

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, Rua Mousinho da Silveira, 186
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1442



16—JANEIRO—1948



A N O L X

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:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.* CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

A questão do «Sud-Express», pelo General <i>Raúl Esteves</i>	131
Caminhos de Ferro do Norte e da Costa Ocidental da África, por <i>Carlos Bivar</i>	133
Há 50 anos	135
Dr. Armando Narciso	135
O Centenário dos Caminhos de Ferro Espanhóis	136
Previdência do Pessoal Ferroviário	136
Caminhos de Ferro Coloniais	137
Junta Autónoma das Estradas	137
Vida Ferroviária	137
Jardim Zoológico	137
Parte Oficial	138
Recortes sem Comentários	141
Cumprimentos de Boas Festas	143
Cantinas para ferroviários	143

A questão do "Sud-Express"

Pelo General RAÚL ESTEVES

A propósito do nosso último artigo sobre esta importante questão o distinto engenheiro D. Gabriel Urigüen veio amavelmente apresentar, no último número desta *Gazeta*, considerações muito interessantes, mas que nenhum elemento novo trazem que possa modificar o que aqui temos exposto.

Salva a devida consideração que nos merece o nosso ilustre interlocutor, julgamos, portanto, que seria inútil qualquer nova argumentação, quer porque, como dizemos, nada vem destruir o que temos apontado, quer ainda porque, a nosso vêr, a questão está posta em termos bem precisos para que possa ser perfeitamente compreendida no ponto de vista dos interesses portugueses, que se acham prejudicados com a actual situação das nossas comunicações ferroviárias internacionais.

Em todo o caso, e para maior clareza, reproduziremos aqui, numa fórmula sintética, as conclusões a que chegámos, e que se impõem, em nosso parecer, a quem examinar imparcialmente este assunto.

Assim, por tudo quanto temos dito, afigura-se-nos que ficou bem estabelecido o seguinte:

1.º — Desde mais de meio século que se manteve a ligação directa de Portugal com Paris e com a Europa Central, em condições de rapidez e de economia que não se podem realizar com a obrigação de uma prévia passagem por Madrid, e é esta ligação, que foi sempre considerada muito vantajosa para Portugal, *que todas as entidades portuguesas se têm empenhado por que seja plenamente restabelecida*.

2.º — A ligação entre Lisboa e Madrid foi, durante o mesmo longo espaço de tempo, assegurada pelo chamado rápido de Madrid

que, embora susceptível de quaisquer melhoramentos, nunca originou reclamações de tal vulto que impuzessem uma preferência para tal serviço.

3.º — A situação agora estabelecida de uma ligação frequente para Madrid, conjugada com a redução efectuada na ligação Lisboa-Paris, vem operar uma radical mudança na orientação das comunicações europeias de Portugal, tornando-o, de um modo iniludível, tributário da prévia passagem por Madrid, com manifesto prejuízo nosso, quer moral, quer material, dando-se a agravante de sermos nós que contribuimos para esta abdicação da liberdade de comunicações, pela manutenção do «Lusitânia Expresso» com aturada circulação.

Assim, a situação actualmente criada representa, sem dúvida nenhuma, uma radical mudança na orientação das nossas ligações internacionais, e tal facto acarreta naturalmente consequências de carácter económico e político que não iremos aqui apreciar.

Será esta forçosa mudança mais vantajosa para a posição europeia de Portugal?

Não nos cabe a nós responder a uma pergunta de tão transcendente responsabilidade.

A nossa modesta opinião ficou, com tudo, bem assinalada, e com os nossos sinceros cumprimentos para o ilustre engenheiro sr. D. Gabriel Urigüen, nosso amável e distinto interlocutor, damos por finda esta interessante questão, na qual, como se diz no nosso português popular, nós procurámos varrer a nossa testada.



Caminhos de Ferro do Norte e da Costa Ocidental da África

Por CARLOS BIVAR

EM vários números desta *Gazeta* relativos aos anos de 1945, 1946 e 1947 tem-nos ocupado dos Caminhos de Ferro de África incluindo os do Império Português. No entanto, ainda ficou por fazer referência a muitos deles, actualmente em exploração nessa parte do mundo que, por ser extensa e intensamente industrializada pelas potências europeias, careceu de estudo e de consultas mais demoradas.

A partir da Costa Norte do Continente Africano existem, desde séculos, vários Estados e, mais modernamente, certos Protectorados e Colónias que, com o rodar dos tempos, teem sido civilizados e povoados de forma a não poderem prescindir dessa grande invenção, alavanca do progresso das comunicações, que obrigou a deixar para trás, como rotineiros os trilhos seguidos pelas caravanas, meio tradicional para o transporte das mercadorias que constituiam o tráfico comercial próprio de tais regiões. Os caminhos de ferro que, apesar-de tudo, continuarão ainda a exercer a sua ação civilizadora, insubstituível, sob muitas das condições exigidas para o tráfico intensivo através dos territórios onde ela se tornar imprescindível.

Tripoli, a velha Regência de Tripoli ou Tripolitânia, antigo estado da Barbária, sujeito ao sultão da Turquia passou, em 1912, para a soberania da Itália, sob a designação de «Colónia Italiana da Líbia,» juntamente com as regiões de Misurata, Bengazi, Verna e parte do Sahará.

Caminhos de Ferro — 400 quilómetros.

Tunísia — Possui o seu soberano nacional, «Bey», e ficou constituindo um Protectorado após o Tratado de Kasrs-es-Said, de 1881. Tem um residente em nome da

França. Activa um comércio de trânsito interno de exportação e importação para o qual dispõe de:

Caminhos de Ferro:— 2.400 quilómetros.

Algéria — Este território que esteve, sucessivamente, desde o século VI, sob o domínio dos cartagineses, dos romanos, dos bizantinos, dos árabes e turcos foi, finalmente, ocupado pelos franceses, *manu militari*, após a tomada de Constantina, em 1837. Divide-se em três departamentos: Alger, Oran e Constantina e comprehende ainda os Territórios do Sul. A autoridade superior é constituída por um Governador Geral, em nome da França, da qual o território faz parte integrante.

A sua situação geográfica tem-na obrigado a ser teatro de operações militares importantes, das quais a última foi a do desembarque de tropas para combater o Afrika-Korps.

Caminhos de Ferro: possui uma extensa rede ferroviária que se compõe de uma linha ao longo do território desde Tlemcen, na fronteira marroquina, conjugada com várias outras de penetração para o Sul e de ramais de ligação com o litoral numa extensão de 4.940 quilómetros.

Marrocos — O tratado franco-espanhol de 1912, estabeleceu as zonas de influência respectivas. O Marrocos Internacional, zona em volta de Tanger com um Sultão que é representado na zona espanhola ou «Protectorado» por um Califa, perante o Alto Comissário espanhol. Este Protectorado é servido por Caminhos de Ferro de: Ceuta a Tetuan, 41 quilómetros—Larache a Alcacerquibir, 40 quilómetros e mais 60 entre Melilla—Zeluan—Batel—Dar Drius—Marrocos Francês—«Protectorado», represen-

tando a França um Comissário Residente Geral. Caminhos de Ferro — 1.713 quilómetros de via normal e 137 de via reduzida. Fez a Tanger, 310—dos quais 210 circulam em território marroquino. Fez — Oudjda 335 quilómetros.

* * *

Serra Leoa — Colónia e Protectorado britânicos da Costa Norte Ocidental da Guiné. A Colónia data de 1787 e o Protectorado desde 1896 dividido em duas províncias com os seus comissários provinciais e outros assistentes.

Caminhos de Ferro:— Freetown (capital) a Pendembu com 364 quilómetros e Boia — Makeni 132.

Costa do Ouro — Colónia compreendendo os territórios dos Achantis ou Achantia, o Mandato sobre o Togo, ou Togolândia, e os Territórios do Norte. Fica situada no Golfo da Guiné.

Caminhos de Ferro — de Takoradi — Kumasi — Accra (capital) com 585,5 quilómetros e mais uns duzentos e quinze de derivações, ficando ligada a região industrial mineira do ouro.

Nigéria — Colónia, Protectorado e Mandato sobre os Camarões. Divide-se em duas províncias, do Norte e do Sul, incluindo a Colónia de Lagos.

Caminhos de Ferro — Lagos — Kano — N'Guru; Minna-Baro; Zaria-Jos; Zaria — Namoda e Ifo — Idogo; Pt Harcourt — Kaduna, Kafanchan — Jos. 3.295 quilómetros.

Caminhos de Ferro dos Camarões — Victoria — Buea — Ekona. 40 quilómetros.

* * *

Colónias da Africa Occidental Francesa.

Estas colónias formam um agrupamento de administração autónoma com os seus governadores próprios e um Governador Geral como autoridade superior. O agrupamento ou Federação denomina-se: «Território de Dakar e Dependências».

Dakar (capital); Senegal (capital St.

Louis); Mauritânia (capital Port Etienne); Guiné (capital Konakry); Costa do Marfim (capital Abidjan); Dahomey (capital Porto Novo); Sudão (capital Kouloubaba) e Niger (capital Niamey).

Caminhos de Ferro:— Dakar — St. Louis, Louga — Linguéré; Thiés — Bamako — Koulikoro com ramais para Kaolak e Touba; Segou-Bani, Konakry — Kankan; Abidjan — Bobo Djoulasso; Kotonou — Tchaourou com ramais para Ouidah e Segboroue, com direcções para Zagnanado e Abomey; Porto-Novo-Pobé; Porto Novo — Kotonou. Cerca de 4.000 quilómetros.

Mandato do Togo — Inclui a parte oriental da antiga colónia alemã.

Caminhos de Ferro:— 458 quilómetros desde a capital, Lomé — Atakpame-Sokodé; Lomé — Palimé — Klouto — Misahöhe, Lomé Petit Poopo — Anécho.

Africa Equatorial Francesa — Comprende quatro divisões: Gabão (capital Libreville), Congo Médio (capital Brazzaville); Oubangui — Chari (capital Bangui) e Tchad (capital Fort Lamy).

Caminhos de Ferro:— 512 quilómetros de linha de Brazzaville à Ponta Negra.

Mandato do Camarão ou Camerun na parte atribuída á França pelo tratado de Versailles.

Caminhos de Ferro:— 508 quilómetros de linhas desde Douala — Nkonjsamba; Douala — Yaoundé, cidade capital, com uma derivação para Mbalmayo.

S. Tomé e Príncipe — Colonia Portuguesa. A capital da Ilha de S. Tomé é a cidade do mesmo nome.

Caminhos de Ferro:— 19 quilómetros ligando a capital à Trindade.

Angola — Em artigos anteriores já tivemos ocasião de tratar dos caminos de ferro desta província, mas não pormenorizadamente com respeito a uma quilometragem mais actualizada, que já atinge uma cifra elevada como se segue: Linhas do Estado 896, incluindo a linha de Moçamedes a Sá da Bandeira com 248. Particulares: Lobito fronteira 1347; Porto Amboim — Gabela 123, num total de 2366 quilómetros.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Janeiro de 1898)

Tracção electrica em Lisboa

Está já aprovado pela camara de Lisboa o contracto com a «Companhia carris de ferro» para o estabelecimento da tracção electrica por toda a cidade, nas linhas que a companhia já tem em exploração e em varias outras que, de conjunto, lhe foram concedidas, formando uma rede total de 26 kilometros.

O parecer da commissão de viação encarregada de estudar o assumpto foi apresentado em sessão de 5 do corrente pelo relator o sr. Martinho Guimarães e pelo mesmo sr. pedida a urgencia da discussão que já se vê—foi logo concedida porque em negocios d'estes o accordo dos nossos edis é o mais completo...

Um vereador, mais evidente, o sr. Patrocínio Marques, pediu, ao menos, que o parecer fosse impresso, distribuido e discutido em sessão proxima, mas o seu voto ficou isolado e com muito breves explicações do relator e do sr. Motta Veiga, a approvação não se fez esperar ficando o projecto aprovado quasi em oposição, porque só o sr. Marques declarou que desejava que a Companhia desse mais de 100 contos.

Com efeito, foi por esta quantia que a camara alienou todas as ruas da capital e por um espaço de 99 annos.

Quer dizer, que a camara, exorbitando das suas atribuições, manietou as que lhe sucederem durante um seculo, impedindo-as de tratar de qualquer melhoramento na capital, não só no sentido da sua viação como mesmo nas suas edificações, porque um contracto em tais condições e por longo prazo, será sempre um estorvo e, quem sabe se mais tarde tal sistema de viação se tornará por tal forma incommodo e prejudicial que outra camara tenha que resgatar por quantiosa somma a concessão que a actual camara levianamente deu por... um prato de lentilhas.

Realmente quando o problema da viação urbana em commun está sendo estudado por centenares de especialistas em todos os paizes; quando cada dia se apresenta uma nova solução e ninguem pode prevêr qual será o melhor sistema, que o consenso dos competentes proclamará; quando, em *todas as capitais* da Europa tem sido recusada a adopção do sistema de *trolley* quando na propria America elle está condenado e intimadas as companhias a substituir o n'um breve prazo, fazer uma concessão tão larga em todos os sentidos, é uma tal prova de insensatez que só a nossa camara seria capaz de a dar!

Não somos inimigos da companhia Carris de ferro, não desejamos estorvar que ella melhore o seu serviço, não desconhecemos, por experiencia propria, as vantagens que oferece ao publico o sistema de tracção electrica, em determinadas linhas em condições especiaes.

Mas o que não podemos admitir sem protesto é que tal concessão se fizesse *por um seculo* (!) para toda a rede da cidade e com tais garantias que bem se pôde dizer que a capital portugueza foi passada, das mãos dos representantes dos seus municipios, para as d'uma companhia que, para mais, sendo estrangeira fará enviar para fóra do paiz todo o lucro que d'essa concessão tirar, empobrecendo-nos ainda mais com a exportação de ouro, reunindo bago a bago o custo dos bilhetes que o publico paga para o mandar para além das fronteiras.

Se, em breves annos, aparecer outra empreza, portugueza ou estrangeira, que offereça a instalação de um serviço muito melhor ou mais commodo, ou menos perigoso, ou mais barato e quem pôde saber durante 99 annos o que aparecerá! — a futura camara não poderá facultar essa vantagem aos habitantes da cidade, que encontrará, acorrentada aos interesses privados de uma companhia estrangeira pela imprudencia leviana de quem não soube salvaguardar os direitos de todo o povo d'uma capital.

A concessão por vinte annos seria mais que bastante; seria condenar-nos a durante um longo periodo, um sistema de viação que já hoje é velho mas, ao menos no fim d'esse tempo, achando-nos atrazados, poderíamos conseguir

Dr. Armando Narciso

Faleceu em 4 de Janeiro, na Casa de Saúde das Amoreiras, para onde tinha entrado na véspera do Natal, o sr. dr. Armando Narciso, antigo colaborador desta publicação e médico do pessoal da nossa tipografia.

É com pesar que vemos desaparecer do número dos vivos e dos nossos amigos não apenas um médico notável mas um escritor de raro merecimento. A numerosa colónia açoriana de Lisboa perde também com a sua morte um dos seus mais prestigiosos elementos.

Morreu relativamente novo o Dr. Armando Narciso. Natural da Ilha de S. Jorge, fixou após o seu doutoramento em Coimbra residência em Lisboa. Aqui, ao lado do prof. Belo de Moraes, na qualidade de seu assistente, começou a fazer a sua reputação de médico. No Hospital de Santa Marta, onde durante anos prestou serviço, especializou-se em doenças do coração. Desde 1930 que era professor de terapêutica hidrológica e de fisioterapia do Instituto de Hidrologia, sendo, em 1934, nomeado seu director.

Fez algumas viagens ao estrangeiro, quase todas em missão oficial. No Congresso de Litiase Biliar, efectuado em Vichy, em 1942, e em que representou o País, tomando parte activa e brilhante, as suas comunicações foram ouvidas com grande interesse.

Fundou e dirigiu com os Drs. Marques da Mata e Jorge Niny, em 1935, a revista — «Clínica, Higiene e Hidrologia», que ainda hoje se publica, e em 1938, então presidente da «Casa dos Açores», organizou o I Congresso Açoriano, que teve a vantagem, entre outras, de chamar a atenção dos continentais para as nossas ilhas.

Deixa numerosos trabalhos de ordem científica e de carácter literário. O seu livro — «Terra Açoriana», revela-o como prosador de boa qualidade.

O seu funeral foi bastante concorrido, nela se incorporando algumas das maiores individualidades do nosso meio social e científico.

equalizar as outras cidades da Europa, pela introdução dos mais modernos sistemas de viação, então em uso.

Por 99 annos, porém, significa que no anno de 2.000 a nossa capital se achará na sua viação um seculo atras de todas as do mundo, e sendo apontada por estas por este facto, é de esperar que a justiça da historia perpetuará o nome dos tristes vendilhões que a cederam a uma companhia, um seculo antes.

Não é pondo os proprios nomes ás novas ruas em glorificação de si mesmo mais vituperante, do que elogio — que os actuaes vereadores perpetuarão a sua memória.

A assignatura do contracto — carris de ferro — leval-o-ha à posterida'e, que os admirará como prototypos da inabilidade do nosso tempo.

O peior será que, de envolta com elles, vae todo o povo da capital.

O Centenário dos Caminhos de Ferro ESPAÑHOIS

A Comissão oficial encarregada de organizar as festas por ocasião do I Centenário do Caminho de Ferro em Espanha publicou a seguinte nota:

«Em 1948 será celebrado o I Centenário do Caminho de Ferro em Espanha, cujos trabalhos estão a cargo dumha comissão oficial nomeada pelo Ministério das Obras Públicas.

Nas nações que já celebraram o centenário, as entidades e as corporações, do mesmo modo que os particulares, contribuiram efusivamente para os actos comemorativos, que na nossa Pátria terão singular relevo e importância.

Será posto em execução um amplo programa, que abrange a publicação dumha monumental «História do Caminho de Ferro em Espanha», uma grande exposição e outros actos e obras que expressarão a transcendência histórica da construção dos caminhos de ferro na Nação e suas províncias ultramarinas.

A comissão oficial dirige um apelo a todos quantos possuem documentação histórica, artística, anedótica e técnica sobre o nascimento e desenvolvimento dos caminhos de ferro em Espanha, rogando-lhes que lhe tragam, a título de empréstimo, absolutamente garantido, a fim de não omitir nenhuma contribuição de tão importante centenário, como gravuras, quadros, desenhos, objectos de cerâmica, anúncios, bilhetes e medalhas dos primitivos caminhos de ferro, programas, acções, obrigações, fotografias antigas, cartazes, que podem e devem contribuir para o melhor êxito das empresas projectadas e que serão devolvidos aos seus respectivos possuidores uma vez utilizados.

Rogamos a quantos possam colaborar nesta nobre tarefa histórica que se dirijam, com suas remessas ou notícias, à sede da «Comissão Oficial para o I Centenário do Caminho de Ferro em Espanha», calle Peligros, 2, segundo andar, telefone 210 365, Madrid.

De todos os empréstimos se dará o correspondente recibo, e quem os enviar pelo correio deverá registá-los.

Qualquer dado ou referência sobre o paradeiro de documentos históricos será também especialmente agradecido pela Comissão oficial nomeada pelo Ministério das Obras Públicas.»

PREVIDÊNCIA DO PESSOAL FERROVIÁRIO

Foi já empossada pelo sr. Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, a Comissão encarregada oficialmente de proceder à revisão da organização da previdência do pessoal ferroviário, no sentido de ser criada uma só caixa.

Esta Comissão é composta pelos srs. dr. Manuel Rebelo de Andrade, vice-presidente do Conselho Superior da Previdência Social, que presidirá; engenheiro Mário Dias Trigo e dr. João Matos Rodrigues, respectivamente, chefe da 2.ª repartição da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e secretário da comissão administrativa do Fundo Especial dos Caminhos de Ferro, ambos em representação do Ministério das Comunicações; drs. António Maria Martins da Costa Leão e Feliciano Tomás de Resende, actuário de 1.ª classe e assistente do Instituto Nacional do Trabalho e Previdência, por este departamento; engenheiro Henrique Pinto Bravo e dr. Augusto César Teixeira, sub-director e adjunto do Secretário geral da C. P., pelas empresas ferroviárias; e Luis Pinto Vilela e Augusto Silva Ramos, presidentes dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte de Portugal (Pessoal do Movimento) e do Centro de Portugal (Pessoal dos Serviços Centrais), em representação dos ferroviários, todos como vogais.

Após a leitura do acto da posse, o sr. dr. Castro Fernandes pronunciou um breve discurso acerca do problema que diz respeito à previdência do pessoal ferroviário, afirmando que é muito complexo e que a ambicionada fusão das caixas de Previdência numa só apenas se tornou possível depois que se procedeu à concentração das empresas ferroviárias.

Elogiou em seguida os membros da Comissão, dando especial relevo ao sr. dr. Rebelo de Andrade, que são as pessoas melhor indicadas para se chegar a uma solução inteiramente satisfatória.

O sr. dr. Manuel Rebelo de Andrade, que falou por último, afirmou que o problema vai ser estudo demoradamente, mas, em vista da competência dos seus membros, a Comissão se desempenhará com êxito dos seus trabalhos.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Caminhos de Ferro Coloniais**ANGOLA**

Pelo Ministério das Colónias, foi mandada adjudicar pela quantia de 15.935.690\$56, à firma «Obras Metálicas Electro-Soldadas», a construção de duas pontes sobre os Rios «Bero» e «Giraúl» e respetivas variantes, no Caminho de Ferro de Moçâmedes, na extensão total de 12,150 km.

Trata-se de uma obra de grande importância para a economia da Colónia de Angola e especialmente para o planalto da Huila, cujos produtos aquele Caminho de Ferro drena para o porto de Moçâmedes.

As pontes, com as extensões de 320 e 200 metros respectivamente, são construídas de betão armado, e já adaptadas, bem como as terraplanagens de acesso, para a via de bitola 1^m,067, normal em África.

Escusado será acrescentar que com estas pontes acabam os inconvenientes das demoradas interrupções de trânsito dos comboios durante as cheias, as quais sérios prejuizos têm causado tanto para a exploração como para o tráfego de passageiros e mercadorias.

—No dia 31 de Março próximo, às 15 horas, realiza-se na Direcção Geral de Fomento Colonial, em Lisboa, um concurso público para a execução, por empreitada, da construção de parte do 1.º troço e do 2.º troço da variante da serra do Chela, do caminho de ferro de Moçâmedes, incluindo terraplanagens, túnel, obras de arte e acessórios.

O depósito provisório é de 300.000\$00 e o definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

Junta Autónoma das Estradas**Foi nomeado seu presidente o general Sousa Macedo**

Pelo sr. Ministro das Obras Públicas, acaba de ser nomeado o sr. general D. Luís da Costa de Sousa Macedo (Mesquitela) para o cargo de presidente da Junta Autónoma das Estradas, na vaga deixada pelo sr. brigadeiro Silveira e Castro, que atingiu o limite de idade.

Foi uma nomeação acertada, pois trata-se dum oficial distintíssimo, que possue uma brilhante folha de serviços prestados ao País.

Vida Ferroviária**HOMENAGENS****António dos Reis Madeira**

No gabinete do chefe da 6.ª Circunscrição de Exploração da C. P., do Barreiro, foi há dias homenageado pelo pessoal desta Circunscrição, por motivo de ser reformado com 42 anos de serviço, o inspector principal adjunto da Circunscrição, sr. António dos Reis Madeira.

Falaram os srs. Alexandre Correia Matias, Bento Rodrigues Amaro, Estêvão José Veiga e Rosa Junior, os quais puseram em evidência as qualidades profissionais e morais do homenageado.

O sr. António dos Reis Madeira agradeceu, por fim, a justíssima homenagem que lhe haviam prestado.

Simão da Silva

Em Sernada (Vale do Vouga), um numeroso grupo de amigos do sr. Simão da Silva, sub-chefe das oficinas da C. P., naquela localidade, ofereceu-lhe um jantar de homenagem na sede do Sindicato Nacional dos Ferroviários da Linha do Vale do Vouga, por motivo de ter atingido, em 31 de Dezembro, o limite de idade.

Jardim Zoológico**Mais um novo e importante melhoramento**

O Jardim Zoológico, famoso e formoso parque de que Lisboa e o país se orgulham, acaba de inaugurar um novo e notável melhoramento. Trata-se da transformação da antiga estufa do Conde de Farrobo, fronteira ao roseiral, num magnífico e encantador salão de chá.

Raúl Lino, nobre artista, novamente demonstrou o seu talento e o seu carinho pelo Parque das Laranjeiras, criando mais este notável melhoramento. A transformação da antiga estufa em salão de chá é, na verdade, feliz.

Como de costume, o sr. Professor Fernando Emídio da Silva, com a distinção que o caracteriza, fez as honras da casa. Entre os convidados e representantes da Imprensa, via-se o sr. eng. Nazaré de Oliveira, chefe de gabinete do sr. Ministro das Obras Públicas.

O sr. dr. Fernando Emídio da Silva, no seu breve e elegante discurso, anunciou que entre os novos melhoramentos a introduzir deve figurar a electrificação duma parte do Jardim.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Direcção Geral da Fazenda Pública

Decreto-iei n.º 36:544

O «Diário do Governo», n.º 241, I série, de 16 de Outubro, publica o seguinte:

Convindo aumentar as disponibilidades do Fundo Especial de Caminhos de Ferro de modo a poder satisfazer os encargos derivados da renovação do material circulante que se julga oportuno adquirir para as linhas do Estado, o que, nos termos do respectivo contrato de arrendamento, é indispensável à melhoria do tráfego;

Considerando que a situação actual do mercado em relação à taxa de desconto do Banco de Portugal, a evolução da taxa de juro e as conversões realizadas pelo Estado desde a publicação do decreto-lei n.º 25:319, de 13 de Maio de 1935, aconselha a redução da taxa de 4,5 por cento que, nos termos do artigo 4.º deste diploma, é aplicada ao empréstimo de 100:000.000\$ concedido ao referido Fundo, mantendo-se, porém, o prazo de amortização estabelecido no mesmo artigo;

Considerando ainda conveniente aproveitar-se a oportunidade para se fixar a dívida do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, calculada de harmonia com o disposto no artigo 3.º do diploma citado;

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 O débito do Fundo Especial de Caminhos de Ferro ao Estado, determinado de harmonia com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 25:319, de 13 de Maio de 1935, é fixado, em relação a 31 de Dezembro de 1946, em 82:701.414\$56.

Art. 2.º A taxa anual de juro estabelecida no artigo 4.º do decreto-lei n.º 25:319, de 13 de Maio de 1935, é reduzida para 3 por cento.

Art. 3.º Este diploma entra imediatamente em vigor.

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

Paços do Governo da República, 16 de Outubro de 1947.
— ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA. — António de Oliveira Salazar — Augusto Caneella de Abreu — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — José Caeiro da Matta — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Teófilo Duarte — Fernando Andrade Pires de Lima — Daniel Maria Vieira Barbosa — Manuel Gomes de Araújo.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

12.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

O «Diário do Governo» n.º 300, I série, de 27 de Dezembro, publica o seguinte:

Declara-se, de harmonia com o disposto no artigo 7.º do decreto lei n.º 25:299, de 6 de Maio de 1935, que S. Ex.ª o Mi-

nistro das Comunicações, por seu despacho de 18 de Novembro próximo passado, aprovou nos termos do § 2.º do artigo 17.º do decreto n.º 16:670, de 27 de Maio de 1929, as seguintes transferências dentro dos artigos 9.º e 10.º do orçamento privativo do Fundo Especial de Caminhos de Ferro respeitante ao actual ano económico:

Artigo 9.º — Despesas de comunicações:

Do n.º 3) para o n.º 2) 1.000\$00

Artigo 10.º — Encargos administrativos:

Do n.º 2) para o n.º 6) 2.500\$00

Mais se declara que, nos termos do disposto no artigo 1.º do decreto-lei n.º 33:538, de 21 de Fevereiro de 1944, S. Ex.ª o Ministro das Finanças, por seu despacho de 10 do presente mês, autorizou a supracitada transferência.

12.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, 22 de Dezembro de 1947. — O Chefe da Repartição, Henrique Daries Louro.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 291, II série, de 15 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que a missão para que foram nomeados, por portaria de 3 de Outubro do corrente ano, o engenheiro civil de 1.ª classe José Chedas Bogarim e o engenheiro civil de 2.ª classe António Alfredo de Sanches de Castro da Costa Macedo, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, se torne extensiva à Bélgica e que, por essa razão, o número de dias de ajudas de custo a conceder aos referidos funcionários possa ser elevado até quarenta.

O «Diário do Governo», n.º 293, II série, de 17 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 62, de construção da estrada de acesso ao apeadeiro de Vale do Guizo, de que é adjudicatária a firma Cruzeiro, Limitada, aprovar o referido auto, e bem assim declarar a mencionada adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 297, II série, de 22 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 6^m²,56, à direita da linha férrea do Douro, entre os quilómetros 16,005 e 16.009,50, 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 e concelho de Valongo, distrito do Porto, e confronta ao norte com o caminho de ferro e Domingos Ferreira Canelas, ao nascente e sul com o caminho de ferro e ao poente com Domingos Ferreira Canelas.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada

pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 303, II série, de 30 de Dezembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a superfície de 130 metros quadrados, situada junto ao rio Arunca, próximo da estação de Pombal, da linha férrea do Norte, destinada ao alargamento e aprofundamento da câmara de decantação da toma de água que abastece a estação de Pombal.

O «Diário do Governo», n.º 298, II série, de 23 de Dezembro, publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Nos termos do disposto no § 2.º da base 16.º do contrato de arrendamento dos caminhos de ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 13:260, de 9 de Março de 1927, e em harmonia com o artigo 10.º do regulamento anexo ao decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, nomeio para fazerem parte da comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado no ano de 1948 os chefes das 1.ª e 4.ª Repartições desta Direcção Geral, engenheiros Luís da Costa e José Chedas Bogarim.

O «Diário do Governo», n.º 301, II série, de 27 de Dezembro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 15 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual se tornam extensivas às linhas de Guimarães, do Litoral do Minho, de Famalicão e ramal de Leixões as precauções exigidas nas restantes no acondicionamento de celulóide e substituídos por um só aviso ao público A. n.º 76, de 29 de Agosto, A. n.º 26, de 1 de Setembro, A. n.º 181, de 29 de Agosto, B. n.º 3. de 5 de Setembro, C. n.º 77, de 3 de Setembro, e E. n.º 1.400, de 30 de Agosto, todos de 1924, publicados, respectivamente, pela referida Companhia, Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (linha do Vale do Vouga), Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, Sul e Sueste, Minho e Douro e Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, que, em consequência, são anulados.

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

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:655, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 22 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é condensada num só aviso a doutrina dispersa por vários diplomas tarifários sobre tráfego internacional, sendo, em consequência, anulados e substituídos os avisos ao público A. n.ºs 312, de 31 de Agosto de 1931, 625, 640, 643 e 657, respectivamente de 20 de Janeiro, 28 de Maio, 22 de Julho e 12 de Novembro de 1940,

904, de 1 de Julho de 1946, e 959, de 28 de Outubro de 1947, publicados pela referida empresa, e E. n.º 1:579, de 15 de Agosto de 1940, publicado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

São também anuladas as tarifas internacionais de grande velocidade n.ºs 202, 301 e 302, 401, 402 e P. H. F. n.º 3, bem como os seus aditamentos.

O «Diário do Governo», n.º 10, II série, de 13 de Janeiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 6 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, que estabelece as condições em que são aceites a despacho, em grande velocidade, na linha férrea que esta empresa explora as remessas de oxigénio e ácido carbónico.

O «Diário do Governo» n.º 242, II série, de 17 de Outubro, publica o seguinte:

PORTARIA N.º 12:073

Tendo-se reconhecido a conveniência de reduzir os mínimos de cobrança estabelecidos na alínea c) do § 1.º e alínea b) do § 2.º do artigo 11.º da tarifa de despesas acessórias, aprovada pela portaria n.º 5:553, de 25 de Julho de 1928:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que as citadas alíneas do referido artigo 11.º sejam alteradas como segue:

Alínea c) do § 1.º:

c) Pelo fornecimento de vagão fechado, a requisição dos expedidores, cobrarão as empresas as seguintes taxas:

Por cada vagão e cada quilómetro do percurso

total da remessa. \$50

Mínimo de cobrança por cada vagão fornecido . . . 50\$00

Alínea b) do § 2.º:

b) Pelo aluguer dos seus encerados cobrarão as empresas as seguintes taxas:

I — Encerados utilizados no resguardo de remessas carregadas

Por cada encerado e cada quilómetro do percurso total da remessa. \$30

Mínimo de cobrança por cada encerado. 30\$00

Por cada encerado e cada período de estacionamento (contado como para os vagões) 15\$00

Os encerados consideram-se devolvidos à empresa logo que sejam retiradas as remessas que resguardavam, se antes disso não tiverem já sido dispensados.

II — Encerados utilizados no resguardo de mercadorias depositadas

Por cada encerado e cada período indivisível de oito horas consecutivas. 15\$00

Mínimo de cobrança por cada encerado. 30\$00

Os encerados consideram-se devolvidos à empresa logo que a mercadoria que resguardavam deixe de estar depositada, se antes disso não tiverem já sido dispensados.

Ministério das Comunicações, 17 de Outubro de 1947.—
O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araujo*.

PORTARIA N.º 12:074

Tendo-se reconhecido que as circunstâncias actuais permitem que sejam aplicados os prazos para as operações de carga e de descarga de vagões e reduzidas as taxas devidas pelo estacionamento dos mesmos além dos prazos gratuitos concedidos:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que o artigo 10.º da tarifa de despesas acessórias, aprovada pela portaria n.º 5:553, de 25 de Julho de 1928, já alterado pelas portarias n.ºs 9:719, de 4 de Janeiro de 1941, 10:182, de 1 de Setembro de 1942, e 11:821, de 30 de Abril do corrente ano, passe a ter a seguinte redacção:

Artigo 10.º Estacionamento de vagões:

São concedidos aos expedidores e consignatários para a carga ou descarga de vagões os seguintes prazos totais:

Quantidade de vagões	Prazo total
	Horas úteis
1	4
2 ou 3	5
4 a 6	6
7 a 10	7
11 a 15	8
16 a 21	9
22 a 28	10
Mais de 28	11

Para este efeito consideram-se apenas os vagões que pelas empresas forem postos ao mesmo tempo à disposição do mesmo expedidor ou do mesmo consignatário.

Cada vagão a carregar ou carregado com mercadorias a granel e cada vagão-cuba ou com recipientes para líquidos é considerado como dois vagões.

Os prazos acima fixados são contados desde o momento em que os vagões forem postos à disposição dos expedidores ou dos consignatários nos locais em que possa efectuar-se a carga ou a descarga.

Findos os prazos acima fixados, as empresas cobram os preços resultantes da aplicação das seguintes taxas, que compreendem todos os encargos que nesta data oneram as tarifas:

Por período indivisível de doze horas consecutivas, incluindo domingos e feriados:

1.º período:

Por cada vagão 50\$00

2.º período e seguintes:

Por cada período e cada vagão 100\$00

§ 1.º São aplicáveis as taxas de estacionamento nos casos seguintes:

1.º Quando qualquer vagão, requisitado nos termos do artigo 9.º, não estiver carregado e pronto a seguir por motivos estranhos à responsabilidade das empresas dentro do prazo marcado no presente artigo;

2.º Quando, incumbindo a descarga ao consignatário ou devendo este coadjuvá-la, esta, por motivos estranhos à responsabilidade das empresas, não estiver concluída e o vagão desembaraçado para outro transporte dentro do prazo marcado no presente artigo;

3.º Quando, havendo passagem de fronteira, qualquer vagão, seja ou não completo o seu carregamento, for retido mais de vinte e quatro horas consecutivas para efeito de desembaraço fiscal, depois de ser posto à disposição do respectivo encarregado;

4.º Quando, por vício próprio do objecto do transporte, defeito ou deficiência de embalagem, ou impedimento de autoridade, estranho à responsabilidade das empresas, qualquer vagão, seja ou não completo o seu carregamento, sofrer detenção não prevista nos números anteriores; neste caso o prazo corre desde que se tornar efectiva a detenção do vagão e o encargo das respectivas taxas corresponde à remessa que der causa ao estacionamento;

5.º Quando, por impedimento da alfândega na estação de chegada, proveniente da execução das operações de despacho, o vagão não estiver livre seis horas depois de ser posta a remessa à disposição do consignatário.

§ 2.º Às empresas é reservado o direito de proceder quando lhes convier à descarga dos vagões na estação de destino, cobrando, além das taxas de estacionamento vencidas, as de armazenagem devida nos termos do n.º 2.º da alínea b) do artigo 7.º e a da descarga, excepto se esta for executada durante o prazo gratuitamente concedido ao consignatário para a fazer.

§ 3.º Às empresas é também reservado o direito de dispor dos vagões já fornecidos aos expedidores, se estes não começarem a proceder ao seu carregamento dentro das dezoito horas consecutivas àquela em que os vagões forem postos pelas empresas à sua disposição. Neste caso o estacionamento é devido desde que findaram os prazos fixados neste artigo para carga até que as empresas usem do direito previsto neste parágrafo.

§ 4.º Para os efeitos de cobrança por estacionamento os vagões consideram-se postos à disposição dos consignatários nos locais em que possa efectuar-se a descarga quatro horas depois da entrega para transmissão do telegrama, ou do telegrama telefonado, na estação telegrafo-postal, se o aviso de chegada for feito pelo telegrafo, ou duas horas depois da recepção do aviso de chegada, se este for feito por próprio.

Se o aviso de chegada for feito por correio consideram-se os vagões postos à disposição dos consignatários nos locais em que possa efectuar-se a descarga às 14 horas do dia seguinte ao da emissão do aviso. Se por culpa das empresas os vagões não puderem ser postos à disposição dos consignatários nos locais em que possa efectuar-se a descarga na hora prevista neste parágrafo, a contagem do prazo para a descarga começa no momento em que de facto os vagões forem postos à sua disposição.

§ 5.º O expedidor, quando tenha requisitado vagões com encerado para carregar mercadorias que o não possam dispensar, não é obrigado a carregar enquanto lhe não for fornecido o encerado.

Ministério das Comunicações, 17 de Outubro de 1947. - O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Recortes sem Comentários

Restauração de Portugal

Fez no dia 1.º de Dezembro 307 anos que um punhado de decididos portugueses, após um jugo cruel de sessenta anos, libertou Portugal do domínio dos reis castelhanos — os Filipes — em cujos reinados, com a perda da independência, o país ficou sem a devida unidade.

Com esse patriótico movimento da manhã do dia 1.º de Dezembro de 1640 manifestou-se, enfim, a reacção por intermédio daquele punhado de portugueses, entre eles Antão de Almada, Miguel de Almeida João Pinto Ribeiro, Pedro de Melo, Jorge de Melo Pedro de Mendonça e António Salданha, e triunfou a causa fremente — a Independência de Portugal.

E é esse feito, mais de patriotismo do que de armas, que todos os anos é lembrado ou festejado no dia 1.º de Dezembro.

(De *Notícias da Figueira*)

Um levantamento em Tavira há 75 anos

Fez no passado dia 8 do corrente, dia de Nossa Senhora da Conceição, 75 anos (três quartos de século) que, por instigação de agentes políticos da oposição do Governo, houve em Tavira um levantamento popular, que ainda produziu mortos e feridos. Quem recorda tal facto tinha então 4 anos de idade e habitava na casa da Rua Nova Grande (actual Rua da Liberdade) que pertence ao Club de Tavira. Semanas antes percorrera a Serra um indivíduo de longas barbas um pouco grisalhas (estou a vê-lo) dizendo-se filho do Senhor D. Miguel, com o qual, aliás, se parecia, falecido na Áustria, havia alguns anos. Prégava o intrujo que o sistema decimal de pesos e medidas, decretado, há pouco,

pelo o Governo, obedecia ao exclusivo propósito de roubar o povo. Os serrenhos, essencialmente desconfiados e, para mais, arreigadamente miguelistas, — o Rei partira para o Exílio havia apenas 38 anos, — acreditaram e puseram-se em pé de guerra. O movimento começou pelo apedrejamento da força que garnecia o edifício da Guarda Principal próximo do sítio em que está o posto da Polícia de Transito na Praça. Aparecendo o Major Pimentel, Governador Militar da cidade, foi este desfeiteado pela multidão, que, em seguida, se dirigiu ao Quartel da Graça, onde se alojava o Batalhão de Caçadores 4, e cujas portas tentou arrombar. O 1.º Sargento Luiz Dias, da 8.ª Companhia, postou-se á janela da respectiva caserna e fez fogo, atingindo populares que estavam longe. A multidão enfureceu-se, imensamente, sendo preciso, para a conter, dar uma carga de baioneta que foi comandada pelo Capitão Tomás Cabreira. Dispersou, então, em correrias, mas tornou-se tão provocante que o General Comandante da Sub-Divisão ordenou a vinda da Ala Esquerda do Regimento de Infantaria 17, aquartelado em Beja. Quando a força entrou na cidade, os manifestantes gritavam: — Viva Infantaria 17! — Morra Caçadores 4! Pouco tempo depois, realizaram-se as eleições para deputados... e a oposição ganhou!... E o cônado, o arrátei e a canada cederam, definitivamente, o lugar ao novo sistema de pesos e medidas, estabelecido por um Congresso Internacional, sem os... pulhíticos se incomodarem mais com tal aplicação do Cálculo Decimal à Economia Pública!...

(De *O Povo Algarvio*)

A. C.

Justíssima homenagem

A Câmara Municipal de Lisboa deliberou que o arruamento compreendido entre a Avenida de 24 de Julho e a Rua da Ribeira Nova, que passa em frente do edifício da Assistência Nacional aos Tuberculosos, fique a denominar-se Rua do Instituto de D. Amélia, prestando dessa forma homenagem à veneranda Rainha que foi benemérita fundadora e tem sido desvelada protectora da mesma instituição.

O *Correio do Sul* congratula-se com o facto que, representando um acto de elementar justiça, constitue um belo sintoma da época em que vivemos.

(Do *Correio do Sul*)

Para rir... se não fosse para chorar...

O *Diário da Manhã* esfrangalhava, há dias, com saborosa ironia um anúncio cinematográfico.

Que a gente possa rir, ao menos, uma vez, dum assunto que deve fazer chorar amargamente — aos pais, aos educadores, às autoridades...

Ai vai o sueldo:

«O *Diário de Notícias* publicava o anúncio dum fita cinematográfica, que definia desta maneira:

«Gigantesco filme de depravação e de beleza que nunca mais se esquece. Que queima a alma como um ferro em brasa!»

Entusiasma-nos verdadeiramente que um

filme seja recomendado ao público pela empresa distribuidora por se tratar de uma obra de arte, ou de um espectáculo educativo, ou pelo ambiente de superioridade moral em que a acção decorre — mas porque é, antes de mais nada, um gigantesco filme de depravação!

Por este caminho, as empresas de cinema não tardarão em publicar anúncios entusiásticos com expressões como estas:

Um filme maravilhoso com 24 crimes, 16 furtos, 4 assaltos à mão armada, 56 traições, e algumas estupendas cenas da mais depuradora orgia! Um espectáculo próprio para famílias respeitáveis!

(De *O Distrito de Portalegre*)

Boa doutrina — O caso Russo

Em entrevista concedida a um jornalista mexicano, disse o Generalíssimo Franco, chefe da Nação espanhola, e que os acontecimentos do mundo actual fazem assemelhar a Carlos Martel, depois de ter afirmado que o caso russo se não resolve só pela força mas sim com justiça social:

«Repelimos o comunismo porque entraña um materialismo ateu e brutal, mas não seria boa solução para o Mundo, que de uma nova guerra surgisse triunfante um capitalismo, que é a escravidão do homem e a negação dos seus direitos.

Deve dar-se satisfação a essas legítimas aspirações dos trabalhadores que o comunismo aproveita e explora. O caso russo estende-se a diversos países em forma de grupos organizados que podem actuar como quintas colunas. Agora fala-se de democracia, mas nós já conhecíamos esse rótulo com que o caso russo tenta encobrir os malévolos objectivos, e aqui, em Espanha tal manobra não deu resultado. Quando outros se encaminham para a democracia, nós já estamos de volta, mas estamos na disposição de nos sentarmos na meta para esperar os que regressam.»

A França e a Itália conheceram agora os programas dessa democracia, e não querem aventurar-se até à experiência plena dos seus... benefícios, que a Espanha conheceu, com charcos de sangue e hordas de criminosos.

Por isso, procuram também estar de volta. Franco e a Espanha assistem já ao regresso que da democracia soviética, estão ensaiando aquelas nações.

A profecia de Franco teve uma realização mais breve do que ele mesmo esperava.

Talvez, por isso, encapotadamente esses outros povos, que não querem tentar o ensaio da democracia soviética, vão fortelecedo as relações com Franco, embora o combatam nas afirmações públicas...

(De *A Guarda*)

Revista Militar

Realizou-se a Assembleia Geral deste antigo periódico, conforme os respectivos Estatutos. Presidiu o sr. vice-almirante Matta Oliveira, secretariado pelos srs. major Nascimento Moura e capitão Dr. Fernandes Lopes.

Foram proclamados 17 novos Sócios Efectivos da Empresa, que atravessa o Ano Centenário. Esses novos sócios são os srs. almirante Correia Pereira, general D. Luís de Macêdo, brigadeiro Costa Ferreira, coronel Mário Pereira Coelho, coronel Abranches Pinto, tenente-coronel professor Armando Luís Pinto, capitão de fragata professor Quelhas Lima, capitão-tenente Frederico Cruz, maiores professores Peral Fernandes, Baptista Barreiros e Pereira da Concepção, capitães Roprigues Gomes Júnior, Dr. Macias Teixeira, Hermes de Oliveira e Dantas Maia, 2.º tenente Teixeira da Mota e tenente Helio Felgas.

Para a Direcção de 1948 entraram os srs. general Raúl Esteves, general Ferreira de Passos, capitão de Mar e Guerra

Dr. Azevedo Coutinho, tenente-coronel Buceta Martins e capitão Dr. Fernandes Lopes. Para a presidência foram eleitos os srs. general Teixeira Botelho e vice-almirante Botelho de Sousa.

Foram reeleitos os restantes sócios, que completam os cargos gerentes do Ano Centenário.

Resolveu-se realizar no dia 1.º Dezembro de 1948 uma sessão solene comemorativa da passagem do 1.º Centenário da inicial dos 26 oficiais da Marinha e do Exército, fundadores do respeitado e tão cosceituado periódico, cujas tradições se têm mantido nos sucessivos volumes que constituem preciosa colecção bibliográfica.

Melhoramentos nos serviços ferroviários do Sul

É no próximo dia 2 de Dezembro que passarão a ser utilizadas carruagens americanas nos comboios «rápidos» Lisboa-Beja-Algarve e vice-versa.

O «restaurante» dos mesmos comboios, que até agora ficava na Funcheira, passará também a seguir até Faro.

O comboio correio da noite, que parte de Lisboa às 21 horas e 40 minutos, passará a ter uma carruagem mista de 1.ª e 2.ª classe, especialmente destinada aos passageiros do ramal de Lagos.

(Do *Diário do Alentejo*)

Toda a gente vai ser obrigada a trabalhar na Inglaterra

LONDRES — Muitos ingleses vão ser forçados a trabalhar e outros obrigados a mudar de profissão, segundo o espírito da lei que vai ser publicada com o objectivo de aumentar a produção.

Assim, os vendedores ambulantes, os empregados de «cabarets» e das casas de espectáculos e outras pessoas que não tenham actualmente emprego, vão ser forçados a empregar a sua actividade nas indústrias britânicas consideradas essenciais e nos trabalhos dos campos.

O mesmo acontece aos prisioneiros de guerra alemães que estão na Inglaterra e aos antigos soldados polacos, já em situação civil, que vão empregar a sua actividade especialmente nos campos.

Nos círculos oficiais, anuncia-se que a produção de carvão e aço tem aumentado muito nos últimos tempos na Grã-Bretanha.

(Do *Eco do Funchal*)

Um sapateiro «ditador» numa cidade italiana de vinte e três mil habitantes

Noticiam de Roma, que, embora a situação tenda a melhorar em toda a Itália, sabe-se de mais um episódio trágico, no género de tantos outros aqui verificados nos últimos tempos: o estabelecimento, na pequena cidade de Gravina, de 23.000 habitantes, de uma nova «República Vermelha», de que é «ditador supremo» o sapateiro Gaetano Pezzola, o qual se instalou nas ruínas da sede do Partido Democrático Cristão, incendiada pelos comunistas locais.

(Do *Diário dos Açores*)

Coisas... que não estão certas—Muitas Boas Festas...

Qual de nós e qual de vós, nesta quadra do ano, deixou de ser bravamente bombardeado por cartões de Boas Festas? E daquelas Boas-Festas, sobretudo, que na sua cortezia tradicional e protocolar ocultam o capcioso requerimento duns escudozinhos de gratificação!...?

Quem quer que nos renda serviços habituais ou ocasionais a essas gratificações do Natal se julgam com direito.

E lá vem, a preceito, o cartão solícitante, metido debaixo da porta ou metido em nossas unhas, directamente. Por vezes, de pessoas que, durante o ano, só nos souberam ser desagradáveis, arreliantes, mal educadas, mas que (por exemplo: moços da mercearia e da padaria; porteiras de casas de amigos que frequentemente visitamos; os limpachaminés; os homens do lixo, que nos espatifaram em doze meses trinta caixotes; os carteiros, que mandam as nossas cartas para casa de vizinhos e que, nesta época, sabem sempre rigorosamente onde moramos, etc., etc.) são para nós, chegado o Natal, de cartão em riste, sorridentes, excessivamente amáveis, insinuantes.

Outras vezes de pessoas, até, que nunca vimos nem mais gordas, nem mais magras, como sejam, outros exemplos, os engraxadores dos cafés ou das barbearias onde entramos pela primeira vez; os porteiros e as arrumadoras dos teatros e dos cinemas, em que só pomos o pé nestas ocasiões; os rapazinhos dos ascensores, de que, por força de qualquer circunstância, temos de nos servir num dia destes; os vendedores de lotaria, para quem, por acaso, olhamos, no meio da rua; etc., etc.

E ainda outros — requinte de cortesia e mesmo de ironia — que só nós aparecemos, ou só vemos, em momentos de tortura, amargura ou tristeza!

Como foi o caso dum conhecido nosso, que, tendo estado o ano inteiro, e estando ainda muitíssimo doente, e a despendeu o seu dinheiro todo em remédios, recebeu, nesse seu doloroso Natal, do moço da botica, donde gasta e que lhos tem levado aos montões, um ameno cartão de Boas-Festas! E como será — a lembrarem-se disso, porque se lembram, provavelmente — o caso dos contínuos das recebedorias, onde vamos de costume, e onde iremos pagar as contribuições. Ou então — porque não nos espanta que tal cúmulo e extremo venha a suceder, tanto o costume alastrar! — o de um grupo de cangalheiros, que depois de funeral, ocorrido nesta quadra, se apresente à porta do falecido e entregue à viúva... «o desejo de muito Boas-Festas a V. Ex.^a e a sua Ex.^{ma} Família!!!

(Do Diário de Notícias)

A vez das galinhas...

Há dias um jornal de Lisboa publicava a seguinte notícia, transmitida de Nova Yorque:

«Em vista da determinação de serem suprimidos, até Janeiro, 136 milhões de galinhas, para economizar grão destinado ao auxílio à Europa, os poderes públicos convadiram cordealmente todos os cidadãos americanos a comer pelo menos um volátil antes do 1.º de Janeiro, visto ter sido abandonada a ideia de serem exportadas para a Europa as aves condenadas, pelas dificuldades materiais que tal plano apresentava».

Que pena! Talvez estas galinhas americanas chegassem a Portugal mais baratas do que as nossas, apesar dos transportes. Pelo menos ao mercado de Estremoz deviam chegar. E na quadra festiva do Natal era oiro sobre azul.

Mandem-nos galinhas de avião, senhores americanos!

(Do Eco de Estremoz)

As tragédias do mar — mais de 150 mortos

O temporal que na tarde do dia 2 se desencadiou na costa Norte do país encheu de luto muitos milhares de pessoas roubando a vida a mais de 150 desgraçados pescadores que, para ganharem o pão do lar, foram buscar a morte na luta contra as ondas raivosas.

Quatro traineiras foram completamente esfaceladas. O mar abraçou-as, arrastou-as, num arranco de crueldade e desfê-las, aos pedaços, sem que os gritos de misericórdia das suas tripulações fossem ouvidos! Dos 155 homens que compunham as equipas só 3 conseguiram salvar-se, sendo

nulos todos os serviços de socorro. Horas depois o mar baloiçava nas suas ondas uma sementeira de cadáveres, que arrojou a vários pontos das costas marítimas.

Há notícia de muitos barcos avariados no alto mar. Esta é uma das maiores tragédias da história marítima portuguesa.

(Da Gazeta de Cantanhede)

Se calhar, é «fita»...

«ESTOCOLMO, 6 — Uma comissão de sacerdotes e leigos começou ontem a proceder a investigações sobre o mistério do «fantasma de Harnosand», cujos desesperados soluços têm aterrorizado os habitantes da paróquia de Borgvatten.

O bispo Bohlin ordenou que se proceda a investigações, perante os persistentes rumores de que a paróquia está embruxada.

O pároco Erik Lindgran e várias outras pessoas declararam terem visto na igreja paroquial acenderem-se e apagarem-se as luzes, abrirem-se e fecharem-se as portas, moverem-se as cadeiras sob o impulso de mãos invisíveis...

Algumas pessoas que resolveram ali passar a noite despertaram, de repente, vendo uma mulher e dois homens sentados, imóveis, num sofá. Alarmados, acenderam as luzes. Os fantasmas esvaíram-se, mas não tão rapidamente que não tivesse havido tempo para os ver completamente.

Os dois párocos anteriores ao actual também afirmam que foram testemunhas de factos semelhantes. — (U. P.)

... no género dumas graçolas que de vez em quando aparecem aí no cinema.

E daí, pode ser que não seja.

(Da Região de Leiria)

Cumprimentos de Boas Festas

Continuamos a receber, embora atrasados e por culpa dos serviços dos correios, cumprimentos de Boas Festas dirigidos a esta Revista e ao nosso Director, das seguintes firmas e mais pessoas amigas:

J. C. Alvarez, L.^{da}; Neogravura, L.^{da}; Sabena; Manuel Guedes, L.^{da}; António Moreira, L.^{da}; Banda Artística Lisbonense; General João de Almeida; Major Adriano Dores; Luiz de Quadros; Francisco de Aguiar; João Horta; General Almeida Arez; Arnaldo Policarpo Mourão; Comandante Frederico Vilar; Sebastião Saraiva; Fernando Toscano Alves; Directores da «Bestec», e Manuel dos Santos.

Cantinas para ferroviários

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, no intuito de facilitar a vida dos seus servidores, vai inaugurar no mês corrente duas cantinas, destinadas a servir almoços a preços económicos.

A primeira destas cantinas será inaugurada no sábado 17, na Calçada do Duque, destinando-se ao pessoal dos escritórios e da Estação do Rossio.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU - Às 21,30 - «Nova Companhia de Circo».

EDEN - Às 15,30 e 21,30 - «A canção de Scheherazade».

OLIMPIA - Às 15 e 21 - Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO - Exposição de animais.

Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.^a

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇOCAIXOTARIA
DOCA DE ALCANTARA
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO - PORTUGAL
TELEFONE PRÁIA 4Escritórios - L. DO STEPHENS, 4-5 - LISBOA
Telegrams: SNADEK - LISBOA Telefone: 21868Companhia do Caminho
de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA:

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:
Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros 1.347. Distância do Lobito à região mineira da Katanga: Quilómetros 1.800

RENAULT

AUTOMÓVEIS
CAMIONS
AUTOCARSSoc. Port. Automóveis, L.^{da}

Rua Escola Politécnica, 261

STAND:

Avenida da Liberdade, 71

L I S B O A

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Bernardo Vilar - Cirurgia geral e operações - às 5 horas
 Dr. Miguel de Magalhães - Rins e vias urinárias - à 1 hora
 Dr. Correia de Figueiredo - Pele e sifilis - às 6 horas
 Dr. R. Loff - Doenças nervosas, electroterapia - às 5 horas
 Dr. Mário de Mattos - Doenças dos olhos - às 2 horas
 Dr. Mendes Belto - Estômago, fígado e intestinos - às 4 horas
 Dr. Afonso Simão - Garganta, nariz e ouvidos - às 3,30 horas
 Dr. Casimiro Afonso - Doenças das senhoras e operações - às 3 horas
 Dr. Gonçalves Coelho - Doenças das crianças - às 5,30 horas
 Dr. Armando Lima - Bóca e dentes, prótese - às 2 horas
 Dr. Alen Saldaña - Raio X - às 4 horas
 Dr. Mário Jacquet - Fisioterapia - às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

SAPATARIA

RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000