

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

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

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

# 1412



## 16 — OUTUBRO — 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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVEZ  
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 ESTEVEZ DOS SANTOS  
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS  
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Da restauração e modernização dos Caminhos de Ferro Portugueses 1900—1946, pelo Eng.* Américo Vieira de Castro . . . . .	683
Dr. Fezas Vital . . . . .	687
Navigabilidade e navegação no Tejo, pelo Eng. <sup>o</sup> Salvador de Sá Nogueira . . . . .	688
Companhia do Caminho de Ferro de Benguela . . . . .	690
Vida Ferroviária . . . . .	690
Ecos & Comentários, por Sabel . . . . .	691
Há 50 anos . . . . .	692
Linhas Portuguesas . . . . .	692
Espectáculos . . . . .	692
Viagens e Transportes . . . . .	693
Imprensa . . . . .	693
Uma grande Exposição Industrial vai realizar-se em 1949, no Porto . . . . .	693
Conferencia Internacional de Caminhos de Ferro. . . . .	693
Recortes sem comentários . . . . .	694

# *Da restauração e modernização*

## *dos Caminhos de Ferro Portugueses*

1900-1946

Por AMÉRICO VIEIRÀ DE CASTRO  
Engenheiro civil (A. P. P.)

**Q**UASI tres lustros vão já decorridos apóis a data em que na grande imprensa tratámos da linha da Boavista à Trindade, e da sua estação *terminus*, a qual devia trazer invejável prosperidade aos bairros circunjacentes, e até, no dizer de um inflamado panegirista, beneficiaria uma grande área da cidade do Porto — ditosa cidade escolhida para campo de acção de tão beneméritos e desinteressados construtores de linhas férreas, os quais «apenas» pediam ao Estado Ihes' garantisse o juro do seu capital, imobilizado em tão miríficas linhas.

Depois de um lapso de tempo, consagrado ao reclame e a festas e banquetes destinados a celebrar o próximo advento de tão grandiosa realização, construiu-se, não uma estação digna de receber tão importante linha, mas um horrendo barracão que perdura. Por ironia da sorte nunca os locais vizinhos estiveram tão tristes e tão abandonados, exibindo confrangedoramente as suas ruínas!

Nessa mesma data nós e outros colegas tratámos também da necessária restauração dos nossos caminhos de ferro. Como tantas vezes sucede na nossa terra, todos esses prudentes e oportunos avisos ficaram *vox clamantis in deserto*.

Durante estes últimos anos as vias férreas foram enfraquecendo e o material circulante foi-se deteriorando e envelhecendo. Paralelamente a aviação e a camionagem desenvolveram-se e progrediram a passos de gigante. As condições criadas aos caminhos de ferro modificaram-se por completo. A restauração das nossas linhas férreas deverá ter na mais alta conta essas alterações, as quais sobremaneira afectam as condições técnicas e económicas dessa operação. Delas nos vamos ocupar no presente artigo.

Oxalá após a restauração se possa dizer: à *quelque chose malheur est bon*.

A assembleia geral extraordinária da C. P., há pouco convocada para tratar da fusão das empresas ferroviárias, ocupou-se do futuro dos nossos caminhos de ferro. É este o único assunto que nos interessa. É para nós de secundária importância a maneira como foi realizada a fusão, ou como podia ter sido. Tampouco nos interessa que de futuro os caminhos de ferro sejam pertença do Estado ou de particulares. De qualquer forma, tratando-se de um serviço de capital importância para a vida económica do país, a sua exploração deve ser técnicamente tão perfeita quanto possível. Os idealismos têm de ser arredados para bem longe, o que, infelizmente, nem sempre sucede quando se trata de serviços públicos, mesmo aqueles que contendem com a saúde, o vigor e o bem-estar da população.

E, por falarmos em idealismos, à memória nos acode abrir aqui um parentesis, talvez demasiadamente longo, para expôr o que connosco se passou há mais de 40 anos, tratando-se de serviços de passageiros em tramueis eléctricos e em caminhos de ferro.

Um nosso colega e condiscípulo, muito querido, há muitos anos falecido, apresentou-nos o engenheiro Jorge Malheiros, da C. P., também prematuramente desaparecido do número dos vivos. Derivou a conversa para o mau serviço dos tramueis eléctricos da cidade do Porto. Mau era, sem dúvida alguma. Era, todavia, o melhor possível atendendo ao ingrato perfil e à pequena população da cidade, de hábitos muito primitivos, sem expor a companhia ao risco da falência. Da sua organização andava bem afastada a fantasia, e a direcção resistia corajosamente às críticas de

que era alvo. A população, na verdade, pouco se queixava.

Pouco depois nova administração tomou conta dos destinos da Carris do Porto. Vinha imbuída das ideas, então dominantes Europa em fora, de que o serviço de tramueis eléctricos só era realmente bem conduzido quando os carros circulavam quasi vazios!

Postas em prática tão estranhas teorias, a empresa, a qual até então distribuia 8% de dividendo regularmente, nunca mais distribuiu um centavo durante 20 anos, e esteve em situação financeira difícil.

Salvou-se, eolveu-se na prospera empresa que hoje conhecemos, devido à extraordinária tenacidade e saber administrativo do falecido administrador dr. Severiano José da Silva. Se em mãos menos hábeis se encontrasse talvez tivesse sossobrado, vítima de concepções onde imperava a fantasia. Pois essas ideas enchiam de entusiasmo o espírito juvenil do engenheiro Jorge Malheiros. Considerava ele como uma esplendida realização da C. P. o grande número de combóios tramueis circulando com muito poucos passageiros! Para o público, sem dúvida alguma. Para a C. P. uma realização ruinosa, cujas desastrosas consequências ainda perduram, e ninguém sabe quando terminarão. Mais uma vez repetimos: o público tolera muito difficilmente lhe sejam restringidas as facilidades uma vez oferecidas, sejam quais forem as razões alegadas. É, portanto, de rigor a maior prudência quando se trata de lhas oferecer.

Um accionista especificou na referida assembleia da C. P. o grandioso plano de restauração e modernização dos caminhos de ferro e indicou como provável ou, pelo menos, possível custo dêsse plano decenal a verba de 2.000.000 de contos. Estão agora em voga e jeito esses planos a executar em um número de anos variável com a sua grandiosidade, de eslávica origem, com os quais não simpatizamos. Enfermam eles de falta de maleabilidade em face da extraordinária rapidez dos progressos da ciência e da técnica. Não temos elementos alguns para verificar a exactidão, nem sequer a aproximação, desse custo, nem é esse o nosso objectivo. Interessa-nos apenas saber se será elaborado de acordo com os superiores interesses da nação, tais como nós os comprehendemos.

Para tanto é indispensável ter em conta as novas condições nas quais têm de explorar os caminhos de ferro para o futuro. Ora, pela sumária enumeração feita, ficou-nos a impressão que tal se não daria.

Será de aconselhar fazer a modernização das rôdes ferroviárias, quando elas são cada vez mais assediadas pela aviação e pela camionagem, como se estivessemos ainda na época na qual, fora das vias férreas, só havia a lenta, incomoda e onerosa tracção animal?!

Afigura-se-nos ser errónea, e prejudicial ao futuro dos caminhos de ferro, semelhante maneira de proceder.

A situação das linhas ferreas, tanto em face dos interesses da nação, como em face dos seus próprios interesses, é hoje totalmente diferente da que era há dois decénios apenas.

Surpreende-nos profundamente que, tanto os governantes, como os dirigentes dos caminhos de ferro, liguem tanta importância à tão discutida «coordenação de transportes». Que benefícios—reais e não aparentes sob a forma de receitas «brutas»—dela advirão para os organismos ferroviários? Será deveras importante o volume de mercadorias por ela transportado? Será capaz de influir sensivelmente nos resultados financeiros dos caminhos de ferro? Custa-nos muito a acreditar, e só à face dos números comprovativos nos convenceríamos.

Roubando passageiros suburbanos às linhas férreas presta-lhes um valioso serviço, o qual a «coordenação» tende a anular.

Estas considerações influem poderosamente na modernização dos caminhos de ferro.

Perde-se ainda tempo a discutir se o grosso das mercadorias transportadas nas vias férreas são «pobres ou ricas». Ora, pobres ou ricas, estas têm de as transportar. A única solução prática é adaptar-se às circunstâncias, e conduzi-las o mais económico possível, em combóios tão pesados quanto o permitam as condições do país, e reduzindo ao mínimo possível, não só o percurso dos combóios de mercadorias, como também o das máquinas isoladas, o de manobras, triagem, etc., etc.

Se é viável, sem ataque à liberdade, fazer refluir para os caminhos de ferro as apetecidas mercadorias ricas, legisse-se nesse sentido. Mas dé-se à camionagem a mais completa liberdade na condução de passageiros. Com essa liberdade todos lu-

crarão: o Estado, o público, os caminhos de ferro e a camionagem.

Quem poderá ser prejudicado com a supressão dos ruinosos combóios tramueis? Apenas uma ínfima parte da população, a qual habita os subúrbios de Lisboa e Porto.

Será justo sacrificar os interesses da nação inteira para beneficiar uma exígua minoria? Não nos parece.

Não se perca tempo com gárrulos e pitorescos combóios para levar os passageiros a casa a almoçar, e os feirantes às feiras — impróprios, e até ridiculos, serviços para as grandes linhas, cujas verdadeiras funções são inteiramente diversas.

Esses serviços pertencem à camionagem e aos económicos tramueis eléctricos devidamente prolongados para fóra das cidades. Repetimos, mais uma vez: não devem os dirigentes de tais serviços assustar-se, nem com o assentamento de alguns milhares de toneladas de carris, nem com a conservação de alguns quilómetros de linhas, terrestres e aéreas, situados longe das cidades. (1)

Analise-se o que se passa com a aviação entre Lisboa e Porto, ainda muito embrionária. O avião conduz os passageiros de uma cidade à outra no espaço de uma hora, comodamente e sem esforço algum, antes com apreciável margem de tempo. Uma locomotiva a vapor, sempre arquejante, para percorrer a mesma distância em 6 horas necessita de grande esforço, grande despesa e enorme fadiga para o pessoal condutor.

Quem poderá garantir que ao findar o plano decenal, esses custosos rápidos terrestres não sejam já inúteis, em virtude dos progressos técnicos e económicos da aviação?

Os arrogantes paquetes dentro em breve estarão irremediavelmente batidos pelos aviões.

Por outro lado parecem os dirigentes dos organismos ferroviários não se preocupar com as mercadorias que fogem para a cabotagem, as quais, todavia, em 1945, atingiram cerca de 15% do total das mercadorias P. V. transportadas pela C. P. Um rebocador, arrastando penosamente uma barcaça carregada, e um longo e pesado cabo a aumentar o peso morto e a absorver uma parte da força motora, concorre ainda com os caminhos de ferro. Ora, que essa competição se estabeleça nos canais interiores — os quais, por fortuna dos nossos caminhos de ferro, não existem no nosso país — ainda se comprehende. Mas, através do mar proceloso, é inadmissível.

São tudo circunstâncias a ponderar longamente no plano de melhoramentos, ora em estudo. Para bem longe devem ser arredados o amor próprio mal cabido, as ideias preconcebidas e a fantasia, os quais, todavia, ainda fazem sentir frequentemente os seus perniciosos efeitos no nosso país.

Pois não será fantasia, por exemplo, pretender construir grandes navios modernos de alto mar nos estaleiros portuguêses? Não será um crime de lesa-economia ferroviária a construção de luxuosas estações e a aquisição de extra-rápidas automotoras, quando os nossos caminhos de ferro nem sequer adquiriram ainda os meios de acção necessários para conduzir o **mais económica-mente possível** as mercadorias — única fonte donde lhes poderão advir os recursos necessários para melhorar a sua situação financeira e económica?

Poderão essas realizações lisonjear o amor próprio dos dirigentes, e mesmo de uma parte dos portuguêses, mas, em sã economia, não são admisíveis.

E agora, já próximo do fim das nossas considerações: Independentemente da obrigação para os caminhos de ferro de transportar todas as mercadorias que se lhes apresentem, «ricas» ou «pobres», não se imagine que o transporte de mercadorias «pobres» é sempre prejudicial. Quando a exploração é economicamente conduzida, e as tarifas não são excessivamente baixas, esses transportes podem tornar-se bastante lucrativos. Uma parte dos lucros da Companhia do Norte, em França, antes da guerra de 1914, que a tornaram riquíssima e lhes permitiram assombrar o mundo com os seus combóios ultra-rápidos, provinha do transporte de carvão. Justo é, porém, observar que essa companhia, em privilegiada situação geográfica, foi sempre habilíssima na condução económica de mercadorias. Os fulgurantes rápidos nunca lhe fizeram desviar a atenção do transporte económico de mercadorias «pobres». Modelo de exploração económica era o desta companhia! Pode dizer-se, afoitamente, que a sua grande prosperidade provinha, tanto da sua excepcional posição, como da sua magnífica exploração. E, se grande reclamação se fazia aos seus engenheiros do Material e Tracção, a verdade é que à grande

(1) Ver o nosso artigo «Tramueis e Autobus,» na G. C. F. de 16 de Maio de 1946.

habilidade dos seus engenheiros da Exploração se devia a sua fortuna. É bem certo que são estes os que detêm nas suas mãos a prosperidade das empresas ferroviárias, principalmente.

Nos E. U. A. muitas companhias ferroviárias riquíssimas devem a sua prosperidade unicamente ao transporte de mercadorias «pobres» — em grandes massas, é bem certo.

Mas de que cuidados são objecto esses serviços!... Monstruosas locomotivas rebocando pesadíssimos comboios, vagões de capacidade elevada ao máximo possível, percurso dos comboios de mercadorias, das máquinas isoladas e de manobras reduzido ao mínimo estritamente necessário, declive das rampas fortemente diminuído em relação ao que era quando as rôdes foram económicamente e apressadamente estabelecidas, etc., etc..

Assim, hoje o comboio americano de mercadorias, como utensílio económico de transporte, só é batido pelos grandes navios modernos de carga.

E, mais uma vez diremos ainda, que o «custo da produção» — base de toda a sã economia — é objecto de bem pouca atenção da parte dos nossos governantes. A cada momento vemos aumenta-lo. Constantemente se estabelecem taxas e sobretaxas a cobrar pelos mais futeis motivos, sem se ter em conta que todas elas vão aumentar o «custo da produção».

O elevado custo pelo qual as indústrias do Norte são obrigadas a pagar a tão preconizada e

lisongeada energia hidro-eléctrica (<sup>1</sup>) não concorre para abaixar o «custo da produção».

As tarifas de passageiros nos comboios trameis deviam ser elevadas 100 %, e as das passageiros de longo curso, pelo menos, 50 %. Destas elevações de tarifas, afora os naturais protestos do público, nenhuns inconvenientes resultariam para a economia do país.

Quanto às tarifas de mercadorias afigura-se-nos não ser conveniente elevá-las. Os cálculos do preço de custo, nos quais provavelmente se baseiam os dirigentes dos caminhos de ferro são, em nossa opinião, inadequados, porquanto os meios dos quais dispõem actualmente as nossas redes ferroviárias estão ainda longe de proporcionar um transporte verdadeiramente económico. O mal, é sabido, de longe vem, e não se pode atribuir a responsabilidade a certas e determinadas pessoas. Um conjunto de circunstâncias, particularmente infelizes, deu causa a esta lamentável situação, a qual urge remediar sem demora, não prestando demasiada atenção aos protestos egoistas do público.

E, a nosso ver muito a propósito, mais uma vez repetiremos: o imposto ferroviário sobre as receitas de mercadorias deve ser *pura e simplesmente suprimido*.

(<sup>1</sup>) *Des réputations, on ne sait pas pourquoi!* — Louis Gresset, na comédia *Le Méchant*.

Do livro do sr. dr. João F. Lapa, *Transportes Terrestres*, ricamente documentado, extraímos o quadro seguinte, inserto a pág. 48, cujos elementos se referem ao ano de 1938:

P A I S E S

PORTUGAL:

<i>C.ª Caminhos de Ferro Portugueses</i>	288.901	192.731
<i>C.ª Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta</i>	99.376	56.703

<i>ALEMANHA</i>	998.522	1.392.412
-----------------	---------	-----------

BÉLGICA:

<i>Société Nationale C. F. Belges</i>	1.232.636	1.087.820
<i>C. F. du Nord Belge</i>	1.688.452	2.073.011

<i>DINAMARCA</i>	575.940	229.402
------------------	---------	---------

ESPAÑA:

<i>C. F. Madrid-Zaragoza-Alicante (em 1935)</i>	368.885	345.860
<i>FRANÇA</i>	517.460	631.278

Número de passageiros-quilómetro, por quilómetro explorado (a)	Número de toneladas-quilómetro, por quilómetro explorado (b)
----------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------

## PAÍSES

## GRÃ-BRETANHA:

	Número de passageiros-quilómetro, por quilómetro explorado (a)	Número de toneladas-quilómetro, por quilómetro explorado (b)
Great Western Railway . . . . .	700.600	800.930
Southern Railway . . . . .	2.453.687	312.518
HOLANDA . . . . .	1.031.981	(c)
ITÁLIA . . . . .	720.348	688.468
SUÍÇA . . . . .	988.864	543.436
U. R. S. S. . . . .	856.083	2.178.368

(a) — O número de passageiros-quilómetro é o somatório das distâncias percorridas por cada passageiro. Melhor do que a simples quantidade de passageiros, porque balanceia também as distâncias percorridas, o número de passageiros-quilómetro, traduz o volume de tráfego. Se dividido pela extensão da rede explorada, o índice obtido acusa fielmente a intensidade do tráfego nessa rede.

(b) — O número de toneladas-quilómetro é o somatório dos produtos do peso de cada remessa, expresso em toneladas, pela distância percorrida pela mesma remessa. Os esclarecimentos prestados a propósito do número de passageiros-quilómetro, por quilómetro explorado, são de considerar aqui sem qualquer restrição.

(c) — Elemento omitido na publicação consultada.

Os números deste quadro, deveras elucidativo, confirmam tudo quanto nestas colunas temos dito sobre a pobreza das receitas quilométricas de mercadorias no nosso país — causa primordial das dificuldades que sempre têm afigido os nossos caminhos de ferro, ricos apenas na fértil imaginação dos portugueses. Mostram eles também a necessidade de suprimir o imposto ferroviário sobre as receitas de mercadorias.

Cobrar esse imposto sobre tão fracas receitas quilométricas, em face da difícil situação dos caminhos de ferro portugueses, toma um aspecto de usura, de cuja prática afortunadamente, o Governo Português não carece. Esse auxílio seria mais eficaz do que tudo quanto se vem fazendo com a «coordenação de transportes», em nossa opinião — mais uma vez o repetimos — absolutamente incapaz de trazer qualquer benefício substancial aos nossos caminhos de ferro. Os benefícios a esperar, ou antes, esperados dessa «coordenação», a qual já tem feito correr rios de tinta e obrigado as penas a andar léguas e léguas, são absolutamente ilusórios.

Além da supressão do imposto ferroviário, outros auxílios, igualmente eficazes, poderiam vir do Estado, deixando em completo sossêgo a camionagem, a qual está ainda longe de prestar à colectividade os serviços que é bem susceptível de prestar.

Para bem da camionagem, e para bem de todos, julgamos se lhe deve conceder a *mais completa liberdade no transporte de passageiros*. As tarifas  *mínimas* para mercadorias são já arma suficiente

para proteger os caminhos de ferro. As tarifas mínimas de passageiros devem ser abolidas.

Mas nem sequer nos atrevemos a anunciar os auxílios que podiam vir do Estado, atendendo às ideias ora dominantes sobre «equilíbrio orçamental», que respeitamos, mas com as quais não concordamos.

E agora, para pôr termo a estas considerações que se vão arrastando enfadonhamente, vamos referir-nos a um curioso contraste, o qual briga com a economia dos transportes sobre carris. Como já está dito e redito o caminho de ferro para o transporte suburbano de passageiros é essencialmente *anti-económico*. Ao contrário o tramuei eléctrico urbano é o meio de locomoção mais económico até hoje descoberto. Pois bem. O caminho de ferro afige-se pelo facto de a camionagem lhe subtrair alguns milhares de passageiros nos transportes suburbanos, entregando-se a altas congeminências sobre «coordenação de transportes». Para outro lado, o tramuei eléctrico tem tendência a fazer-se substituir, a maior parte das vezes *sem razão plausível*, pelo «autobus», muito mais dispendioso na exploração do que élle.

Destas duas tendências resultam, afinal, prejuízos para a economia das nações.

## DR. FEZAS VITAL

O nosso prezado amigo, professor Dr. Fezas Vital, ilustre vogal do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, foi exonerado a seu pedido, do cargo de presidente da Junta Nacional de Educação.

# Navigabilidade e navegação no Tejo

Pelo Engenheiro SALVADOR DE SÁ NOGUEIRA

No volume primeiro do «Relatório» da Administração Geral do Pôrto de Lisboa, referente ao ano de 1944, e subscrito pelo seu Administrador Geral, o ilustre engenheiro sr. Salvador de Sá Nogueira, lê-se um notável prefácio intitulado «Algumas considerações» digno da mais interessada atenção.

É desse prefácio que, com os nossos melhores cumprimentos ao seu Autor, recordamos o seguinte trecho e o arquivamos nas colunas da Gazeta dos Caminhos de Ferro. Trata-se da navigabilidade e navegação, problema de indiscutível importância, que, a ser resolvido, beneficiará o pôrto de Lisboa e toda a vasta e rica região do Ribatejo.

A navegabilidade e navegação do Tejo é um problema de grande importância, que, embora exceda o âmbito das atribuições desta Administração Geral, interessa-lhe todavia considerar, visto tratar-se de uma via de comunicação natural que vem abrir-se neste porto, ao qual estão por isso ligados todos os pontos das margens do rio que nele desaguam e respectivas zonas de influência.

É velho o tema da navegabilidade e da navegação do Tejo.

Para julgar da sua navegabilidade, nomeou Filipe II de Espanha em 1581 a João Baptista Antonelli, que concluiu, dos seus trabalhos de reconhecimento, ser este rio navegável desde Lisboa a Aranjuez. Fizeram-se, em consequência disto, as obras tornadas necessárias e passou com efeito a fazer-se navegação entre aqueles dois pontos, com proveito geral da Península, cujos dois Estados, embora politicamente independentes, eram geridos então pelo mesmo rei, que empunhava por isso os dois ceptros e cingia a fronte indistintamente com as duas coroas das duas monarquias.

Com mármores das pedreiras de Estremoz, transportados em barcos sulcando as águas do Tejo, se construiu em grande parte o famoso Escurial.

Antonelli abriu canais, construiu caminhos de sirga e fez quanto preciso, com o apoio do seu rei, para realizar o seu sonho dourado de tornar facilmente navegável este rio, na ânsia de estabelecer na Península uma via de comunicação de transcendente importância económica, política e militar.

E conseguiu o seu objectivo.

Mas cedo o roubou a morte à vida e pouco lhe

sobreviveu o monarca que lhe acarinhara a ideia, do que resultou ir esta amortecendo, até se apagar, por assim dizer, de todo.

É certo que a Filipe IV, Filipe V, Fernando VI, Fernando VII, reis de Espanha, não foi indiferente a ideia.

A revolução de 1640, de que resultou a deposição de Filipe III de Portugal e IV de Espanha, as campanhas do Rossilhão e da Catalunha, a guerra da Península e as revoluções liberais foram, entre outras, causas marcadas da cessação quasi total da ideia de tam útil empreendimento.

Em 1812 vemos o tenente-coronel de engenheiros Anastácio Joaquim Rodrigues, por incumbência do Ministro da Guerra, D. Miguel Pereira Forjaz, e [sugestão do marechal Beresford, propor o que julgava conveniente para o estabelecimento da navegação fácil do Tejo entre Lisboa e Vila Velha de Ródão. Reconhecia-se que com esta navegação «se pouparão muito — dizia o marechal ao Ministro — os transportes por terra e se favorecerá consequentemente a agricultura, como o Governo tanto deseja e o reino necessita».

Em 1816 Fernando VII de Espanha incita os seus vassalos a estabelecerem emprêsas de navegação interior e logo em 1819 os coronéis de artilharia e engenheiros João Azuar e Ramón Folguera apresentam ao seu rei um projecto de navegação do Ebro.

Em 1829 o engenheiro espanhol Agostinho Marco Artu fez viagens de reconhecimento e estudo de Aranjuez a Lisboa e volta, com o fim de fornecer elementos concretos ao seu compatriota brigadeiro Francisco Xavier de Cabanes, a quem Fernando

VII havia concedido o privilégio da navegação do Tejo entre Aranjuez e a fronteira luso-espanhola.

No mesmo ano celebraram aquele monarca e D. Miguel de Portugal um tratado concernente à navegação do Tejo, o qual foi firmado em Lisboa em 31 de Agosto pelos plenipotenciários respectivos, Joaquim de Acosta y Montalegre e Visconde de Santarém.

Por esta forma, Cabanes lograva ter em Portugal o privilégio que antes havia obtido no seu país e habilitava-se assim a navegar livremente em todo o curso do Tejo entre Lisboa e Aranjuez.

As cousas, porém, não se dispuseram para que o seu pensamento se efectivasse, e é assim que vemos que em 1844 outro espanhol, chamado Manuel Bermudez de Castro, obteve do seu Govêrno a concessão da navegação entre Aranjuez e a fronteira luso-espanhola e tentou obter do Govêrno Português igual privilégio para a navegação entre esta e Lisboa.

Áspera discussão se estabeleceu então entre aquele súbdito espanhol e certa empreza portuguesa que se propôs constituir-se nessa ocasião para chamar a si aquele privilégio que ela entendia dever ser dado a portugueses sómente, com exclusão portanto de estrangeiros, mormente espanhóis.

Certo é que mais uma vez se gorou tam velho quam útil empreendimento.

Na sessão parlamentar de 11 de Novembro de 1840 proferiu Almeida Garrett sobre a navegação

do Douro estas palavras, já transcritas noutro relatório: «Tomara eu que o Tejo, que já até certo ponto nos serviu de comunicação com a Espanha, o pudesse tornar a ser; tomara eu que, em lugar de desabarem todos os dias as terras do Ribatejo no leito dele, que o estão entulhando, todas as nações do Mundo fôssem interessadas nessa navegação e que todos os dias eu visse, não só a bandeira espanhola, mas as bandeiras de todos os países arvoradas nos barcos que viessem por ele abaixo!».

Cêrca de um século depois da última tentativa renasce a questão, mas em parte sómente.

Entendi fazer estas considerações, sem o intuito de ofender a ilustração das pessoas que as lerem, porque tenho para mim que este problema, que desde longa data a tanta gente boa tem interessado, continua a ter oportunidade.

Países dotados com densas rôdes de caminhos de ferro e de estradas, como a Holanda, a Bélgica, a França e a Alemanha, para só falar dêstes, não se têm poupado a despesas avultadíssimas com os seus cursos de água naturais e com a abertura de canais de navegação.

A navegação do Tejo beneficiará altamente o porto de Lisboa, e maior será para este o benefício se o de Vila Franca de Xira, que lhe é complementar, se tornar acessível a navios de alto bordo e fôr convenientemente aparelhado.

SALVADOR DE SÁ NOGUEIRA



# COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

O Conselho de Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, dando cumprimento ao art. 44.º dos Estatutos, apresentou à Assembleia Geral do dia 29 do mês passado o seu Relatório e Contas, correspondentes ao 42.º Exercício e relativo ao ano de 1945.

Por esta exposição circunstanciada se verifica que na conta rubricada como Primeiro Estabelecimento houve um aumento de 6.326.500\$80 representado na conta Construção do Caminho de Ferro (Terraplanagens,=Pontes, viadutos e obras de arte = Estudos = Via = Edifícios, estações, e instalações diversas =) na conta Inventários (Veículos = Gado diverso = Móveis e utensílios de África = Maquinismo, ferramentas e sondagens = Mobília e utensílios da Sede) — dela se inferindo a diferença entre aumentos e abates, que soma aquela importância.

A conta de Exploração esclarece que as receitas e despesas da Administração de África deste exercício, comparado com as do ano anterior foram, de 55.480.868\$97 (receitas em 1944) e 58.076.189\$18 (receitas em 1945) e de 43.406.351\$80 (despesas em 1944) e de 46.461.857\$81 (despesas em 1945).

Damos em seguida algumas notas deste importantíssimo Relatório:

— O número de árvores plantadas para formação dos maciços florestais destinados a garantir o fornecimento de combustível às locomotivas da Companhia, elevou-se a 10.048.907.

— Continuaram os trabalhos da experiência de colonização que a Companhia está realizando em Angola.

— Durante o ano de 1945 teve notável incremento a construção da variante Lengue—S. Pedro.

— O Conselho investiu na presidência o antigo administrador, há muito ligado ao Comité de Londres, sr. D. António de Almeida (Conde do Lavradio).

O Relatório insere mapas do Balanço geral da contabilidade de Lisboa em 31 de Dezembro de 1945, e dos balanços gerais da contabilidade de África e de Londres, fechados na mesma data; e do desenvolvimento da conta de «Ganhos e Perdas»; e ainda os quadros das receitas e despesas da Administração de África desde 1930 a 1945, da Receita e despesa de África comparadas, e mapa das receitas de África do ano de 1945 respeitantes a passageiros, grande e pequena velocidade e receitas fora do tráfego.

O Parecer do Conselho Fiscal é do seguinte teor: «De conformidade com as disposições legais examinou o Conselho Fiscal as contas do exercício de 1945, respectivo balanço e desenvolvimento de contas de «Ganhos e Perdas», verificando com prazer a rigorosa exactidão de todos os documentos examinados. Demovidas à custa de esforços contínuos as dificuldades provocadas pela guerra e pelo rescaldo desta, conseguiu o Caminho de Ferro de Benguela ver ainda este ano aumentadas as suas receitas que atingiram a importante cifra de 59.004.137\$44. As despesas elevaram-se também como natural consequência do aumento de preços do material e de salários e ainda do maior percurso realizado pelos comboios. Mas mesmo assim foi possível obter um saldo apreciável da exploração.»

O Relatório fecha com a lista dos 18 principais accionistas da Companhia que representam o elevado número de três milhões de acções.

## Vida Ferroviária

### A situação dos ferroviários

Os delegados sindicais dos ferroviários do Minho e Douro, da Companhia Nacional, do Vale do Vouga, do Norte de Portugal, da Beira Alta e do Centro e Sul, srs. Luiz Pinto Vilela, Manuel Pinto de Mesquita, Armando Ramires Joaquim Nabais, Domingos Quintas, José Luiz Pereira, Guilherme Tomás, António Mendes Raposo, Jorge Dias Pereira, Mateus Gregório da Cruz e João Inácio Martins, foram recebidos pelo sr. Mínistro das Obras Públicas a quem expuseram a situação difícil que os ferroviários atravessam. Ouvida atentamente a exposição, o sr. Eng. Cancela de Abreu, prometeu satisfazer os desejos dos ferroviários dentro das possibilidades económicas que condicionam o assunto nos seus vários aspectos. Afirmou ainda o sr. Mínistro das Obras Públicas que o Governo está animado da melhor boa-vontade para resolver as justas aspirações dos ferroviários.

A mesma comissão foi recebida no gabinete do sr. ministro da Economia pelo secretário daquele membro do governo, sr. Eng. Manuel Balsemão. Os dirigentes sindicais lembraram a situação do pessoal que trabalha nas vias reduzidas cujas cantinas não fornecem, há já meses, os géneros de primeira necessidade.

# Ecos & Comentários

Por SABEL

## Inacreditável mas autêntico!

**E**M correspondência do Porto publica o «Diário de Lisboa» as estúpidas proezas de meia dúzia de mentecaptos que, atribuindo à sua irracionalidade, a estranha pretensão de poderem viajar nos comboios sem pagar bilhete (como se os Caminhos de Ferro fossem brincadeira que não custa um centavo à Companhia e, ainda, por milagroso acaso, um benefício exclusivo a idiotas, merecedores de estarem enjaulados no Jardim Zoológico) resolveram receber o revisor espancando-o barbaramente e atirando-o à linha. Esta inaudita façanha de «gangsters» de via reduzida, não se passou na América das inverosímeis e folhetinescas aventuras, nem em qualquer recanto da Calábria, nem ainda no Transiberiano em dia de assalto à mão armada, mas foi na linha do Norte, num tranquilo comboio de passageiros e não destinada a feras escapulidas d'alguma caverna.

O revisor, no exercício da sua missão, é maltratado, e a parvoice incomensurável dos pobres e tristes imitadores de bandoleiros, chega ao extremo da inconsciência: o julgarem-se impunes como bandidos que assaltam um comboio e se põem em fuga. A alcateia foi encurrallada e já está como deseja: instalada e sem pagar bilhete nas enxovias da cadeia onde terá tempo de sonhar à vontade com viagens maravilhosas onde não falta a comodidade de cada um fazer o que lhe apetece segundo a fantasia dos seus... apetites. Claro que, neste caso, o apetite redundou em digestão pesada e os malteses, agora a ferros, devem refletir, se acaso têm cérebro, que pagaram, por preço não estabelecido na tabela dos Caminhos de Ferro, uma passagem a que tem insofismável direito a sua mania de viajar de borla... E vem a talhe de foice, como soi dizer-se, lembrar que os revisores dos comboios não só estão, infelizmente, sujeitos aos desmandos intoleráveis de qualquer manada imbecil de desordeiros, como também são, por vezes, vítimas de alguns cidadãos pseudo-civilizados que viajam em primeira classe (quantas vezes por equívoco!) e que como qualquer inocente passageiro não clandestino pagaram os seus bilhetes e se julgam... na sua casa. Estes não vão até ao ponto de fazer das deles (referimo-nos aos patifes a que alude o Diário de Lisboa) mas acontece que fazem repetidamente, das suas...

E às vezes, precisavam também d'um correctivo que lhes servisse de proveitosa lição, de maneira a que não se repetissem certas cenas indecorosas em que é bastante evidente... a falta da mais elementar educação.

## Homenagem à memória do major Sérgio Vieira

**O** Diário dos Açores dedica um dos últimos números à memória do major Sérgio Vieira — figura inesquecível que bem merece a gratidão de todos os açoreanos. O homem que morreu em 19 de Agosto, era, sem dúvida um nobilíssimo carácter e do seu trato afável, cavalheiresco, tiveram imensas provas quantos lidaram de perto com ele, reconhecendo-lhe sempre essas raras virtudes que destacam aqueles que são coerentes com princípios e ideias, firmes nas convicções e desinteressados em prol da Nação. A passagem do major Sérgio Vieira pelas nossas Ilhas, é um dos grandes acontecimentos da história contemporânea dos Açores. Retratou o mais elevado espírito de empreendimento dum dedicadíssimo amigo dessas terras, e vincou profundamente uma acção inteligente, uma personalidade invulgar cheia de valor, uma energia notável no exame e na solução dos problemas insulares. Como governador do distrito de Ponta Delgada, o seu nome teve a auréola dum altíssimo prestígio. É fora de dúvida que ele deu todas as excelentes faculdades do seu espírito dinâmico, e da sua vontade férrea, ao progresso da terra para onde foi chamado a desempenhar uma acção útil. E por tal mereceu o reconhecimento de toda a população do distrito que nele via o homem decidido, experimentado, hábil e competente para governar com justiça e inequívoco zélo. Os problemas da assistência, obras públicas, pecuária e agricultura, encontraram no major Sérgio Vieira um operoso animador para lhes dar solução. A sua capacidade de realização era extraordinária, e o seu entusiasmo pelos negócios do distrito marcaram-lhe lugar de relevo e posição eminentes, o que é por todos registado com simpatia e agora por viva saudade. Possuia a visão segura das realidades e não há decerto micaelense algum que não sinta desvanecimento e orgulho pelo muito que ele fez com a sua tenacidade surpreendente, pelos inestimáveis serviços prestados ao País. O seu trabalho disciplinado, infatigável, justificava o grande conceito em que todos tinham o Homem que reunia tantas qualidades, o Chefe que presidiu e orientava com superior critério os destinos do distrito.

O Diário dos Açores dedicando um dos seus últimos números à memória do major Sérgio Vieira, sancionou o entusiástico e fervoroso testemunho de admiração duma população reconhecida e prestou, dessa forma, um acto de inteira justiça a um Governador consciente — que, sem desprimo para ninguém, foi dos mais úteis colaboradores do ressurgimento dos Açores.

A memória do major Sérgio Vieira merece a homenagem que acaba de tributar-lhe o importante diário açoreano. O seu nome não pode ser esquecido — pois foi um grande defensor dos interesses açoreanos.

## A fechar

**U**MA senhora muito feia, por certo uma solteirona, pergunta onde é a carruagem reservada para senhoras.

- É aquela diz-lhe o chefe da estação.
- Mas aquela está cheia.
- Nesse caso entre V. Ex.<sup>a</sup> para outra qualquer.
- Mas eu não gosto de viajar com homens.
- Ah! esteja descansada, minha senhora... basta V. Ex.<sup>a</sup> chegar à portinhola, para não entrar lá nenhum.

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Outubro de 1896)

## Kiosques por toda a parte

A camara municipal lucubrou, na sua sessão de 12 do corrente, sobre a concessão de kiosques nas ruas e praças de Lisboa, e resolveu, sabiamente, como de costume, consentir na continuaçao de uma perfeita inundação d'esses cubículos que enxameiam na cidade em tão-pasmosa quantidade como a numerosa legião dos impedidos.

Nada menos do que 36 kiosques de 1.<sup>a</sup> classe, 40 de 2.<sup>a</sup> e 58 de 3.<sup>a</sup> serão consentidos nas vias publicas! No Rocio 16, na Avenida 16, no Aterro 16. E' pasmoso!

Mas sobre esta abundancia ainda sucede que se está consentindo que estas baiúcas se agglomerem umas juntas ás outras em determinados pontos, constituindo um verdadeiro pejamento.

Por exemplo: o terreno em frente da estação do Caes do Sodré não é, já de si, dos mais vastos para a circulação dos passageiros que vão e veem e dos trens que ali os levam ou vão esperar.

Pois já lá estão 11 kiosques e vendas volantes, algumas de tão bella apparencia que são constituidas por dois foleiros sustentando um pano roto e sujo, abrigando um montão de melancias.

Vimos ha pouco d'isso n'um mercado arabe à beira do deserto do Sahara, mas a *installação* do nosso Aterro diverge d'aquella em ser... muito mais suja e ordinaria.

Esta assembléa geral de pequenas casinholas põe em grave risco os passageiros do caminho de ferro, porque, tomando todo o espaço, deixa apenas duas pequenas saídas para os trens e peões.

Não pedimos providencias, sabemos que é trabalho inutil, não porque a nossa voz seja fraca, mas porque... não vale a pena...

Realmente, com 134 kiosques a nossa capital deve ficar um *bijou*!

## Carris de ferro de Lisboa

Esta companhia, pretextando o augmento do preço da palha, suprimiu todas as suas carreiras de 20 réis ou, melhor, aumentou-lhes o preço a 30 réis, e subiu tambem a tarifa em outras linhas.

Não temos senão a louval-a por esta sabia determinação.

Desde o momento que a camara municipal lhe consente que altere as tarifas sem sequer lh'o participar, bem anda a sollicita direcção da companhia em estabelecer os preços que muito bem entenda sem dar satisfações a ninguem.

E tanto mais que esta resolução é de incalculaveis beneficios para o publico, para o gado, e só representa sacrificio para a companhia na diminuição das suas receitas, o que prova que ella está sempre prompta a sacrificar-se pelo bem geral.

Como dissémos, o publico ganha immenso com a elevação de tarifas agora posta em vigor. A baixa tabella de 20 réis nos pequenos percursos fazia com que toda a gente se habituasse a servir-se dos carros repetidas vezes, não dando

quasi, um passo á pé. Sabe-se quanto este costume é anti-higienico. Hoje o pedestrianismo está muito mais desenvolvido, e n'isso lucra tambem o gado que, já que a palha, por mais cara, não lhe é fornecida com abundancia, emprega muito menos esforço para traccionar os carros, que sobem, vasios, a rua Aurea, Avenida, rua da Palma e outras.

Os assinantes e os que viajam a longo percurso tambem lucram porque andam nos carros muito mais á vontade, livres dos importunos que por 20 réis os enchiam ainda ha pouco.

Só quem se sacrifica é a companhia que, desprezando os milhares de 20 réis que diariamente ficam hoje no bolso dos ex-passageiros, vê as suas receitas diminuir.

Quanto á camara municipal, os srs. Germano Claro e Pires Branco levantaram a questão da companhia ter elevado as tarifas sem sequer dar d'isso parte áquela corporação, mas logo na sessão seguinte o primeiro d'aquelles senhores se deu por convencido de que o direito da companhia o fazer está tão claro como o apellido do illustre vereador. Crêmos que o mesmo não sucede ao seu outro collega que, pelo contrario, continua a achar o negocio... escuro.

Mas não faz mal, tudo vai perfeitamente.

# Linhas portuguesas

## Os vagões adquiridos na América para os nossos Caminhos de Ferro

Nas grandes oficinas do Barreiro trabalha-se activamente na montagem de 150 vagões fechados de vinte toneladas, da remessa de 830 encomendada, e 90 vagões-cisternas que o Estado Português adquiriu na América do Norte com destino ás linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste.

O sr. Subsecretário de Estado das Comunicações, acompanhado dos srs. eng. Rogerio Ramalho director geral dos Caminhos de Ferro, e Pedro Brion, chefe da Divisão de Tracção da C. P., visitou aquelas oficinas onde foi recebido pelo sr. eng. Bruschi. Ficou excellentemente impressionado com a qualidade dos vagões que são dos mais modernos.

# ESPECTÁCULOS

## CARTAZ DA SEMANA

### CINEMAS

EDEN - Ás 15 e 21 - «A Vida do Coronel Blimp».

OLIMPIA - Ás 15 e 21 - «Furia Ardente».

COLISEU - Ás 21,45 - Companhia de circo.

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO - Exposição de animais.

# Viagens e Transportes

## Telegramas particulares

Pela C. P. foi modificada, em 7 do corrente, a redacção do artigo 6.º da tarifa de telegramas particulares, como a seguir se indica:

«— Os telegramas a que corresponde a entrega por «próprio pago» são todos os que se destinem a localidades não mencionadas na relação anexa a esta tarifa, excepção feita dos expedidos para destinos que, embora não figurando nessa relação, fiquem situados a distância que não excede 1 quilómetro das respectivas estações que os servem.

2 — Ao expedidor do telegrama abrangido pela excepção estabelecida no n.º 1 incumbe declarar, na requisição, que a distância entre a estação que serve o destino do telegrama e este mesmo destino não excede um quilómetro, podendo a Companhia deixar de promover a entrega do telegrama no domicílio se verificar, depois de aceite a requisição, que aquela distância é superior a 1 quilómetro.

3 — A Companhia não se compromete a fazer, com o pessoal seu, a entrega dos telegramas nos domicílios dos destinatários quando lhes corresponda a entrega por «próprio pago», encarregando-se apenas de procurar um «próprio» que sem responsabilidade alguma para a Companhia, se preste a levar o telegrama a destino, a troco da importância cobrada a título de taxa de entrega por «próprio pago».

A partir da mesma data são incluídos na relação anexa à referida tarifa os seguintes apeadeiros e localidades por eles servidas: estações e apeadeiros com o serviço telegráfico público: Durrães — Aveleda. Localidades servidas pelas estações indicadas, e nas quais a entrega de telegramas é feita sem cobrança da taxa de entrega por «próprio pago»: Durrães. Aveleda serve Monte, Louredo, Gaião, Igreja, Senhora da Graça, Mazagão, Cornido, Covas, Cruzeiro e Picoto.

# Imprensa

## «O REGIONAL»

Visitou-nos mais uma vez o quinzenário *O Regional* de S. João da Madeira, dirigido pelo sr. José Soares da Silva.

O último número apresenta-se excelentemente colaborado e refere-se à canonização do Beato João de Brito (acto solene que no próximo ano se realiza) em artigo assinado por João de Oliveira Ramos, jornalista brilhante que faz parte da redacção de *O Regional*.

## Uma grande Exposição Industrial vai realizar-se em 1949, na Porta

A Associação Industrial Portuense, organismo que tem dado uma colaboração útil e brilhante ao ressurgimento do país, vai realizar com o alto patrocínio do sr. Presidente da República e o apoio do Governo, uma Grande Exposição Industrial Portuguesa a que concorrerão os nossos primeiros estabelecimentos fabris e empresas industriais. A Exposição realizar-se-á em 1949, data em que aquele organismo comemora o 1.º Centenário da sua fundação.

Tudo está metódicamente preparado para que essa demonstração do trabalho industrial e de todas as actividades do império, resulte uma eficiente propaganda dos produtos nacionais.

Serão concedidos prémios aos expositores que mais se tenham distinguido. Está já assegurada a representação dos serviços do Estado, dos corpos administrativos e dos organismos de coordenação económica e corporativos, o que constituirá uma secção própria da Exposição.

Serão expostos apenas produtos de fabricação nacional, entendendo-se como tais aqueles que são extraídos, produzidos, laborados ou transformados dentro do território da Nação.

Trata-se, pois, dum objectivo de acentuada expressão patriótica, pelo que, felicitamos desde já, a Associação Industrial Portuense, a cuja iniciativa a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* dará todo o seu apoio.

## Conferencia Internacional de Caminhos de Ferro

Partiu para a Suiça a missão portuguesa que participará na Conferencia Internacional dos Caminhos de Ferro que todos os anos se efectua em Lausana. Essa missão, que em especial se ocupará de estudar o plano de regularização dos horários entre a Península e a França, é composta pelos srs. major engenheiro Mário Costa, da C. P., e eng. Fernando Arruda, como representante da Companhia dos C. de Ferro da Beira Alta; Nazaré da C. P. e Branco Cabral, secretário geral da mesma companhia.

A primeira reunião efectuar-se-á em Madrid onde procederá ao estudo do estabelecimento de horários para o próximo ano. Realizar-se-á depois uma reunião em Paris para resolver assuntos respeitantes a soluções de várias rôdes ferroviárias. A reunião geral efectua-se na Suiça e a ela devem assistir delegados de todos os Caminhos de Ferro da Europa.

# Recortes sem Comentários

## Mais reis para o exílio

Agora é o da Bulgária — o pequeno Rei Simeão, de 9 anos de idade que fôra proclamado depois da morte do Boris, morte um pouco misteriosamente. Governava com um Conselho de Regencia, que era quem punha e dispunha da jovem realeza, prestes a desaparecer, desde que os russos, que tem odio aos Reis como os de Mafoma ao toucinho, la puzeram pé e lá colocaram gente sua a fiscalizar. O jovem Simeão, desde que tal aconteceu, tinha os seus dias contados, não chegaria mesmo a sentar-se no trono.

E assim foi, tendo-o posto no olho da rua, o resultado dum plebiscito, no género de tantos outros que por aí se foram realizando e que foi favorável à Republica.

A família real vai viver com a família real italiana, exilada no Egito, visto a Rainha Mãe, da Bulgária, ser filha do Rei Victor Manoel, de Itália. Com o pequeno Rei e a Mãe irão sua irmã de 13 anos, Princesa Maria Luisa e sua tia Princesa Eudosia.

Abandonarão o paiz logo que seja proclamada a Republica. O Ministro dos Estrangeiros bulgaro, Kulichev, que está em Paris na Conferencia da Paz, declarou ali que serão dados á Família Real, 5 milhões de libras em compensação das suas propriedades particulares que o Governo adquiriu.

(Do Correio do Vouga)

## A defesa de cada um

Raramente um decreto alcança tão unânime aplauso da Nação como o que recentemente instituiu mais severas penas contra os traficantes do «mercado negro».

Com efeito, esse diploma abrange todos os indivíduos, quer as autoridades quer os simples cidadãos, que devem dar franca colaboração ao seu espírito, defendendo-se assim dos que especulam e açambarcam à custa de quem honradamente ganha a sua vida.

Muito se comentou e escreveu também sobre esse decreto, chegando alguns inconscientes exaltados a afirmar que o «mercado negro» era benéfico às populações, pois as capitacões fixadas pela Intendência estavam longe de bastar às necessidades de cada um.

Muito se enganam ao formular esse juizo simplista, ou de muita má fé política usam, os que pretendem dar-lhe

foros de verdade, pois é sabido que os géneros racionados constituem apenas uma base de preço fixo para as primeiras necessidades, flutuando em complemento dela e de acordo com as naturais leis económicas, as quantidades e preços de muitos outros produtos mantidos em mercado livre, embora justamente coordenado pelo Estado.

Assim, só será possível aumentar as capitacões quando a produção manifestar com exactidão as suas colheitas e quando, por colaboração directa de todos, deixar de traficar a praga dos candongueiros. Essa colaboração é a melhor — e a única — defesa de cada um e de todos.

(Do Beira-Dão)

## «Deus me ajude mas não tanto»

O capitão Whitehead, retirado nos arredores de Gaza, sentiu-se tão solitário e aborrecido que resolveu publicar anúncios em dois jornais ingleses para que lhe enviassem alguma coisa que ler. As primeiras respostas dos leitores chegaram em dois camiões de três toneladas: 80 sacas de correspondência completamente cheias.

Desde então continuou a receber milhares de cartas, livros, revistas e jornais. Ao fim de oito semanas, tinha recebido 1.200 sacas de correspondência. Entre as cartas figuravam centenas de propostas de casamento.

(Do Correio de Tomar)

## Sepultado há 26 anos um cadáver encontra-se em estado quase inalterável

Há 26 anos, faleceu em Lisboa, em consequencia duma operação ao estomago o sr. Francisco Ferro, proprietário em Baleizão.

O cadáver foi transportado para o cemitério daquela aldeia, sendo enterrado numa sepultura.

Recentemente, faleceu a viúva Maria Francisca Ferro. Os filhos, a sr.<sup>a</sup> D. Beatriz Ferro e o sr. Manuel Ferro, quiseram que os cadáveres de seus pais ficassem na mesma sepultura. E ao pretenderem remover os restos do homem, grande foi a surpresa ao verificarem que o cadáver se encontrava quase completamente incorrupto, pois apenas o lábio superior e partes das orelhas se apresentavam ligeira

**CEL**

É a marca dos condutores eléctricos cuja qualidade de fabrico é a garantia de uma boa instalação eléctrica

FABRICADOS PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.<sup>da</sup>

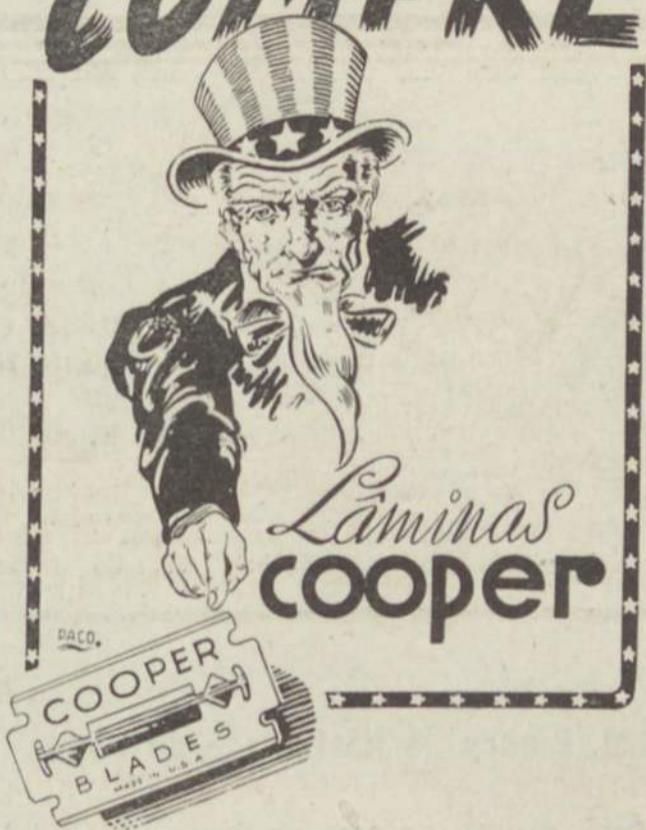
E DISTRIBUIDOS PELA :

**SODIL**

Sociedade Distribuidora, L.<sup>da</sup>

RUA NOVA DA TRINDADE, 15-C — LISBOA

# COMPRE



Cooper Espessura Regular 006 — Pacote de 5 lâminas 5\$00

Cooper Azul, Super Delgada 004 — Pacote de 4 lâminas 4\$00

À VENDA EM TODAS AS CASAS DA ESPECIALIDADE

GRATIS — Queiram enviar-nos um postal com a direcção e enviaremos uma lâmina da espessura que preferir

Representantes exclusivos para todo o Império Português

SOCIEDADE COMERCIAL JULIO DE MACEDO, LD.A.

Rua de S. Nicolau, 23, 1.º — LISBOA — Telefone P B X 2 36 8

Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

mente deteriorados. O fato — feito de bombazina azul — e o calçado também se encontravam em perfeito estado de conservação.

O caso foi testemunhado pelos filhos do defunto, cocheiro do cemitério, regedor e outras pessoas. Impressionou muito a gente de Baleizão.

(dos Jornais)

**Mascarados assaltam uma casa e matam 4 pessoas**

*Foi em Montalegre.*

Um grupo de homens, munidos de mascarilhas, cercou a casa de um lavrador, tendo três deles entrado na adega, onde o dono da casa se encontrava, em companhia de sua esposa e de uma sua irmã, Ana de Sousa Pinto solteira, de 40 anos. O lavrador, ao ver os mascarados, interpelou-os:

— Querem dinheiro ou beber?

— Nem uma coisa nem outra.

E, imediatamente, os mascarados, desfecharam uma pistola metralhadora, iluminando o quadro com uma pilha eléctrica de que iam munidos.

O sr. António de Sousa Pinto (era o seu nome) caíu ferido mortalmente enquanto os bandidos, voltando-se para a esposa da vítima e para os dois criados que dentro levavam um casco, diziam:

Não tenham medo, nada lhes sucederá.

E desfecharam sobre a irmã do sr. Sousa Pinto.

De fora, acorriam o filho do Sousa Pinto, José de Sousa Pinto, de 17 anos, e um criado, de nome Alfredo Pires, de 21 anos, contra os quais os bandidos desfecharam. As vítimas caíram mortas.

Entretanto, à janela de uma casa vizinha, acorria Aniceto Afonso que, munido de uma luz, tentava investigar.

Uma rajada de balas atingiu-o porém, mortalmente, enquanto um seu amigo que se encontrava detrás se refugiava debaixo da cama onde ficou cerca de uma hora.

Estabeleceu-se, então, enorme confusão. Os sinos tocaram a rebate, toda a gente gritava, mas ninguém se atrevia a aproximar-se, pois a casa estava cercada indo, ainda assim, um tiro atingir o sacristão que ficou sem uma orelha.

Sem que entretanto se soubesse as razões do crime — supõe-se que os mascarados são contrabandistas portugueses e espanhóis que habitualmente infestam a região — os bandidos desapareciam na noite em direcção à montanha, supõe-se que a caminho de umas minas de estanho.

(Da *Gazeta de Cantanhede*)

### No Tribunal de Nuremberg...

NUREMBERG, 1 — O Tribunal dos Criminosos de Guerra pronunciou hoje as seguintes sentenças:

GOERING, morte por enforcamento; RUDOLF HESS, prisão por toda a vida; RIBBENTROP, morte por enforcamento; KEITEL, morte por enforcamento; KALTENBRUNNER, morte por enforcamento; ROSENBERG, morte por enforcamento; FRANK, morte por enforcamento; FRICK, morte por enforcamento; STREICHER, morte por enforcamento; FUNK, prisão por toda a vida; DOENITZ, 10 anos de prisão; RAEDER, prisão por toda a vida; SCHIRACH, 20 anos de prisão; SAUCKEL, morte por enforcamento; JODL, morte por enforcamento; SEISS-INQUART, morte por enforcamento; ALBERT SPEER, 20 anos de prisão; VON NEURATH, 15 anos de prisão; BORMANN, julgado à revelia, morte por enforcamento. Foram absolvidos, SCHACHT, VON PAPEN e FRITSCH.

O parecer do juri sobre os crimes dos 21 principais criminosos de guerra é do seguinte teor:

«Hermann Wilhelm Goering, de 53 anos, considerado culpado de ter cometido todos os quatro crimes de conjunto da acusação, que são os seguintes: Conspiração; Crimes contra a paz; Crimes de Guerra e Crimes contra a Humanidade.

Rudolf Hess, de 58 anos, culpado: Conspiração e Crimes contra a Paz.

Wilhelm Keitel, de 63 anos, antigo chefe do alto comando alemão, culpado de: Conspiração; Crimes contra a paz; Crimes de guerra e Crimes contra a Humanidade.

Ernesto Kaltenbrunner, de 45 anos, antigo chefe da Polícia de Segurança e adjunto de Himmler, culpado de: Crimes de guerra e Crimes contra a Humanidade.

Hans Frank, de 46 anos, antigo governador geral da Holanda ocupada, culpado de: Crimes de guerra e crimes contra a Humanidade.

Joachim von Ribbentrop, de 53 anos, antigo ministro dos Negócios Estrangeiros do Reich, desde 1938 até ao colapso da Alemanha, culpado de: Conspiração, Crimes contra a paz; Crimes de guerra e Crimes contra a Humanidade.

Hjalmar Schacht, de 69 anos, antigo presidente de conselho de administração do «Reichsbank» desde 1933 até 1937

e ministro da Economia de 1936 a 1939, completamente ilibado de culpa.

Julius Streicher, de 61 anos, carrasco numero um dos judeus, culpado de crimes contra a Humanidade.

Walter Funk, de 56 anos, presidente do conselho de administração do «Reichsbank», desde 1939 a 1945, culpado de: Crimes contra a paz; Crimes de guerra e Crimes contra a Humanidade.

Alfred Rosenberg, de 53 anos, antigo ministro dos territórios ocupados da Europa Oriental e chefe do departamento nazi para a política externa e ideológica, culpado de: Conspiração, Crimes contra a paz; Crimes de Guerra e Crimes contra a Humanidade.

Karl Doenitz, de 55 anos, grande almirante e comandante supremo da esquadra alemã de 1943 a 1946 e que sucedeu a Hitler como «Fuehrer» no efémero governo de Plensburgo, nos últimos dias do regime nazi e da guerra, culpado de: Crimes contra a paz e Crimes de guerra. Não foi culpado de crimes contra a Humanidade.

Erich Raeder, de 70 anos, Grande Almirante e comandante chefe da esquadra alemã de 1928 a 1934, acusado de: Conspiração; Crimes contra a paz e Crimes de Guerra. Não foi culpado de crimes contra a Humanidade.

Baldur von Schirach, de 39 anos, antigo chefe da Juventude Hitleriana e governador da Austria, culpado de Crimes contra a Humanidade.

Fritz Sauckel, de 51 anos, antigo chefe da Frente do Trabalho nazi, desde 1942 até ao colapso da Alemanha e antigo governador da Turingia, culpado de Crimes de Guerra e Crimes contra a Humanidade.

Alfred Jodl, de 56 anos, chefe do Estado Maior alemão, de 1942 a 1945, culpado de: Conspiração; Crimes contra a paz; Crimes de guerra e crimes contra a Humanidade.

Franz von Papen, de 66 anos, antigo embaixador do Reich na Austria, de 1934 a 1938 e que preparou o caminho para o «Anschluss», completamente ilibado de toda a culpa.

Albert Speer, de 40 anos, antigo ministro dos Armentos de Hitler, culpado de: Crimes de guerra e Crimes contra a Humanidade.

Constantin von Neurath, de 73 anos, «protector» da Boémia e da Morávia, de 1939 a 1941 e ministro dos Negócios Estrangeiros desde 1932 a 1938, culpado de: Conspiração; Crimes de guerra; Crimes contra a paz e Crimes contra a Humanidade.

Hans Fritsche, de 46 anos, grande locutor da rádio alemã, ilibado de culpa.

Arthur Seiss-Inquart, de 54 anos, governador da Austria depois do «Anschluss» e comissário da Holanda ocupada de 1940 a 1946, culpado de: Crimes contra a Paz; Crimes de Guerra e Crimes contra a Humanidade.

Wilhelm Frinck, de 69 anos, antigo «protector» da Boémia e da Moravia e Ministro do Interior desde 1933 e 1943, culpado de: Crimes contra a paz; Crimes de guerra e Crimes contra a Humanidade.

Martin Bormann, de 46 anos, adjunto de Hitler, culpado de: Conspiração; Crimes contra a paz; crimes de guerra e Crimes contra a Humanidade. Foi julgado à revelia.

(dos jornais)

**SEGUROS**  
AVIÃO—CAMINHOS DE FERRO  
**TAXAS**  
Procure **António Gomes**  
Telefone 23116

## 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

## Paiva Couceiro, Figura da História e da Lenda

Como noticiámos, esteve, ontem, em festa o Quartel de Queluz.

Depois de ter sido inaugurado o retrato de Mouzinho de Albuquerque, foi descerrada, pela tarde, a lápide evocativa do valoroso *Grupo a Cavalo* — em justa homenagem a Paiva Couceiro. E bem a merece a memória do glorioso chefe militar e antigo governador de Angola, pelo seu nome, a todos os títulos ilustre, e pela sua notabilíssima acção de patriota. Com efeito, o nome de Paiva Couceiro, intima e indelevelmente ligado ao Quartel de Queluz, sobretudo ao seu brilhante *Grupo a Cavalo*, pertence à História política portuguesa, dos últimos cinquenta anos, como pertence, também, ao Império Colonial. Politicamente foi o ultimo comandante militar monárquico a render-se em Outubro de 1910 — há 36 anos —; e, implantada a República, o primeiro a declarar, com a nobreza de carácter que era seu timbre, a rebelião contra o novo regime. E ei-lo, *cavaleiro andante*, como paladino da Causa Monárquica a terçar armas. Foram agitados os primeiros anos da República. Paiva Couceiro tinha sob o seu comando um verdadeiro exército, à frente do qual flutuava a bandeira azul e branca. E havia, então, um Rei, uma Causa e um ambiente nacional inteiramente favorável à restauração das seculares instituições derrubadas por mero acaso dum golpe audacioso e pela cobardia colectiva de muitos.

Apesar da sua acção política Paiva Couceiro não teve ódios entre os seus adversários — e a prova está em que quando da sua morte, as maiores e melhores figuras da República de 1910 se incorporaram no seu funeral. E, hoje, o seu nome é evocado como exemplo de patriotismo, e a sua obra de colonialista, dos mais notáveis, como a sua acção militar, da geração de Mouzinho, citadas como lição admirável de Bem Servir.

A Causa Monárquica ficou devendo a Paiva Couceiro grandes e relevantes serviços. Toda a sua unidade, todo o *elan* que a impulsionava e movia, todo o espírito de sacrifício que nela existia, toda a fé lusíada que a animava — foram obra do comandante Couceiro, figura da História e da Lenda, cuja sombra se projecta no tempo e no espaço, como arauto de uma Ideia, que ressurge, hoje, em transes de mística patriótica, a galvanizar um povo que, perante a incerta, confusa e difusa hora presente que o Mundo vive, regressa em Pensamento e em Ação ás seculares instituições políticas — as únicas que são a garantia absoluta de Liberdade e de Democracia, ao serviço da Civilização Ocidental.

(De *A Vitoria*)