

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 MENDONCA 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, Rua Mousinho da Silveira, 136
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1450

16 — MAIO — 1948

A N O L X

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal
(semestre) 30\$00 África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

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
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.º 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 Capitão ADÁLBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIIS



S U M Á R I O

Congresso de Caminhos de Ferro	307
A ponte sobre o Tejo em Vila Franca de Xira	309
Vida ferroviária	310
Caminhos de Ferro	310
Imprensa	310
Os Caminhos de Ferro Suíços, pelo Dr. Busquets de Aguilar	311
Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro	313
Nova sede da Agência dos Wagons-Lits	317
Fundo Especial de Caminhos de Ferro	319
Linhas Estrangeiras	320
Há 50 anos	321
Centenário da «Revista Militar»	322
Tertúlia «Festa Brava»	322
Propaganda dos Açores	323
Espectáculos	323
Parte Oficial	323
Exposição de Artistas franceses residentes em Portugal	324

Congresso de Caminhos de Ferro

A próxima reunião, em Lisboa, da sua respectiva

Comissão Permanente, vai realizar-se em 1949

POR um artigo, publicado aqui em 16 de Fevereiro, do nosso ilustre colaborador, sr. Raúl da Costa Couvreur, presidente do Conselho Superior de Obras Públicas e representante do Governo português na Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro, os leitores da *Gazeta* foram devidamente informados de que, em sessão plenária de 28 de Junho de 1947 do Congresso de Lucerna, foi aprovada a proposta para a realização em Lisboa, em 1949, da reunião da Comissão Permanente da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro, com sede em Bruxelas e nesta cidade fundada em 1885.

Tanto a essa proposta como à sua aprovação não foi alheio o ilustre engenheiro e prezado amigo, sr. Raúl da Costa Couvreur. Há que endereçar-lhe, por esse facto honroso, não apenas as nossas mais vivas felicitações, mas também os nossos sinceros agradecimentos. Com efeito, o nosso país, que já começou, felizmente, a ser justamente apreciado no estrangeiro, não só como uma população ordeira, mas igualmente progressiva, vai ter mais uma vez a oportunidade de ser visitado por ilustres

individualidades, das mais representativas, que não deixarão de nos prestar justiça e de admirar tudo aquilo que, na realidade, é digno de espontânea e merecida admiração.

Naquele referido artigo, o sr. eng.º Raúl da Costa Couvreur, depois de anunciar a próxima reunião em Lisboa, da Comissão Permanente da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro, escreve e pergunta:

«Eu não ignoro também que se possa dizer «*mas que temos nós em caminhos de ferro para mostrar aos estrangeiros, que eles não conhecem?!*»

Ele mesmo, com a autoridade do seu nome, responde categóricamente à pergunta nestes termos, em que não há, podemos dizê-lo com orgulho, a mais leve sombra de exagero:

«Temos. Temos qualquer coisa de bom e de interessante senão em quantidade pelo menos em qualidade.

Temos oficinas, como as dos antigos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, convenientemente apetrechadas pelo Estado; desde já e na ocasião temos e deve-

mos ter material circulante de tipos modernos, que permitirão comparações e apreciações; temos construções características interessantes; obras de arte importantes em renovação; temos pessoal dirigente e operários competentes; instalações de carácter social apreciáveis e, finalmente, teremos oportunidade de, em outros géneros de trabalho de engenharia, mostrar qualquer coisa do que a política financeira do Governo, a iniciativa dos titulares das pastas a quem está confiada a execução dos trabalhos de engenharia, à competência dos nossos técnicos e a perícia dos nossos operários têm permitido levar a efeito».

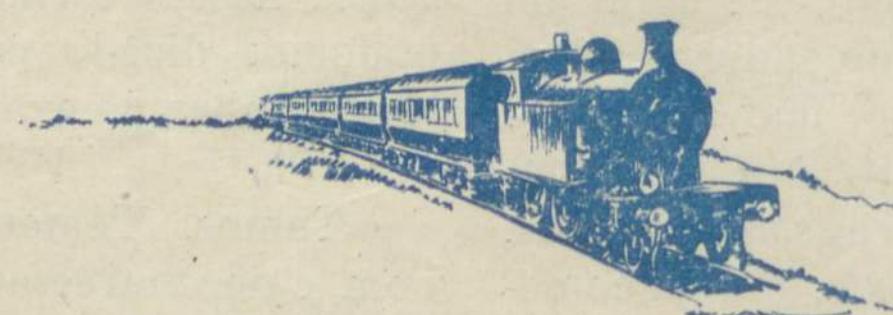
Como é do conhecimento dos nossos leitores, na Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro encontram-se filiados nada menos do que trinta e quatro países e seus respectivos organismos ferroviários que representam uma extensão de 450.000 km.

Vamos, pois, receber no nosso país ministros e engenheiros dos mais insignes que, vindo com o propósito deliberado de estudar alguns dos mais importantes problemas ferroviários, não deixarão de, nos intervalos das sessões, percorrer algumas das nossas mais belas regiões turísticas e de visitar e admirar

as suas mais características cidades e povoações. O Congresso, como todas as reuniões com esse carácter, deve ser aproveitado também como pretexto para fazermos a propaganda do nosso país como centro de turismo de primeira ordem.

Como Portugal goza hoje, felizmente, nos meios internacionais, de um justo e grande prestígio, a realização do próximo congresso ferroviário deve trazer até nós um grande número de estrangeiros, da mais alta categoria, cultos e desejosos de ver de perto e de certificar, com seus próprios olhos, tudo quanto de honroso, justo e verdadeiro tem sido publicado lá fora a nosso respeito.

Sempre que os portugueses, em missão científica, visitam qualquer país estrangeiro, são sempre recebidos fidalgamente, com demonstrações de amizade e consideração que muito desvaneçem o nosso brio de portugueses. No próximo ano de 1949, com a vinda dos ilustres congressistas ferroviários, vamos ter o ensejo de manifestar o nosso espírito hospitaleiro, franco, sem reservas, que faz parte das nossas tradições, do nosso bom nome português, e de retribuir, galhardamente, as amabilidades recebidas em vários países nossos amigos.



A ponte sobre o Tejo

em Vila Franca de Xira

NA audiência que, em 27 de Abril, o sr. Ministro das Obras Públicas concedeu aos representantes da imprensa, foi-lhes comunicado que o sr. Presidente do Conselho assinaria, nessa manhã, o despacho que adjudica, por aquela pasta, a construção da ponte sobre o Tejo entre Vila Franca de Xira e o Cabo, às firmas Dorman Long & C.º, Ltd., de Londres, e Sociedade de Empreitadas e Trabalhos Hidráulicos, Ltd.ª, de Lisboa.

Trata-se dum acontecimento invulgar, de alto interesse não só para o populoso e importante concelho de Vila Franca de Xira mas para toda a província do Ribatejo. Com a construção dessa ponte, pela qual, há muitos anos, o saudoso e ilustre engenheiro José Fernando de Sousa, batalhou, na imprensa, com todo o seu entusiasmo, realiza-se, finalmente, uma das mais legítimas aspirações dos vilafranquenses. E como a valorização do Ribatejo — zona agrícola e industrial de primeira ordem — beneficia também a capital, podemos dizer que estamos todos de parabens.

A ponte sobre o Tejo vai facilitar extraordinariamente os meios de comunicação entre o Norte e o Sul do país.

Como, em tempos, dissemos no nosso número de 1 de Julho de 1947, a ponte sobre o Tejo, que ligará Vila Franca de Xira ao Cabo, pertence ao número das maiores, no seu tipo, em toda a Europa. O respectivo projecto

é da autoria do distinto engenheiro, sr. João Alberto Barbosa Carmona, chefe da repartição de pontes da Junta Autónoma de Estradas.

Foram em número de quinze as firmas portuguesas e estrangeiras que apresentaram propostas para o concurso de adjudicação desta ponte.

Depois de examinadas e estudadas demoradamente todas as propostas, ficou resolvido, por conselho dos técnicos, fazer-se uma adjudicação mista, isto é, confiar a execução dos trabalhos a dois dos concorrentes. Assim, os trabalhos de superestrutura, serão confiados à firma inglesa Dorman Long & C.º, Ltd., e as obras de infraestrutura, de que fazem parte quatro grandes pilares implantados no leito do rio, serão dados à Sociedade das Empreitadas e Trabalhos Hidráulicos, Ltd.ª.

Todavia, a consignação definitiva da obra está dependente da apresentação do projecto definitivo pelas firmas adjudicatárias, devendo a sua conclusão verificar-se no prazo de dois anos e nove meses, após essa consignação.

O custo total da obra é de 120.043.000\$00, o que quer dizer que representa a empreitada mais importante adjudicada, até hoje, pelo Estado Português.

O concelho de Vila Franca de Xira, dos mais ricos, no ponto de vista agrícola, e dos mais progressivos, no referente a actividades industriais, vai ter a feliz oportunidade de valorizar toda a sua linda região ribatejana.

VIDA

ferroviária

**Uma festa de confraternização
de ferroviários, no Porto**

Os ferroviários do Porto estiveram, no domingo, 2 do corrente, em festa de confraternização. Foi a primeira festa em que se reuniu o pessoal das circunscrições de exploração e comercial da C. P. em número superior a 100, estando entre os presentes pessoal das seis Circunscrições, ou seja de todo o país.

Os funcionários juntaram-se de manhã na estação de Campanhã, de onde seguiram, em comboio especial, para Leixões, pela linha de cintura. Depois de, ali, terem visitado a doca do porto, partiram para Leça onde, num dos melhores restaurantes, com frente para a praia, se realizou o almôço.

Como eram muitos, os convivas distribuiram-se por duas salas. Numa delas, tomou a presidência da mesa o sr. Marcolino da Silva, chefe da 1.ª Circunscrição, alma e braço da festa, ladeado pelos chefes da 1.ª e 2.ª Circunscrições, srs. Adelino Monteiro e Antunes Ferreira. Na outra sala, assumiu a presidência o sr. Alexandre Correia Martins, chefe da 6.ª Circunscrição, ladeado pelos seus colegas Adriano Monteiro e Manuel Santos e por diversos inspectores.

O almôço decorreu, como era natural, com alegria e alto espírito de camaradagem.

Por proposta do sr. Marcolino da Silva, que iniciou os brindes, foram enviados telegramas de saudação ao Presidente do Conselho de Administração da C. P. e ao Administrador Geral.

O inspector sr. Soares Silva, do Vale do Vouga pronunciou, a seguir, um discurso que impressionou vivamente a assistência, tendo afirmado que o ferroviário tem de tal forma a profissão agarra à pele, que no momento em que passa da vida à morte, nesse transe doloroso e trágico exclama, com ironia: «Parto à tabela».

Falaram ainda os chefes de Circunscrição, srs. Alexandre Matias e Antunes Ferreira e o inspector Simões.

Há que felicitar o sr. Marcolino da Silva, a quem se deve a iniciativa desta tão bela e simpática festa de confraternização ferroviária.

CAMINHOS DE FERRO

Serviço internacional

Desde o dia 9 do corrente deixou de circular, às quartas-feiras e domingos, nos comboios n.º 1003-C. P./1-B. A., e às segundas e quintas-feiras, nos comboios n.º 6-B. A./1004-C. P., a carruagem mista de lugares de camas e lugares simples de 1.ª classe do serviço internacional directo Lisboa-Irun.

Este serviço foi substituído pela circulação trisemanal de uma carruagem directa com lugares simples de 1.ª e 2.ª classes, de Lisboa-R. a Hendaia e de Irun a Lisboa-R., em ligação na fronteira hispano-francesa com os comboios rápidos para e de Paris, Marselha, Suíça e Ilália.

No sentido Portugal-França, a circulação faz-se às terças, quintas-feiras e domingos, de hoje por diante, pelos comboios n.º 15-C. P./s B. A., que parte de Lisboa-R. às 22,10 e chega a Fuentes de Oñoro às 14,15.

No sentido França-Portugal faz-se às quartas, sextas-feiras e domingos pelo que respeita ao percurso português, pelos comboios n.º 6/4-B A/56-C. P., com partida de Vilar Formoso às 14,55 e chegada a Lisboa-R. às 23,55.

Imprensa**«O AÇORIANO ORIENTAL»**

Com um número de 16 páginas, *O Açoriano Oriental*, o mais antigo jornal português, entrou, com a sua edição de 17 de Abril, no 114.º ano de publicidade. Está de parabens a cidade de Ponta Delgada, onde o semanário se publica, e de parabens está ainda o seu director, Manuel Ferreira de Almeida, nosso prezado camarada e amigo.

Honram o número comemorativo do seu aniversário, com colaboração ilustre, o sr. capitão Aniceto dos Santos, governador do Distrito; dr. Alberto de Oliveira, presidente da Câmara Municipal, e drs. Agnelo Casimiro, Manuel Carreiro, Oliveira San-Bento e Urbano de Mendonça Dias, e ainda os distintos jornalistas Bretão Ribeira, Cíceró de Medeiros, Dinis da Silva e José Barbosa.

A Ferreira de Almeida as nossas saudações mais sinceras.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Os Caminhos de Ferro Suíços

Pelo D.R. BUSQUETS DE AGUILAR

V História (Continuação)

VOYADOC o resgate das empresas ⁽¹⁾ os Caminhos de Ferro Federais iniciaram a sua actividade em 1 de Janeiro de 1902, tomando posse de três companhias: Caminho de Ferro Central Suíço, Nordeste e União Suíça. Em 1903 coube a vez ao Jura-Simplon, em 1909 à linha de São Gotardo, e desde então sómente linhas de pouca importância foram nacionalizadas, desistindo-se hoje de qualquer medida de essa natureza, triunfando antes a doutrina louvável da existência das empresas particulares, que têm continuado a construir linhas férreas.

O segundo período do ferroviário suíço, que vai de 1902 a 1945, caracterizou-se por uma importante transformação dos serviços de caminho de ferro, com notáveis benefícios para o público, electrificação quase completa, aparecimento e desenvolvimento da concorrência automobilista que pôs termo ao monopólio da via férrea, e duas grandes guerras mundiais, 1914 a 1918 e 1939 a 1945, que puseram em perigo a integridade da Suíça.

O primeiro erro do resgate foi a orgânica imposta aos serviços, baseando-se na estrutura administrativa do Estado Federal e que subsistiu até 1923, possivelmente com o fim de satisfazer interesses políticos e dos dirigentes das antigas empresas. Basta dizer que os Caminhos de Ferro Federais eram dirigidos por um conselho de administração com 55 vogais, uma direcção geral de 5 a 7 directores, tendo subordinadas 5 direcções locais de 3 directores cada, respectivo conselho local e uma quantidade excessiva de divisões. Esta organização monstruosa mostra que mesmo num país de civilização tão adiantada como é a Suíça, até o seu bom senso e noção de equilíbrios tradicionais foram prejudicados pelo estatismo corrutor. Só decorridos vinte e um anos, depois de tantas despesas inúteis com um funcionalismo excessivo, é que a situação se modificou, de modo a dotar os Caminhos de Ferro Federais com uma organização racional e útil para os serviços a desempenhar.

A lei de 1923, reorganizando os Caminhos de Ferro

Federais manteve a influência política por parte do Estado, embora realizasse amplas reduções, e só com a transformação de 1944 é que a autonomia dos Caminhos de Ferro Federais foi perfeita, descentralizando e dando o aspecto de um serviço público autônomo em que o Estado Federal intervém fiscalizando. A organização interna apoia-se numa sólida hierarquia semelhante a uma empresa privada, concede independência possível aos órgãos de execução, abrangendo mais de 30.000 agentes. Actualmente os Caminhos de Ferro Federais têm à sua frente um conselho de administração de 15 membros, escolhidos de preferência entre as individualidades mais notáveis da actividade industrial, económico ou financeira, seguindo-se uma direcção geral formada por um presidente e dois directores, dirigindo cada um uma das três secções de que dependem doze divisões técnicas. Como órgão de ligação existe a secretaria geral, compreendendo as divisões de engenheiros, juízas, médicos, economistas, especialistas do tráfego, de assuntos tarifários e comerciais. Por seu turno cada direcção regional, Lausana, Lucerna e Zurique, em que se repartem as linhas da rede federal, representam órgãos de execução e são responsáveis pelo funcionamento dos serviços, assegurando a marcha do tráfego.

O regime tarifário estabelecido, quando da criação dos Caminhos de Ferro Federais, pela lei de 27 de Junho de 1901, determinou inovações importantes, como a unidade tarifária para uma rede da extensão de 2461 km, sendo os preços calculados numa base idêntica, restringindo-se a distinção entre os percursos de montanha e os de planalto, porém as últimas limitações só desapareceram depois de 1 de Janeiro de 1943 com a aplicação do princípio da solidariedade regional e extinção das sobretaxas de montanha. Entre as vantagens concedidas figuram as reduções concedidas às crianças de 4 a 10 anos, elevando-se este benefício até aos 16 anos depois de 1 de Abril de 1944, bilhetes de assinatura para estudantes e operários, bilhetes de circulação para sociedades e escolas, taxas regressivas, bilhetes quilométricos, bilhetes de férias, desportivos e de domingos, e outras concessões se estabeleceram lentamente, resultando assim o desenvolvimento do gosto das viagens, o aumento do turismo interno mercê da hábil política dos Caminhos

de Ferro Federais, sendo de justiça reconhecer que conseguiram depressa a confiança incondicional do público.

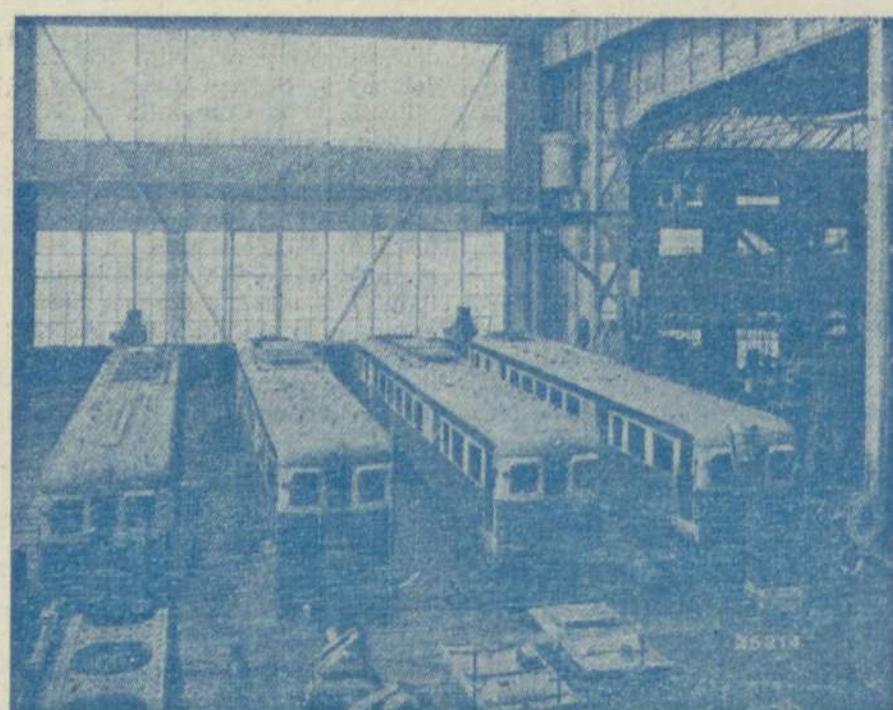
O princípio da unificação das tarifas fundamentou-se nas bases seguintes: para a tarifa normal, as taxas mais baixas existentes; para as tarifas excepcionais, as taxas mais elevadas, resultando daí procurar-se servir a economia nacional e não a obtenção de lucros importantes, porém o exagero desta orientação conduziu à existência de prejuízos importantes. Com a Grande Guerra de 1914 a 1918 os preços elevaram-se, originando nos Caminhos de Ferro Federais a criação de sobretaxas iniciada em Outubro de 1917, agravada em Maio de 1918 e Janeiro de 1919, encorparando-se todos na tarifa normal em 1920, dobrando os preços com referência a 1914, porém evitaram-se os abusos desta orientação com o regresso às tarifas excepcionais de âmbito mais vasto e introduzindo-se novas. A concorrência automobilista e da camionagem determinou em 1929 a criação de uma nova tarifa normal de regime degressivo uniforme para toda a espécie de mercadorias, diminuindo os preços para as distâncias superiores a 150 km. Com a Grande Guerra de 1939 a 1945 mantiveram-se as mesmas tarifas, a-pesar dos preços beneficiarem apenas em 1944 de uma melhoria de 9 % em média. Mais uma vez o interesse público foi servido pelos caminhos de ferro numa louvável orientação. Nas tarifas suíças procurou-se a base do preço para as mercadorias, não em relação ao factor peso que era o processo usado quando a viação ferroviária disfrutava de um monopólio de direito e de facto, mas com a concor-

rência dos transportes por estrada, atendeu-se nas tarifas ao valor da mercadoria.

Antes do resgate, os horários dos comboios apenas satisfaziam em parte com referência ao número, porém o público reclamava mais comboios e maior velocidade, sendo essa uma das principais preocupações. Então surgiram novos comboios rebocados por máquinas mais potentes, maior número de carruagens de terceira classe nas composições, aumentando-se a velocidade tanto nos ônibus, como nos rápidos, mais carruagens directas tão apreciadas pelo público, como é natural, atingindo em 1914 o serviço de comboios rápidos um aumento de quase 45 %, pelo que alguns técnicos chegaram a considerar esse progresso demasiado apressado com referência aos lucros modestos do tráfego de passageiros.

A falta de carvão obrigou em 1917 à diminuição do serviço por tal forma que o público sofreu imenso, mas, decorridos dez anos, graças ao desenvolvimento da electrificação, atingindo o tráfego o progresso de 1914, que a crise de 1930 não permitiu progredir durante algum tempo, devido à concorrência rodoviária e agravamento das despesas, porém, em 1936, o serviço ferroviário melhorou, introduzindo-se inovações, como a existência de comboios especiais para o transporte de correio, mercadorias expedidas em grande velocidade, produtos alimentares, etc., libertando os comboios de passageiros desses serviços, podendo dar-se maior elasticidade aos horários.

(1) *Le Centenaire des Chemins de Fer Suisses*, Zurique, 1947.



Construção de Automotoras eléctricas nas oficinas de montagem dos caminhos de ferro suíços

Antigo Batalhão de Sapadores

de Caminhos de Ferro

A sua tradicional Festa de confraternização realizou-se este ano, no Entroncamento, no domingo, 2 de Maio

COM a presença de cerca de 300 combatentes, vindos de quase todos os pontos do país, realizou-se, no domingo, 2 de Maio, na progressiva vila do Entroncamento, a tradicional festa de confraternização do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, expedicionário a França em 1917.

Como todas as anteriores, a Festa do «Sempre Fixe» decorreu com animação, sem excluir aquela nobre disciplina, singularmente exemplar, em que todos, respeitando aliás hierarquias, se sentem à vontade, como em família. E não admira, pois o sr. General Raúl Esteves, impondo-se como Chefe, conta em cada combatente um sincero amigo.

Às dez horas da manhã, os antigos combatentes eram aguardados na estação dos Caminhos de Ferro pelas autoridades locais, Presidente da Delegação da Liga dos Combatentes da Grande Guerra no Entroncamento, Colectividades Recreativas com os seus respectivos estandartes, Banda dos Escuteiros do Entroncamento, Funcionários Superiores da C. P. e muito povo. À chegada do combóio, a multidão manifestou, entusiasticamente, a sua simpatia. Em seguida, organizou-se um cortejo, que se dirigiu aos Paços do Concelho, onde o sr. José Duarte Coelho, mui digno presidente da Câmara Municipal, saudou os combatentes com o seguinte discurso:

Senhor General, Excelências, Meus senhores:

Escolheram Vossas Excelências esta vila ferroviária para nela se reunirem, comemorando o vigésimo nono aniversário do seu regresso a Portugal, que, heróicamente, souberam defender, durante a Grande Guerra de 14 a 18.

Sente-se assim honrado o Povo deste concelho, embora tenha modestamente recebido Vossas Excelências.

Cabe-me, por virtude do cargo, a honra de saudar Vossas Excelências com o respeito devido, lamentando, mau grado meu, que não possa, ou antes, não saiba fazê-lo com o brilho

de que Vossas Excelências são credores, porquanto o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, superiormente organizado por Vossa Excelência, Senhor General, e com comandos identificados ao de Vossa Excelência, tem-se sabido impôr desde sempre à consideração de todos, mercê da sua galhardia e do seu aprumo inconfundível

Aceitem, pois, V. Excelências, Senhor General e Meus Senhores, os agradecimentos desta Câmara, que interpreta, afinal, os de todo o Povo do concelho.

Em nome do antigo Batalhão de Sapadores, o sr. General Raúl Esteves agradeceu os cumprimentos do sr. José Duarte Coelho e nele saudou a população da vila, em grande parte constituída por ferroviários.

De novo se formou o imponente cortejo, em que se incorporaram todos os convidados e muito povo. Foi um espectáculo impressionante. Das janelas das casas, em cujas ruas o cortejo passou, pendiam colchas e colgaduras, e sobre os combatentes, numa sentida, apoteótica saudação, choveram flores às braçadas.

Os antigos combatentes foram visitar as importantes instalações da Fábrica «Frutália» produtora de excelentes sumos de frutos, onde foram amavelmente rebebidos pelos srs. Carlos Cruz e Wanner, técnico suíço, e assistiram, em seguida, no Jardim Parque, a um magnífico concerto pela banda dos escuteiros da vila.

As 13 horas realizou-se o banquete de confraternização, a que presidiu o sr. General Raúl Esteves, que sentou, à direita, o sr. Presidente da Câmara Municipal do Entroncamento, e à esquerda o sr. Major Leal de Faria, fazendo ainda parte da mesa de honra os srs. engenheiros Fernando Arruda, D. Rodrigo de Serpa Pimentel, Carlos Alves, Emílio Abrantes, Almeida Graça, Naves Noronha; coronéis Frederico Vilar e Rodrigo Barradas; e os srs. João dos Santos Camarinhas



O cortejo em marcha, com a banda do Ateneu a abrir

e José Vaz Bandeira. Eram mais de 300 os convidados e durante o repasto, ouviu-se, com o costumeiro agrado, a excelente banda do Ateneu Ferroviário, de Lisboa, cuja presença é tradicional nestas festas de confraternização.

Antes dos brindes, foi lido o expediente por Carlos d'Ornellas. Nas *Notas várias*, com que encerramos a reportagem, reproduzimos as cartas e os telegramas recebidos.

Iniciou a série dos brindes o sr. Major Leal de Faria, na qualidade de Presidente da Comissão organizadora da Festa Anual.

Depois de ter saudado em primeiro lugar o presidente da mesa e os seus antigos companheiros de batalha, fez os seguintes agradecimentos:

Ao Conselho de Administração da C. P. pelas facilidades concedidas aos combatentes ferroviários e pela permissão de que na esplêndida cantina fôsse confeccionado e servido o banquete.

* * *

À Gerência da Fábrica da Matrena pelo gentil oferecimento do papel para decoração da cantina e à Sociedade Agrícola da Quinta da Cardiga pela amável oferta, para o mesmo efeito, de flores e verduras.

* * *

À Empresa do Cine Parque pela cedência do cinema onde foram exibidos os filmes referentes à visita que se fez à linda Vila de Loulé em 1938 e à batalha de flores, filmes também cedidos amá-

velmente pela Câmara Municipal e Santa Casa da Misericórdia de Loulé.

* * *

À Gerência da Fábrica «Frutália», pelas atenções dispensadas aos combatentes na visita que ali fizeram.

* * *

Ao sr. Eng.º da C. P. João Neves Noronha, Presidente da Comissão Administrativa da Cantina, a boa vontade e interesse que demonstrou pela festa, muito tendo contribuído para a grandeza do ambiente.

Ao operário serralheiro Manuel Henriques, pelo seu bom gosto na decoração da cantina, trabalho de que se encarregou e de que se desempenhou com pleno êxito.

* * *

Aos srs. Manuel Montalvo, António Pereira da Costa e Francisco dos Santos Lapeiro, respectivamente secretário, tesoureiro e vogal da cantina, pela sua inexcusável dedicação para com os combatentes, prestando-lhes óptima colaboração e encarregando-se de tudo que dizia respeito ao banquete.

* * *

Ao Presidente da Câmara Municipal, do Entroncamento e à Banda dos Escuteiros, igualmente, em nome da Comissão, os seus melhores cumprimentos.

Feita uma pequena pausa, o sr. Major Leal de Faria leu, então, o seguinte discurso, que foi ouvido com muito interesse:

Meu General — Meus Camaradas :

Cá estamos outra vez.

Mais um ano passou e por isso menos um ano falta para deixarmos este mundo, onde, presentemente, diga-se de passagem, não dá lá muita vontade de viver.

Estamos, pois, um ano mais velhos, o que, francamente, não é muito agradável. Mas como é apenas no físico aparente que essa velhice se nota — mais cabelos brancos nuns, menos cabelos noutras, maior barriga em alguns e mais rugas nas faces de todos, o caso não é aflitivo, pois o nosso espírito continua precisamente, ou quase, no estado em que se encontrava em 17/18, quando, então novos de corpo e alma, estivemos em França.

Mas, apesar disto, a verdade indiscutível é que de 1917 a 1948 vão 31 anos e, consequentemente, aqueles que então



1 — O General Raúl Esteves conversando com o presidente da Câmara Municipal do Entroncamento.
2 — Visita às instalações da «Frutália». 3 — Aguardando a organização do cortejo. 4 — Um aspecto do cortejo.

tinham 28 anos, no número dos quais eu me incluo, têm hoje 60, e, assim, é perfeitamente natural que, embora estejamos de espírito moco, não tinhamos a mesma dose de paixão e optimismo que então tinhamos, e por isso não se nos pôde levar a mal que estejamos um tanto ou quanto ralhantes; e assim espero que, quando daqui a um bocadinho eu esteja a rabujar convosco, isso não me seja levado muito a mal.

E digo «daqui a um bocadinho», porque, primeiro quero, em nome da Comissão Organizadora da nossa festa e em meu nome pessoal, apresentar-lhes as nossas boas vindas e os nossos cumprimentos.

A V. Ex.^a, meu General, não me limito a dar-lhe as boas vindas, apresento-lhe também as nossas saudações e as nossas homenagens muito amigas.

V. Ex.^a é dos *fixes*. Honra sempre a nossa festa com a sua presença e, além disso, embora, de facto, não pertença à Comissão Organizadora, ajuda-a constantemente, não só com o seu bom conselho, mas com uma colaboração efectiva e preciosa.

Apresento-lhe, pois, meu General, os nossos agradecimentos por essa boa ajuda.

Aos restantes combatentes digo que é com a maior alegria que a Comissão yê aqui reunidos tantos dos antigos combatentes do B. S. C. F..

O sr. Major Leal de Faria, ao terminar o seu discurso, pediu à assistência um minuto de silêncio, em homenagem à memória dos antigos combatentes do B. S. de C. de F. falecidos durante o ano de 1947: Sargento António Joaquim Afonso; cabo Joaquim Barbosa e soldados Manuel Duarte, Francisco Maria Carapinha e Francisco dos Santos (Chico preto).

Seguidamente falou o sr. Victor Hugo Pereira da Silva, em nome dos sargentos:

Meus Excelentíssimos Senhores:
Comandante, Oficiais, Sargentos, Cabos
e Soldados:

Não posso deixar de manifestar o meu contentamento por me encontrar nesta festa de confraternização presidida pelo nosso ilustre Comandante General Raúl Esteves, que hoje se realiza nesta Vila do Entroncamento.

Faço votos para que esta festa se repita, no próximo ano, com o mesmo entusiasmo e assim terei a satisfação de estar junto dos meus Excelentíssimos Senhores Comandante, Oficiais, Sargentos, Cabos e Soldados, por quem tenho muita admiração.

Não quero terminar sem dizer que a Comissão Organizadora é digna de louvores por não se ter poupadão a esforços para apresentar um delicioso almôço, protetido de esta brilhante festa, que ficará na memória de todos os assistentes.



O General Raúl Esteves, com os antigos combatentes do «Sempre Fixe».

Para terminar, peço a todos os assistentes que me acompanhem nestes calorosos vivas:

— Viva o nosso Ilustre Comandante! Vivam os nossos Excelentíssimos oficiais! Vivam os nossos Camaradas! Vivam os nossos Cabos e Soldados! Viva a Comissão Organizadora desta festa!

É com alegria que vejo presentes nesta festa bons oficiais, sargentos, cabos e soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que marcharam para a Grande Guerra de 1914/1918, sem medo e dispostos a derramarem o seu sangue para honra da nossa Pátria e do nosso Exército.

Muito têm contribuído para a realização desta festa anual a disciplina, a boa camaradagem e a amizade que sempre existiram entre todos os Excelentíssimos Senhores Oficiais, Sargentos Cabos e Soldados. Por isso, esta festa realiza-se todos os anos sempre com o mesmo entusiasmo.

Depois, em nome dos soldados, falou o combatente sr. David da Fonseca Matos. Foi um discurso simples, como costumam ser as falas dos soldados. Mas nas suas palavras deixou transparecer, com comovente sinceridade, o seu espírito de disciplina e o afecto que o liga aos seus superiores e camaradas. Foi também, como não podia deixar de ser, muito aplaudido.

O sr. General Raúl Esteves ergueu-se então para agradecer e encerrar a série dos discursos.

Os anos passaram a correr, mas ninguém, ali, se sente verdadeiramente velho. É certo que o sr. capitão Raúl Esteves, que, galhardamente, comandou, na França, o batalhão expedicionário, fazendo-se respeitar e amar por todos, com uma disciplina exemplar, de que, todavia, não se sentia o pessoal, pois era gosto de todos obedecer, é certo, repetimos, que o antigo capitão é hoje o sr. Gene-



1 — Vaz Bandeira e José Gerardo, dois companheiros «Sempre Fixes», desde o inicio das festas. 2 — A' mesa do banquete: comandante Vilar, eng.^o Arruda e capitão Latino. 3 — O general Raúl Esteves, o presidente da C.^a Municipal do Entroncamento e major Leal de Faria. 4 — Eng.^o Carlos Alves e Abrantes

ral, figura insigne do Exército e de Engenharia. Não há dúvida: as horas incertas, duras, terríveis, passadas no campo de batalha, fizeram de todos os componentes do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro uma grande e admirável família, em que todos, fraternalmente, se estimam.

O sr. General Raúl Esteves sente-se sempre bem no meio dos seus antigos soldados. Tem a certeza, e não se engana, de que está no coração de todos esses homens, que, há trinta anos, em terra estrangeira, correram como ele os mesmos perigos e, como ele também, enobreceram heroicamente o nome de Portugal. As suas palavras, por isso, são sempre ouvidas, nestas ocasiões, não apenas com simpatia mas também com a mais sincera emoção.

Após o banquete, os combatentes assistiram, no Cine-Teatro Parque, à projecção dos filmes «Batalha de Flores de Loulé», 1948, e «Loulé em Festa», cedidos, respectivamente, pelo digno provedor da Santa Casa da Misericórdia, sr. José da Costa Guerreiro, e Câmara Municipal de Loulé.

Notas várias

Carlos d'Ornellas, director desta revista e também antigo combatente, pois fez parte do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro expedicionário a França, leu, como dissemos mais acima, o expediente.

Foram estes os seguintes telegramas recebidos:

TERMAS DE S. PEDRO DO SUL, 2 de Maio, às 10 da manhã:

Ex.^{mo} Sr. General Raúl Esteves

Serviço impossibilita comparecer minhas saudações todos.

Capitão Luis Acciaiuoli

VILAR FORMOSO, 2 de Maio, às 10,45:

Ex.^{mo} Sr. General Raúl Esteves

Motivo doença não pude comparecer no Batalhão Sapadores Caminhos de Ferro «Sempre Fixe». Saúdo V. Ex.^a e todos os camaradas.

Clemente Augusto

O Provedor da Santa Casa da Misericórdia de Loulé, recordando com desvanecimento a inolvidável visita do Antigo Batalhão dos Sapadores dos Caminhos de Ferro à sua linda terra, em 1938, então presidindo, humildemente, aos destinos do seu concelho, aproveita este microfone para saudar calorosa e afectuosamente todos os bravos componentes do «Sempre Fixe» e muito especialmente o seu ilustre Chefe, insigne figura de patriota e militar, formulando ao mesmo tempo sinceros votos para que as belas festas de confrater-

nização continuem a ser o exemplo consolador duma fraternidade e disciplina, nascidas nas horas incertas da luta pela dignidade da nossa querida Pátria — Viva Portugal!

José da Costa Guerreiro

LEIXÕES, 2 de Maio de 1948, às 11,35:

João Santos Camarinhas. — Estação Caminho Ferro — Entroncamento.

Pessoal circunscrições reunido almôço confraternização saúda em V. Ex.^a combatentes Grande Guerra reunidos hoje noutro almôço confraternização em Entroncamento.

José Augusto da Silva, Sinfrónio Penalva, João Rodrigues Lopes, Gaspar Rodrigues Torres, Raúl de Carvalho, Manuel Rodrigues de Azevedo e João Antunes.

LISBOA, ROSSIO, em 2 de Maio de 1948, às 14,10:

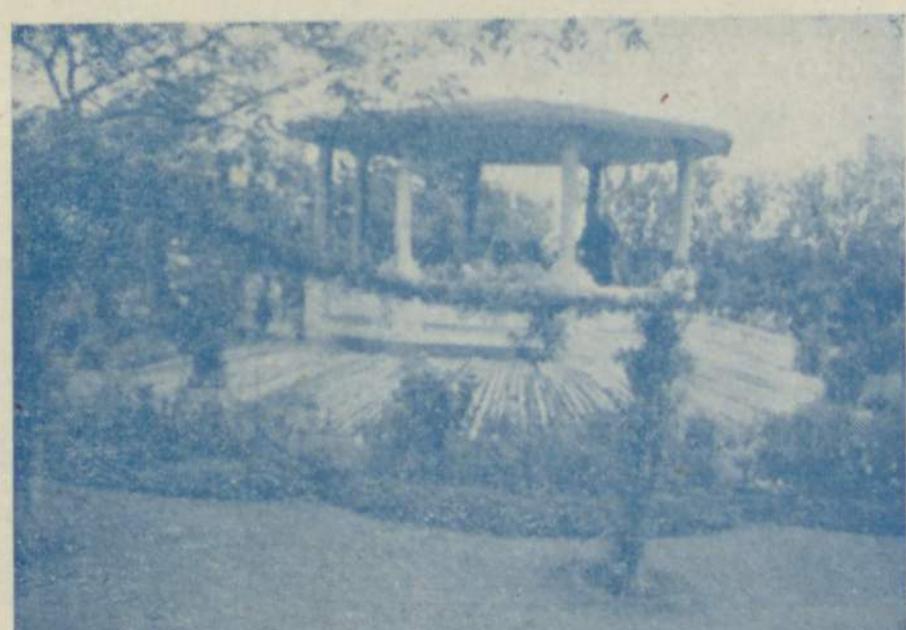
Ex-Combatentes Batalhão Sapadores C. Ferro

Faço votos que gozem espiritualmente em aprazível confraternização recordando a amizade cimentada pela guerra 1917-1919. Penaliza-me desta vez não assistir pois tenho o coração coberto de luto.

Major Rosa Bastos

Assistiram ao banquete os srs. Presidentes da Câmara Municipal, da Junta de Freguesia e da Delegação da Liga dos Combatentes da Grande Guerra no Entroncamento e alguns representantes da Imprensa.

Os delegados da Comissão Organizadora, no Entroncamento, antigos combatentes srs. Carlos Alfaro e João de Figueiredo, não se pouparam a esforços para que a Festa resultasse, como resultou, brilhante e animada, em ambiente acolhedor.



Um trecho do novo jardim do Entroncamento

Nova sede da Agência dos Wagons-Lits

**À sua inauguração solene
assistiram o Chefe do Estado
e mais algumas altas personalidades**

NA tarde de 8 de Maio, na Avenida da Liberdade n.º 91 a 103, esquina da Praça da Alegria, inaugurou-se a nova sede da Companhia Internacional das Carruagens-Camas e dos Grandes Expressos Europeus (Wagons-Lits). As suas instalações são modelares e constituem, sem exagero, uma nota de elegância, bom gosto e de modernismo equilibrado e sensato. E não admira, sabendo-se que os autores do projecto deste notável melhoramento citadino são os arquitectos Carlos Ramos e Georges Marshall, que os móveis foram fabricados pela Casa Olaio e que as peças de serralharia saíram das oficinas de Vicente Esteves.

A inauguração da nova sede dos Wagons-Lits fez-se sob a presidência do Chefe do Estado e com a presença de outras ilustres personalidades, como, entre outras, os srs. Professor Caeiro da Mata e coronel Gomes de Araújo, ministros, respectivamente, dos Negócios Estrangeiros e das Comunicações; o embaixador de Espanha, D. Nicolá Franco; António Ferro; dr. Alexandre Pinto Basto, pela Câmara Municipal de Lisboa; Luís António Bolin, director geral do Turismo de Espanha; Leite Pinto, administrador da C. P. e engenheiros Espregueira Mendes e Vasco Ramalho, directores gerais, respectivamente, da C. P. e dos Caminhos de Ferro; eng.º Branco Cabral, secretário geral da Administração da C. P.; Joaquim Roque da Fonseca, presidente da direcção da Associação Comercial de Lisboa; António Montez, chefe dos Serviços de Turismo da C. P.; Sebastião Alfredo da Silva, pela Associação Industrial Portuguesa; Armand Bourgnon, director dos Serviços de Turismo da Suíça; monsenhor Honorato Monteiro, em representação do sr. Cardial Patriarca de Lisboa; e, pelos Wagons-Lits, os srs. René Margot, Noblemaire, admi-

nistrador e director geral; Ambourd, director do Serviço Comercial e Henri Badin, delegado do mesmo serviço; tenente-coronel J. Abreu Campos, representante, em Portugal; Lopez Jamar, representante em Espanha; e Fernando Ferraz, Júlio Pinto e Conceição e Silva, chefes, respectivamente, das Agências de Lisboa, do Porto e do Estoril; Alvaro Monteiro de Oliveira, sub-chefe da Agência de Lisboa e Quintur Fernandez, chefe das Agências espanholas.

Estavam presentes ainda os srs. Eng.º Pereira Barata, sub-director da C. P.; dr. Faria Lapa, chefe da D. E. da C. P.; dr. José Pontes, drs. Mac-Bride e Costa Sacadura, Antero Olaio e Guilherme Cardim.

O sr. tenente-coronel J. Abreu Campos e o sr. Zoblemaire agradeceram a presença ilustre do sr. Marechal Carmona, dos srs. ministros e das entidades que os haviam honrado aceitando o convite para a inauguração da nova sede dos Wagons-Lits.

Damos, a seguir, na íntegra, o discurso do sr. tenente-coronel J. Abreu e Campos:

As minhas primeiras palavras são para agradecer a Sua Exceléncia, o Senhor Presidente da República, a subida honra que quis dar à Companhia dos Wagons-Lits assistindo à inauguração da sua nova Agência em Lisboa.

Pessoalmente é para o seu Representante em Portugal motivo de grande júbilo a presença, neste acto, do que foi seu Comandante, Instructor e Mestre, na Escola de Cavalaria.

Comandante respeitado e querido pela autoridade e aprumo com que exercia as funções do comando, pela simpatia irradiante que emanava da sua inconfundível personalidade. Instructor sábio e conscientioso que à aridez do ensino teórico preferia a prática do trabalho em conjunto com os seus discípulos. Mestre e exemplo de altas virtudes militares e cívicas que foram sempre, pela vida fora, a nossa melhor inspiração e o nosso mais precioso guia.

Que Sua Exceléncia me releve esta rápida evocação, ao

apresentar-lhe a homenagem do meu mais profundo respeito e veneração.

Ao Senhor Ministro da Comunicações, Oficial distinto e estadista de talento a quem o país tanto já deve e de quem tanto espera na resolução dos magnos problemas da sua pasta, desejo também agradecer em nome da Companhia dos Wagons-Lits a honra e encorajamento da sua presença.

Ao Senhor Ministro dos Negócios Estrangeiros, grande e infatigável viajante, cujo interesse e solicitude pela Companhia dos Wagons Lits o tornam credor da nossa respeitosa estima e do nosso profundo reconhecimento, desejo igualmente exprimir o muito apreço em que temos a sua presença e companhia.

Ao Senhor Ministro da Economia que, com tanta decisão, brilho e felicidade atacou e resolveu os mais instantes problemas da sua pasta e que melhor do que ninguém sabe que valiosa contribuição poderá trazer á economia geral do País a exploração conscientiosa e ordenada dos seus recursos turísticos, desejo também exprimir o nosso reconhecimento pelo interesse e simpatia que lhe merece a nossa Organização.

Ao Senhor Secretário Nacional da Informação e Turismo cuja colaboração nos será tão valiosa; ao Sr. Director Geral de Caminhos de Ferro, cujo espírito de compreensão e apoio nos têm sido de tão grande auxílio; ao Sr. Presidente do Conselho de Administração da C. P.; ao seu ilustre Director Geral; a todos os altos Funcionários da C. P. que nos honram com a sua confiança e estima; aos Srs. Directores dos grandes Serviços e Organismos do Estado, das Companhias de Transporte e Sociedades Hoteleiras que connôsco colaboram; aos Srs. Directores dos Bancos, Organismos e Clubes Desportivos; aos Srs. Representantes da Imprensa, enfim, aos nossos bons amigos e fiéis clientes que aqui quiseram vir, a todos agradeço, reconhecido, a simpatia e encorajamento que nos traz a sua presença.

A Companhia Internacional dos Wagons-Lits abre hoje uma nova Agência em Lisboa. Ela não podia alheiar-se do prodigioso esforço de renovação que se opera em Portugal desde que este País recuperou o seu equilíbrio, reatou o fio da sua tradição, retomou o rumo dos seus imperecíveis e gloriosos Destinos.

Assim, na esfera da sua actividade, ela oferece a sua contribuição, traz ao «iluminado» Arquitecto que a ela superiormente preside, a sua pedra a reconstrução do edifício abalado pelas tormentas dos séculos, degradado pela insânia dos homens, mas intacto nas suas fundações milenárias.

A Companhia dos Wagons-Lits demonstra assim que «Internacional» no nome, na finalidade do seu objectivo de encurtar as distâncias e de aproximar os homens por cima e para além das fronteiras, ela é em cada país onde exerce a sua actividade, profundamente nacional.

Nacional no pessoal que a serve, no material — nacional ou nacionalizado — que utiliza, na comunhão de interesses que a liga às Companhias Nacionais de Transportes mercê dos acordos que com elas estabeleceu, nacional, enfim, na sua aspiração de desenvolvimento e prosperidade que não cabem senão no progresso e prosperidade do País onde vive e trabalha — A Bem da Nação.

Propondo-se facilitar e tornar cada vez mais cômodas as viagens, intensificar e tornar cada vez mais amena a convivência dos homens, nunca o seu labôr foi mais fecundo, nunca mais oportuno foi o seu esforço.

É por demais certo que as sombrias perspectivas que hoje obscurecem o horizonte internacional, tornando incerto e precário o futuro da Humanidade, resultam em grande parte do desconhecimento recíproco dos homens, da sua mútua incompreensão.

E não é ousado afirmar que os nacionalismos intransigentes e agressivos têm o seu berço e encontram o seu

«climat de desenvolvimento nos países que voluntariamente se enclausuram, praticando aquela espécie de mórbido «refoulement» tão nocivo aos indivíduos como às Nações.

Limitadas as perspectivas, sem horizonte e sem projeção, o espírito humano facilmente se deixa contaminar pelo fermento da desconfiança que ela por sua vez gera os sonhos insensatos de violência e absorção e conduz às monstruosas ideologias a cujos crimes assistimos.

De onde nos vem a nós, Portugueses, esta dôce concepção da vida, este arreigado instinto pacífico senão do espírito de universalidade que nos incutiu a nossa tarefa de mareantes e descobridores que ao Mundo deram novos mundos ?

Viajámos, conhecemos, compreendemos e respeitámos outros usos, outros costumes e outros interesses que não eram os nossos.

Os ingleses, esses eternos vagabundos, esses infatigáveis viajantes, não são eles afinal também um dos mais pacíficos povos do mundo ?

A Companhia dos Wagons-Lits faz pois obra de Paz quando facilita as viagens e promove o intercâmbio turístico mundial.

Mesmo na guerra, por isso que ela deve necessariamente pôr os seus recursos nacionais à disposição dos beligerantes, a sua acção é pacífica, ou para melhor dizer, altruísta e humanitária. São com efeito, as suas carruagens-camas que principalmente compõem os combóios sanitários que transportam os grandes feridos de guerra.

E não foi afinal numa das suas carruagens-restaurantes que se tratou e assinou o armistício que pôs termo a uma das maiores guerras do nosso tempo ?

Pioneira, como a União Postal Universal e como a Cruz Vermelha, da cooperação internacional, ela realizou numa época de ferozes nacionalismos e de soberanias egoistas, uma obra notável de coordenação e colaboração internacional, interessando Governos, organismos e empresas dos vários países onde exerce a sua actividade.

Na época sombria que atravessamos ela traz, pois, ao esforço de compreensão e concórdia internacionais a contribuição do espírito que a anima e dos seus poderosos meios de acção.

Um país para quem a Natureza foi pródiga de benesses e encantos naturais, onde o clima é dôce e acolhedor, onde a paisagem é risonha e variada, onde o habitante é por natureza e instinto obsequioso e afável, é essencialmente um país de turismo e a Companhia dos Wagons-Lits não se poupará a esforços para sobre ele dirigir as grandes correntes do tráfego internacional.

A Lisboa, cais da Europa face ao Atlântico, placa giratória das grandes linhas internacionais de aviação, a esta cidade famosa do passado, magnífica no presente e que tudo parece preparar para ainda mais gloriosos destinos no futuro, consagra a Companhia dos Wagons-Lits a mais moderna e a mais bem apetrechada das suas Agências, ponto de partida para as grandes jornadas internacionais, berço dos modernos sonhos de evasão e aventura que o seu esforço transformará para benefício de todos, em tangíveis e formosas realidades.

Após este discurso, o sr. Marechal Carmona pronunciou algumas palavras de agradecimento, felicitando a Direcção dos Wagons-Lits pela nova sede, a cuja inauguração presidiu com muito prazer. Aos convidados foi oferecido em seguida um «Porto de Honra».

As vitrinas da nova sede dos Wagons-Lits são um dos cartazes mais aliciantes que a propaganda turística tem agora ao seu serviço.

Fundo Especial de Caminhos de Ferro

Relatório da Gerência no ano económico de 1946

PELA Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, acaba de ser publicado o Relatório e Contas da Gerência do Ano Económico de 1946. Subscrevem-no o Presidente daquela Comissão Administrativa, Engenheiro Rogério Vasco Ramalho e os vogais, eng.º Ernesto de Oliveira Rocha, chefe da Repartição de Material Circulante; eng.º Mário Dias Trigo, chefe dos Serviços Gerais; eng.º Diogo Neff Sobral, chefe da Repartição de Estudos, Via e Obras; António Ramalho Ortigão Peres, chefe da 8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública; José Infante da Câmara, delegado das Associações Económicas e dr. João de Matos Rodrigues, vogal-secretário da Comissão Administrativa.

A seguir ao Relatório, inserem-se os documentos que se relacionam com a conta da gerência e cuja leitura permite o exame pormenorizado das receitas e despesas, respectivamente cobradas e pagas. Esses documentos são os seguintes:

Legislação publicada durante a gerência respeitante ao serviço do Fundo Especial e dos Caminhos de Ferro; orçamento do Fundo Especial de Caminhos de Ferro para o ano económico de 1946; alterações introduzidas no referido orçamento por diplomas ou despachos posteriores à sua aprovação; relatório sobre despesas; dez mapas diversos e o gráfico de rendimento total de imposto ferroviário liquidado desde 1 de Julho de 1927 até 31 de Dezembro de 1946.

Segundo os mapas elucidativos do movimento das contas que se seguem ao Relatório verifica-se que as receitas cobradas atingiram a elevada verba de 69.320.741\$60, que foram quase totalmente aplicadas na satisfação de encargos assumidos, cujo quantitativo global atingiu 69.292.680\$39. O saldo de tesouraria que se apurou foi, portanto, de 28.061\$210, que, nos termos da legislação vigente, caducou a favor do Tesouro Público.

Diz-nos ainda o Relatório que a previsão das receitas inscritas no orçamento aprovado fora fixada na importância global de 55.206.000\$00, mas esta verba foi mais tarde elevada para 80.275.000\$00, mediante reforços provenientes de reposições de somas requisitadas mas não aplicadas no pagamento de despesas previstas, mas não vencidas na gerência anterior, e de uma sensível melhoria nos ren-

dimentos do imposto ferroviário que resultou de um apreciável aumento de tráfego.

A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, com as disponibilidades que o Fundo Especial teve à sua ordem, conseguiu imprimir um notável impulso às obras de renovação de via e de melhoramentos nos edifícios das estações e de construção de casas para pessoal na rede do Estado e, assim, procedeu a melhoramentos no material circulante em uso e a fazer aquisições de numerosas unidades. Tudo isso junto, afirma-se no Relatório, representa valioso auxílio prestado à empresa arrendatária das linhas do Estado e à economia geral do País.

Com os estudos e obras de novas linhas, com as obras complementares e de renovação de via, com as transformações, que foram numerosas, de locomotivas e vagões para consumo e transporte de óleo e bem assim com as instalações fixas em várias estações para depósito deste combustível, se dispenderam as seguintes verbas:

Estudo e construção de novas linhas	770.223\$52
Melhoramentos na via, pontes e edifícios	16.037.534\$56
Melhoramentos em oficinas e material circulante	1.714.634\$56
Subsídios diversos	652.687\$61
	19.175.080\$25

Vejamos, agora, quais foram as somas aplicadas na aquisição do novo material circulante:

Compra de 18 automotoras suecas	20.093.789\$92
Compra de material americano, compreendendo 580 vagões abertos e fechados e 40 vagões cirternas	13 445 540\$00
Despesas diversas	455 862\$80
	33.995.192\$72

São bem expressivos e eloquentes estes números. Por eles, apreciamos os esforços e o cuidado que a Direcção Geral de Caminhos de Ferro dispensou à melhoria do tráfego na rede do Estado, de que resultou, o que deve estar presente na memória e na gratidão de todos os interessados, terem-se feito, em óptimas condições de rapidez, segurança e economia, o abastecimento do País e a circulação dos seus produtos.

Linhas Estrangeiras

ESPAÑA

O Conselho de Administração da «Renfe» aprovou uma nova organização da Rede Nacional.

A Direcção será constituída por um Director e três Directores Adjuntos que, com aquela, participarão tanto da gerência como da responsabilidade da mesma.

Criam-se sete Departamentos regionais, que terão a seu cargo a descentralização das funções executivas, no que diz respeito aos serviços activos.

São regulados os vencimentos e os emolumentos dos Engenheiros, segundo os seus graus, dentro dos limites estabelecidos pelo Regulamento Nacional do Trabalho.

Será estudada uma reorganização do Serviço de Economato, que permita aos agentes da «Renfe» obter, por preços económicos e em quantidades suficientes, os artigos de primeira necessidade.

Para Director Adjunto da «Renfe» foi nomeado o sub-director Armando Flobert, ilustre engenheiro especializado em material e tracção. O eng.º Flobert prestou serviço na antiga Companhia do Norte.

CANADÁ

Foram aumentados em 21 por cento os fretes nos caminhos de ferro canadenses. Esta decisão foi tomada em consequência de um pedido feito vai para dois anos pelas companhias de caminhos de ferro para que os fretes fossem aumentados em 30 por cento.

O aumento, porém, não se aplica ao transporte de cereais produzidos no Canadá, entre a zona dos Lagos e os portos do Pacífico.

FRANÇA

Os Caminhos de Ferro franceses acabam de reparar os estragos provenientes da guerra e estabeleceram um plano de modernização dos mesmos caminhos de ferro, que deverá levar 10 anos a efectuar.

Entre os vários melhoramentos projectados, encontra-se o da electrificação da linha principal Paris-Marselha, assim como das linhas secundárias, Culoz-Macon e Lyon-Genebra, Bordeos-Montaubon e Nimes.

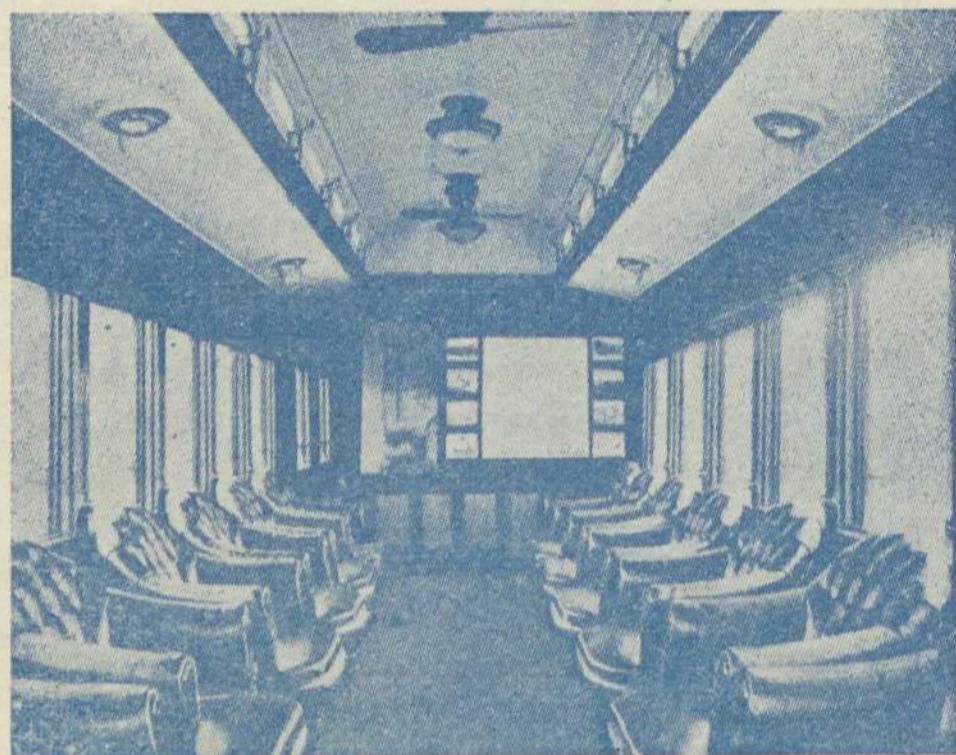
Faz parte deste plano a aquisição, na América e no Canadá, de 18.500 carruagens novas, 600 automotoras de 3 tipos diferentes e 40.000 vagões para mercadorias.

INGLATERRA

A Região do Sul da Administração do Executivo dos Caminhos de Ferro ingleses acaba de anunciar que

as tarifas ferroviárias para a França e outros países via França foram diminuídas consideravelmente desde 1 de Fevereiro, como resultado da desvalorização do franco.

Assim, por exemplo, a tarifa da viagem de ida



Interior do salão duma carruagem-cama, construída pela Anglo-Franco-Belga das oficinas da Croyere, Seneff e Godarville para o caminho de ferro sul-africano

ou volta de Londres a Paris, incluindo os suplementos do «Pullman», foi reduzida no «Flecha de Oiro».

ITÁLIA

Os viajantes e turistas estrangeiros ficam excelentemente impressionados com o progresso realizado pelos caminhos de ferro italianos, que, depois dos gravíssimos prejuízos sofridos durante a guerra por efeito dos bombardeamentos, conseguiram rapidamente proceder a uma obra intensa de reconstrução.

Com efeito, a reconstrução ferroviária foi empreendida na Itália — que dispõe de abundante mão de obra especializada — com grande energia, tendo-se gasto até hoje, na referida reconstrução, cem mil milhões de liras.

O programa total de reconstrução e melhoramentos deve absorver, contudo, outros 300 mil milhões de liras, no decurso dos próximos quatro anos.

Em fins de 1947 haviam sido postos de novo em serviço 65 por cento das linhas férreas, e mais 50 por cento das pontes, túneis e edifícios destruídos.

A percentagem de vagões destruídos foi proporcionalmente maior na Itália de que nos outros países europeus, chegando a 75 por cento; a de carruagens para passageiros, a 85 por cento.

A indústria italiana produziu já aproximadamente mil vagões novos, cuja fabricação continua com ritmo acelerado, ao passo que quase todos os vagões susceptíveis de reparação foram reparados e postos novamente em serviço.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Maio de 1898)

Caminhos de Ferro do Mormugão

Nos pequenos restos do nosso imperio do Oriente, sonhado por Vasco da Gama e realizado pelo grande Albuquerque, na India portugueza, não havia, antes de 1883, uma linha ferrea que servisse para podermos dizer: tambem nós acompanhamos o côro dos progressos materiaes!

No resto da peninsula indostanica recortavam-se as vias ferreas em multiplicadas malhas, trepando as serranias dos Gaths, extendendo-se sobre paúes e arrosaes, ao lado de rios, por entre os extensos palmares, ligando cada uma das grandes cidades a Calcutta e Bombaim.

Sentimos então a necessidade de desenvolver no nosso distrito de Gôa as duas ordens de carris de aço, ligando um dos seus portos á rede ingleza.

Não íamos servir o movimento commercial de grandes centros. O caminho de ferro, mesmo, nem tocaria na capital.

Parte do seu trafego havia de ser-lhe tirado pela navegação que se insinúa tão profundamente n'aquellas terras, pelo rio de Rachol, Parodá, Sanguen, Mandovy, Candiapor, e braços que vão á bahia de Mormugão e da Aguada, formando a ilha de Gôa, a Gôa dourada de Vasco da Gama.

Não atravessava regiões com que podesse contar-se para uma exploração remuneradora.

Seria um caminho de ferro para dar um porto mais á rede ingleza; viveria á custa d'esta rede constituindo-lhe uma utilidade.

Apezar de tudo, construiram-se os 82 kilometros de linha, que vão desde a ponte de Mormugão á fronteira, como se vê no nosso mappa.

Aberto á exploração, em 3 de fevereiro de 1888, a sua vida não tem sido muito prospira, custando largos sacrifícios ao Estado.

O caminho de ferro é de via estreita, 1 metro entre os carris.

As suas estações e distanciamento kilometrico são as seguintes: Porto de Mormugão, da qual damos a gravura que vae na 5.ª pagina; a 7 kilometros, Vasco da Gama; a 5, Dabelim; a 7, Cansolim; a 5, Majardá; a 6, Margão; a 10, Chandor; a 6, Sanvordem; a 10, Kalay; a 8, Collem; a 13, Dug-Sagor. A 8 kilometros da estação de Dug-Sagor, que é a ultima, atravessa-se a fronteira.

Segue por terrenos pouco movimentados até Vainquemin; depois contorna a linha de agua de um affluente do Candiapor, e sóbe rapidamente pelas montanhas a procurar a portella de Kolnul, entre a de Cuessi e a de Tinem.

Atravessa o rio de Porodá e o de Sanguen em pontes, que são as maiores da linha.

Tem sido explorado por uma companhia estrangeira, a West of India Portuguese Guaranteed Railway Company Limited.

Tem sido sempre pequeno o seu trafego, não se notando n'esta linha o que é usual vêr-se nas outras: um movimento crescente no transito de mercadorias e passageiros.

Não chegando nunca a accentuar-se bem um accrescimo sensivel, vae antes declinando a receita desde 1894.

As perturbações politicas por que passou aquelle distrito, a que pomposamente damos o nome de Estado da India, explicam em parte essa diminuição.

Mas melhor se explica pela guerra das tarifas e pela

concorrencia que nos fazem as 4 linhas inglezas, que assim derivam para Bombaim, o verdadeiro emporio do commercio indiano, todo o trafego.

Por isso o excesso da despesa sobre a receita se dá já em 1896, augmentando, portanto, o encargo do Estado, que, pagando 40 000 libras de subsidio á companhia em 1885, teve de pagar 72.000 em 1885, 68.000 em 1890, 65.000 em 1893, 62.000 em 1894, 70.000 em 1895, 72.000 em 1896.

O rendimento das estações é naturalmente escasso.

Não falando da de Mormugão, cujo rendimento é maior em virtude do movimento do porto, só as de Margão e Sanvordem têm receita mais lisonjeira.

A receita kilometrica passou 2.018\$628 réis em 1894 a 1.163\$853 réis em 1896.

Este declinar de receitas, sabemos que preocupa muito o actual governador da India, engenheiro Machado, illustre funcionario que está sendo na India um exemplo de boa administração. Ao que se diz, negociações recentes conseguiram evitar a continuaçao dos desvios do trafego, dando a linha maiores productos ultimamente.

Pensa elle em chegar a um accordo com a administração das linhas inglezas para que não seja tão ruinosa a phantasia que tivemos de construir aquelle caminho de ferro, onde trabalharam alguns engenheiros portuguezes distinctos, mas que nunca será uma empreza remuneradora, como nunca foi uma necessidade para os povos e para o commercio e agricultura d'aquelle gloriosa colonia portugueza.

O. S.

Velocidade dos Comboios

Le Journal, de Paris, publica uma estatística de velocidade commercial dos comboios mais rapidos na Europa, pela qual as maximas velocidades são, na:

Inglaterra	85,8	kilometros
França	84,9	"
Belgica	70,	"
Allemanha	58,2	"
Russia	57,	"
Austria	53,9	"
Italia	51,7	"
Hollanda	49,	"
Suissa	48,	"
Scandinavia	45,7	"
Hespanha e Portugal	39,7	"

Se o curioso estatístico acertou tanto nos outros paizes como no nosso, não vale grande coisa o seu trabalho.

Englobando-nos com a Hespanha contentou-se em verificar a velocidade média do *Sud-express* Lisboa Rocio e Hendaya, quando devia calculal-a, pelo menos, dentro de cada paiz por separado.

Assim, encontraria que esse comboio, partindo de Villar Formoso ás 11 horas e 40 minutos da noite e chegando a Lisboa ás 10 horas e 10 minutos da manhã, gasta 10 horas e meia em 440 kilometros, o que dá a média de 41,9 por hora; e se examinasse a marcha entre Lisboa e Pampilhosa, encontraria a média de 48,9 kilometros, o que já nos collocaria logo em seguida á Hollanda.

Isto quanto á velocidade commercial, porque a effectiva média d'esse comboio é de 56 kilometros e n'alguns pontos chega-se a 64.

AO DISPÔR DE V.ª EX.ª

Qualidade — Bom gosto — Modicidade de preços

T O R R O A I S

RELOGIOS, JOIAS, PRATAS E OURO

123 — Rua da Prata — 131

Telefone 2 4210

LISBOA

CENTENÁRIO DA "REVISTA MILITAR"

SESSÃO COMEMORATIVA

Sob a presidência do chefe do Estado, Marechal Carmona, celebrou-se, na tarde de 11 do corrente, a sessão comemorativa do 100.º aniversário de publicação da *Revista Militar*.

Fundada, como, oportunamente, já dissemos, no dia 1 de Dezembro de 1848 por 26 oficiais da Armada e do Exército, entre os quais figurava o então tenente de Engenharia Fontes Pereira de Melo, que veio a ser um notável estadista, a *Revista Militar* manteve até hoje, ininterruptamente, a sua publicação.

Os nomes mais insignes do Exército e da Armada, em colaborações notáveis, estão ligados às páginas verdadeiramente gloriosas desta publicação.

A sessão solene realizada no dia 11 de Maio e que faz parte das comemorações do seu centenário, foi aberta pelo sr. coronel dr. Manuel Giao, vice-presidente da Assembleia Geral. Começou por saudar o sr. Presidente da República, que estava ladeado pelos srs. Ministro da Marinha, subsecretário de Estado das Colónias e maiores generais da Marinha e do Exército, fazendo em seguida a história da *Revista Militar* que em cem anos perfaz 99 volumes, num total de 74.000 páginas.

Seguidamente falou o sr. general Ferreira de Passos, director da *Revista Militar* e comandante da Escola do Exército, que, em nome daquela publicação, saudou os sócios eleitos em Dezembro passado e os colaboradores laureados, em 1947, com

os prémios «Almirante Augusto Osório», «Coronel Branquinho», «Brigadeiro Barreto de Oliveira», e «Semana Militar das Colónias», srs. coronel Belisário Pimenta, coronel José Ribeiro da Costa Júnior, tenente-coronel José Baptista Barreiros, capitão Hermes de Araújo Oliveira e aspirante-oficial A. G. Fernandes Pereira.

Os prémios foram entregues pelo sr. Marechal Carmona bem como os diplomas aos 17 sócios efectivos admitidos na *Revista Militar*, cujos serviços às instituições militares lhe deram, há vinte anos, o título honorífico da Grã-Cruz de Santiago e as palmas da Academia das Ciências de Lisboa.

Na galeria dos colaboradores premiados foi colocado pelo sr. Presidente da República o retrato do sr. coronel Belisário Pimenta, que agradeceu, em nome deles, as distinções conferidas, e fazendo, a propósito, algumas considerações interessantes sobre a necessidade da cultura na formação dos comandos.

Por doença do sr. Almirante Correia Pereira, agradeceu as saudações da *Revista Militar* o sr. general D. Luís de Sousa Macedo.

O sr. Marechal Carmona encerrou a sessão, proferindo algumas palavras de homenagem à *Revista Militar*, de que é sócio honorário, e fazendo votos por que esta notável publicação inicie, sob os melhores auspícios, o seu segundo século de existência.

TERTÚLIA «FESTA BRAVA»

UMA DIVERSÃO, EM SUA HOMENAGEM, NA BARACHA

Os importantes ganaderos irmãos Oliveira, de Samora Correia, ofereceram, no Domingo 9 do corrente, no seu «monte» da Baracha, uma interessante diversão tauromáquica em homenagem à Tertúlia «Festa Brava», a qual foi imensamente concorrida.

Em dezenas de automóveis e dois auto-carros deslocaram-se até aquele pitoresco local, perto de duzentas pessoas, que faziam parte da excursão organizada pela Tertúlia «Festa Brava». Os visitantes, à sua chegada foram recebidos com foguetes, sendo-lhes oferecido uma refeição na sala principal do «monte», decorada com vistosos cartazes de corridas e algumas cabeças de gado bravo.

No «tentadero» lidaram-se oito vacas de boa estampa e bravura, pelo jovem novilheiro António José de Oliveira, por seu tio Eduardo, tendo-se distinguido ainda António Carvalho, Vitor Monteiro, João António Felix Correia, filho do nosso querido amigo e camarada de imprensa Felix Correia, Filipe Pereira, Carlos Filipe Costa, Luís Apolinário, Ludovino Ferreira, Carlos Falcão, Alvaro Gomes Cartaxo e António Bruno da Costa.

A lide interessou vivamente a numerosa assistência, entre a qual se viam dezenas de senhoras.

Ao almoço de confraternização, falaram o nosso director, sr. Carlos d'Ornellas, presidente da Tertúlia «Festa Brava», que agradeceu aos donos da casa a amável hospitalidade; o sr. Pedro Nogueira, que se ocupou de «Frasquito», a nova revelação tauromáquica de Espanha; o sr. Francisco Gama, que saudou as senhoras presentes e finalmente o distinto jornalista Félix Correia que, em nome da imprensa, saudou os donos da casa e felicitou a Direcção da Tertúlia por, mais uma vez, ter proporcionado aos seus sócios uma festa encantadora.

A Tertúlia ofereceu uma lápide comemorativa da sua visita, a qual foi descerrada, por entre calorosas palmas, pelo menino Augusto Manuel Guardalo.

O sr. Joaquim Oliveira, como irmão mais velho da família agradeceu a visita dos tertulianos e a honra da lápide.

E com um fandango castiço deu-se por finda uma festa magnífica, que em todos deixou impressões duradouras.

Propaganda dos Açores

Em Santarém vai realizar-se, por todo este mês, uma Exposição de produtos açorianos, como bordados, chá, chicória, caseina, fotografias, livros, e ainda quadros de pintura a óleo.

Deve-se a iniciativa à Câmara Municipal daquela cidade, que, para o fim em vista, destina uma ampla sala.

Durante a semana consagrada às actividades e às belezas naturais das lindas ilhas dos Açores, ainda tão mal conhecidas dos portugueses continentais, serão exibidos alguns filmes muito interessantes.

Concorrem a esta exposição a «Casa Regional da Ilha Verde», à rua Paiva de Andrada, ao Chiado; a firma José Furtado Leite, L.^{da}, a revista *Viagem*, alguns escritores e livreiros, e diversas firmas comerciais açorianas.

Eis aqui mais uma oportunidade para os Açores se fazerem lembrados dos continentais. Terras maravilhosas, com condições turísticas de primeira ordem, impõe-se a todos os portugueses conhecê-las.

Entre os artistas que concorrem à exposição com quadros admiráveis, figuram D. Eduarda Lapa, Domingos Rebelo e José Ferreira Basaliza.

Santarém, capital do Ribatejo, está a dois passos de Lisboa e, além de muito populosa, é das cidades mais concorridas do país. Isto quer dizer que a propaganda dos Açores naquela linda e monumental cidade terá êxito e eficiência para as ilhas maravilhosas, sim, mas quase desconhecidas.

Todas as ilhas apresentam características próprias e são inúmeras, por esse facto, as suas possibilidades turísticas. Em S. Miguel e na Graciosa há magníficas águas medicinais; a Ilha do Pico, coroada de neve durante parte do ano, é um verdadeiro sanatório; na Terceira, durante a época estival, realizam-se típicas touradas à corda.

É preciso que os portugueses descubram, de novo, os Açores.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — «Dois filmes nacionais».

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Califórnia».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 83, 2.ª série, de 10 de Abril, publica o seguinte:

Em aditamento à publicação feita no «Diário do Governo» n.º 30, 2.ª série, de 6 de Fevereiro do corrente ano, para os devidos efeitos se publica que Alvaro Xavier dos Reis, recentemente contratado para o lugar de servente do quadro permanente desta Direcção Geral, igualmente tem direito ao abono de horas extraordinárias, com referência ao ano económico em decurso e por conta da mesma verba, conforme autorização concedida por despacho de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações de hoje.

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 3 do corrente, adjudicar a João António Gonçalves a empreitada n.º 8 de consolidação de taludes do ramal do Estádio Nacional, pela importância de 187.000\$, e que Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no contrato a celebrar.

O «Diário do Governo», n.º 85, 2.ª série, de 13 de Abril, publica o seguinte:

Concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 244,450 da linha férrea da Beira Alta, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 247,240 da linha férrea da Beira Alta, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 247,590 da linha férrea da Beira Alta, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 86, 2.ª série, de 14 de Abril, 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

Exposição de Artistas franceses residentes em Portugal

Monsieur Grasset, ilustre director do Comissariado Geral de Turismo francês em Portugal, organizou, em Lisboa, num salão de primeiro andar do prédio n.º 242, da Rua do Ouro, uma interessante exposição de pintura, desenho e aguarela, em que figuram 15 artistas franceses residentes em Portugal.

O sr. Grasset, grande amigo do nosso país e que ao intercâmbio artístico da França e de Portugal vem dando o melhor do seu entusiasmo, pretende realizar todos os anos, com os artistas seus compatriotas residentes entre nós, exposições idênticas à que está aberta na Rua do Ouro. A sua resolução só merece rasgados louvores. Todos os artistas ali presentes revelam talento e originalidade. E a alguns deve o nosso país a homenagem, que muito nos sensibiliza, de terem tomado para assunto dos seus quadros paisagens nossas.

Aos nossos leitores aconselhamos, pois, uma visita a este belo salão de arte francesa.

terreno, com a superfície de 49^{m²}.17, à esquerda da linha férrea do ramal de Aveiro, entre os quilómetros 14,498.44 e 14,522.16, 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 Águeda, distrito de Aveiro, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul e nascente com Gastão Ribeiro Guerra e ao poente com o caminho de ferro.

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 90, 2.ª série, de 19 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer n.º 1:784 do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto de ampliação da estação de Marco, na linha férrea do Douro, elaborado ppela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, devendo na sua execução atender-se às conclusões do referido parecer e em conformidade com o despacho de S. Ex.º o Subsecretário de Estado das Comunicações de 8 de Janeiro de 1947 exarado no mesmo parecer.

O «Diário da Governo», n.º 91, 2.ª série, de 20 de Abril, publica o seguinte:

Concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovo o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 247.005 da linha férrea da Beira Alta, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 102, 2.ª série, de 4 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comis-

são de revisão, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 401 metros quadrados, à direita da linha férrea do Minho, entre os quilómetros 45,268.285 e 45,310.96, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Midões, concelho de Barcelos e distrito de Braga, e confronta ao norte com caminho público, ao sul e poente com o caminho de ferro e ao nascente com caminho público e José Luis de Faria.

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 104, 2.ª série, de 6 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no primeiro termo adicional ao contrato primitivo da empreitada n.º 80, de construção de quatro habitações para pessoal graduado na estação do Pinhão.

O «Diário do Governo», n.º 93, 2.ª série, de 22 de Abril, 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 16 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aditamento ao indicador geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc., apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a alterar o serviço que presta o apeadeiro de Paraímo, situado ao quilómetro 248,482 da linha do Norte.

O «Diário do Governo», n.º 80, 3.ª série, de 7 de Abril, publica o seguinte:

Colónia de Moçambique

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às 16 horas do dia 24 de Maio de 1948, para modificação e reparação de dezasseis guindastes eléctricos existentes no porto de Lourenço Marques.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos caminhos de ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 350.000\$.

O programa do concurso, modelo da proposta e caderno de encargos podem ser consultados às horas de expediente, em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação, da Direcção Geral de Fomento Colonial, e na Agência Geral das Colónias, e, em Lourenço Marques, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique.

A abertura das propostas realizar-se-á nos armazéns gerais da mesma Direcção, no dia e hora acima mencionados

Lourenço Marques, 21 de Fevereiro de 1948.—O Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique, substituto, Arnaldo Pacheca Pereira Leite.