

# 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 893

1403



1 — JUNHO — 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

Ainda o desvio de Loulé, por <i>Guerra Maio</i> . . . . .	331
O caminho de ferro, a camionagem e a coordenação dos transportes terrestres, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> . . . . .	333
História dos Caminhos de Ferro da África Austral, por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	335
Há 50 anos . . . . .	337
Imprensa . . . . .	337
Espectáculos . . . . .	337
Recortes sem Comentários . . . . .	338
O que todos devem saber. . . . .	339
Parte Oficial . . . . .	340
Publicações recebidas, por <i>M. B. do A.</i> . . . .	343



# Ainda o desvio de Loulé

P O R G U E R R A M A I O

**N**OVAMENTE foi agitada a questão da variante de Loulé, do caminho de ferro do Sul. Nada mais justo e mais razoável. Loulé, conta hoje uma população de 20.000 habitantes logo a seguir à de Faro e o seu concelho, o mais populoso do Algarve, já ultrapassou 50.000 almas. E tendo já a velha vila algarvia, condições naturais que exigiam que o caminho de ferro, quando da sua construção lhe passasse à porta, ficou-lhe a quatro quilómetros, sem que alguém pensasse em corrigir-lhe o erro inicial.

O plano de 1931, que alargou a rede ferroviária do país a mais do dobro compreendia todavia uma linha férrea, vinda das Ermidas e passando por Loulé, donde desceria para Faro. Mas esse plano que poderia ter tido razão de ser há 50 anos, estava de início condenado, pela sua extensão e pela sua inoportunidade.

É sina nossa ou andamos a sonhar com grandezas inadaptáveis ao nosso meio como com os aviões e com as automotoras extra-rápidas, ou andamos atrasados 50 anos senão mais.

Bem andou o Sr. Ministro das Obras Públicas mandando rever o famoso plano, trazendo-o para as possibilidades da hora presente e como a linha Ermidas-Faro, por Loulé, não será certamente considerada, é bem possível, que o desvio seja aceite e rapidamente construído, como o exigem os interesses não só de Loulé, mas da província inteira.

Haja em vista que a linha Lisboa-Vila Real de Santo António se abre, em Tunes em dois braços, um para Barlavento e outro para Sotavento formando, por assim

dizer, uma linha ao longo de todo o litoral algarvio e passando resvés de Vila Real de Santo António, Tavira, Olhão, Faro, Portimão e Lagos, o que é duma considerável importância, para as comunicações entre os principais centros de produção e comércio algarvio. Só Loulé e Silves ficaram afastadas da linha férrea, o que é bem para lamentar, pois de contrário ter-se-ia ligado pelo mesmo carril os maiores núcleos de população do Algarve. O ramal de Lagos, em vez de Tunes, devia ter saído de Messines, depois de passar Loulé e próximo de Alte, alongando-se depois pelo vale do Arade a-fim de servir Silves e depois Portimão, o que já não tem remédio, mas o desvio de Loulé, impõe-no uma necessidade imediata.

O que representa uma linha férrea de 8 ou 10 quilómetros, se vem servir uma terra e um concelho importante e de mais a mais de facilíssima construção? O que era esse encargo financeiro comparado com o da ratificação que se tem feito no traçado de algumas estradas para que os automóveis andem com mais afoito e possam marchar a 100 à hora? Obras interessantes de-certo, mas de menor importância que o desvio de Loulé.

Tive há pouco o grato ensejo de percorrer, na caminheta de Faro, a parte onde a linha devia ser construída, e pude verificar que ela se poderia aproximar de Loulé sem dificuldade de maior, e descer depois para Boliqueime onde retomaria a linha directa para o Norte. E, coisa singular, o desvio não só não sacrificava terras que a actual linha serve, mas aproximava-se de outras que hoje estão afastadas do caminho



de ferro, como Santa Bárbara de Nexe, Querença, S. Braz de Alportel, etc..

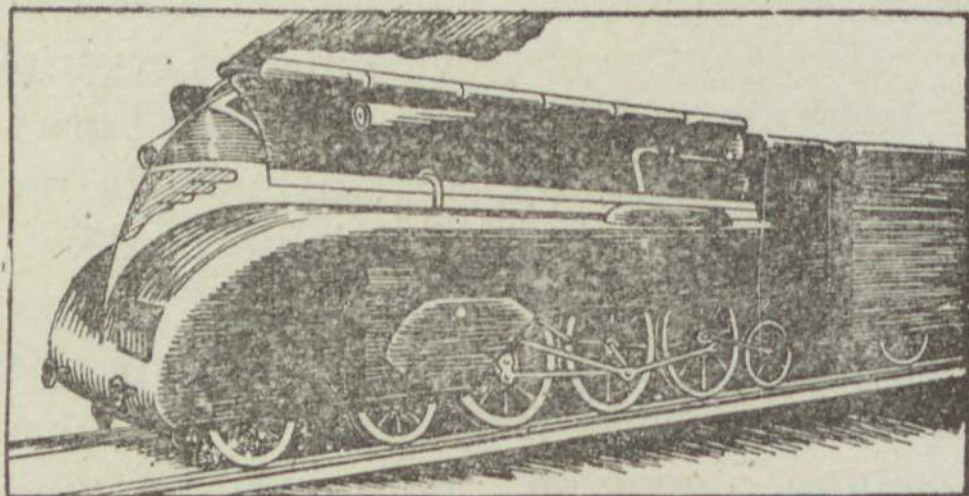
Quando viajava na caminheta para Loulé aludindo eu ao desvio que tanto viria beneficiar a vila, alguém acudiu com uma informação bizarra, assim parecida com aquele gesto dos de Braga, que obrigaram a desviar o caminho de ferro, por Barcelos, para não prejudicar os alquiladores que serviam a cidade. Aqui deu-se o mesmo, um homem público, com grande influência política e proprietário em Loulé, contrariava o desvio por que seria a ruina das carreiras de caminhetas que servem a vila!... Santo nome de Deus. Quando o país estiver farto de mandar dinheiro para o estrangeiro, em pagamento de carros, pneus, gasolina e óleos, talvez haja quem pense o contrário.

Em Portugal nós temos andado até agora, dentro deste paradoxo terrível, não temos bons comboios por falta de passageiros, não temos passageiros por falta de bons comboios. Como querem que um viajante, vá no comboio de Loulé a Portimão se tem a pagar por um carro de aluguer até à estação mais do que lhe custa o caminho de ferro? Ora só pode haver um serviço aceitável de comboios e directos de Lagos a Vila Real uma vez que lhe acuda

com todo o tráfego dos concelhos que directamente serve. finalmente só pode o litoral algarvio ter boas comunicações com Setúbal, grande centro industrial com mais de 50.000 habitantes, e Lisboa se os comboios tiverem passageiros e por paradoxo se a estes forem oferecidos rápidos e cómodos comboios.

O ramal de Loulé impõe-se pois como uma necessidade regional, como se impõe a transformação do «foquete» num excelente comboio rápido diário, e diurnos com ligações nas Ermidas para Sines e na Funcheira, para Beja e vice-versa, agora que a linha do vale do Sado está toda britada e portanto sem aquela poeira que tanto aborrecia os passageiros.

Esquecia-me dizer que a viagem na caminheta que fiz de Faro a Loulé prolonguei-a a Portimão, coisa pouca, 2 horas e meia, mas onde cheguei mais fatigado que no regresso em caminho de ferro. Imagine-se o que teria sido se nela tivesse vindo para Lisboa, como fez o meu companheiro de banqueta?! Vão ser coordenados o carril e a estrada, dando-lhes atribuições diferentes, faço votos que assim aconteça a bem da economia nacional, que em ambos os meios de transporte tem interesses capitais.





# O caminho de ferro, a camionagem e a coordenação dos transportes terrestres

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

## VI

**N**O dia 15 de Março último, o Ministro das Obras Públicas e Comunicações presidiu à sessão de instalação do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, organismo recentemente criado em seguimento à Lei n.º 2.028 votada pela Assembleia Nacional, depois de larga e intensa discussão e publicada no dia 7 de Setembro de 1945.

O facto daquele membro do Governo ter presidido à instalação do referido Conselho e de ao acto ter assistido o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, demonstra bem a alta importância da missão de que o Conselho Superior dos Transportes Terrestres está incumbido.

Do Conselho, que tem como presidente o Sr. António Passos de Oliveira Valença, engenheiro Inspector Superior de Obras Públicas, fazem parte individualidades de alto relevo: os engenheiros José António de Miranda Coutinho e Rogério Vasco Ramalho, Directores Gerais dos Serviços de Viação e dos Caminhos de Ferro.

A escolha de facto não podia ser mais acertada.

São pessoas conhecedoras e experimentadas em assuntos de transportes terrestres, com a circunstância ainda de serem também engenheiros dos mais distintos, com larga folha de serviços prestados ao País, o que faz prever que da sua acção devem advir importantes benefícios.

A Base 1.ª da Lei votada pela Assembleia Nacional para a coordenação dos transportes terrestres, tem por fim agrupar todas as linhas férreas de via larga e estreita numa concessão única, que abrangerá as linhas do Estado, a qual será feita à empresa que resultar da fusão das actuais, por acordo entre todas.

É de justiça reconhecer que todas as empresas ferroviárias do País, quer as de via larga, quer as

de via estreita, acederam imediatamente ao apelo feito pelo Governo no sentido de que a fusão se faça no mais curto espaço de tempo—e essa fusão, pode desde já afirmar-se que, praticamente está feita e em breve se vai pôr em execução. Desta forma se demonstra que o Governo encontrou da parte dos Conselhos de Administração de todas as empresas ferroviárias a melhor boa vontade em cooperar na execução de tão importante Lei. Temos, porém, de reconhecer que para essa fusão, o principal trabalho e glória, pertencem indiscutivelmente ao Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pois foi esta Companhia que orientou com superior critério todas as diligências para se chegar àquele feliz resultado.

Este alto serviço fica-lhe devendo a Nação.

Uma vez completamente realizada a fusão de todas as linhas férreas do País, o primeiro e principal objectivo a realizar exigido pela Lei de Coordenação dos Transportes Terrestres, fica conseguido.

Basta o facto de virem consignadas na 1.ª Base da referida Lei as disposições para a fusão das linhas férreas, para se concluir que o Governo e a Assembleia Nacional reconheceram dever figurar em primeiro lugar, pela sua alta função, valor e dificuldades a vencer, a questão dos transportes ferroviários—e desde que este importante assunto está por assim dizer resolvido, fácil se torna resolver a seguir a dos transportes-automóveis, para a completa coordenação dos transportes terrestres, como a lei determina.

Feito o agrupamento de todas as linhas férreas, proceder-se-á ao estudo das bases do contracto a estabelecer para a concessão única da sua exploração, concessão que abrangerá também as linhas do Estado.

Cabe à nova empresa a quem for dada a con-



cessão para explorar toda a rede ferroviária, uma alta missão, pois além da exploração da rede, terá que proceder à sua transformação e respectivo reapetrechamento, e em especial à electrificação das linhas, na medida em que for julgada conveniente.

Em resumo: tem que se modernizar os transportes ferroviários e dotá-los com os meios necessários para bem servir o público, não só em velocidade, comodidade e segurança, como ainda com a quantidade suficiente de carruagens e vagões, sem esquecer a necessidade de construir novas e amplas estações e a realização do complemento do plano geral da rede ferroviária principiando desde já (e que devia já estar feito há muito tempo) com a construção da transversal de Leiria a Chão de Maçãs, passando por Batalha, Fátima e Vila Nova de Ourem. A construção desta transversal impõe-se desde já, porque assim o exige o nosso prestígio internacional, a fim de se poder fazer com regularidade o transporte dos muitos milhares, e por vezes centenas de milhares de peregrinos, que de todos os pontos do País e até do estrangeiro se deslocam a Fátima, terra sagrada escolhida pela Virgem Maria, para o seu aparecimento.

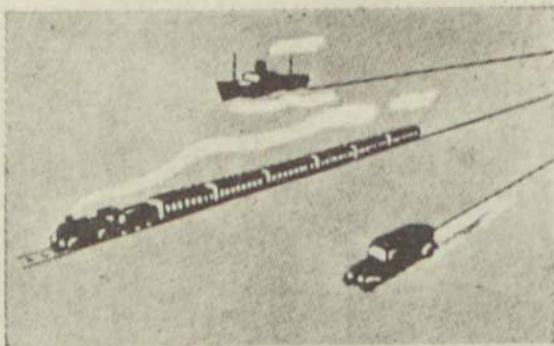
Para a execução deste importante plano, tão necessário ao progresso do País, torna-se absolutamente indispensável dotar a nova empresa dos meios necessários, de maneira a poder fazer face a todas as despesas com a sua transformação e respectivo reapetrechamento, e ainda a outros en-

cargos como sejam o pagamento do juro das suas actuais obrigações e das que se hão-de emitir, pequena remuneração ao capital accionista, tomando por base o juro dos títulos do Estado. Esta remuneração deve ser julgada suficiente para todos os transportes terrestres, visto que todos os transportes colectivos, quer por caminho de ferro quer em automóveis, são considerados de serviço público. Deles não há a esperar grandes proventos, mas apenas a garantia segura duma remuneração modesta dos capitais empregados, ainda mesmo que se imponha a obrigação do excedente reverter para o Estado, como receita extraordinária.

Tudo isto, porem, só se pode conseguir com a receita produzida com o transporte de passageiros, gado e mercadorias, fixando se os preços necessários para produzir essa receita e não como até aqui, em que muitos dos transportes feitos pelo caminho de ferro têm sido realizados por menos de metade do que deviam ser, facto que, com razão, o público acha verdadeiramente estranho.

Prevê a base II que o Governo pode atenuar os encargos que actualmente oneram o exercício da indústria ferroviária.

A este respeito seja-me lícito dizer e esperar que os encargos que na nova concessão hão-de onerar o Caminho de Ferro, devem ser em tudo iguais ou semelhantes aos que vierem a onerar os transportes colectivos em automóveis, visto que os dois meios de transporte exercem a mesma função de «Serviço Público».





# História dos Caminhos de Ferro da Africa Austral

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

## III

O território ultramarino onde está situada a cidade da Beira, na Colónia de Moçambique, não pode, em rigor, ser considerado como fazendo parte da Africa Austral. No entanto, o Caminho de Ferro de Salisbury, da Mashonalandia, na Rhodesia do Sul, até ao porto português da Beira, se não constitui parte integral da rede dos caminhos de ferro da Africa Austral é, como que um seu complemento, uma linha importante de ligação, uma finalidade, pois dá saída a todo o tráfego oriundo do interior da Mashonalandia em ligação pelas Rhodezias, com o Caminho de Ferro do Lobito à Katanga, destinado a embarque desde o Mar Indico.

Após os acontecimentos de 1890-1891, em que figuraram gloriosas forças militares portuguesas, de combate e de ocupação, e, sob o influxo desses graves sucessos, o governo que presidia aos destinos da nação, nessa época, assás movimentada da política colonial do continente africano, recorreu à outorga da Carta de 1892, à Companhia de Moçambique.

O capital foi elevado a 4.500.000\$000 reis, tendo o Estado uma participação de 5% sobre os lucros da Companhia a qual

se poderia elevar a 10% quando o dividendo das acções atingisse essa percentagem.

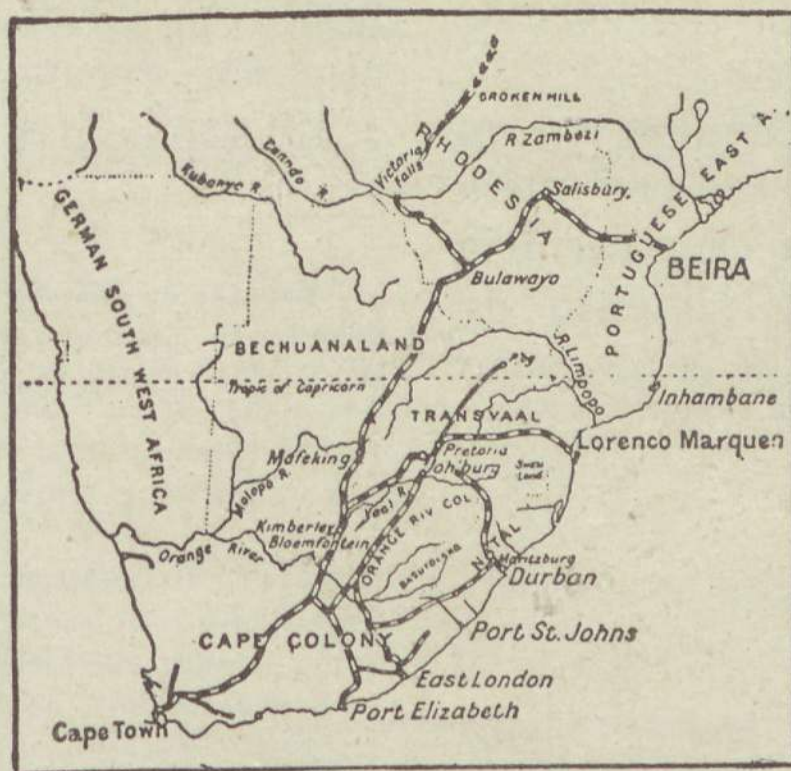
À Companhia foram concedidos vários privilégios, tais como o da pesca do coral e das pérolas, os exclusivos de construção e apropriação de comunicações terrestres, marítimas, interiores e portos, e também do da caça aos elefantes, etc..

A concessão era por vinte e cinco anos podendo ser renovada de dez em dez anos,

salvo o direito de vir a ser dissolvida, no caso de levantamento contra o governo ou por falta de cumprimento das cláusulas consignadas na Carta a qual inseria também disposições regulando a dissolução eventual da Companhia, indemnização, etc., e a constituição de um tribunal arbitral para resolver os pleitos entre a Companhia e o Governo.

Mas, em troca destas concessões existiam variadas obrigações entre as quais figuravam a da construção de um Caminho de Ferro desde a Beira à fronteira de Manica e a de um telégrafo marginal acompanhando a linha férrea, além de um outro desde o referido porto até ao Zambeze.

A construção do caminho de ferro desde a Beira a Fontesvila e de aí até Macequece foi adjudicada, respectivamente, à





Beira Junction, Cy. e Beira Railway, Cy., durante o período de 1896-1897. O outro troço, desde Macequece a Salisbury, foi construído pela Mashonaland Railway, Cy., terminado em 1899, com uma extensão de 288 quilómetros. Estas duas companhias fusionaram-se ficando a Beira Railway com a exploração dos 317 quilómetros da linha, no território português. A construção incluiu a ponte e o cais metálica do Caminho de Ferro.

A linha da Beira desde Salisbury, pela sua situação de condutora do tráfego da Rhodésia do Sul a finalizar no porto português, está destinada a uma grande prosperidade, sempre crescente, pois, que ela fica estabelecida na razão directa do progresso económico daquela Colónia Britânica, e da da província de Manica e Sofala em conjunção com a da Rhodésia do Norte que, por seu turno, inclui o tráfego da região mineira do Alto Katanga. Porto de trânsito, como igualmente o é o de Lourenço Marques, a Beira é, já ao presente, um dos portos mais movimentados da costa oriental da África, tendo a estatística (1943), revelado uma entrada de navios em número de 372 com 1.696.611 de tonelagem.

Esperava-se que, da montagem e conclusão dos trabalhos gigantescos por que a carta económica da África Austral iria passar, resultaria o desenvolvimento de todas estas regiões, abertas à exploração

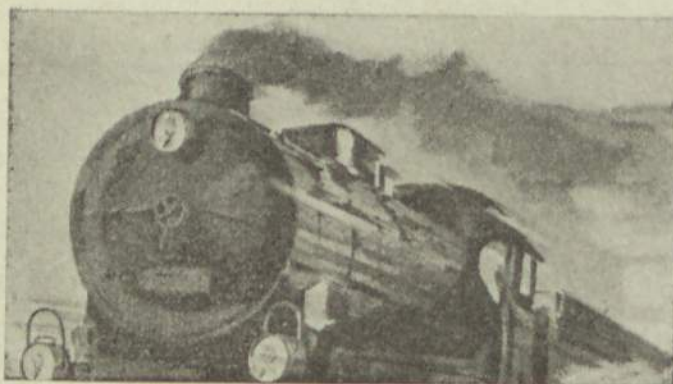
pelas facilidades derivadas da construção das suas redes ferroviárias, o qual atingiria os territórios da então província de Moçambique. E a experiência não permitiu que tal fosse desmentido, principalmente, no que diz respeito ao caminho de ferro de Lourenço Marques e, muito especialmente, ao da Beira, que constitui o assunto deste artigo.

O porto da Beira, actualmente sem concorrentes, era frequentado antes da última guerra por navios pertencentes a algumas dezenas de companhias de navegação e, durante o tempo que ela durou, mobilizados quase todos os barcos das nações em luta, elas não deixaram de ali os enviar para efeitos de carregamentos e descarregamentos das mercadorias mais procuradas durante aquele período.

O caminho de ferro da Mashonalandia à Beira não canaliza apenas o tráfego das Rhodésias, pois que serve também os territórios da Companhia de Moçambique, onde existem explorações agrícolas e mineiras, nomeadamente em Manica e Sofala. A última estatística alcança o período terminado em 30 de Setembro de 1945 e menciona a receita até à referida data de £ 421,484 contra £ 470,008 do ano anterior.

---

**Erratas do número anterior** — Onde se lê Marhonalandia deve ler-se Mashonalandia; constituindo, constituído; Missão, União; Kaful, Kafue.





# Há 50 anos

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

## Caminho de ferro do Mondego

A companhia d'este caminho de ferro propoz aos seus crédores uma convenção nos termos do seguinte edital que foi publicado pelo tribunal do commercio de Lisboa:

Faço saber pelo presente edital por mim assignado que, em virtude de um despacho de 20 do mez próximo passado, proferido nos autos de suspensão de pagamentos e commercio em que é requerente a companhia do caminho de ferro do Mondego, e em cumprimento do arfigo 6.º e seus paragraphos do decreto de 9 de novembro de 1893, são convocados todos os crédores á dita companhia para no prazo de trez mezes, a contar da publicação do ultimo annuncio na folha official, declararem se approvam ou rejeitam a convenção proposta pela referida companhia, que ao deante segue, referendada pelo escrivão que este subscreve, com declaração, porém, de que essa acceitação ou rejeição poderá ser manifestada individual ou colletivamente pelos diferentes crédores por meio de documento escripto apresentado a mim, juiz, e se os crédores forem portadores de obrigações a declaração deverá ser acompanhada de documento demonstrativo do deposito dos seus titulos ou coupons, com designação dos respectivos numeros e tipos, no escriptorio da companhia devedora, nos consulados portuguezes, ou em algum branco nacional ou estrangeiro, não podendo este deposito ser levantado sem formal auctorisação minha.

E quanto á declaração dos outros crédores será legitimada pela referencia á relação de que trata o § 4.º do art. 3.º do citado decreto. = O escrivão, *Arthur Jorge Rubim de Abreu de Lima e Sousa*.

Verifiquei. = O juiz presidente, *Carlos Augusto Velez Caldeira Castello Branco*.

## Convenio da Companhia Real

Refere um diario que, tendo a companhia real dos caminhos de ferro pedido o *exequatur* em França para o seu convenio de 4 de maio de 1894, o tribunal do Sena, na sua última sessão, depois dos debates, proferiu sentença motivada, em que, em resumo, diz:

Que o convenio foi votado por mais de dois terços dos crédores; que tinha sido preliminarmente discutido não só pelos crédores e obrigacionistas, mas também pelos agentes diplomaticos das nações que n'elle são interessadas; que foi votado, publicado e decretado conforme a lei portuguesa; que não contraria em cousa alguma a ordem publica em França e é decerto proveitoso aos portadores de obrigações.

Em vista do que julgo que o convenio é executorio em França.

A decisão do primeiro tribunal do Sena é altamente favorável para os interesses portuguezes e para a garantia do nosso credito no estrangeiro, intimamente ligado aos negocios da companhia real dos caminhos de ferro.

## Linhas Portuguesas

**Ascensor do Carmo.** — Diz uma folha que o sr. Lusseau protestou perante a camara municipal contra a concessão, feita ao sr. engenheiro Mesnier, do ascensor da Rua Aurea ao largo do Carmo.

Ficámos muito intrigados sobre isto. Que demonio de

# Imprensa

## «REPÚBLICA»

Em 20 de Maio passado entrou no 36.º ano de publicação o nosso prezado colega *República*, que por essa ocasião editou um volumoso número especial de boa colaboração e cuidado aspecto gráfico.

À Redacção da *República*, em quem a *Gazeta* conta boas amizades, enviamos as nossas felicitações.

## «O AÇORIANO ORIENTAL»

Completo 111 anos de vida jornalística o mais velho órgão da imprensa portuguesa—*O Açoriano Oriental*—que se publica na cidade de Ponta Delgada, capital da Ilha de S. Miguel, Açores.

Bem bonito sol, como diria Guerra Junqueiro.

De facto, se 111 anos são já na vida humana uma idade impossivel de atingir, na vida de um jornal revelam um milagre de perseverança, de que há memória apenas de um exemplo—o de *O Açoriano Oriental*.

*Gazeta dos Caminhos de Ferro* sauda efusivamente o velho e simpático *Açoriano Oriental*, desejando-lhe, «ad multos annos», as maiores prosperidades e os melhores êxitos.

# ESPECTÁCULOS

## CARTAZ DA SEMANA

### CINEMAS

EDEN - 15,30 e 21,30 - «Passagem pa a Marselha».

OLIMPIA - Às 15 e 21 - «Carrasco negro».

COLISEU - Às 21,45 - Orquestra Sinfónica de Madrid».

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO - Exposição de animais.

relação pode ter um ascensor n'este sitio com a concessão de um parque no alto da Avenida?

Pensará mr. Lusseau em pedir a transferência de local e ir fazer o parque da Liberdade no largo do Carmo?

**Elevador Municipio Bibliotheca.** — Sobre as torres de este elevador, que medem 30 metros de alto, vae ser construido um chalet, no qual será installado um café-restaurant.

**Linha Americana.** — Foram já publicados os estatutos da companhia carris de ferro da Ponte D. Luiz I ás Vendas do Grijó e Ponte do Taboço, que tem por fim estabelecer uma linha ferrea americana, com tracção electrica, entre a ponte D. Luiz I e a ponte do Taboço, no concelho da Feira.



# Recortes sem Comentários

## Há vinte anos

Foi há vinte anos, em Braga. Um cabo de guerra que sentia o ferrete que pesava sobre a sua Pátria marchou até Lisboa, sem disparar um tiro e, com o aplauso dos seus compatriotas, tomou conta do Poder.

O General Carmona afirmou no julgamento da «Sala do risco»: «a Pátria está doente». Gomes da Costa procurou, remédio para tão grandes malas — que iam de um individualismo doentio a uma colectividade desorganizada.

E apesar de vicissitudes ou dúvidas, a Revolução triunfou, com a adesão de todos os que queriam salvar-se e salvar Portugal.

E' dos nossos tempos essa vitória e são do nosso conhecimento os seus obreiros.

Estão por demais desacreditadas as palavras e fala por si, eloquentemente, a obra da Revolução, para que seja preciso avivar na memória dos portugueses o que devem ao 28 de Maio.

Mas o XX aniversário deve assinalar-se com a certeza de que marca um grande passo na marcha da Revolução, um estímulo no aperfeiçoamento da sua doutrina e obra e, sobretudo, como preito de gratidão a esses dois Homens, obreiros do Estado Novo e Grandes da História de Portugal — Carmona e Salazar.

O XX Ano é assim uma lembrança do que fomos, uma certeza do que somos e um imperativo de mais e melhor.

(De O Setubalense)

## Automóveis com azas

Como o mundo marcha!

Dizem de Paris que o Congresso da Aeronáutica reunido na Sorbone, estudou entre outros, um relatório destinado a apresentar um tipo de material para taxis aéreos. Os técnicos estudaram o projecto a fundo e acabaram por assentar na aprovação de novo tipo de aparelho que se chamará «aerauto, aviauto, helicotau, ou girotau».

Trata-se de um carro leve a que se pode adaptar um planador, de maneira a transformá-lo em avião para percorrer grandes distâncias. Um automobilista que tenha de ir de Lille a Lião, por exemplo, poderia no aeródromo mais próximo do seu domicílio, munir-se de um carro destes e pelo ar, atingir o aeródromo de Lião onde, depois de largar as asas retomaria o caminho por estrada.

O Estado, encarregando-se da infra-estrutura aérea, construiria grande número de células que seriam alugadas em cada aeródromo. O carro teria um motor de 70 c. que facilmente o poderia propulsionar no voo.

(Da Gazeta de Cantanhede)

## Diga da sua justiça...

*Sr. Redactor* — Para efeitos turísticos, as entradas ou saídas mais práticas do nosso país (excepto os portos marítimos), são os seguintes: Valença do Minho, Vilar Formoso Beirã, Elvas e Barrancos.

Elvas tem a primazia e distingue-se pela dualidade das vias de comunicação: o caminho de ferro e a esplêndida estrada que liga directamente Lisboa com a Espanha.

Contudo, o nome de *Elvas* nunca aparece citado em

qualquer parte, porque — não destrinçamos o motivo — foi alvarmente substituído por outro bem cômecinho: *Caia*.

Mas... *Caia* o quê? E porquê? A palavra Elvas não existe na cartografia? E o que vem a ser o *Caia*? Da banda de cá ou de lá? Dois simples postos fiscais e aduaneiros. Um, português, outro espanhol.

Ainda agora, a propósito da vinda ao Estoril dum opulento príncipe marroquino, disseram os jornais diários que sua alteza entrou por Valença do Minho e vai regressar a Espanha — pelo *Caia*.

Outro, ultrapassou as circunstâncias da inépcia, noticiando que a emiresca personalidade sairia do nosso país — por Badajoz! Até aqui chega o deslante da falta de critério!

Elvas — e não *Caia*! *Caia* é uma pitoresca ribeira, afluente do rio Guadiana, que divide as fronteiras dos dois países peninsulares, à distancia de 10 quilómetros de Elvas e de 7 de Badajoz, havendo a notar que a margem direita pertence ao concelho de Elvas e a esquerda ao termo de Badajoz.

Não haverá maneira de se evitar o emprego desta forma de expressão?

Isto sem *chauvinismo*!

Constante Leitor

(De O Correio Elvense)

## Que quer saber?

Por que razão não são colocados na actual praça do «Monumento aos Mortos da Grande Guerra», uns bancos a fim de evitar que se sentem, como é usual, na base e nas correntes que vedam o Monumento, o que, além de inestético é tudo quanto há de mais impróprio?

(Do Jornal de Lagos)

## Acertada medida

Foi determinado à Polícia de Segurança Pública, desta cidade, no dia 10 do corrente, que a partir do próximo dia 25, todos os carregadores, para isso já inscritos naquela Polícia, que prestem serviços à saída das camionetas de passageiros nos diferentes locais desta cidade e ainda aqueles que estacionam na estação do Caminho de Ferro, não poderão executar os seus serviços sem envergarem um fato de ganga (casaco e calça) e a placa metálica já aprovada.

Aqueles que a partir daquela data não acatem esta determinação, ficam inibidos daquele trabalho.

(Do Jornal de Noticias, correspondente de Guimarães)

## Não pode ser!

Confrange o menos sensível ver, durante toda a noite madrugada, em frente da padaria, muitas crianças estendidas no chão, como se o local fora acampamento de ciganos, esperando pela ocasião propícia de tomar dianteira na *bicha* para obter um naco de pão, sempre com receio justificado até certo ponto — de ficarem no rol dos esquecidos!

E' vergonhoso tal espectáculo, impróprio dum País civilizado.

Cremos que o único meio de terminar com esse estendal



de miséria é garantir-se a toda a gente o abastecimento de pão.

A decência, a humanidade e até mesmo o sossego de quem vive próximo da padaria, que não pode suportar de madrugada o berreiro do mulheiro, exigem de há muito uma enérgica intervenção da autoridade competente.

(Da Comarca da Sertão)

### A obra dos novos bárbaros

A Comissão dos deputados ingleses, que foi estudar as condições económicas da Hungria, voltou horrorizada com o que ponde observar.

Aquele país era dos mais ricos da Europa Central. As suas ricas planícies, cultivadas por um população, que trabalhava nas condições sociais mais elevadas de toda a Europa, davam largas riquezas alimentares, matérias primas para as indústrias nacionais e ainda farto contingente para exportação de cereais. Passou por ali guerra e os comunistas ocuparam o país e dominam a população. E a situação agora qual é? Nas cidades tudo falta. Nem carne, nem leite, nem pão. Os deputados ingleses encontram, na terra de Santo Estevam, tão próspera e rica antes da guerra, com uma legislação social das mais adiantadas do mundo, mercê dos governos católicos, que estavam à frente dos destinos nacionais, exclusivamente como alimento, pão de milho intragável. O trigo que para ali fora enviado pelos Estados Unidos, ao que se disse, foi enviado para a França, na véspera das eleições...

Amor do povo, só eles, os comunistas!...

(De A Guarda)

### Batata

Continua a vender-se em Portalegre, mais barata do que a nossa, a batata colhida noutras regiões, algumas distantes.

Ora aqui está um facto que ninguém ainda nos explicou: como é que a batata vinda de longe, com lucros a intermediários, transportes, etc., fica cá mais barata do que a que se colhe nos batatais de Portalegre, aqui a dois passos!

(De A Rabeca)

### Os grandes negócios — os lugares nos mercados!

Vimos no passado número de *O Comércio de Gaia* que em Lisboa para vender peixe, posto o lugar em hasta pública, foi arrematado pela «bagatela» de 200 contos!

Ora no Porto, mercado mais modesto, houve um lugar que foi arrematado por 71 contos.

Ainda há quem diga que isto de estar a vender num mercado rodeado de lixo e porcária, não seja um chorudo negócio...

(De O Comércio de Gaia)

### A Fome!

Segundo afirmação feita em Roma, antes de partir para a Suíça, pelo sr. Hoover, a fome ameaça as populações de 19 países. Esta afirmação está em parte confirmada pela informação que através da agência (U. P.) foi fornecida à imprensa, de que em Hamburgo se deram já vários casos de morte provocados pela fome e muitos milhares de desfalecimentos, pela mesma razão.

E o que fazem os *patriotas* de vários desses países, em vez de acudir aos milhões de tristes sobreviventes da guerra? Tratam de fazer reacender a «fornalha» para fazer desaparecer o resto da humanidade!

Estes é que são os maiores criminosos!

(Do Jornal de Cambra)

## O que todos devem saber

### Inquérito aos elementos da Organização Corporativa

Pelo presidente da comissão parlamentar, nomeada pela Assembléia Nacional, foi tornado público o seguinte aviso:

«A Comissão Parlamentar de Inquérito aos Elementos da Organização Corporativa, antes de determinar a quem deve ouvir em depoimento oral, convida todas as pessoas que tenham críticas a fazer à actividade quer dos organismos de coordenação económica (Institutos, Juntas Nacionais e Comissões Reguladoras) ou corporativos (Federações, Uniões, Grémios, Sindicatos, Casas do Povo e de Pescadores), quer dos seus dirigentes ou agentes a prestar-lhe a sua colaboração, comunicando-lhe por escrito para a sua sede, Palácio da Assembléia Nacional, os factos em que baseiam essas críticas.

Por conveniência de organização e serviço, que só a título excepcional deixarão de respeitar-se, a comunicação deve dar entrada na secretaria da Comissão até 15 de Julho.

Deve ter-se presente que a única nota sensacional que não bode faltar à comunicação é a enunciação precisa dos factos.»

### Isenção de taxa militar

Por despacho do Sr. Ministro da Guerra, publicado em 26 de Março último, ficam dispensados do pagamento da taxa militar todos os inscritos na Legião Portuguesa, criada pelo Decreto N.º 27.058, de 30 de Setembro de 1926, desde o ano imediato àquele em que foram considerados prontos na instrução.

### Baixou o porte das cartas para o Brasil por via aérea

Em consequência do estabelecimento de novos serviços aéreos para a América do Sul, baixaram as sobretaxas do correio por aquela via para o Brasil, passando de 6\$00 por cinco gramas para 1\$75; isto é, adoptou-se a mesma sobretaxa que vigora actualmente no regime europeu.

Baixaram também as sobretaxas para o Chile, Bolívia, Paraguai, Uruguai e Argentina.

Uma carta de cinco gramas enviada por via aérea de Portugal para o Brasil, custará, pois, incluindo a estampilha normal de \$50, apenas 2\$25.

### É proibida a venda de sanduíches e torradas

O «Diário do Governo» publicou um despacho do sr. Ministro da Economia, proibindo a confecção e venda de sanduíches e torradas nos hotéis, pensões, restaurantes, casas de pasto, cafés, confeitarias, bufetes, quiosques, «bars», e estabelecimentos similares.

«As infracções ao disposto neste despacho serão punidas pela forma estabelecida no n.º 4.º do artigo 1.º do decreto-lei n.º 29.904, de 7 de Setembro de 1939, e no artigo 18.º do decreto-lei n.º 32.945, de 2 de Agosto de 1943, acrescendo ainda a apreensão e perda das sanduíches ou torradas já confeccionadas e do pão existente, quando adquirido irregularmente, que serão entregues para consumo nas casas de caridade a indicar pela Intendência Geral dos Abastecimentos, nas apreensões efectuadas na zona de racionamento de Lisboa, e pelos seus delegados, nos restantes casos».

### Notas de 20\$00

Termina, no dia 12 do corrente, o prazo para a circulação das notas de 20\$00 com a efígie de Mousinho de Albuquerque, chapa 5, ouro, cor vermelha.

Passado esse dia só na séde do Banco de Portugal, em Lisboa, se poderão trocar.



# PART E OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 63, I série, de 28 de Março, publica o seguinte:

#### Decreto-lei n.º 35:561

Estando em via de conclusão as obras de reparação levadas a efeito no elevador do Monte de Santa Luzia, em Viana do Castelo, nos termos do decreto-lei n.º 33:605, de 12 de Abril de 1944;

Convindo regularizar definitivamente a situação deste caminho de ferro;

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 1.º É classificado definitivamente o caminho de ferro do elevador do Monte de Santa Luzia, em Viana do Castelo, cuja utilidade pública se encontra de há muito verificada e que será designado abreviadamente como Funicular de Santa Luzia.

Art. 2.º A concessão na exploração deste caminho de ferro deverá ser feita, mediante contrato, à Câmara Municipal de Viana do Castelo, ou a uma empresa que ofereça as devidas garantias, nos termos e nas condições a seguir expressas.

Art. 3.º Deverá ser paga uma renda anual de 18:000\$, correspondente à amortização em quarenta anos, sem juro, das despesas já feitas e das previstas a fazer, excluída a indemnização, paga nos termos do decreto-lei n.º 33:605, de 12 de Abril de 1944, pela aquisição do elevador e seus pertences. Esta renda constituirá receita do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

Art. 4.º Será também de conta do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, por força da dotação consignada a construções e obras novas, a despesa a fazer com a primeira renovação da parte metálica da via.

Art. 5.º Fica o Ministro das Obras Públicas e Comunicações autorizado a, por simples despacho, rectificar a importância da renda a pagar, em face da liquidação definitiva das contas que se venha a efectuar por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 6.º As condições acima indicadas poderão ser revistas de cinco em cinco anos, mediante pedido antecipado de três meses de qualquer das outorgantes no contrato a celebrar no qual a Direcção Geral de Caminhos de Ferro outorgará por delegação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Art. 7.º Todas as dúvidas que se venham a suscitar na celebração e execução do respectivo contrato, ou outras que se relacionem com este funicular, serão resolvidas por despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

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

Paços do Governo da República, 28 de Março de 1946. —  
ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Júlio Carlos Alves Dias Botelho* — *Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *Augusto Cancela de Abreu* — *Marcelo José das Neves Alves Caetano* — *José Caeiro da Matta* — *Clotário Luiz Supico Ribeiro Pinto*.

O «Diário do Governo», n.º 114, II série, de 18 de Maio, publica o seguinte:

Por portaria de 2 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 9:

Reformados, nos termos do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários dos mesmos Caminhos de Ferro abaixo indicados, que ficam com as pensões mensais adiante mencionadas:

#### Da rede do Sul e Sueste

Henrique Alves, maquinista de 3.ª classe — 866\$53.

#### Da rede do Minho e Douro

Sebastião Pinheiro, revisor principal — 1.014\$86.

Manuel de Azevedo, fiel de 1.ª classe — 559\$.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por despacho desta data:

José Manuel Vieira de Barros, condutor de exploração de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos 30 dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:748, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo», n.º 115, II série, de 20 de Maio, de 1946, publica o seguinte:

Nos termos do disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica, por ordem de classificação, a lista dos candidatos aprovados no concurso documental para engenheiros civis de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, aberto por aviso inserto no *Diário do Governo* n.º 41, 3.ª série, de 19 de Fevereiro do corrente ano:

- 1.º — José Chedas Bogarim.
- 2.º — Luís da Costa.
- 3.º — João Exaltação Cunha.
- 4.º — Flávio José da Costa Borges.
- 5.º — Manuel Gonçalves Malhado Júnior.
- 6.º — Joaquim de Araújo Franqueira.

A presente lista foi homologada por despacho de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações de 14 do corrente e o presente concurso é válido para o preenchimento das vagas existentes e das que se produzirem durante o prazo de dois anos, a contar da publicação da presente lista no *Diário do Governo*, nos termos do § único do artigo 21.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935.

Nos termos do disposto no artigo 26.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista dos candidatos aprovados no concurso documental para arquitectos de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, aberto por aviso inserto no *Diário do Governo* n.º 9, 3.ª série, de 11 de Janeiro do corrente ano:

- 1 — Carlos Manuel Sotto Mayor Negrão.

A presente lista foi homologada por despacho de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações de 14 do corrente e o presente concurso é válido para o preenchimento da vaga existente e das que se produzirem durante o prazo de dois anos, a contar da publicação da presente lista no



*Diário do Governo*, nos termos do § único do artigo 21.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935.

O «Diário do Governo», n.º 93, 2.ª série, de 23 de Abril de 1946, publica o seguinte:

### Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a superfície de 670 metros quadrados, situada entre os quilómetros 148,369 e 148,409 da linha férrea da Beira Baixa.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de terreno destinado à ampliação das linhas da estação de Garvão, na linha férrea do Sul.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de expropriação de terreno destinado à construção de uma casa tipo C na P. N. ao quilómetro 33,010 na linha férrea do Minho.

O «Diário do Governo», n.º 107, II série, de 10 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobranse uma parcela de terreno, com a superfície de 171 metros quadrados, à direita da linha férrea de Leste, entre os quilómetros 118,394 00 e 118,410.00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Praia do Ribatejo, concelho da Barquinha, distrito de Santarém, e confronta ao norte e poente com o caminho de ferro, ao sul com ramal da estrada nacional n.º 3-1.ª e ao nascente com Tomás da Cruz & Filhos, Limitada.

Pela presente portaria ficou anulada e substituída, para todos os efeitos, a portaria de 10 de Janeiro do corrente ano publicada no «Diário do Governo» n.º 13, 2.ª série, de 16 do mesmo mês e ano.

O «Diário do Governo», n.º 111, II série, de 15 de Maio de 1946, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que sejam declaradas sobranse seis parcelas de terreno, com as superfícies, respectivamente, de 4:190 a primeira, 2:749 a segunda 8:065 a terceira, 6:127 a quarta e quinta e 2:810 a sexta, localizadas no lugar de Gervide, concelho de Vila Nova de Gaia, distrito do Porto, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas, a primeira e segunda, na freguesia de Santa Marinha, concelho de Vila Nova de Gaia, distrito do Porto, a terceira, na freguesia de S. Cristóvão de Mafamude, concelho de Vila Nova de Gaia, distrito do Porto, e a quarta, quinta e sexta, na freguesia de Oliveira do Douro, concelho de Vila Nova de Gaia, distrito do Porto, e confrontam, a primeira, ao norte com herdeiros de D. Maria de Melo Portugal e Silva e José Gonçalves de Oliveira, ao Sul com Dr. Américo Rocha, Morgado e Silva e Banco Borges & Irmão, ao nascente com Real Companhia Vinícola do Norte de Portugal e Rua General Torres e ao poente com Dr. Américo Rocha, Morgado e Silva e Rua General Torres, a segunda, ao norte, sul e poente com Real Companhia Vinícola do Norte de Portugal e ao nascente com o caminho de ferro (parcela n.º 3), a terceira, ao norte e sul com Real Companhia Vinícola do Norte de Portugal, ao nascente com estrada de Gervide e ao poente com caminho de ferro (parcela n.º 2), a quarta, ao norte e sul com Artur Faria de Magalhães, ao nascente com caminho de Quebrantões e ao poente com estrada de Gervide, a quinta, ao norte e sul com Artur Faria Magalhães, ao nascente com caminho de ferro (parcela n.º 6) e ao poente com caminho de Quebrantões, e, a sexta, ao norte, sul e nascente com Constantino Paiva e ao poente com caminho de ferro (parcela n.º 5).

A venda das supracitadas parcelas de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 113, II série, de 17 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o processo de abastecimento de água à estação de Vendas Novas, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 119, II série, de 24 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobranse uma parcela de terreno

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Lama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



com a superfície de 352<sup>m²</sup>,50, à direita da linha férrea de Tua a Bragança, entre os quilómetros 86,980 e 87,127, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar e freguesia de Castelãos, concelho de Macedo de Cavaleiros, distrito de Bragança, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com António Neto e caminho público e ao nascente e poente com Álvaro Barroso.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Direcção Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 120, 3.ª série de 20 de Maio de 1946, publica o seguinte:

#### 4.ª Repartição

**Concurso para o fornecimento de 135.000 «tirefonds» correntes (desenho n.º 6); 10.000 «tirefonds» de junta (desenho n.º 5); 9.000 «tirefonds» de cunha (desenho n.º 7)**

Pelo presente se faz publico que até às 17 horas do dia 4 de Junho de 1946 se recebem na sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede (ao Caldas), 63, em Lisboa, propostas para o fornecimento referido.

O depósito provisório é de 11.550\$, que deve ser efectuado na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência ou em qualquer das suas filiais, agências ou delegações, mediante guia passada pela Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, em todos os dias úteis, até à véspera do dia em que finda o prazo para a entrega das propostas.

O depósito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As condições de arrematação e restantes peças anexas podem ser examinadas todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na Repartição de Estudos, Via e Obras (4.ª repartição) da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede (ao Caldas), 63, em Lisboa.

Repartição de Estudos, Via e Obras (4.ª Repartição), da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 20 de Maio de 1946 — O Engenheiro-Chefe, *Diogo Sobral*.

**Concurso para o fornecimento de 6.500 parafusos com porca (desenho n.º 8)**

Pelo presente se faz público que até às 17 horas do dia 4 de Junho do corrente ano se recebem na sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede (ao Caldas) 63, em Lisboa, propostas para o fornecimento acima referido.

O depósito provisório é de 7.500\$, que deve ser efectuado na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência ou em qualquer das suas filiais, agências ou delegações, mediante guia passada pela Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, em todos os dias úteis, até à véspera do dia em que finda o prazo para a entrega de propostas.

O depósito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As condições de arrematação e restantes peças anexas podem ser examinadas todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na Repartição de Estudos, Via e Obras (4.ª Repartição), da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede (ao Caldas), 63, em Lisboa.

Repartição de Estudos, Via e Obras (4.ª Repartição), da

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 20 de Maio de 1946.— O Engenheiro-Chefe, *Diogo Sobral*.

**Concurso para o fornecimento de 6.500 anilhas «Grower» (desenho n.º 9)**

Pelo presente se faz público que até às 17 horas do dia 4 de Julho do corrente ano se recebem na sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede (ao Caldas), 63, em Lisboa, propostas para o fornecimento acima referido.

O depósito provisório é de 1.500\$, que deve ser efectuado na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência ou em qualquer das suas filiais, agências ou delegações, mediante guia passada pela Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, em todos os dias úteis, até à véspera do dia em que finda o prazo para a entrega das propostas.

O depósito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As condições de arrematação e restantes peças anexas podem ser examinadas todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na Repartição de Estudos, Via e Obras (4.ª repartição), da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede (ao Caldas), 63 em Lisboa.

Repartição de Estudos Via e Obras (4.ª Repartição), da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 20 de Maio de 1946.— O Engenheiro-Chefe, *Diogo Sobral*.

O «Diário do Governo», n.º 93, II série, de 23 de Abril de 1946, publica o seguinte:

#### Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, com modificações, por despacho de 12 do corrente de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de nova tarifa especial interna n.º 1, de grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

O «Diário do Governo» n.º 108, II série, de 11 de Maio, 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 com alterações, por despacho de 2 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto da nova tarifa especial n.º 7, de grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, destinado a substituir a actual tarifa, que estabelece bilhetes a preços especiais de aplicação local.

**VAI VIAJAR?**

**LEVE O**

**Manual do Viajante em Portugal**



## Publicações recebidas

Vida de Eça de Queiroz, por *Enrique Segura* — Madrid, 1945

Não se pode deixar de apreciar o sr. Segura pelo trabalho publicado àcerca de Eça de Queiroz, o mais universalista dos nossos escritores, sem deixar de ser profundamente português. Nas comemorações do seu centenário, a melhor biografia publicada em espanhol é a que estou analisando.

É o sr. Segura um estremenho ilustre, que, desde Badajoz, tem apreciado Portugal e os seus escritores, viajou pelo nosso país, estudou-nos um pouco, prestando com o seu livro um serviço para o conhecimento de Eça de Queiroz na nação vizinha. Pena é que se deixasse dominar pelas biografias, genero André Maurois, não se alargando no comentário bibliográfico. Constitui pois o livro a descrição da vida do notável escritor, pelo que me abstenho de a referir, para me preocupar com vários deslizes do sr. Segura, não com fim de diminuir o seu trabalho, mas apenas com o intuito de aperfeiçoá-lo.

Eça de Queiroz não foi um discípulo de Flaubert (pág. 18), como afirmou o sr. Segura, que aliás se contradiz, admitindo grandes diferenças. De facto sofreu Eça de Queiroz a influência da literatura francesa, não só de Flaubert mas também de Zola, porém, considerá-lo um discípulo de qualquer destes escritores, é erro. Tampouco (pág. 19) possui Eça de Queiroz a limpidês vernacular e o sentido humanista que encantaram o sr. Segura. Limpidês vernacular e sentido humanista no escritor que abusou dos galicismos e que ignorava os autores latinos! Quererá o sr. Segura dizer que Eça de Queiroz foi um individuo profundamente humano? Não o explicou e só nesse sentido é que a expressão pode aceitar-se. Aliás é o próprio sr. Segura que escreveu (pág. 20) costumar Eça de Queiroz, quando não encontrava a expressão vernacular, procurar no léxico francês, inglês ou espanhol o vocábulo apropriado.

Conheceu o sr. Segura Eça de Queiroz através de Alberto Costa, o celebrado Pad-Zé, quando exilado em Badajoz, durante a ditadura de João Franco, dando-o como nascido numa aldeia do norte de Portugal (pág. 21). Alberto Costa era da Beira Baixa, aldeia de Joanes, e não se encontrava cheio de remorsos (pág. 22) na ocasião de ser expulso da Universidade de Coimbra. Na transcrição do português o sr. Segura foi muito infeliz, e ao recordar uma cantiga entoada por Alberto Costa (pág. 24) devia antes dizer: «Margarida vai à fonte». Alberto Costa depressa aprendeu o espanhol, dada a facilidade dos portugueses para falarem todas as línguas, ao contrário dos espanhóis que apenas co-

nhecem a sua. O contrabandista amigo de Alberto Costa era Manuel ou «Manel», nunca Manuelli (pág. 25).

Enganou-se o sr. Segura nos nomes próprios (pág. 31) que são Joaquim e André. Tampouco Eça de Queiroz se doutorou (pág. 32), sendo apenas bacharel formado em direito, e a profissão de seu pai (pág. 33), juiz do Supremo Tribunal de Justiça, nunca esteve relaxada. Vila do Conde não é uma pequena aldeia (pág. 33), nem a Póvoa do Varzim possui clima palúdico (pág. 35). Eça de Queiroz frequentou o Colégio da Lapa, dirigido pelo pai de Ramalho Ortigão e onde este ensinava também, porém o sr. Segura não mencionou o facto.

O casario de Coimbra é tratado de vermelho (pág. 39), quando foi sempre branco, e a vida portuguesa de então, afirmou o sr. Segura era de decadência, para na mesma página citar Eça de Queiroz que falava da grande actividade e tumulto intelectual. Não se compreende que uma Nação e uma Universidade decadentes tivessem tanta vida mental. Grave contradição do sr. Segura, ou incompreensão do que leu.

Aires de Gouveia não tratou o reitor por senhor Bazílio (pág. 42) porque era bem educado, sebentas em vez de setentas (pág. 44). D. Carlos não foi o último rei dos Braganças (pág. 47), mas sim El-Rei D. Manuel II. Alexandre Herculano não iniciou o romantismo do seu exílio em França (pág. 52), mas antes Almeida Garrett, João Pehona emenda-se em João Penha (pág. 54).

Exame de doutoramento (pág. 57) nunca foi realizado por Eça de Queiroz, que veio para Lisboa de caminho de ferro e não de diligência (pág. 58), não se impressionou por Évora (pág. 64), desconhecendo-se os castelos de Belém e da Ajuda fantasiados pelo sr. Segura (pág. 77) ao referir-se aos dois paços reais. Eça de Queiroz esteve no Egipto em 1869 para assistir à inauguração do canal de Suez e não em 1849 (pág. 85), confundindo o sr. Segura as personagens reais com as da «Relíquia».

Explicando a proibição das Conferências do Casino o sr. Segura equivocou-se escrevendo que Alexandre Herculano (pág. 115) falou na Câmara dos Deputados. Em 1871 já Herculano se encontrava em Vale de Sagres e ocupou o cargo de deputado nos princípios do constitucionalismo. A produção literária de Eça de Queiroz, quando viveu na Grã-Bretanha, foi muito maior que a indicada (pág. 138), nem o inutil Carlos da Maia foi o antecessor do patriota Gonçalo Ramires (pág. 156), não se ressentindo a obra de Eça de Queiroz de tristeza (pág. 158), afirmações que provam incompreensão do sr. Segura. Foi Ramalho Ortigão e não Oliveira Martins o autor da «Holanda» (pág. 162), o Conde de Sabugosa nunca foi político (pág. 182), S. Domingos à Lapa é uma rua de Lisboa (pág. 199), Vormes e não Vorges (pág. 200), Mosteiró e



SEGUROS

em todos os ramos

A MUNDIAL

O MAIOR ORGANISMO SEGURADOR PORTUGUÊS

Sede em Lisboa :  
Largo do Chiado, 8

Filial no Porto :  
P. Gomes Fernandes, 10

Agentes por todo o País

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 «quei-mado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: eru-pções, borbulhas, espí-nhas, 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 MOR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 5\$50 em selos do correio, nome e morada

não Gondim (pág. 200), e António Nobre nunca foi amigo íntimo de Eça de Queiroz (pág. 203).

Propositadamente deixei para o fim uma afirmação ofensiva para Portugal do sr. Segura, quando classificou (pág. 178) a Grã-Bretanha de nação nossa protectora ao tratar do ultimatum que se deu em 1890 e não em 1891 como apareceu no livro. O sr. Segura escreveu uma falsidade desprezível. Portugal é uma nação independente com oito séculos de história gloriosa, menos no período de 1580 a 1640 em que esteve sujeito ao ignóbil domínio espanhol. Portugal e a Grã-Bretanha são apenas dois estimáveis aliados. — M. B. de A.



Motores para fora da borda

Para entrega imediata:

Modêlos de 2, 4, 10 e 20 cavalos

Peça catálogos e condições de venda

ELECTROLUX LIMITADA

LISBOA PORTO

Av. Liberdade, 141 Pr. Liberdade, 123

COIMBRA



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

OS ATELIERES GRÁFICOS

BERTRAND IRMÃOS, L. DA

PRIMA PELA QUALIDADE DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM trabalhos de

FOTOGRAVURA  
TIPOGRAFIA  
OFFSET E  
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA

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