

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: 27520

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: CARLOS ROCHA, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 2 4736

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

1458

16 — SETEMBRO — 1948

AN O LX

Número avulso: Esc. 5\$00 Assinaturas: Portugal
(semestre) 30\$00 África (ano) 72\$00. Números
atrazados 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
ALVARO 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
ANTONIO MONTEZ
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO :

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Caminhos de Ferro de Ceilão, por <i>Carlos Bivar</i>	503
Novo material para a C. P.	506
Notas da Quinzena, por <i>Rebelo de Bettencourt</i>	507
Problemas Nacionais, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i>	508
Linhas Portuguesas	511
Os nossos mortos	511
Há 50 anos	511
Uma cidade saída da floresta virgem em dez anos	512
O que todos devem saber	512
Publicações recebidas	513
Imprensa	513
Recortes sem Comentários	514
Parte Oficial	516
Espectáculos	516

Caminhos de Ferro de Ceilão

Descobrimento da Ilha — Episódios

Por CARLOS BIVAR

I

CEILÃO, ainda há pouco figurando em parangonas do noticiário estrangeiro da imprensa, é uma grande ilha ao sul da península indostânica, conhecida na Antiguidade pelo título de «Taprobana», habitada por um povo denominado singalês, descendente de antigos colonos indús que ali se estabeleceram.

Mas, em 1505, durante o vizoreinado da Índia, de D. Francisco de Almeida, seu filho, D. Lourenço, indo fazer reconhecimento das Ilhas Maldivas, os pilotos, por motivo de tempestade, fizeram má navegação indo os navios arribar à Ilha de Ceilão e tendo fundeado em Columbo, porto principal da Ilha da Canela, nome por que também era conhecida a referida Ilha de Ceilão.

É claro que a arribada dos navios portugueses àquele porto produziu o alarme que era de esperar entre a moirama de mercadores, cujos barcos ali estavam fundeados, e que logo levaram ao conhecimento da personagem que ostentava o título de rajá a nova alarmante, tratando, ao mesmo tempo, de tecer a usual teia de intrigas afim de não sofrerem prejuízos com quaisquer negociações que, por ventura, viressem a ser entaboladas entre o capitão da armada portuguesa e o chefe do estado insular. Este, porém, era astucioso e man-

dou mensageiro a indagar dos recemchegados qual o fim da sua visita.

Encetaram-se a seguir negociações para a assinatura de um tratado de comércio em que entrava o carregamento de uns tantos quintais de canela e um certo número de anéis de rubis, negociações que concluiram pelo acréscimo de dois elefantes pequenos dos numerosos existentes na ilha, um dos quais foi o primeiro visto em Lisboa e que mais tarde figurou no cortejo, que em Roma se organizou, em 1514, em honra do Papa Leão X, na embaixada que o rei D. Manuel de Portugal lhe enviou, chefiada por Tristão da Cunha, conhecida dos leitores desde os tempos da infância ou da juventude escolar, descrita minuciosamente nas selectas então em uso.

O rajá ficára satisfeito por quanto o facto da assinatura do tratado de paz e amizade, com o rei português não o impedia de continuar o comércio com os mouros nem com os chineses, aumentando, assim, as receitas gerais e os seus réditos particulares, alcançando ao mesmo tempo prestígio, embora cumulativamente, com as inimizades originadas pelo intercâmbio entre uma nação cujos representantes apenas provavam ser de raça e de religião diferentes.

A história da conquista e ocupação da Ilha de Ceilão pelos portugueses é dema-

siado conhecida para que nos detenhamos numa descrição mais demorada.

Mas a história, na generalidade da sua projecção física e psico-evolutiva, é recheada de episódios que assumem, a miude, aspectos de heroicidade, do trágico e também do picaresco, e a Ilha de Ceilão a eles não escapa, pelo contrário, pois, é um repositório que nos abalança ao desdobramento deste artigo em três partes.

* * *

Pouca gente existiria nas terras deste rajá que ignorasse a existência de um bicho de dois pés de comprido, grande cauda, pescoço curto e cabeça comprida com grande boca e dentes e o corpo negro coberto de lâminas em forma de conchas. Vivia numa grande lapa por debaixo de uma furna, nunas penedias, junto ao porto de Columbo (Colombo). Dizia-se que tinha mais de duzentos anos de existência e que só à noite saía da lapa em busca de alimentos, mas que nos sítios onde os procurava produzia grande desbaste, não se atrevendo o povo com ele, pelo que o rajá ordenara que lhe pusessem os artigos da sua alimentação à boca da lapa, a qual consistia em pescado havendo indivíduos ocupados nessa faina.

Tudo isso fora contado a D. Lourenço, a quem logo cresceu o ânimo de ir matar o bicho com a sua alabarda, pedindo com instância ao rajá que lhe concedesse a respectiva permissão. Porém, o rajá não consentiu que ele fosse em pessoa mas que mandasse executar a sentença a que tinha sido condenado o velho habitante da lapa. D. Lourenço fez desembarcar duas pequenas peças encarretadas, mandou fazer uma mina à boca da lapa onde o bicho vivia e costumava ir comer, dispondo um comprido carreiro ou mijarete de pólvora. O bicho veio, à hora da tarde, e dispunha-se a banquetear-se com um rancho, previamente melhorado, quando as peças (dois falcões) deram fogo na pólvora fazendo rebentar a mina e o próprio bicho, que ficou feito em pedaços, ninguém se atrevendo a chegar ao pé da lapa por causa do fedor

que ele espalhára. Quem conta este episódio, Gaspar Correia, diz que lhe mostraram diversos ossos do mal aventureado bicho.

De regresso a Cochim, onde estava, o Vizo-rei D. Francisco mandou Diogo de Almeida, que fôra o intermediário entre D. Lourenço e o rajá para a conclusão do tratado de paz e amizade, que fosse contar o feito de Ceilão ao rei de Cochim. Mas D. Lourenço indo visitar esse rei soube dele que Diogo de Almeida nada lhe contara. O Vizo-rei mandou embarcar Diogo de Almeida para o reino a fim de contar ao soberano o feito de Ceilão, pois, não queria escrever-lhe mentiras por conta própria, tanto mais que no feito se incluía o episódio em que entrava seu filho, D. Lourenço, morto, gloriosamente, em 1507, no combate do rio Chaul.

* * *

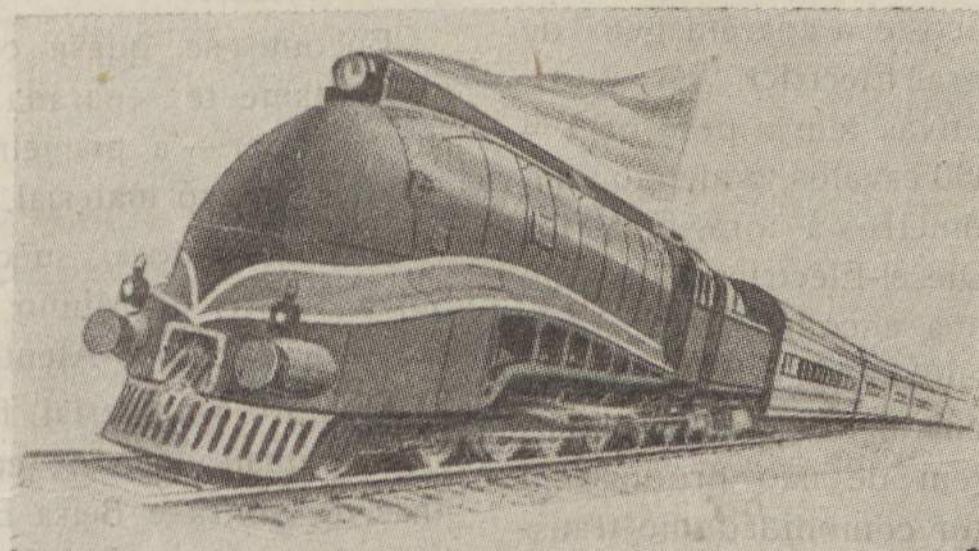
Mais tarde apareceu um corsário, mouro, Baleacê (Bale Hacem), que com uma esquadilha de mais de uma dúzia de barcos, resolvera atacar os portos onde os portugueses estavam estabelecidos, operando razias nos territórios dos rajás deles amigos. Não poupava, no entanto, as naus ricas dos seus pelo que os clamores chegaram aos ouvidos do Governador da Índia. Mas, apanhando desprevenidos os que se achavam em Ceilão, arvorou-se em vingador e exigiu do rajá da Cota, a entrega de grandes somas de dinheiro. A Cota era uma espécie de fortaleza cercada de água cheia de crocodilos, que se tornavam perigosos para a gente que navegava na lagoa, em pequenos barcos.

O rajá, tolhido de medo, mandava-lhe oferecer de quanto dinheiro podia dispôr. Mas o Bailacem fazendo-se forte exigia a entrega dos portugueses, uns setenta doentes, na maioria, que acompanhavam o rei, o qual contava, apenas, com a defesa que eles lhe poderiam oferecer. Mas o mouro redobrando de depredações em terra, ia-o intimando com novas exigências ameaçando

de o ir enforcar dentro da própria fortaleza se não lhe entregasse os portugueses atados de pés e mãos. O rei, cada vez mais acobardado, acabou por ceder e mandou recado ao corsário participando-lhe que mandaria os portugueses atados. Chamou estes a capítulo e disse-lhes, balbuciando, que não tinha defesa alguma e que, portanto, se via constrangido, bem contra sua vontade, a satisfazer a intimação do mouro.

A resposta obtida, dos portugueses, foi a de que não se achavam dispostos a serem entregues atados mas a morrerem combatendo, como era o seu costume. O rajá estava por tudo contanto que se visse livre

do Baleacê e, como a resistência que poderia oferecer era nula, para qualquer dos lados que se voltasse, acedeu. Os mouros, guerreiros do corsário, a meio do combate começaram a ceder e por fim a desbandar, o que logo que foi observado pelo chefe tratou de se embarcar, perdendo os barcos que estavam varados na praia, que foram queimados e fazendo-se de vela, a toda a pressa em direcção a Calicut onde contou ás autoridades e ao chefe do estado que os portugueses eram mais de mil. Ocorreu este feito, que Gaspar Correia classifica de milagroso, no ano de 1517, sendo Governador da Índia Lopo Soares de Albergaria.



Novo material para a C. P.

ACABAM DE CHEGAR A LISBOA 8 AUTOMOTORAS E NOVO MATERIAL

COMO já tivermos a oportunidade de noticiar, a C. P., com a preocupação de melhorar os seus serviços, encomendou material fixo e circulante para as linhas férreas que explora, parte do qual já foi recebido. O vapor «Titânia», chegado há dias a Lisboa, trouxe 4 automotoras «Nohab» de fabricação sueca, que, uma vez descarregadas, seguirão para as oficinas de Santa Apolónia, onde serão montadas.

Como as recebidas anteriormente, estas automotoras destinam-se às linhas de menor movimento, podendo cada uma transportar 107 passageiros e ainda um atrelado de vinte mil quilos.

O vapor «Mossâmedes», que há pouco chegou ao Tejo, trouxe também material circulante para a C. P., quatro locomotivas «Diesel Eléctricas» fabricadas pela «American Locomotive Company» (ALCO), sendo todo o equipamento eléctrico e a aparelhagem de controle fabricada pela «General Electric».

Cada uma destas locomotivas tem o peso de 104 toneladas e a potência de 1.500 cavalos, podendo atingir a velocidade de 120 quilómetros à hora. Estas locomotivas são as primeiras «Diesel-Eléctricas» que vão circular em Portugal, de uma encomenda de 12—seis das quais foram encomendadas pelo Estado. São do mesmo tipo das que circulam nas grandes linhas americanas, tendo a vantagem de não produzirem fumo e de proporcionar maior comodidade no transporte de passageiros.

Como se trata dum material de maior precisão, necessita, por isso, dum cuidado, também maior. Basta dizer que tem de ser diária a revisão dos óleos, quer de combustão, quer lubrificantes, e estas máquinas devem preservar-se, o mais possível, dos fumos e das poeiras.

Dentro de dias devem ficar montadas e depois das necessárias experiências serão aplicadas, sucessivamente, só com pessoal, para instrução, em comboios de mercadorias. Em fins de Outubro, deverão ser postas no serviço de passageiros, nas linhas principais, donde, depois, serão retiradas para as outras, à medida que a do Norte e as dos arredores da capital e do Porto forem electrificadas.

Mais 4 destas locomotivas embarcaram há dias, no «Amarante», em Filadelfia, onde, no próximo dia 25, embarcam no «S. Tomé» as restantes 4 desta série de 12. Como 6 destas máquinas foram adquiridas pelo Estado, é de presumir que estas sejam, por enquanto, empregadas nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

Como se trata de um material novo—é o primeiro a empregar-se na Península— a C. P. enviou aos Estados Unidos, não só para fiscalizar o fabrico, mas também para frequentarem cursos de especialização, visitarem as oficinas ferroviárias e montarem em Portugal o respectivo serviço, os snrs. engenheiros João Monteiro e António Fragoso; inspector Mendes da Silva e contramestres Castanheira Barreiros e Carvalho Araújo, que naquele país permaneceram durante quatro meses.

Encontra-se quase concluída, em Campolide, e completamente separada das que tratam das máquinas a vapor—a primeira oficina destinada à reparação deste novo material.

As automotoras suecas destinam-se às linhas do Sul e Sueste, do Minho e Douro e de Oeste e à ligação directa Lisboa-Alentejo, pelo Setil.

Quanto a material fixo, tem a C. P. recebido grande quantidade de carris novos, destinados às linhas de Sintra e Beira Baixa, encontrando-se presentemente nos cais da Alfândega 700 toneladas de carris vindos de Luxemburgo. São 2.250 carris de 12 metros, destinados à renovação das linhas de via estreita os quais deverão ser aplicados até ao fim do ano, o que permitirá melhorar a circulação dos comboios naquelas linhas.

Desta forma vai a C. P. cumprindo brilhantemente o programa traçado há pouco mais de um ano, apetrechando-se de forma a melhorar, assim, as marchas e as condições de segurança dos comboios, sempre com o objectivo de satisfazer as exigências do tráfego. O material agora recebido custou 25.000 contos, avaliando-se por esta importância os benefícios que o mesmo trará à rede ferroviária portuguesa, ou melhor, à economia nacional.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Bourbon e Menezes

COM o falecimento de Bourbon e Menezes não despareceu apenas um grande jornalista, «doublé» do grande escritor, perdeu também Lisboa um dos seus mais fiéis, mais exaltados adoradores. Com efeito, Bourbon e Menezes, nado e criado nesta adorável capital alfacinha, era sem dúvida um dos lisboetas mais lisboetas que tenho conhecido na minha vida. Ele amava a tal ponto Lisboa que era nos «cafés» que ele gostava de escrever e de rever as suas crónicas, essas admiráveis crónicas em que se sente sempre presente não apenas o estudioso da língua, que sempre foi, mas um dos mais perfeitos artistas da prosa do nosso tempo. Pude, muitas vezes, observar como trabalhava o notável escritor a quem a cidade deve as páginas vibrantes e quentes desse notável livro que ele intitulou amorosamente «Sua graça é Lisboa» e que o Município galardoou com o Prémio Júlio de Castilho. Escrevendo com relativa facilidade, tendo mesmo o dom da improvisação, Bourbon e Menezes precisava ver primeiro dactilografadas as suas composições, que, em geral, fazia em casa, para depois, no «café», no meio do barulho de que se alheava, as corrigir, alterar e acrescentar. Não era precisamente um torturado da forma. Rever e emendar era para ele o maior, o mais voluptuoso prazer da sua profissão de escritor.

Foi um dos mais nobres artistas da moderna prosa portuguesa, um neoclássico, se quiserem.

Educado, como Garrett, na Ilha Terceira, foi nas touradas a que assistiu em Angra do Heroísmo que tomou o gosto pelo espectáculo maravilhoso da tauromaquia.

A literatura e o jornalismo perderam nele um servidor de talento e a cidade perdeu no autor de «Sua graça é Lisboa» um dos seus mais ilustres filhos e amigos.

Companheiros na vida e na morte

NO «Diário de Notícias» de 10 do corrente, leio esta comovente informação de Ponta Delgada, de S. Miguel dos Açores:

«Na freguesia do Livramento faleceu no dia 8, às 16 horas, Maria do Espírito Santo Garcia, de 70 anos, ca-

sada com Francisco Melo Lindo, de 80 anos. Ao velar o cadáver de sua mulher, companheira de mais de 50 anos, o Francisco Lindo começou a sentir-se mal e morreu. Os dois cadáveres foram enterrados juntos e na mesma ocasião.»

Companheiros durante quase toda existência, a morte, que nem sempre é impiedosa, não quis separá-los. No cemitério da freguesia do Livramento ficaram a dormir juntos o sono eterno, «até ao fim do mundo».

Em novos, talvez tivessem jurado um ao outro amarem-se e viverem juntos até à morte. O destino quis que morressem ambos no mesmo dia, para, lado a lado, esperarem a hora do juízo final. Se as almas dos amorosos não morrem de todo, estes dois velhos continuam vivendo o seu sonho de amor para além da própria vida e para além da própria morte.

Congressos regionais

POUCAS semanas faltam para se realizar o Congresso Beirão, que constituirá um grande e notável acontecimento. Efectuou-se, há dias, o Congresso das Actividades do Distrito de Leiria.

É por meio destes congressos que as regiões tomam consciência dos seus valores e das suas possibilidades, e expõem ao mesmo tempo os seus problemas e as suas aspirações. A província sai, assim, da sua apatia. O engrandecimento da Nação só se consegue quando todas as células vivas de que se compõe têm o sentido exacto das suas funções.

Não há dúvida de que, nestes últimos anos, os distritos do país tem feito, sob todos os pontos de vista, notáveis progressos.

As cidades não só aumentaram de população mas registam melhoramentos importantes. Algumas delas, pode dizer-se sem exagero, são pequenas, adoráveis e lindas, Lisboas onde se sente a alegria de viver.

Para os seus melhoramentos muito têm concorrido esses congressos. Aos congressos regionais deve, pois, o país, uma enorme e benéfica folha de serviços.

O que é necessário é que o provinciano tenha o amor e orgulho da sua terra e por ela trabalhe sem descanso. Não nos contentemos apenas com Lisboa e Porto, como grandes cidades.

Impõe-se, por isso, criar outras grandes capitais.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

P.º 1000 DE 1947

Problemas Nacionais

Transportes Marítimos e

em Caminhos de Ferro

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

PODE-SE afoitamente afirmar sem receio de errar que tem sido devido principalmente às injustiças que se têm praticado para com o caminho de ferro, que este não possui metade do material circulante de que necessita — e mesmo aquele que possui, uma grande parte é quase do primitivo e, portanto, sem poder oferecer as necessárias comodidades hoje requeridas para o transporte de passageiros.

Quem se quiser certificar do que afirmo e da forma como o transporte de passageiros é feito em algumas linhas por falta de material circulante, aconselho-os a que façam umas viagens de comboio, por exemplo na linha de Sintra, para terem ocasião de verificar, como eu propositadamente tenho feito, que, em regra, cada carruagem transporta duas e três vezes mais passageiros que a sua lotação marca e de tal forma aglomerados e apertados, inclusivamente nas carruagens de 2.ª e 1.ª classe que são invadidas pelos de 3.ª classe, do que resulta uma grande parte dos passageiros viajarem gratuitamente, visto que os revisores ficam de tal forma bloqueados, que não se podem mexer para fazer a devida revisão e cobrança — tal é a aglomeração de passageiros — sendo de admirar que com tão grande peso sobre as carruagens, não se tenham dado mais casos graves como o sucedido há cerca de um ano em Vila Franca de Xira, onde tantas pessoas perderam a vida — desastre este que, em minha opinião, foi devido única e simplesmente ao facto de a companhia não ter podido,

desde há muitos anos, substituir o velho material circulante por outro moderno e mais resistente e aumentar o seu número pelo menos para o dobro do que presentemente pode dispôr.

Mas como podia a Companhia proceder em larga escala à renovação do seu material circulante, se nunca a autorizavam a aumentar os preços dos transportes para o que fosse justo e razoável e, pelo contrário, a obrigavam a fazer os referidos transportes por preços abaixo do seu custo?

Sua Excelência o Senhor Ministro da Economia declarou no dia 17 de Agosto último, na reunião que teve com os representantes da imprensa, que não se pode obrigar ninguém a vender sem um lucro compensador, mas esta política justa e recta não tem sido permitida aplicar no Caminho de Ferro.

Já assim se não procede com os Transportes Marítimos e Terrestres visto que a estes têm sido dadas as vantagens, facilidades e regalias, bastando dizer-se que os proprietários de viaturas automóveis têm podido levar os preços que entendem e escolher a mercadoria que mais lhes convém transportar — e esta liberdade de acção durante o período da última guerra (cerca de seis anos), permitiu-lhes realizarem fortunas colossais, visto que chegaram a fazer transportes a 6, 8 e 10 vezes mais elevados que os transportados pelo Caminho de Ferro.

À camionagem que explora o transporte colectivo de passageiros, foi-lhe permitido elevar os preços durante o referido período e até 31 de Dezembro de 1947, entre e 20 e 30 por cento. Esta elevação

de preços não foi extensiva ao Caminho de Ferro. O Caminho de Ferro que se fosse contentando com as tarifas aproximadas que existiam antes desta última guerra, com receio, talvez, que do aumento justo das referidas tarifas ele podesse vir a dispensar certos auxílios financeiros...

Se ao Caminho de Ferro tivesse sido permitido fazer um aumento de 50 por cento durante o período da última guerra no transporte de mercadorias e de 20 ou 30 por cento no de passageiros, aumentos que deveriam terminar também em 31 de Dezembro de 1947, os Caminhos de Ferro estariam hoje em condições financeiras desafogadas e habilitados a poderem desempenhar calmamente a sua importante missão.

Está bem patente e provado que, desde a fundação dos Caminhos de Ferro em Portugal, se tem feito a este meio de transporte uma guerra sem quartel — e tão violenta ela tem sido, que se chegou ao ponto de ser aprovado pelo Parlamento a monstruosa Lei n.º 952 de 2 de Março de 1920 — conhecida pela Lei das sobretaxas ferroviárias, da qual se transcreve apenas os seus artigos 7.º e 8.º, pois são o bastante para se ver o grau da sua monstruosidade.

Diz o artigo 7.º:

«O produto de qualquer sobretaxa que o Governo autorize ou tenha autorizado sobre tarifas ferroviárias, não será computado para o cálculo da unidade a pagar às empresas em caso de resgate das concessões das respectivas redes».

O artigo 8.º determina o seguinte:

«Enquanto durar o regime de sobretaxas ferroviárias, o produto das sobretaxas a que se refere o artigo anterior, será exclusivamente destinado:

1.º — a cobrir o déficite de exploração de cada rede;

2.º — a pagar os trabalhos extraordinários de primeiro estabelecimento, prèviamente autorizados pelo Governo;

3.º — Satisfazer os encargos financeiros obrigatórios, conforme os respectivos estatutos e contratos.

§ 1.º — O produto das receitas que excedam as despesas referidas neste artigo, reverterá a favor do Estado como Receita Extraordinária.

Verifica-se pelas disposições do n.º 3 do indicado art. 8, que as empresas ferroviárias ficavam impedidas de remunerar o capital accionista e obrigacionista do 2.º grau; ainda mesmo que houvesse receita para isso!!!

Não admira, porém, que assim se tivesse procedido, desde que se saiba que estava no poder um governo democrático, nomeado em 21 de Janeiro de 1920, em substituição do Governo do infeliz e malogrado Dr. Francisco José Fernandes Costa, que uns dias antes (15 de Janeiro) havia sido no-

meado e do qual não chegou a tomar posse, por a isso se ter oposto um grupo de civis armados!!! Não fica por aqui.

Por Decreto n.º 13:260 de 9 de Março de 1927, publicado no Diário do Governo n.º 48, 1.ª série da referida data, foi o Governo autorizado a contratar com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos das bases que fazem parte integrante do referido Decreto, a concessão da exploração dos Caminhos de Ferro do Estado.

As principais bases do indicado Decreto, a meu parecer, são a terceira e trigésima quinta.

Diz a base terceira:

«A adjudicação é feita pelo prazo de 30 anos a contar da data do início da exploração pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, podendo qualquer dos outorgantes pedir a revisão das suas cláusulas no fim dos primeiros dez anos e em períodos subsequentes de cinco em cinco anos, reservando-se o Governo o direito de rescindir o contrato a partir do 15.º ano e bem assim o de prorrogá-lo até à data do termo de qualquer concessão de Caminhos de Ferro com a qual lhe convenha englobar a das linhas da sua actual rede.

§ único — No caso de revisão das cláusulas do contrato, não havendo acordo entre as partes, será o litígio resolvido por arbitragem organizado como se estipula na base XXXV».

Determina a referida base 35.ª: «As questões que se levantarem sobre execução, interpretação, omissão destas bases, serão resolvidas por um tribunal arbitral constituído por três membros, sendo um nomeado pelo Governo, outro pela Companhia e o terceiro escolhido por ambos.

§ único — Não havendo acordo nesta escolha, será o terceiro árbitro nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

A propósito, devo dizer que fui eu a única pessoa que, desde o primeiro momento, previu que o arrendamento das linhas do Estado viria a ser um mau negócio para a Companhia — e por isso é que fui sempre contrário a tal operação e a prática veio demonstrar que me não tinha enganado.

Argumentavam-me, porém, que no fim de decorridos os primeiros dez anos e depois em períodos subsequentes de cinco em cinco anos, as cláusulas iriam sendo revistas de maneira a que da exploração das linhas do Estado não resultasse prejuízo para a Companhia.

Reconhecia que o Estado tinha particular desejo e vantagem em que o concurso para o arrendamento das referidas linhas fosse adjudicado à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em vez de o ser ao falecido sr. Alfredo da Silva — e fundadas razões tenho para o supor, que se a maioria dos Administradores da Companhia não fossem de nomeação do Governo e eleitos com a

forte representação de votos de que o Estado dispunha, visto que nessa altura possuia mais de 50 por cento do Capital accionista, nunca a Companhia teria aceitado as condições do concurso — mas a Companhia quase se pode dizer que era e continua a ser administrada pelo Estado, e é esta a meu ver a razão por que o seu Conselho de Administração se encontra numa situação difícil para agir.

A exploração das linhas do Estado começaram a entrar em regime deficitário em 1931 e por isso, nos termos da base 3.ª, logo que decorreram os primeiros dez anos, o Conselho de Administração da Companhia pediu como lhe cumpria, a revisão do contrato de arrendamento.

Do Relatório do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal apresentado à Assembleia Geral Ordinária de Accionistas de 25 de Junho de 1938, consta a seguinte passagem:

«Foi pedida pela Companhia em devido tempo, a revisão do contrato de 11 de Março de 1927. Sem estar posta inteiramente de parte a hipótese da revisão, estão entabolasadas, sob uma orientação diversa, negociações com o Governo, que permitirão substituir o arrendamento por outro regime de exploração».

Não chegaram ainda a termo essas negociações, não obstante estarem muito adiantadas.

Temos a convicção de que dentro em pouco novos acordos serão feitos com o Estado que abranjam não só o problema do arrendamento das linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste, mas também o próprio problema da C. P..

Verifica-se, pois, que a Companhia pediu na devida altura a revisão das cláusulas do Contrato de Arrendamento, sendo de estranhar que, desde 1937 até à data, essa revisão se não tenha ainda feito,

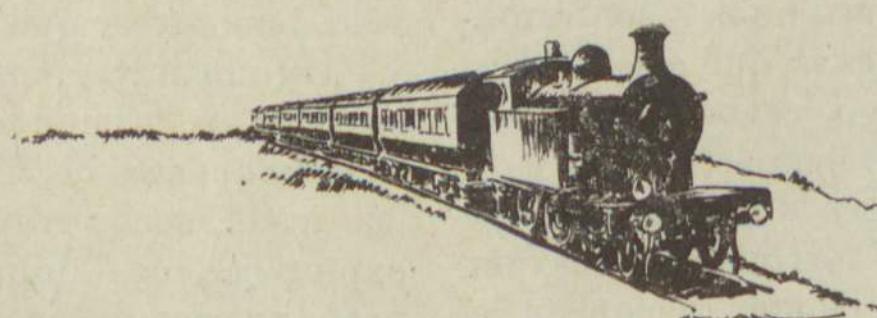
quanto é certo que além dessa revisão, mais duas se podiam ter realizado, se disso houvesse necessidade, visto que depois dos primeiros dez anos, mais dois períodos de cinco anos se passaram, revisões que também se teriam podido pedir, como faculta a já referida base 3.ª do referido contrato.

A propósito, devo esclarecer que no Balanço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses referido a 31 de Dezembro de 1937, os resultados da Exploração das Antigas Linhas do Estado acusavam ter havido até à referida data um déficit a repartir de 43.734.558.90.

Como a divisão do déficit a repartir entre o Estado e a Companhia, desde que seja devido a Caso de força maior, como já se reconheceu, é feita em harmonia com o contrato de arrendamento, na percentagem de 70 por cento para o Estado e 30 por cento para a Companhia, segue-se que dos 43.734.558\$90 pertence ao Estado pagar à Companhia, 30.614.191.230.

Analizando-se o balanço da Companhia referido a 31 de Dezembro de 1947, verifica-se que os déficits da exploração das linhas do Estado, durante o período de arrendamento atingiam já 189.094.932\$62. ou seja mais 145.360.373\$73 do que existia em 31 de Dezembro de 1937. Estes 145.360. 373\$73, têm que ser pagos integralmente pelo Estado à Companhia, visto ter sido por culpa do Estado e não da Companhia que não se fez a primeira revisão do contrato e possivelmente a segunda e terceira.

Por aqui se pode fazer uma ideia aproximada do procedimento que tem havido da parte do Estado para com os Caminhos de Ferro, comparado com as vantagens, regalias e concessões que se têm dado aos Transportes Marítimos e por Estrada.



Linhos portuguesas

Tratores «Diesel-eléctricos»

Até ao fim do corrente ano devem chegar a Portugal 12 tractores «Diesel-eléctricos», que possuem a força de 80 cavalos e pesam 45 toneladas.

Destinam-se a fazer combóios de pequena carga e manobras nas estações, libertando, assim, as locomotivas até agora empregadas em tais serviços.

Ventilação do túnel do Rossio

Vai proceder-se muito brevemente à ventilação do túnel do Rossio, aproveitando-se a chaminé existente na Travessa do Vale de Pereiro. Com esta operação, diminuirá sensivelmente o fumo do túnel.

Há 50 anos

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

Tracção eléctrica

Em Lisboa. — Como curiosidade transcrevemos um trecho da correspondencia de Lisboa para o *Commercio do Porto*, cujo autor é, como se sabe, extremo defensor do contracto da tracção eléctrica feito pela nossa camara com a companhia Carris, para a instalação por cabo aereo.

«— Para se avaliar da sem-razão com que se tem querido em Lisboa a proposta da Companhia Carris de Ferro para applicar aos seus carros a electricidade como motor, basta saber-se que por toda a parte, quer por um quer por outro sistema, se está adoptando a tracção eléctrica na viação barata.

«E' fóra de duvida que o sistema por meio de acumuladores é preferivel ao dos fios aereos adoptado nessa cidade e que nós vamos ter na nossa.

«O Hanover é a cidade da Europa onde ha mais americanos com accumuladores. Possue 133 carruagens com 208 elementos cada um, que podem dar 20 a 25 amperes por hora, pesando 2.600 kilogrammas approximadamente. A despesa com os accumuladores anda por 18 marcos, ou sejam uns 10\$800, ao par, mensaes, por cada carro. A exploração ou é mixta, estando alguns pontos da linha providos de cabos, ou exclusivamente por meio de accumuladores. Nas linhas percorridas só com os accumuladores, as baterias carregam-se durante meia hora, depois de cada viagem de 20 kilometros.

«Em Berlim, adoptou-se o sistema mixto. Dos 600 carros calculados como necessários para o serviço, estão já prompts 100, providos de accumuladores, compostos de 200 elementos, que proporcionam carreiras de 8 kilometros, reboando um segundo carro.

«Um dos principaes inconvenientes dos carros com accumuladores é o peso; no entretanto, este sistema é o que ha-de prevalecer, em breve, sobre qualquer outro.»

Effectivamente, a maior prova da excellencia da tracção por cabo aereo é que as principais cidades... só consentem a tracção por accumuladores.

«Não se pôde defender melhor... accusando!

Ou vice-versa, que é a mesma coisa.

França. — Foi declarado de utilidade publica o estabelecimento d'uma rede de tremvias de tracção eléctrica na cidade de Tours e communa de Sainte Savine (Aube).

Como consequencia foi aprovado o convenio entre a cidade de Troyes e a companhia de tremvias de Troyes para a cessão da sua rede de tremvias.

— Vae estabelecer-se em Porcoing uma linha de tremvias electricos para serviço de passageiros na rua de Gand.

Russia. — Foi submetido á aprovação do governo o projecto de rede de tremvias electricos na cidade de Riga.

Suissa. — Estão adeantadas as obras da linha do Grand Saint-Bernard que tem 70 kilometros.

Conta-se que haverá 150.000 passageiros entre Aosta, na Italia, e Martigny, na Suissa.

A força motriz é a das torrentes da montanha.

Os nossos mortos

ALVARO RODRIGUES DE MIRA

Faleceu há dias, vítima de síncope carídaca, o sr. Álvaro Rodrigues de Mira, antigo funcionário da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, em situação de reforma, e que, ultimamente, exercia as funções de agente publicitário da revista *Viagem*.

Sério e trabalhador, todos nesta casa o estimavam e consideravam sinceramente.

Tendo vivido com toda a simplicidade, não quis, por determinação expressa em testamento, que o seu funeral tivesse acompanhamento e até que a sua morte fosse anunciada.

À sua extremosa família apresentamos os nossos sentidos pêsames.

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L. DA

CASA FUNDADA EM 1865

SEDE

PRAIA DO RIBATEJO

End. Teleg.: THOCRUZILHOS
Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo

Fábricas de Serração em Praia do Ribatejo, Caxarias, Pampilhosa do Botão e Carriço

EXPORTADORES DE MADEIRAS
PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

ESCRITÓRIO EM LISBOA:

4, Largo do Stephens, 5
End. Teleg.: SNADEK — Telefone n.º 2 1868

Uma cidade saída da floresta

virgem em dez anos

A cidade mais prodigiosa do Brasil é, certamente, Marília, que, no espaço de dez anos, dum simples cruzamento de dois atalhos atravessando o mato, tornou-se um município de perto de 100.000 almas. O brusco desenvolvimento desta cidade é devido à natureza do seu solo. Um grupo de exploradores descobriu um dia que por baixo da camada superficial de areia porosa que cobria o terreno se encontrava uma camada espessa e fértil de argila que se achava justamente protegida da erosão e do arrastamento pelas águas, graças à primeira camada. Praticou-se ali um ensaio de plantação de café e os resultados obtidos foram maravilhosos.

Não tardou a ver-se produzir uma verdadeira corrida de gente para Marília, sobretudo quando se verificou que o arroz, o milho e o algodão cresciam ali dum modo notável. Milhares de Brasileiros, Japoneses, Sírios, Italianos, Portugueses e Espanhóis afluiram à pequena localidade de Marília, que se tornou um município independente em 1926 e constitui hoje um centro brasileiro importante para a cultura do café e do algodão.

As novas empresas, porém, tiveram de contar com um dos inimigos naturais dos mais perigosos no Brasil, o paludismo. Afim de combater esta doença, que mina o organismo e reduz a capacidade do trabalho, essas ocupam-se activamente do fornecimento da quinina. A Comissão do Paludismo da Sociedade das Nações, da qual fazem parte os especialistas mais eminentes na esfera da luta contra esta doença, no seu relatório publicado em 1938, a páginas 129 (edição francesa) acentua que a inocuidade da quinina permite a sua administração pelos empregados, subalternos, sem vigilância médica constante.

Para o tratamento do paludismo, recorre-se à «cura rápida por meio da quinina», extremamente eficaz e, além disso, muito económica, que consiste em ministrar 1 grama a 1 grama e 30 centigramas de quinina por dia durante 5 a 7 dias. Não se fazem post-curas, mas em caso de recaída procede-se cada vez do mesmo modo. A título preventivo contra esta doença (sempre sobre os conselhos da Comissão em questão) dá-se uma dose diária de 400 miligramas de quinina durante toda a estação das febres.

Por isso não se sofre muito actualmente do paludismo em Marília e não há por assim dizer nada que estorve o desenvolvimento desta cidade notavelmente recente.

Q que todos devem saber

O regime da «hora de verão»

O «Diário do Governo», de 7 de Setembro, I série, número 209, publicou, sob o n.º 37.048, pelo Ministério da Educação Nacional, o seguinte Decreto-Lei, que fixa as normas reguladoras do regime da hora de verão:

Nos anos de 1946, de 1947 e no corrente adoptou-se a norma de efectuar a mudança para a chamada «hora de verão» no primeiro domingo de Abril (avanço de uma hora na Primavera), tendo-se regressado nos dois primeiros anos à hora normal no primeiro domingo de Outubro (atraso de uma hora no Outono).

No último ano iniciou-se a regra de adiantar e atrasar os relógios entre as 2 e as 3 horas da madrugada, afim de se evitarem comprehensíveis perturbações nas actividades nocturnas que se prolongam para além da meia-noite.

Tais normas têm sido estabelecidas por portaria do Ministro da Educação Nacional, depois de ouvido o parecer da Comissão Permanente da Hora, nos termos do Decreto-Lei n.º 34.141, de 24 de Novembro de 1944, que a instituiu.

Os resultados obtidos com a aplicação das referidas normas permitiram atingir os principais objectivos que as aconselharam. Por outro lado, desapareceram quase por completo as reclamações que haviam surgido nos anos em vigorou o dupla hora de verão, cujas vantagens económicas se demonstrou serem de insignificante valor na presença dos inconvenientes produzidos.

Reconhece-se agora a conveniência de fixar de forma definitiva as referidas normas reguladoras do regime da «hora de verão», de molde a poderem ser considerados pelos diversos serviços nacionais e estrangeiros que têm de confeccionar horários e tabelas especiais com a suficiente antecedência, para regular o funcionamento dos seus serviços em determinadas épocas do ano (caminhos de ferro, serviços aeronáuticos, serviço de radiodifusão, correios, telégrafos e telefones, etc.).

Nestas condições, depois de ouvido o parecer da Comissão Permanente da Hora, nos termos do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 34.141, de 24 de Novembro de 1944;

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 A hora legal do País, definida no artigo 2.º do Decreto com força de lei de 18 de Março de 1911, será adiantada de sessenta minutos desde a madrugada do primeiro domingo de Abril até à madrugada do primeiro domingo de Outubro, no território de Portugal continental e nos arquipélagos da Madeira e dos Açores.

§ único. A alteração de que trata o presente artigo efectuar-se-á adiantando os ponteiros dos relógios de sessenta minutos às 2 horas da primeira data e atrasando-os de sessenta minutos às 3 da segunda.

Art. 2.º — Os horários das actividades públicas e das particulares de interesse público não deverão ser alterados por motivo da mudança da hora, salvo nos casos especiais em que se justifique a conveniência de anular o efeito dessa mudança.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Publicações recebidas

Portugal Missionário (Cadernos do Resurgimento Nacional)

Seria imperdoável o silêncio que se fizesse sobre este caderno do Secretariado, dedicado a «Portugal Missionário». Estamos, pois, na presença de uma publicação não só de mero caráter informativo mas também de exaltação ao esforço patriótico e humano desenvolvido pelas nossas missões, sobretudo na África e nos confins do Oriente.

Os nossos missionários, levando a palavra de Deus até às terras inóspitas das nossas colónias, ao mesmo tempo que convertem os indígenas à fé cristã, ensinam-lhes ofícios diversos e abrem-lhes o espírito para a consciência e para o amor da Pátria portuguesa.

Longa e gloriosa é a história das nossas missões. Com elas Portugal foi-se prolongando e consolidando a pouco e pouco. Cristo e Portugal são duas palavras que andam sempre a par, quase se confundindo.

Perto das igrejas e das missões ergueram-se escolas e oficinas.

Este caderno remata com uma eloquente evocação de João de Brito, cuja canonização se celebrou, em Roma, com representantes de todas as terras do Império.

A segunda parte do caderno é preenchida com ilustrações alusivas às obras missionárias.

1.º Congresso Luso-Espanhol de Hidrologia (Actas, alocuções e comunicações)

Em Outubro de 1947 realizou-se em Lisboa e Porto, com início na primeira destas cidades, o 1.º Congresso Luso-Espanhol de Hidrologia. Foi, a todos os títulos, um acontecimento de alta importância não só para o nosso como para o país vizinho. Pretexto para leitura e apresentação de estudos notáveis, este Congresso serviu também para tornar mais forte e mais compreensiva a tradicional amizade dos povos portugueses e espanhóis.

Aos homens de ciência, como, de igual modo, aos escritores e aos artistas, cabe a missão magnífica de contribuir para a aproximação dos povos. É uma missão de paz, de simpatia e de colaboração.

A este 1.º Congresso Luso-Espanhol de Hidrologia compareceram algumas das mais notáveis individualidades, na ciência médica, do país vizinho, como os Drs. D. Victor Cortego, presidente da Delegação Espanhola; J. Lopez de Azcona, Juan Dias Garcia Ayuso, António Castillo de Lucas, etc., que foram portadores de comunicações importantes. Por nossa parte, a representação foi bri-

lhantíssima também, como não podia deixar de ser, nela figurando os melhores nomes que ilustram, na especialidade, a ciência médica portuguesa.

Todos os discursos e comunicações foram arquivados, na íntegra, em volume, por iniciativa do Ministério da Economia.

Durante a factura desse volume, precioso a todos os títulos, faleceram os srs. Dr. Armando da Cunha Narciso, antigo Médico-Inspector das Águas Medicinais na Direcção Geral de Saúde e o Engenheiro de Minas, António Bernardo Ferreira, os quais tomaram parte activa nos trabalhos do Congresso Hidrológico.

À ilustre Comissão Organizadora e de Recepção agradecemos a oferta de um exemplar do livro do 1.º Congresso Luso-Espanhol de Hidrologia.

Imprensa

«NOTÍCIAS DE ÉVORA»

O diário regionalista da manhã, *Notícias de Évora*, de que é director o distinto jornalista Joaquim dos Santos Reis, completou 48 anos de existência. Efusivamente felicitamos o jornal e o seu director.

Santos Mendonça, Lda

LISBOA

Rua da Boa Vista, 83

PORTO

Praça da Liberdade, 114

PRODUTOS QUÍMICOS

PRODUTOS METALÚRGICOS (ferrosos e não ferrosos)
para todas as indústrias

INSTALAÇÕES PARA TRATAMENTO DE ÁGUAS
E SANEAMENTO

|||||

SOLICITAMOS INQUÉRITOS

Recortes sem Comentários

Uma exploração ignobil

A chamada «oposição» — constituída por críticos profissionais ou despeitados políticos — usa de processos — à mímica de programas construtivos — que não podem deixar de considerar-se repulsivos e ignóbeis. Não é a primeira vez que o faz, e, por isso, se comenta essa atitude.

Como se sabe, faleceu em 25 de Junho último, em Lisboa, o Prof. Dr. Bento de Jesus Caraça, matemático afamado e militante político contrário à Situação. A sua personalidade era discutida conforme as paixões e as suas atitudes preceptoriais perante certa juventude nem sempre puderam merecer o respeito de todos, porque se encaminhavam em sentido oposto ao do interesse nacional. Pois bem. A morte desse professor universitário, se devia ser motivo de homenagem dos seus admiradores e de justo respeito (como foi) por parte dos elementos da Situação, essa morte, transformaram-na alguns elementos da oposição em pretexto político da mais torpe insinuação. Por exemplo, um escriba que se diz correspondente político do *Diário de Notícias*, de New Bedford, chega ao cúmulo de afirmar que aquele Professor faleceu

1) — «Num dos imundos e infectos presídios da ditadura portuguesa...»;

2) — «afastado dos entes queridos...»;

3) — «e... após grandes torturas, a que o submeteram os esbirros da Situação...»;

4) — «... a quem, no último julgamento, tiveram o desplante de acusar de comunista»;

5) — «É mais uma vítima do actual estado de coisas em Portugal a clamar vingança!».

6) — «Pouco a pouco vão, como se vê, exterminando os melhores valores mentais do País, como aconteceu com Abel Salazar», etc.

Tudo isto serve para desacreditar tão desonesto escriba e para confirmar os processos de trabalho (mau trabalho...) da folha portuguesa (mas que tão mal serve Portugal) que se publica em New Bedford.

Pois nós não podemos deixar de protestar contra tais processos e se não lançamos repto a quem os não merece, porque respeitamos os mortos, transcrevemos, contudo, da insuspeita *República* estas linhas do necrológio do Dr. Bento Caraça:

«Nem os desvelados cuidados do seu médico assistente, o ilustre clínico e prof. Dr. Pulido Valente, nem a carinhosa enfermagem de sua esposa, poderam deter o mal. Morreu ontem à tarde com o estoicismo e a serenidade que sempre mantivera em vida».

Mas para que a compreensão dos nossos leitores abranja a trama completa, desde o desrespeito aos mortos até às trapacices dos vivos, aqui lhes damos estas palavras, ditas há dias pelo Director do *Standad Times*, também de New Bedford, ao Embaixador de Portugal nos Estados Unidos, revelando «a existência de células comunistas nos serviços telegráficos dos Estados Unidos» e que (o que vem a ser o mesmo) «em Lisboa, como por toda a parte, estava a ser modificado o verdadeiro sentido das notícias transmitidas, com o propósito de enganar a América acerca de Portugal e do seu Governo».

Comentários? Não, — que atitudes assim ignóbeis as não merecem. Apenas firmeza diante de um inimigo que espreita de todas as ciladas.

(*A Verdade*, de Alenquer)

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

CORREIAS TRAPEZOIDAIS «VEELINK»

Para todas as transmissões — Para todos os comprimentos — Para todas as larguras

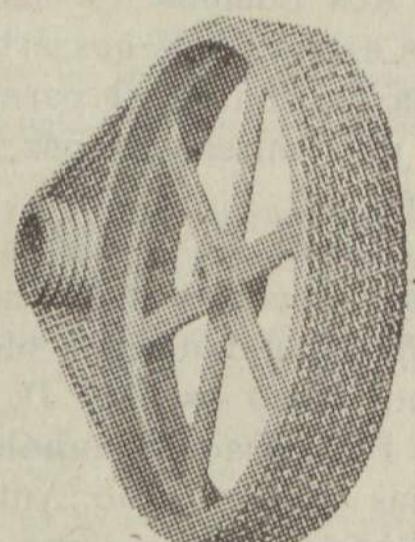
ENTREGAS IMEDIATAS

CONSULTEM os Agentes para o Continente, Ilhas e Colónias:

SOCIEDADES REUNIDAS REIS, L.^{DA}
SECÇÃO DE MÁQUINAS

Av. Almirante Reis, 80-B e 80-E

LISBOA



Um avião aos «bordos»

Dizem de Nova Iorque que no dia 3 um grande avião «Skymaster», com 60 passageiros, andou «aos bordos», por cima do Atlântico, enquanto o piloto lutava desesperadamente com dois homens, que se envolveram em pugilato, por causa de uma garrafa de rum. O piloto — capitão Anthony Machado — quando o aparelho se encontrava a 600 milhas ao Norte de Porto Rico, em viagem para Nova Iorque, notou que a cauda do avião parecia pesada. Manobrou com os comandos, mas o avião não recuperava a estabilidade. Correndo para a cabine dos passageiros, viu dois homens em luta com o criado de bordo. Um deles saltou sobre o piloto e mordeu-o. Fê-lo regressar à força para o seu lugar e pediu para o aeroporto de La Guardia que a polícia comprecesse à chegada do avião.

A Repartição Federal de Investigações deteve, à chegada, dois passageiros — Diogo Cordova, de 28 anos, e Benito Santana, de 34 anos, sob a acusação de terem interferido, voluntariamente, com a navegação do aparelho.

(*Dos jornais*)

Um polícia multado por excesso de velocidade

PARIS, 19 — O polícia de trânsito, Jean Hennerie, foi multado em 1.200 francos pelo Tribunal de Trânsito, por ter excedido a velocidade limite, com a sua motocicleta, quando perseguia um automobilista que fazia o mesmo.

Hennerie foi acusado de passar os 80 quilómetros e de haver derrubado alguns peões com a moto. Contestou que não fazia mais do que o seu dever. — *U. P.*

Um cão condenado à morte

LONDRES, 4 — Um cão condenado à morte vai apelar da sentença.

«Bruce», cão de raça policial, guia de cegos de sua profissão, matou uma galinha e feriu algumas pessoas. O tribunal de Samford, no condado de Suffolk, condenou-o à morte.

Mas «Bruce» atraiu as simpatias de muita gente, que se enternece ao ver a grande dedicação que ele manifesta pela dona, velha e cega, com 75 anos de idade. O pastor protestante de Samford pedia repetidamente aos seus fiéis que nas suas orações intercedessem pelo cão «Bruce». Os súditos britânicos começaram a lastimar a triste sina dum animal tão dedicadamente fiel à dona, e ainda tão novinho...

O certo é que o caso se tornou conhecido muito para além do condado de Suffolk, e de todos os pontos das ilhas britânicas começaram a chegar cartas com cheques que vão permitir à dona do «Bruce» apelar da sentença dos justicieros mas nada sentimentais magistrados de Samford, no condado de Suffolk.

(*Dos jornais*)

Faleceu em Castelo Branco um dos pequenos austriacos que aqui se encontram já há meses

Na passada quarta-feira, de manhã, faleceu subitamente um dos pequeninos austriacos que em Castelo Branco se encontrava hospedado em casa do sr. Elísio José de Sousa, conceituado industrial da nossa cidade.

Como os nossos leitores devem saber, já há meses que nesta cidade se encontra um turno de vinte e cinco austriacos que fazem parte dos primeiros 500 que chegaram.

Pois foi um desses pequenos, de nome Wisnechy Ky Rudolf, de 7 anos, de Viena de Áustria, filho de Wilhelm Wisnechy e de Auguste de Wilhelm Wisnechy, que agora faleceu inesperadamente, como já dissemos, o que causou viva e geral impressão na nossa terra.

Embora não seja pessoa de família do sr. Elísio José de Sousa, ele e sua família foram profundamente abalados pela triste ocorrência e estamos certos, pelo que ouvimos, que era naquela casa considerado como filho e a atestá-lo está sem dúvida o facto significativo de o dito industrial ter ordenado que o corpo do pequeno austriaco fosse depositado no seu jazigo de família.

Assim, não exageraremos, enviando-lhe os nossos pesares.

Ao funeral assistiram os seus pequeninos companheiros austriacos, duas Senhoras da Caritas Portuguesa, uma das Princesa da Áustria, além de muito povo desta cidade e várias pessoas de representação.

(*Da Reconquista, de Castelo Branco*).

Carmen Miranda foi processada

Carmen Miranda foi processada pela «Chip Corporation», que lhe exige uma indemnização de 200.000 dólares por falta de cumprimento do contrato.

A «Chip» tinha contratado Carmen Miranda em 14 de Outubro de 1946, por cinco anos, pagando-lhe 52.000 dólares anuais, para actuar no «Cabaret TROCADERO», de Hollywood. A empresa em questão alega que Carmen Miranda, depois de ter assinado o contrato — e o «cabaret» ter trocado o nome de «Trocadero» pelo de «Salão Carmen Miranda» — em 16 de Maio passado, manifestou espontaneamente o desejo de rescindir esse contrato.

(*Dos jornais*)

No ventre de um jacaré

LUANDA, 16 — No rio Catumbela no mesmo local onde, em 29 de Fevereiro deste ano, ocorreu a tragédia do Biopio, de que foram vítimas 10 pessoas que cairam nas águas infestadas pelos jacarés, foi agora morto pelo snr. Fernando Pimentel, enfermeiro do Estado, um daqueles terríveis répteis, que media mais de dois metros de comprimento, e pesava cerca de 700 quilos. No ventre foram-lhe encontrados anéis, argolas e outros objectos, incluindo um sapato de senhora, que se aventa ter pertencido a uma das vítimas da tragédia de 29 de Fevereiro.

(*Dos jornais*)

Uma amnistia

O sr. Ministro das Colónias enviou para o *Diário do Governo* um decreto, pelo qual são amnistiados os crimes de abuso de autoridade e de liberdade de Imprensa; de difamação, calúnia e injúria; de ação de encarceramento e especulação, não reincidentes; de uso e porte de armas proibidas; de ofensas corporais, previstos nos art.ºs 359 e 360 n.ºs 1.º e 2.º do Código Penal; os crimes de prática ou facilitação de jogos de fortuna ou azar; as transgressões a que corresponda pena inferior a três meses de prisão correccional ou 2.000 angolares de multa, separada ou cumulativamente; as transgressões às leis reguladoras do imposto do selo; as faltas disciplinares dos funcionários do Estado e dos corpos administrativos a que corresponda qualquer das penas previstas nos art.ºs 1.º e 4.º do art. 218 da Reforma Administrativa e as faltas cometidas por militares do Exército ou da Armada que compõem as forças da Colónia de Angola, puníveis: — com pena inferior à do n.º 4.º do art. 7.º do Regulamento Disciplinar de 4 de Novembro de 1932, tratando-se de oficiais; com pena inferior à do n.º 4.º do art. 37 do mesmo regulamento, tratando de indivíduos compreendidos nesse artigo; com pena que por si, ou equivalência, seja inferior a quinze dias de detenção, quanto a sargentos, ou trinta dias quanto a cabos e outras praças.

(*Dos jornais*)



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 203, II série, de 31 de Agosto, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 24 do corrente de S. Ex.º o Ministro das Comunicações o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos em vigor nas linhas de Guimarães, do litoral do Minho, de Famalicão, do Tâmega e ramal de Leixões, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual os mínimos de peso indicados na coluna «Carga mínima» de vagão completo, ou pagando como tal, desta classificação, são substituídos pelos mínimos de peso que figuram na coluna correspondente da classificação geral de mercadorias, animais e veículos, em vigor na antiga rede da referida Companhia, na rede do Sul e Sueste e nas linhas de via larga da rede do Minho e Douro.

O «Diário do Governo», n.º 209, II série, de 7 de Setembro, 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 desta Direcção-Geral de 2 do corrente, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são considerados caducos vários avisos ao público em vigor nas linhas exploradas pela referida Companhia que não têm presentemente aplicação por as suas disposições terem produzido já os efeitos a que obedeceu a sua publicação ou constituirem matéria inserta em diplomas tarifários posteriormente aprovados.

O «Diário do Governo», n.º 211, II série, de 9 de Setembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 24 do corrente de S. Ex.º o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos em vigor nas linhas do Dão, do Corgo, do Tua e do Sabor, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual os mínimos de peso indicados na coluna «Carga mínima de vagão completo ou pagando como tal» desta classificação são substituídos pelos mínimos de peso que figuram na coluna correspondente da classificação geral de mercadorias, animais e veículos em vigor na antiga rede da referida Companhia, na rede do Sul e Sueste e nas linhas de via larga da rede do Minho e Douro.

O «Diário do Governo», n.º 186, II série, de 11 de Agosto, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

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 798 metros quadrados, localizada à esquerda da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 248,467.50 e 248,542.70, 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 Sangalhos, concelho de Anadia, distrito de Aveiro, e confronta ao norte com a estrada municipal, ao sul com Joaquim Ferreira dos Santos e Filipina Moreira dos Santos, ao nascente com o caminho de ferro e ao poente com Rosa Maria Ferreira Simões e filhos, caminho público, Bernardo Barros de Moraes, Ema Lares de Moraes, Joaquim Francisco Nuno e Iva de Jesus Ningre.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Câmara Municipal da Anadia, de harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 199, II série, de 26 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva dos trabalhos referentes ao 1.º termo adicional ao contrato da empreitada n.º 62, de construção da estrada de acesso ao apeadeiro do Vale do Guiso, de que é adjudicatária a firma Cruzeiro, L.da, aprovar o referido auto e bem assim declarar a mencionada adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Espectáculos de Ilusionismo.

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Casamento perfeito».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

The Red Hand Compositions Company LONDON

Tintas Anti-Corrosivas marca Mão Vermelha,

também conhecida por tinta Hartmann.

A mais resistente

ao calor, e de pro-

tecção eficaz e du-

radoura.

Não é afectada pelo

ar do mar e é de

longa duração.

Agentes gerais : Company, Limited

ANTICORROSIVE PAINTS

D. A. KNUDSEN & C.º Limitada
TELEFONE: 22787-22790 TELEGRAMAS: KNUDSEN

Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA



uniforme qualidade,
consistência e côr,
para pintar madeira,
metais, pedra e ci-
mentos; tanto para
interiores como ex-
teriores.

Tintas especiais para
interiores, exteriores
e fundos de
navios de madeira
ou de ferro.