de combustível economizada cobrirá largamente o juro e a amortização do capital dispendido em melhorar as instalações dos tripulantes. Por outro lado, a saúde e a boa disposição das tripulações torna mais económica a condução do navio.

Não somente deverá ser adoptada a velocidade, mais económica, como também devem ser utilizados apenas os propulsores mais económicos. Não devem também ser esquecidas as formas dos cascos conducentes à menor resistência ao avanço.

Resumindo, todos os meios, ora oferecidos pela ciência e pela técnica, devem ser mobilizados a fim de que o transporte das mercadorias por via marítima se faça o mais *economicamente possível*, do que grandemente beneficiará a economia mundial.

Sem duvida, haverá mercadorias as quais, pela sua difícil conservação, hão-de necessitar transportes rápidos. Mas essas constituirão sempre uma minguada parte do volume total a transportar. Para todas as outras, desde que estejam regularizados os transportes marítimos, e equitativamente e não egoistamente, distribuídas as matérias primas entre todas as nações da Terra, não deverá haver necessidade de pressas na sua condução.

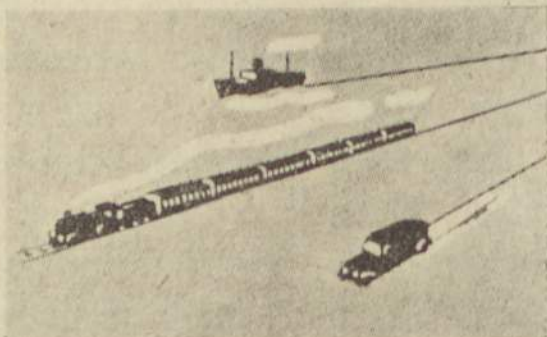
Será, todavia, no ar onde a mania da velocidade atingirá o paroxismo. O caso nesse elemento será,

porém, muito mais grave, pois faltará aí o tráfego no qual se apoiam sólidamente os transportadores do mar e de terra firme. Com efeito, deverão decorrer ainda muitos anos até que as receitas de mercadorias nas vias aéreas atinjam importância capaz de cobrir os prejuizos dos serviços extra-rápidos de passageiros — se algum dia a atingirem.

Crear-se-á provavelmente uma flâmula, especial, análoga à célebre «flâmula azul» dos mares, destinada a recompensar os mais rápidos aviões. Por fim a luta travar-se-á para ganhar apenas alguns minutos em qualquer trajecto, como outrora no mar se travava para ganhar somente algumas horas na travessia entre os dois mundos; as quais a ninguém aproveitavam e aumentavam em enormes proporções o consumo de combustível.

Milhões e milhões de litros de gasolina se consumirão nos ares para alcançar esses ridículos encurtamentos das viagens, produto da exacerbada emulação entre as empresas de transportes aéreos.

Por enquanto tudo se passa no campo das hipóteses sobre intensidade de trânsito, número de passageiros por avião, despesas de exploração, etc., etc. Nem há por agora rivalidade entre as empresas nem formidáveis capitais investidos. Quando se realizarem todas essas condições principiarão as dificuldades e as empresas começarão a ayizinhar-se da falência.





# Plano geral da rede

## ferroviária do continente

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

### IV

**P**ASSANDO a tratar da zona entre Douro e Tejo, verifica-se a continuação da abundância de linhas sem benefício.

O primeiro caminho de ferro projectado destina-se a beneficiar a ligação entre Gaia e Campanhã, muito deficiente, sendo a única existente entre o centro e o norte do país, o que lhe aumenta a sua importância. Quando se construiu a linha do Norte, aberta ao público em Julho de 1864, parava a via em Gaia, e só treze anos depois, em 1877, inaugurou-se a ponte sobre o Rio Douro, unindo o centro e o norte ferroviário do país, numa obra de arte de natureza metálica, devido à alta competência da casa Eiffel, e no seu género o melhor.

Porém as pontes desta natureza têm duração limitada e o prazo já passou, pelo que são por todos conhecidas as precauções que se tomam não passando os combóios com as máquinas pesadas e também apenas possui a ponte D. Maria Pia uma só via. A solução está em construir-se uma ponte de pedra ou cimento armado, conforme os técnicos opinem melhor para dupla via, de modo a resolver este problema, que é dos mais imediatos, no sentido duma solução, acabando com o existente que é até perigoso.

A transversal de Ourem encontra-se planeada de Leiria a Chão de Maças, pondo em comunicação a via férrea do Oeste com a do Norte, mas não servindo o único lugar que justifica a sua construção, pois o ramal de Alfarelos já liga as duas vias. Com efeito torna-se indispensável haver um caminho de ferro para o local que possui o raro privilégio de ser o segundo lugar <sup>(1)</sup> da terra portuguesa onde há a certeza do aparecimento da Virgem Maria, pois são discutíveis as outras tradições, o que origina um deslocamento de milhares de peregrinos nos dias 12 e 13 de cada mês, especialmente em Maio e Outubro, datas das aparições. Conduz-se actualmente uma parte desse importante contingente de pessoas por combóio até Chão de Maças ou até Leiria, e daí pela camionagem e automobilismo dirigem-se à Cova da Iria, enquanto um

número apreciável de peregrinos desloca-se desde os seus domicílios de camioneta ou de automóvel. Fátima explica bem o carácter fundamental desta via férrea que servirá uma região rica, um tanto povoada, obrigando a obras de arte e a expropriações de valor médio.

A linha de Alverca, saindo do Campo Grande ou antes Campo 28 de Maio, em Lisboa, e entroncando em Alverca com a via férrea do Leste, procura descongestionar a estação do Rossio, insuficiente para o tráfego, construindo-se uma nova estação. Não creio ser esta a melhor solução duma situação que tanta discricção provoca, mantendo-se um regime provisório tanto do agrado dos portugueses.

O problema tem de ser visto no seu conjunto, estação marítima e terrestre, combóios de longo curso e combóios tranvias. A estação do Rossio serve perfeitamente para o serviço da linha do Oeste, ramal de Sintra e tranvias da Azambuja, que têm de trazer os passageiros ao centro da cidade, porém os dos combóios internacionais e de longo curso nacionais podem sair de outra estação.

Não seria vantajosa a edificação de uma estação marítima e terrestre para os combóios desta natureza, alargando-se o terrapleno da Alfândega para esse fim? Creio que os técnicos têm de dizer a última palavra e com respeito ao inestético aterro que corta a Avenida 5 de Outubro e a Avenida da República, dificultando o trânsito, parece-me que é ocasião de se acabar com essa "maravilha" provisória. Depois de tantos planos, projectos e estudos que só serviram para a perda de tempo e causar despesa, talvez se encontrasse a solução, fazendo passar a via férrea em trincheira desde Sete-Rios ao Arieiro, pois todos conhecem a rampa do caminho de ferro nesses dois lugares. As avenidas passariam superiormente e o inestético aterro desapareceria sem deixar saudades, acabando-se com mais um provisório.

(1) O primeiro aparecimento deu-se em Balugães no Minho nos começos do século XVIII.



ESTATÍSTICASO que se fez em Caminhos de Ferro  
durante os anos de 1944-45**Companhia Nacional de Caminhos de Ferro**

**Linha do Vale do Corgo** — Reparação geral dos edifícios e dependências das estações de Vila Real, Paranhos, Tâmega e Chaves, e trabalhos correntes de conservação geral. Instalação de telefone na P. N. de Vila Pouca de Aguiar (Km. 52,930).

Modificações introduzidas nas instalações da estação de Chaves, reparação geral de uma casa de habitação de pessoal em Tanha, e da cobertura da cocheira de máquinas de Vila Real e trabalhos de conservação correntes, nomeadamente na estação de Vidago e numa casa de habitação de pessoal em Vila Pouca de Aguiar. Beneficiação da toma d'Água de Samardã, e captação de novas nascentes para a toma d'Água de Pedras Salgadas.

**Linha do Tua** — Construção de um cais para carvão e de uma torre para depósito de água, ambos em alvenaria aparelhada, em Mirandela, de W. C. e pavimentação da gare da estação em betonilha de cimento. Trabalhos de conservação geral, nomeadamente nos edifícios das estações de Brunheda e Cachão, dos apeadeiros de Tralhariz e S. Sebastião e na Casa de Guarda de Mourel.

Assentamento de uma 4.<sup>a</sup> linha e 2 cruzamentos, com a extensão de 274,5 m. na estação de Mirandela. Colocação de taboletas e estacas em cimento armado nos pontos quilométricos da linha. Melhoramentos no edifício da estação de Mirandela. Trabalhos de conservação geral em edifícios de estações e apeadeiros e casas do pessoal.

**Linha do Dão** — Instalação de uma linha de saco e prolongamento de outra na estação de S. Comba-Dão. Reparação geral de todos os edifícios da estação S. Comba e melhoramentos nas instalações destinadas ao pessoal e no edifício da

estação, e construção de um alpendre para resguardo de mercadorias. Reparação geral com melhoramentos, das estações de Parada de Gonta, Torredeita, Figueiró e Vizeu, e trabalhos de conservação em Casas de Guarda e dos Partidos de Via e apeadeiro de Mosteirinho. Pintura geral das pontes do Dão, de Nagosela e do Dinha, e reparação geral da placa de inversão de vagões em Tondela.

Serviços normais de conservação em toda a linha, nomeadamente a reparação geral da Casa da Guarda do Partido de Via n.º 1, e do Cais fechado de Tondela.

**Linha do Vale do Sabor** — Trabalhos de conservação corrente. Instalação de luz eléctrica em todas as carruagens de passageiros, com iluminação independente interior e exterior, e instalação de luz eléctrica própria nas várias dependências das Oficinas do Pocinho. Entrada ao serviço desta linha de uma nova carruagem mista de 1.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe, adaptada às necessidades do Tráfego de passageiros no inverno, confortável e oferecendo maior número de lugares sentados.

**Companhia do Norte de Portugal**

**Apeadeiro da Cuca** — Assentamento dum ramal particular para a Empresa Textil da Cuca, L.<sup>da</sup>; construção dum cais descoberto; prolongamento da plataforma de passageiros para o lado descendente; construção dum caminho de acesso ao cais e à plataforma.

**No apeadeiro de Covas** — Do projecto para as novas instalações, ficaram concluídas: as terplanagens; plataformas; as fundações do edifício de passageiros; os cais coberto e descoberto e a sinalização e o assentamento de linhas.



## A LUTA PELO DEUS MILHÃO

# O princípio de vida de dois archi-milionários e as suas acções administrativas nas Companhias Ferroviárias "New-York-Erie-Line" e "New-York Central Line"

*O trabalho e a perseverança conduzem ao êxito — Duma modesta indústria de transportes ao desenvolvimento de importante companhia de caminhos de ferro — Rivalidades de empresas que determinam uma aparatosa colisão de locomotivas — O ludíbrio hábil e inesperado dum dirigente — Nem sempre os que perdem se afligem — Acerca de outros milionários*

P O R A L E X A N D R E S E T T A S

(Conclusão do número anterior)

VISTO a reacção notada entendeu por bem Jay Gould que seria conveniente para a segurança dele próprio constituir uma guarda especial de vigilância à sua pessoa, a qual de revolver em punho se prestava a defesa, pois o povo, excitado pelos jornais que o denunciavam como um malfeitor público, pretendia liquidá-lo.

Depois de haver ocasionado mortes violentas e múltiplos suicídios tudo se restabeleceu por fim, e o traficante ficou ainda mais imensamente rico pelo desprezo dos bens alheios.

Nesse período anormal foram constantes as reuniões ministeriais com o fim de obstar à bancarrota, à ruína, ao descrédito de todos os bancos federais.

Agora, outros exemplos e citações da vida de milionários:

Ao famoso André Carnegie, aquele a quem chamavam o *rei do ferro* era frequente ouvir-lhe dizer: «A quem quiser ser rico aconselho que primeiro seja pobre e nunca perca as energias necessárias para o trabalho e a forte vontade de enriquecer.

Este milionário, que começou a vida como empregado duma companhia telegráfica tornou-se uma grande magnate do mundo industrial do aço.

Segundo o seu critério, nem o capital, nem a influência política, nem mesmo a illustração, se sobrepõem à indomável força de vontade que brota da necessidade e da pobreza, quando se quer vencer.

J. W. Mackay principiou na vida como cavador nos campos da Califórnia e 20 vinte anos depois

era já um dos maiores proprietários das minas do Nevada e da cidade de Virgínia.

João Wanamaker, aos 14 anos varria um armazém de fazendas e areava os metais das montras.

Contudo, esperto, activo e com grande, penetração de vistas, em pouco tempo adquiriu tão especiais conhecimentos, fora do seu âmbito de trabalho que, dentro em pouco, era proprietário dum pequeno estabelecimento, fornecido a crédito e onde era ao mesmo tempo patrão, caixeiro, moço de transportes, caixa, guarda-livros e tudo o mais em que se pudesse multiplicar para economia de pessoal e implicitamente de dinheiro.

Presentemente os estabelecimentos que giram sob a designação da forma firma João Wanamaker são conhecidos e célebres em toda a América do Norte, pois é uma empresa formidável que possui sucursais em muitas das grandes cidades, dispõe de milhares de empregados e transacciona mensalmente com milhões de dolares.

Mas, em contra-partida com estas grandezas do ouro, aparece a mesquinhez da vida que transforma a riqueza em amarguras e desgostos.

Cita-se, de Guilherme Vanderbilt a seguinte passagem duma carta, onde se nota esta amarga confissão: «A minha fortuna é um fardo pesado demais para eu só lhe suportar o peso. Esmaga-me e sufoca-me. Do dinheiro que possuo não retiro um único prazer verdadeiro e não lhe encontro a mínima satisfação absoluta. Ainda que eu seja imensamente mais rico do que qualquer dos meus vizinhos, que não possuem senão algumas centenas de dólares, é certo que eles serão bem mais felizes do que eu sou. As suas casas bastam-lhes, gozam de melhor saúde e, sobretudo, podem contar com o



afecto mais verdadeiro e ter amizades desinteressadas».

É nestas afirmações que reside a parte sombria do quadro da vida dos grandes milionários, pois, de facto, não será fácil encontrar amigos verdadeiramente dedicados e com evidente desinteresse, quando se é rico a valer, pois existem mais ou menos disfarçadas, ambições, exigências e espera de retribuições desses privilegiados da fortuna.

O grande Palmann, possuidor duma cidade industrial de mais de vinte mil almas, dizia sempre e com a máxima convicção, que nunca tinha sido tão feliz na vida como no tempo em que, dia a dia, angariava o sustento preciso e acalentava a esperança de vir a ser rico.

O próprio Jay Gould, outro dos que se fazia defender por gente armada e de quem nos ocupamos mais desenvolvidamente, afirmava com segurança que levava uma existência dolorosa, visto que constantemente sofria de terríveis dores de cabeça, causadas pelo excesso de trabalho e gastava formidáveis somas de dinheire com o tratamento da *surmenage* que o invadia.

No meio de todo o seu fausto, grandeza, opulência e conforto, Gould, para não fugir à regra de que ninguém está contente com a sorte que Deus lhe dá, chegava a invejar o sossego de espírito do mais ínfimo dos emigrantes, pois calculava que, sem grandes preocupações, pudesse gozar dum melhor repouso de alma, ou, pelo menos, de dispor dum sono altamente reparador.

Rockffeler, que morreu aos 98 anos de idade, manifestando à hora da morte não pode chegar a centenário, passou os últimos anos da sua vida de milionário a viver tristemente, preocupado com mil prazeres e alimentando-se sem apetite. O seu estômago totalmente arruinado só lhe permitia a injestão de alimentos rigorosamente seleccionados, pelo que a dieta mantida o torturava bastante.

A lista enorme dos que pela sua fortuna aparentam dispor a felicidade máxima e vivem na realidade mergulhados em atrozes martírios espirituais é longa e quase interminável. Citamos, por exemplo, os seguintes casos:

Rissel Sage foi pouco menos do que um morto por um desvairado que lhe atirou uma bomba de dinamite, estando no seu próprio escritório.

A porta do quarto de Rockffeler estava sempre guardada por um preto gigante, de força hercúles que só permitia a entrada a certas e determinadas pessoas.

Alguns milionários usam, além destas precauções, cotas de rede de aço, finíssimas, por debaixo do fato e os seus palácios simples prisões construídas com ferro, aço e pedra, para assim obstar a cometimentos de violência.

Nessas residências tomam-se extraordinárias precauções, não só contra os criminosos do exterior,

como também com alguns servos. Todas as janelas são de ferro e reforçadas por dentro. Campainhas eléctricas, timbres de alarme bem disfarçados, tubos acústicos e microfones formam uma emaranhada rede de vigilância em toda a residência. Mesmo alguns criados de muita confiança, andam sempre armados percorrendo de dia e de noite todas as dependências onde impera o susto pelo mais simples e casual acontecimento.

Os exploradores do medo e do escândalo fazem dos milionários a sua presa. É muito frequente receberem cartas avisando-os, em termos algumas vezes de cortezia mas sempre perentórios, que podem entre dar uma grande quantia ou afrontar o escândalo com revelações terríveis, vergonhosas ou meramente hipotéticas vindas a público. Muitos deles submentem-se à pressão e lavram assim dessa maneira a sua desgraça permanente, porque a perseguição dura às vezes toda a vida, espoliando-os traiçoeiramente.

Outros, porém, como a célebre Mrs. Mackay, esposa do «rei da prata», entregam, quando podem, as cartas à polícia, que se apressa e estender um laço para lançar os criminosos.

Do último dos Vanderbilt descreveu-se desta maneira a sua vida, nada invejável: «Trouxeram-no para a sala de jantar numa cadeira de rodas. Ainda não completou 53 anos de idade e, todavia, tem o estômago arruinado, e corpo trémulo pela paralisia progressiva e o espírito conturbado pelos desgostos, tanto mais que foi essa mesma doença que matou seu pai. A sua filha preferida ia abandoná-lo, visto seguir casada para um outro Estado. Há quatro anos o filho mais velho, em que tinha deposto a esperança de que fosse o continuador da família, morreu de um desastre de automóvel. Recentemente o filho mais novo casou contra sua vontade e só lhe tem causado contínuos dissabores. Um muro, que custara duzentos contos da nossa moeda, e rodeava toda a propriedade não era contudo bastante alto e discreto para evitar as intromissões dos reporteres, sempre aborrecidos para Vanderbilt, pois sabia que diziam horrores dele e da sua família, quando nos jornais amigos de escândalos se divertiam com as desgraças dum milionário.

De resto, é da sabedoria das nações o lendário caso em que se dava como sendo o mais feliz dos mortais deste mundo certo indivíduo que não tinha a dita de possuir uma simples camisa.

No entanto, é facto comprovado que, se o dinheiro não dá a felicidade total, impossivel de conseguir-se neste mundo, é porém, certo que muito amenisa as existências próprias e até as de outrem, a feliz circunstância de dispor de abundantes recursos monetários.

Por isso que Deus nos castigue com os atributos inerentes aos dos grandes, ou mesmo pequenos milionários.



# Recortes sem Comentários

## Estatística das publicações

«Segundo as estatísticas oficiais e relativamente a 1944 publicavam-se em todo o País 497 jornais e outras publicações periódicas de acção política e social, religiosas, de literatura e história, de ciências, de artes etc..»

Contaram-se 31 diários; 165 semanários; 47 quinzenários; 120 mensários; 39 trimestrais; 95 anuais e outros.

Iniciaram a publicação, em 1944, 4 publicações; no extremo oposto, com 80 anos ou mais de tempo de publicidade contaram-se 6.

O maior número, 166, conta de tempo de publicidade, entre 10 e 19 anos. Com menos de 10 anos de publicidade contam-se 176 publicações. Com mais de 20 e até 39 anos contam-se 92 e, finalmente, com tempo de publicidade entre 40 e 79 anos, contam-se 53 publicações.

No distrito de Lisboa contaram-se 200 periódicos em 1944: 12 diários; 23 semanários; 19 quinzenários; 21 trimestrais e 45 anuais.

São de informação 16; de acção política e social 6; religiosos 15; de literatura e história 10; humorísticos e recreativos 11; de modas e labores 7.

Com tiragem compreendida entre 70.000 e 150.000 exemplares, contaram-se apenas 2 periódicos.»

(Do *Jornal do Comércio*)

## As atrocidades dos japoneses

A propósito das atrocidades cometidas pelos japoneses quando estes invadiram a nossa Ilha de Timor, conta F. da Costa o seguinte:

«Esta manhã, a bordo do «Afonso de Albuquerque», o governador, capitão Ferreira de Carvalho, acompanhado do brigadeiro Varejão e do capitão Oscar Ruas, visitou o nosso reino de Ocussi, encravado em território holandês. Então, presenciei um espectáculo impressionante e inesquecível! Multidões de nativos desciam as colinas, em frenética alegria, gritando em plenos pulmões o nome de Portugal e agitando bandeiras que preparavam com panos, coloridos com anilinas que extraíram de certas plantas. Eram crianças grandes, enternecidas. E todos em tropel se precipitaram para o governador beijando-lhe as mãos, aclamando-o, enquanto outros rompiam em danças timorenses e se prostravam no solo.»

«Poucos brancos ali viviam, mas esses poucos sofreram inenarráveis tormentos. Os japoneses, com a perversidade de que tantas vezes deram provas, meteram-nos num campo de concentração, improvisado, com cubatas miseráveis, e racionavam-lhes inflexivelmente a alimentação com o nítido propósito de provocarem, pelo definhamento, a morte daqueles últimos representantes da soberania portuguesa em Ocussi. Espancavam-nos com ferocidade inaudita, obrigavam-nos a ajoelharmos perante eles e as hordas japonesas dos seus serviços auxiliares, a fim de os desprestigiarem aos olhos dos naturais.»

«O rei de Ocussi, D. Hugo, a despeito de estar quase paralítico, orientava secretamente a assistência aos nossos, mandando-lhes víveres e socorros de toda a espécie.»

«Um pobre timorense ao encontrar o seu amo nas montanhas, que há muito não via, exclamou: «chefe, os japoneses roubaram tudo, perdi tudo o que tinha e se não fujo matavam-me. Mas — dizia chorando — salvei a bandeira! Está aqui!»

## França

**Grandes chefes falecidos depois de 1939** — Em 1942, faleceu o Marechal Franchet d'Esperey, com 86 anos. Aluno de Saint-Cyr é alferes do 1.º Regimento de Atiradores Algerianos aos 20 anos. Serve na Indochina e em Marrocos e depois de uma carreira muito brilhante com 58 anos de idade, a Grande Guerra de 1914 encontra-o Comandante do 5.º *ex.* Comanda sucessivamente o *Grupo de Exércitos do Leste* e o *Grupo de Exércitos do Norte*. A lei confere-lhe a exclusão do limite de idade em Abril de 1918 como Comandante em Chefe dos Exércitos Aliados do Oriente, alcançando a vitória decisiva, que impôs ao inimigo derrotado o Armistício de Salónica.

Em 1921 é-lhe concedida a dignidade de Marechal de França.

O Marechal Franchet d'Esperey deu-nos a honra da sua colaboração, na homenagem prestada ao Marechal Foch, como Comandante em Chefe dos Exércitos Aliados, a que pertenceu o nosso C. E. P. do comando, sucessivamente, dos saudosos Generais Fernando Tamagnini e Garcia Rosado quando o glorioso Marechal e grande Mestre da doutrina militar faleceu em 1929 (v. «*Revista Militar*» (autógrafo) vol. LXXXI — p. 327).

Também em 1942, faleceu o General Pau, com 94 anos de idade. Antigo aluno do Prytanéo Militar de la Flèche, entrou na Escola Militar de Saint Cyr aos 19 anos. A guerra de 1870 dá-lhe o baptismo de fogo como alferes do R. I. 78 e logo em 6 de Agosto, na batalha de Froeschwiller, cai gravemente ferido à frente do seu valente poletão e é feito prisioneiro dos alemães na ambulância de Reichshoffen. Amputado de um braço é o glorioso mutilado que se mantém no serviço activo e evadindo-se, quando as suas feridas ainda não estavam cicatrizadas, é-lhe dado o posto de capitão por distinção, com 22 anos de idade e incorporado no R. I. 68 (de campanha), cunhando a lutar até ao fim da guerra, em 1871. Neste ano, com duas campanhas e três ferimentos, recebe a Cruz da Legião de Honra.

Vogal do C. S. G. desde 1909, defende no Senado em 1913, a notável *Lei dos 3 anos* e neste ano é atingido pelo limite de idade.

No entanto, em 1914, é mobilizado e durante 19 anos é o Comandante do Exército de Alsácia, que em 19 de Agosto na frente Mulhouse-Altkirch conquista toda a Alsácia, atingindo, a fronteira suíça.

O General Pau prestou notáveis serviços aos Aliados durante a 1.ª Grande Guerra, na Grécia, Rússia, Roménia, Cáucaso e Austrália, e depois como Presidente da Cruz Vermelha Francesa continua na sua actividade incansável.

Em 1944, com 93 anos de idade, faleceu o General de Castelnau. Aos 18 anos de idade foi voluntário da guerra de 1870, como aluno de Saint Cyr. Oficial de Infantaria, no ano seguinte era capitão, quando ainda não tinha 20 anos de idade. Diplomado com o curso da Escola Superior de Guerra prossegue a sua notável carreira de oficial do Estado Maior e de Comandante de tropas. Em 1914, era vogal do C. S. G. e Comandante do 2.º *exercito*, que alcança a histórica vitória no Graud Courenné de Nancy.

Na 1.ª Grande Guerra, vê cair a seu lado gloriosamente três filhos. Prossegue, sofrendo tão grande dôr, nos seus tão distintos serviços à Pátria e exerce as elevadas funções de Chefe do Estado Maior General dos Exércitos e Coman-



dante do Grupo de Exércitos do Leste. Com 68 anos de idade continua a «servir» as suas convicções na «Federação Nacional Católica» até à sua morte, ocorrida em 18 de Março de 1944.

**Dissolução do 1.º Exército** — Este *exército*, sob o comando do General de Lattre de Tassigny, foi dissolvido em 25 de Julho de 1945; o seu Chefe foi nomeado inspector geral do Exército.

Os dois comandantes dos C. E., que o constituem, eram Anfa (Marrocos) de 1943 pelo qual os americanos equipariam e entregariam moderno armamento ao efectivo de 8 divisões.

A acupação da ilha de Elba de 17 a 20 de Junho de 1944 foi a operação inicial de invasão da Europa pelas tropas francesas. Após os desembarques no continente europeu essas tropas operaram na Provence e SE da França.

**Reorganização do Exército** — Foi adoptado o princípio de que o total das despesas militares nunca poderia exceder um terço do orçamento geral das despesas do Estado. Para este fim, a primeira redução realizou-se diminuindo de 6 o número das regiões militares. Desapareceram as II, V, VI XI, XIII, XVI.

Os quartéis gerais, além da Região de Paris, ficaram em Lille (I); Rouen (III); Tours (IV); Dijon (VIII); Estrasburgo (X); Clermont-Ferrand (XIII); Lyon (XIV); Marselha, (XV), com a Córsega; Toulouse (XVII); Bordeus (XVIII); Argélia (XIX); Nancy (XX); e Mézt (XXI). — P. M.

(Da Revista Militar)

### O «Autor da morte»

O nosso prezado colega *Vitória* publicou ante-ontem o «eco» seguinte:

«O *Diário de Lisboa* apesar de no corpo da notícia se referir ao «assassínio do Presidente Sidónio Pais» encimava a notícia com este título coerente e «discreto»: «Morreu no Manicómio o autor da morte de Sidónio Pais».

O «autor da morte» — arrepia. Mas tem lógica, da melhor e da mais pura lógica da República Demagógica. Os «autores das mortes» del-Rei D. Carlos e do Príncipe Real D. Luís Felipe foram glorificados pelo correligionário; e sobre os covais dos assassinos, que as crianças das escolas da capital juncavam de flores, construiu-se, à entrada do maior cemitério de Lisboa, um grande braço de mármore, como que saído da terra, sustentava um facho... Em volta uma cadeia de ferro partida.

Vem de longe, portanto, o respeito, até o culto pelos assassinos, pelos «autores da morte». Trata-se, inegavelmente, de uma velha tradição.

Recorda-nos um velho incidente da antiga Câmara dos Deputados, em plena República de 1910. Um deputado pouco tempo após o crime que abatera Sidónio Pais, referia-se ao facto dizendo: — a «Morte do Sidónio»...

Então, um deputado da minoria monárquica levantou-se e gritou, irado e com voz vibrante: — A «morte» não! Assassínio! Assassínio é que é!

Eramos moço e entusiasmon-nos a atitude desassombrada e justiceira. A nós também nos parecia que não pode dizer-se simplesmente «a morte» quando há o dever de verberar um crime, de reprová-lo um assassínio.

O deputado que tomou tão bela atitude era o sr. Rocha Martins. Era então deputado monárquico. Combatia desassombradamente a República. A sua gramática e a sua memória para datas não eram então melhores de que são hoje. Mas era corajoso. E nada nos fazia crer que viria a pactuar, que viria a ser correligionário dos que haviam aplaudido publicamente o duplo regicídio de 1908 e o assassínio do Presidente, de 1918.

Há pessoas que não sabem envelhecer!

Pois é verdade, sr. do *Diário de Lisboa*: não morreu o

«autor da morte» de Sidónio Pais; morreu o assassino de Sidónio Pais.

Aprenda com o sr. ex-Rocha Martins:

— A «morte», não! Assassínio! Assassínio é que é!

Esperamos que o *Diário de Lisboa* hoje explicasse que se tratava de uma redacção apressada, feita num «in-promptu» impensado, num momento rápido da vida de redacção de periódico — em que nem sempre há maneira de dar a um pensamento a forma adequada, etc. Havia muitas formas de explicar aquele caso lastimoso — se ele não foi propositado. Mas o *Diário de Lisboa* refugiava-se ontem num silêncio mais delinquente que o de Conrart.

Pois bem! O *Diário de Lisboa* que é dirigido por um homem de brobidade, não tem o direito de sancionar com este «quem-cala-consente» o abominável «autor da morte de Sidónio Pais». Um crime é um crime e há que o chamar pelo seu nome, mormente nos tempos dúbios e transigentes, que estamos vivendo. «J'apele un chat un chata et Roland un fripon».

Se a Imprensa estabelece este princípio de que os crimes são perdoáveis e minimizáveis, quando cometidos num sentido — estamos muito mal. Um jornal importa responsabilidades, de que não se pode abdicar sem envilecimento.

(De A Voz)

### Castigo justo

A Direcção do Luzitano F. C., em sua reunião de 20 do corrente, deliberou suspender por três anos da prática do futebol o seu jogador José Lopes (Apolinário), em virtude de não haver comparecido ao jogo Portimonense-Luzitano, final do campeonato onde o grupo local poderia ter sido o apurado.

A razão por que este jogador faltou ao cumprimento do seu dever, foi por não ter sido atendido numa exigência monetária que fez à Direcção do Luzitano.

Castigo justo!

(De Ecos do Sul)

### Um enterro a fingir...

Há dias o povo da vila do Entrocamento descobriu-se respeitosa e à passagem de um carro funerário, no interior do qual seguia o competente féretro sobrepujado por uma coroa de flores artificiais.

À porta de uma taberna, o carro parou. Parou e os de bons sentimentos deram largas à sua indignação, comentando a falta de compostura com que, lá dentro, os gatos pingados comiam e bebiam, entre gargalhadas e dichotes.

Não foi sem alívio que, por fim, se viu a escandalosa viatura seguir o seu destino.

Horas depois corria de boca em boca que numa localidade distante, a algumas dezenas de quilómetros, como se estranhasse a passagem de uma berlinda por caminhos que não conduziam a cemitério algum, as autoridades locais tinham resolvido apreendê-la e dentro de caixão haviam encontrado, em vez do suposto defunto, um copioso carregamento de toucinho, destinado — segundo se apurou — ao «mercado negro» da capital.

O caso foi devidamente comentado. Houve quem risse da industriosa fantasia dos candongueiros; mas também houve quem murmurasse, despeitado:

— E obrigam-nos uns marotos destes a tirar o chapéu a um suíno!

(De O Cávado)



## Publicações recebidas

### O Plano de Urbanização de Setúbal — Estudo analítico — Pelo Engenheiro Carlos Manito Torres

O projecto de urbanização da cidade de Setúbal, que acaba de entrar no domínio público, merecem ao sr. eng.º Carlos Manito Torres, setubalense de mérito e acção, desenvolvida crítica, consubstanciada num estudo analítico, que o autor acaba de fazer editar e do qual temos presente um exemplar.

Neste trabalho, a que o sr. eng.º Manito Torres liga a sua autoridade profissional e o profundo conhecimento da região, toma o autor clara posição no debate provocado entre a população da cidade pela apresentação do plano de urbanização, elaborado, por incumbência de quem de direito, por um técnico especializado. E sendo o seu ponto de vista algo discordante do que se sugere no referido plano, é de crer que semelhante atitude não seria tomada por quem tanto se tem empenhado pelo progresso de Setúbal, se motivos sérios o não movessem e não reflectissem conjuntamente o estado de espírito de uma parte da população da cidade.

Quando se fala de urbanismo, não se deve perder de vista que se trata fundamentalmente do «conjunto de obras de carácter técnico, destinadas à organização e realização dos serviços indispensáveis à vida normal de uma aglomeração humana, assegurados nas melhores condições de salubridade, higiene e conforto». E dentro desse princípio se escudou, ao que parece, o técnico que elaborou o plano criticado, sem, contudo, «se ter integrado, como convinha, no caso de Setúbal». Do desacordo entre a função abstracta do urbanista e a realidade da fisionomia regional resultou o diferendo que colocou frente a frente dois grupos igualmente interessados no progresso da cidade mas com concepção diferente quanto à solução do mesmo problema.

Não nos compete tomar partido na contenda, até porque nos falta conhecimento exacto do assunto. O que não impede que manifestemos opinião de que o trabalho do sr. eng.º Manito Torres constitui labor apreciável, a que não falta clareza e convicção. Citando os principais objectos da sua crítica, o autor contrapõe as razões que o levam a adoptar critério discordante, justificando-as com pormenores que indicam adequado conhecimento dos casos.

Em conclusão: o interessante estudo analítico, que o sr. eng.º Carlos Manito Torres acaba de dar à publicidade, representa valioso contributo para o esclarecimento de um problema que, embora de natureza regional, não deixe, por isso, de estar integrado no conjunto do plano turístico nacional. Todavia, o debate, que o mesmo suscitou, deu-lhe características de caso local, interessando particularmente os habitantes da cidade. Sob este aspecto, o estudo do sr. eng.º Manito

Torres representa indispensável elemento de orientação para aqueles que se propuzerem apreciá-lo, sejam ou não partidários das sugestões que ali são expostas. E nisto reside um dos méritos do valioso trabalho do autor, além dos que afirmam como bem ordenado e bem exposto.

### Boletim do Trabalho Industrial — Relatório do Serviço Metrológico Relativo a 1939

Pelo Ministério do Comércio e Indústria e compilado pelos serviços da Direcção Geral da Indústria acaba de ser publicado, em edição da «Editorial Império», um novo volume do Boletim do Trabalho Industrial, que insere exclusivamente um desenvolvido Relatório do Serviço Metrológico do ano de 1939.

Tratando, de maneira geral, de assuntos relativos a pesos e medidas, o relatório ocupa-se, em especial, da actividade da Comissão Internacional de Pesos e Medidas, da investigação e experiência acerca de novos aparelhos de pesar e medir e da vária legislação acerca do assunto.

Insere, ainda, uma interessante estatística que reflecte o movimento de aferição em todo o país.

### Actividade da Companhia da Beira Alta

No intuito de dar ampla visão do que representa a sua actividade, quer dentro da região em que a mesma se desenvolve, quer em relação à economia do país, a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta organizou um interessante documentário, que a par do seu aspecto artístico insere valiosos elementos acerca da importância turística das Beiras.

A variada e escolhida reprodução dos aspectos mais representativos da paisagem e da parte arquitectónica e monumental das zonas percorridas pelas linhas da Beira Alta constitui a parte verdadeiramente artística desta publicação especial, e a que foi dedicada à demonstração das possibilidades técnicas da referida Companhia insere desenvolvido documentário de laboração das oficinas e da utilização do material de via.

As notas que acompanham as ilustrações deste album são pequenos elucidários do valor económico e turístico das localidades mais importantes e oferecem, por isso, particular interesse para os viajantes, em especial para quem deseje viajar com aproveitamento de tempo e de resultados.

Na introdução desta interessante publicação, diz-se: «São imagens da vida de uma Empresa que se esforça por bem servir». E, na realidade, não é possível, em face destas demonstrações, não se ter em conta o esforço que representa a existência e manutenção de uma rede ferroviária que serve uma das regiões mais importantes do país, no seu aspecto histórico e turístico e que, ao mesmo tempo, deve assegurar a vida económica dessas mesmas zonas, cuja importância se pode avaliar tendo em vista que os serviços da Beira



Alta asseguram anualmente o transporte de um milhão e meio de passageiros e de setecentas mil toneladas de mercadorias.

**O Ferroviário**—*Boletim do Clube Ferroviário de Lourenço Marques*

Continua a publicar-se com a maior regularidade, o *Ferroviário*, interessante boletim do Clube Ferroviário de Lourenço Marques. O número que acabamos de receber, relativo a Outubro e Novembro do ano findo, é dedicado ao XXI aniversário da fundação daquele organismo associativo, à frente do qual se encontram homens de boa vontade e espírito empreendedor, que souberam imprimir-lhe uma feição predominantemente social, a ponto de constituir um factor de cultura e progresso digno de consideração.

Tem este organismo como presidente honorário, o sr. eng.º Pinto Teixeira, director dos Caminhos de Ferro de Moçambique e ao qual se deve grande parte do incremento do Clube Ferroviário, não só pelo interesse que lhe concedeu, mas sobretudo pelas facilidades materiais que muito contribuíram para a realização de melhoramentos na vida orgânica do Clube, dos quais se destaca a construção da sua sede.

No boletim a que fazemos referência, a par de larga e variada colaboração alusiva ao aniversário associativo, em que se revela o que tem sido a existência e a obra notável da organização, dá-se notícia da merecida homenagem tributada ao sr. eng.º Pinto Teixeira pela família ferroviária de Lourenço Marques, que foi pela natureza e projecção, clara prova da alta estima e profunda simpatia em que são tidas as qualidades e dotes do coração do ilustre engenheiro.

Registando a recepção de mais este número do *Ferroviário*, aproveitamos o ensejo para nos associarmos às manifestações jubilosas pelo aniversário que comemora, fazendo votos pelas prosperidades do Clube de que este boletim é excelente expressão de cultura e propaganda.

**Boletim do Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis**  
— *Número especial*

A inauguração do Estádio Nacional constituiu, sem dúvida, acontecimento de relevo no nosso país, tanto sob o ponto de vista desportivo, como económico e social. À volta desse facto memorável, com grande repercussão em todo o país, outros se verificaram com não menor interesse e um deles foi representado pelo excepcional número de transportes da mais variada espécie mobilizados para a condução dos assistentes, vindos de todas as partes do continente.

Desejou o Grémio dos Industriais de Transportes em Automóveis consagrar o acontecimento, na parte respeitante ao sector que lhe diz respeito, e a sua iniciativa foi interessantemente realizada com a publica-

# Os nados mortos

D. LUDGERA MARTINS EMPIS

Na sua residência, Avenida Duque de Loulé, 77, em Lisboa, faleceu, no dia 17 de Março último, a sr.<sup>a</sup> D. Ludgera Martins Empis, carinhosa mãe das sr.<sup>as</sup> D. Júlia das Graças Empis Wemans e D. Maria Leónia Empis Felix da Costa, e dos srs. Ernesto Augusto Empis, Raul Empis, Carlos Empis, Presidente da Direcção de «Os Carlos», Alberto e Mário Fernandes Empis.

Com um coração generoso e bom e portadora das mais altas virtudes que a tornavam querida por quantos a conheciam, a sua morte constituiu um profundo golpe em toda a família Empis e pessoas das suas relações.

O funeral, muito concorrido, realizou-se para o cemitério do Alto de S. João, onde o corpo da veneranda senhora ficou despositado em jazigo de família.

A *Gazeta dos Caminho de Ferro*, que estava representada pelo seu Director, sr. Carlos d'Ornellas, apresenta sentidas condolências a toda a família enlutada, e em especial ao bom amigo sr. Carlos Empis, Presidente de «Os Carlos».

ção de um número especial do seu *Boletim*, em que a excelência do aspecto gráfica e ainda valorizada pelo texto, do qual constam, além de um minucioso relatório enviado pelo referido organismo ao sr. sub-secretário das obras Públicas e Comunicações e em que desenvolvidamente se escreve a importante colaboração dada pelos transportes automóveis para que fosse assegurada a condução de tantos milhares de pessoas, curiosos e bem elaborados gráficos comparativos do movimento excepcional verificado nessa altura.

O mesmo *Boletim* contem ainda uma boa reprodução do retrato do falecido engenheiro Duarte Pacheco, a quem se presta homenagem pelo decidido impulso dado pelo malogrado estadista para que o Estádio Nacional fosse uma realidade, bem como um flagrante aspecto da cerimónia inaugural do grande recinto desportivo.

Trata-se, portanto, de uma publicação particularmente valiosa, visto constituir interessante e particular documento de um facto tão retumbante na vida nacional.



# PART E OFICIAL

## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

### Gabinete do Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social

O «Diário do Governo», n.º 54, II série, de 7 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, ouvido o Ministro das Obras Públicas e Comunicações e ao abrigo do decreto-lei n.º 32:749, de 15 de Abril de 1943, nomear a comissão arbitral criada por portaria desta data para promover a execução e o aperfeiçoamento das disposições legais em vigor relativas às condições de trabalho e de remuneração do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, a qual terá a seguinte composição:

Presidente — engenheiro Mário Dias Trigo, chefe de repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, como representante do Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

#### Vogais

Licenciados Alexandre José Ferreira Pinto Ribeiro da Cunha e Francisco de Sousa Tavares, respectivamente chefe de repartição e assistente dos Serviços de Acção Social do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, como representantes deste Instituto.

Engenheiro Henrique Pinto Bravo Júnior, chefe de divisão, adjunto da Direcção Geral, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e licenciado Augusto César Teixeira, secretário geral da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, como representantes das empresas.

Luís Pinto Vilela, presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte de Portugal (pessoal de movimento-tracção, via e obras e serviços regionais) e Homero Genaro Pimentel Dias de Almeida, secretário do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (pessoal dos serviços centrais), como representantes do pessoal dos serviços centrais.

Mateus Gregório da Cruz, presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal (pessoal do movimento, tracção, via e obras e serviços regionais), e José Luís Pereira, presidente do Sindicato Nacional do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, como representantes do pessoal do movimento, tracção, via e obras e serviços regionais.

António Mendes Raposo, presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (pessoal de oficinas e armazéns gerais), e João Martins, presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal (pessoal de oficinas e armazéns gerais), como representantes do pessoal de oficinas e armazéns gerais.

A comissão funciona ordinariamente com sete membros, dois dos quais representam a classe dos ferroviários sobre a qual versará o assunto das reuniões.

Subsecretariado de Estado das Corporações e Previdência Social, 25 de Fevereiro de 1946. — O Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, *António Júlio de Castro Fernandes*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, ouvido o Ministro das Obras Públicas e Comunicações e ao abrigo do decreto-lei n.º 32:749, de 15 de Abril de 1943, nomear a comissão arbitral criada por portaria desta data para promover a execução e o aperfeiçoamento das disposições legais em vigor relativas às condições de trabalho e de remuneração do pessoal da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, da Companhia de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e da Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (linha do Vale do Vouga), a qual terá a seguinte composição:

Presidente — engenheiro Mário Dias Trigo, chefe de repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, como representante do Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

#### Vogais:

Licenciados Alexandre José Ferreira Pinto Ribeiro da Cunha e Francisco de Sousa Tavares, respectivamente chefe de repartição e assistente dos Serviços de Acção Social do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, como representantes deste Instituto.

Engenheiro Basílio Freire Caeiro da Mata, administrador-delegado da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, licenciado José de Almeida e Vasconcelos, da Companhia de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, e Artur de Menezes Correia de Sá, administrador-delegado da Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (linhas do Vale do Vouga), como representantes das empresas.

Armando Ramires, presidente do Sindicato Nacional do Pessoal da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, Joaquim Rodrigues Navais, presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Vale do Vouga, e Luís Pinto Vilela, presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte de Portugal (pessoal de movimento, tracção, via e obras e serviços regionais), como representantes dos trabalhadores.

Subsecretariado de Estado das Corporações e Previdência Social, 26 de Fevereiro de 1946. — O Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, *António Júlio de Castro Fernandes*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, ouvido o Ministro das Obras Públicas e Comunicações e ao abrigo do decreto-lei n.º 32:749, de 15 de Abril de 1943, nomear a comissão arbitral criada por portaria desta data para promover a execução e o aperfeiçoamento das disposições legais em vigor relativas às condições de trabalho e de remuneração do pessoal da Sociedade Estoril, a qual terá a seguinte composição:

Presidente — engenheiro Mário Dias Trigo, chefe de repartição da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, como representante do Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

#### Vogais:

Licenciados Alexandre José Ferreira Pinto Ribeiro da Cunha e Francisco de Sousa Tavares, respectivamente chefe de repartição e assistente dos Serviços de Acção Social do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, como representantes deste Instituto.

José Simão, secretário da administração da Sociedade Estoril, como representante da empresa.

José Maria de Noronha Oliveira Martins, presidente do



Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (pessoal dos serviços centrais), como representante dos trabalhadores.

Subsecretariado de Estado das Corporações e Previdência Social, 26 de Fevereiro de 1946. — O Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, *António Júlio de Castro Fernandes*.

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 49, 2.ª série, de 28 de Fevereiro, publica o seguinte:

Por contrato de 12 do corrente, aprovado por S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações na mesma data e visado pelo Tribunal de Contas em 19:

Artur Francisco Miravent Tavares Schiappa Monteiro de Carvalho — contratado engenheiro desta Direcção Geral, nos termos do artigo 36.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22.257).

O «Diário do Governo» n.º 53, 2.ª série, de 6 de Março publica o seguinte:

Nos termos do disposto na alínea b) do artigo 19.º do decreto n.º 27: 236, de 23 de Novembro de 1936, determino que o júri para o concurso documental de engenheiros civis de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral seja constituído da seguinte forma:

Presidente — Director geral, engenheiro Rogério Vasco Ramalho.

Vogais:

Chefe da 1.ª Repartição, engenheiro Mário Dias Trigo.  
Chefe da 2.ª Repartição, engenheiro Júlio José dos Santos.

O «Diário do Governo» n.º 39, 1.ª série, de 22 de Fevereiro publica o seguinte:

### Decreto-lei n.º 35:511

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. Ao pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado que aindase encontra em serviço na Direcção Geral de Caminhos de Ferro ao abrigo das disposições do decreto-lei n.º 26:504, de 9 de Abril de 1936, deverá ser abonado, a partir de 1 de Janeiro do corrente ano, o vencimento correspondente à categoria de fiscal de 2.ª classe de exploração e de via e obras dos quadros transitórios da mesma Direcção Geral.

§ único. Os vencimentos do pessoal referido neste artigo serão satisfeitos pelas dotações das obras em que exercerem função de fiscalização.

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

Paços do Governo da República, 22 de Fevereiro de 1946. —  
ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Júlio Carlos Alves Dias Botelho Moniz* — *Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Américo*

*Deus Rodrigues Thomaz* — *Augusto Cancellata de Abreu* — *Marcelo José das Neves Alves Caetano* — *José Caeiro da Matta* — *Clotário Luís Supico Ribeiro Pinto*.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

O «Diário do Governo» n.º 41, 2.ª série, de 19 de Fevereiro, publica o seguinte:

### Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto do aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anulando e substituindo o aviso ao público A n.º 887, de 15 de Dezembro de 1945, relativo à venda simples e despacho directo de bagagens entre as estações de Lisboa — Rossio e Madrid — Delícias para o comboio rápido *Lusitânia-Expresso*.

O «Diário do Governo» n.º 44, 2.ª série, de 22 de Fevereiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 14 do corrente de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa de vagões particulares, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para vigorar em todas as empresas ferroviárias, pelo qual são alterados os artigos 14.º e 15.º da referida tarifa, que passam a ter a seguinte redacção:

#### ARTIGO 14.º

##### Vagões em estacionamento

O estacionamento de vagões particulares está sujeito ao que na tarifa de despesas acessórias se dispõe para os vagões das empresas, mas as taxas de estacionamento previstas naquela tarifa são reduzidas de 50 por cento. Ficam isentos do pagamento destas taxas de estacionamento os vagões particulares que permaneçam em ramal particular.

#### ARTIGO 15.º

##### Vagões em depósito

1) Os vagões consideram-se em depósito:

A) Quando chegarem carregados e forem expedidos carregados — a partir das 0 horas do dia seguinte àquele em que a descarga tiver sido concluída até às 24 horas do dia anterior àquele em que fôr feito o pedido de colocação à carga;

B) Quando chegarem carregados e forem expedidos vazios — a partir das 0 horas do dia seguinte àquele em que a descarga tiver sido concluída até às 24 horas do dia anterior ao da exploração;

C) Quando chegarem vazios e forem expedidos carregados — a partir das 0 horas do dia seguinte ao da chegada até às 24 horas do dia anterior àquele em que fôr feito o pedido de colocação à carga;

D) Quando chegarem vazios e forem expedidos vazios — a partir das 0 horas do dia seguinte ao da chegada até às 24 horas do dia da expedição;

E) Quando em ramal particular que não seja propriedade dos donos dos vagões — a partir das 0 horas do segundo dia seguinte ao da sua entrega em ramal particular até 24 horas do dia anterior ao da sua devolução.



2) As taxas a cobrar por depósito são as seguintes:

Por cada vagão e período indivisível de vinte e quatro horas consecutivas

	Por cada um dos três primeiros períodos	Por cada um dos períodos seguintes ao terceiro
Vagões de tipo especial excepto nos casos previstos no n.º 4)	3\$00	3\$00
Vagões de tipo comum, excepto nos casos previstos no n.º 4)	3\$00	5\$00

3) Quando o depósito do vagão se siga imediatamente a duas expedições consecutivas em vazio, a taxa do depósito a considerar desde o início é a prevista para cada um dos períodos seguintes ao terceiro.

4) É concedida isenção da taxa de depósito:

a) Quando os vagões de tipo especial ou comum permanecem em ramal particular do proprietário do vagão;

b) Quando os vagões de tipo especial ou comum se encontrem em reparação em oficinas das empresas ou de particulares ou estiverem ao serviço das empresas.

5) As empresas podem transferir os vagões de onde se encontrem descarregados para qualquer ponto à sua escolha onde mais lhes convenha conservá-los em depósito. Essas transferências são isentas da taxa do percurso, sendo neste caso o material considerado em depósito para todos os efeitos.

#### Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo» n.º 48, 2.ª série, de 27 de Fevereiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 21 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, os dois projectos de aditamentos à tarifa especial interna n.º 1, da pequena velocidade, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que alteram os preços de transporte constantes das actuais tabelas n.ºs 5 e 6, da referida tarifa, applicáveis na sua antiga rede e na rede do Estado, respectivamente.

O «Diário do Governo» n.º 54, 2.ª série, de 7 de Março, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 28 de Fevereiro findo de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, dois projectos de aditamentos à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que alteram os preços das tabelas n.ºs 3 e 5 da referida tarifa, applicáveis nas linhas da antiga rede e da rede do Estado, respectivamente.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 28 de Fevereiro findo de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 4 (passageiros — bilhetes de assinatura), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterado o início de validade dos bilhetes trimestrais e semestrais constantes da referida tarifa.

# Caminhos de ferro

## Novos horários de combóios

Desde hoje os horários dos combóios na linha da Beira Baixa são os seguintes:

Do Entroncamento para a Guarda: Combóio n.º 161 (omnibus até Covilhã e misto desde esta estação). partida à 1,30; chegada às 11,45. Recebe ligação dos combóios que partem do Porto e Lisboa-Rossio às 18,10 e 22,30 e chegam ao Entroncamento às 22,9 e 0,55, respectivamente.

O combóio que sai do Porto às 18,10 não se efectua aos domingos.

De Abrantes para a Guarda — Combóio de mercadorias n.º 2.165, partida às 18,27; chegada às 5,26. Faz serviço de passageiros das três classes e recebe ligação dos combóios que saem do Porto e Lisboa-Rossio às 9 horas e 15,25 e chegam ao Entroncamento às 16,53 e 17,07, respectivamente, e a Abrantes às 17,59.

Entre Fratel e Castelo Branco: Combóio de mercadorias 2.169, partida às 7 horas; chegada às 8,59. Faz serviço de passageiros de 3.ª classe e só se efectua às segundas-feiras. Combóio de mercadorias n.º 2.167, partida às 22,35; chegada às 0,51. Faz serviço de passageiros de 3.ª classe e não se efectua aos domingos.

Entre Covilhã e Guarda: Combóio de mercadorias n.º 2.163, partida às 12,40; chegada às 15,30. Faz serviço de passageiros das três classes.

Do Entroncamento para a Covilhã: Combóio n.º 2.161, partida às 5,35. Faz serviço de passageiros das três classes. Tem ligação do combóio que sai do Porto às 22,10 e chega ao Entroncamento às 4,49.

Entre Guarda e Abrantes: Combóio de mercadorias n.º 2.162, partida às 2,40; chegada 12,53. Faz serviço de passageiros das três classes. Dá correspondência ao combóio que parte de Abrantes às 13,25 e que no Entroncamento estabelece ligação com os combóios que chegam a Lisboa e ao Porto, respectivamente, às 16,32 e 23,05. Os passageiros destinados às estações de Abrantes a Entroncamento seguem em carruagens directas, que, desde Abrantes, continuam no combóio n.º 152, assim como às quartas, sextas-feiras e domingos, os destinados às estações a Santarém, Setil, Vila Franca, Entre-Campos, Campolide e Lisboa-Rossio.

Entre Castelo Branco e Fratel: Combóio de mercadorias n.º 2.164, partida às 18 horas; chegada às 19,41. Faz serviço de passageiros de 3.ª classe e não se efectua aos domingos. Combóio n.º 2.168, partida às 2,20; chegada às 4,01. Faz serviço de passageiros de 3.ª classe e só se realiza às segunda-feiras.

Da Guarda para o Entroncamento: Combóio de recovagens n.º 1.162, partida às 16 horas; chegada às 2,30. Faz serviço de passageiros das três classes. Dá ligação ao combóio que sai do Entroncamento às 3,40 e chega a Lisboa às 6,10. Combóio de mercadorias n.º 2.166, partida às 17,10; chegada às 12,36. Faz serviço de passageiros das três classes. Todos estes combóios são de lotação limitada, não se obrigando a C. P. a fazer quaisquer desdobramentos quando haja falta de lugares.



# GLYCOL

## O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.  
 O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.  
 O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.  
 O GLYCOL evita o cieiço.  
 O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

**G  
L  
Y  
C  
O  
L**

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia.  
 O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

**Ventura d'Almeida & Pena**

RUA DO GUARDA MÓR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA  
 Remetemos uma amostra a quem nos enviar **5\$50** em selos do correio, nome e morada

# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Abril de 1896)

## O Sud-express

Vae começar, no dia 14 do corrente, o novo serviço d'este comboio consideravelmente melhorado, fazendo-se o trajecto directo de Lisboa a Paris e vice-versa sem as actuaes demoras em Medina contra as quaes aqui protestámos.

O combóio descendente tem só alteração mais sensível na marcha desde Medina onde chega ás 7 h. 4' da tarde, saindo ás 7 h. 20' para partir da Pampilhosa ás 5 h. 51' da manhã, chegando a Lisboa ás 41 h. e meia.

O ascendente passa a partir de Lisboa ás terças e sextas feiras ás 6 da tarde, chegando ás 11 h. 7' da noite a Pampilhosa, onde se encontra com o correio vindo do Porto; chega a Medina ás 10 h. 55' da manhã, a Hendaya ás 10 h. da noite e a Paris ás 11 h. 34' da manhã, podendo os passageiros para Londres tomar o comboio das 11 h. 50' que os conduz áquella capital às 7 horas.

Isto é, iremos em 41 horas e meia a Paris e em 49 horas a Londres. De Paris a Lisboa em 40 horas.

## O que todos devem saber

### A hora legal

Pelo Ministério da Educação Nacional foi enviada para o *Diário do Governo* a seguinte portaria:

«Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Educação Nacional, ouvida a Comissão Permanente da Hora, de harmonia com o disposto na alinea d) do art. 3.º do decreto-lei n.º 34.141, de 24 de Novembro de 1944, que no Continente e Arquipélagos da Madeira e dos Açores a hora legal seja adiantada 60 minutos às 23 horas da noite de 6 para 7 de Abril e atrasada também de 60 minutos na noite de 6 para 7 de Outubro às 0 horas.

## ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

### CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «O sr. Emanuel».  
 OLIMPIA — Às 14,15 e 21 — «Jornada perigosa».  
 COLISEU — Às 21,30 — «Companhia de Opera Italiana».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

# ADUBOS

Para todas as culturas — Todos os terrenos —  
 Todas as Regiões — Sempre as melhores formulas —  
 Aos melhores preços

Farinhas para alimentação de animais — Drogas e Produtos Químicos  
 Insecticidas «EIRAL»

Sociedade de Adubos Reis, L.<sup>da</sup>

Rossio, 102 — Telef. 2 9231/2/3 — LISBOA

E nas suas filiais de

PORTO — Rua dos Clerigos, 44, 2.º  
 e PAMPILHOSA DO BOTÃO

# JOSÉ OBADIA

Café e Pastelaria A BRAZILEIRA

ESPECIALIDADE EM PASTELARIA

Rua Santo António, 119

FARO

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
 LISBOA

Sempre Sortes Grandes!