

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 27520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto, 1897 e 1984, 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 24736
Delegado em Espanha: JUAN B. CABREERA, Apartado 4069, Madrid

1461



1 — NOVEMBRO — 1948



A N O L X

Preço 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.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
ANTONIO MONTEZ
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
Engenheiro VIDAL CALDAS NOGUEIRA

COLABORADOR ARTÍSTICO :

STUART DE CARVALHAIOS



S U M Á R I O

Problemas Nacionais, por José Lucas Coelho dos Reis	607
Centenário do Caminho de Ferro Espanhol	610
Efemérides ferroviárias, por Carlos Nono	611
Vida Ferroviária.	612
Tertúlia «Festa Brava».	612
Notas da Quinzena, por Rebelo de Bettencourt	613
Problemas Sociais, pelo Prof. Vidal Caldas Nogueira	614
O sr. Ministro do Interior encontra-se, de visita, nos Açores	615
António Montês	615
Há 50 anos.	615
Homens Ilustres.	615
Linhas Portuguesas	616
Jardim Zoológico	616
Caminhos de Ferro Coloniais	616
Recortes sem Comentários	617
Imprensa	618

Problemas Nacionais

Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

VIII

A proposta de lei apresentada pelo Governo em 30 de Janeiro de 1945 para a coordenação de transportes terrestres, à qual coube o N.º 96, foi submetida à apreciação da Câmara Corporativa, que a modificou ligeiramente, depois de minucioso estudo, sendo, em seguida, enviada à Assembleia Nacional — Assembleia que antes da sua discussão em sessão pública, funcionou primeiro em sessão de estudo — e só depois de muitas sessões de estudo é que começou a ser discutida em sessões públicas.

Foi longa e demorada a discussão — e pode-se afoitamente afirmar que desde há muitos anos não houve ainda uma proposta da iniciativa do Governo que tão rija discussão merecesse, como a da coordenação de transportes terrestres a que me estou referindo.

De facto o assunto era e é muito importante.

Dum lado estavam em grande número os proprietários das viaturas automóveis que se encontram espalhados por todas as regiões do país, principalmente os que exploram o transporte colectivo de passageiros e aqueles que quase livremente faziam e ainda fazem o transporte de mercadorias em regime de aluguer, com encargos, uns e outros, quase nulos, comparados com os dos Caminhos de Ferro — e por isso não é de admirar que tenham realizado fortunas enormes, ao passo que o Caminho de Ferro tem vivido e continua a viver vergado ao peso de encargos tremendos e obrigações de toda a natureza, como se estivesse ainda a explorar a indústria de transportes em regime de monopólio, o que não está certo, a não ser que se não queira fazer justiça.

Não admira, pois, que os proprietários das viaturas automóveis tivessem encontrado da parte da maioria dos deputados à Assembleia Nacional, uma maior defesa dos transportes automóveis do que dos transportes em Caminho de Ferro — e não admira, visto que a maioria dos deputados reside na província — e ser precisamente na província

onde existe a quase totalidade das empresas e proprietários de viaturas automóveis que exploram a indústria de transportes de passageiros e mercadorias em regime de aluguer.

Eram muitos, mesmo muitos, a reclamar, com a circunstância de serem na sua maioria possuidores de boas fortunas, conseguidas com a exploração de transportes automóveis, portanto, com recursos para organizarem a defesa da sua indústria e por isso não é de estranhar que tivessem sido dirigidos à Assembleia Nacional algumas centenas de telegramas e de representações dos próprios interessados e de outras origens reclamando contra os termos da proposta de lei — expediente este que é natural tivesse impressionado os ilustres deputados.

O Caminho de Ferro encontrava-se numa situação muito diferente. Constituído em sociedades anónimas, os possuidores das acções eram, por assim dizer, desconhecidos (anónimos) e, apesar disso, sempre esperançados em que esta situação política terminaria por lhes fazer justiça, razão por que nem uma única representação dirigiram à Assembleia Nacional, na qual pedissem a justa defesa dos transportes ferroviários, por quanto todos estavam convencidos que entre a defesa dos transportes automóveis e em Caminho de Ferro, a Assembleia Nacional poria em primeiro lugar a dos transportes em Caminho de Ferro.

Não sucedeu, porém, assim, com surpresa geral, visto que sempre se esperou que a Assembleia Nacional tivesse um pouco mais em consideração os altos serviços que o Caminho de Ferro tem prestado e continua a prestar à Nação, em grande parte à custa do sacrifício dos seus accionistas e obrigacionistas, como temos demonstrado e provado.

Se, nas sessões públicas da Assembleia Nacional, se tivesse feito o confronto dos encargos que incidem sobre os dois meios de transporte — viaturas automóveis e Caminho de Ferro — do seu confronto ter-se-ia reconhecido e o país inteiro ficaria sabendo que, em conjunto, os encargos formidáveis que sobre carregam o Caminho de Ferro, devem ser, pelo menos, 10 vezes mais do que os que inci-

dem sobre os transportes automóveis, como claramente vem exposto no notável e bem elaborado parecer da Câmara Corporativa, publicado no 8.º suplemento ao n.º 146 de 2 de Maio de 1945 do Diário das Sessões — e esta desigualdade é que não deve continuar, e certo estou que tal desigualdade desaparecerá, logo que Sua Excelência o Senhor Ministro das Comunicações, regulamente a lei N.º 2.008 que estabelece a coordenação dos transportes terrestres.

Como é que o Caminho de Ferro pode competir com as viaturas automóveis, suportando encargos muitíssimo mais pesados?

O que temos sempre pugnado e defendido é que os encargos, deveres e direitos sejam em tudo iguais ou semelhantes para os dois meios de transporte.

A discussão da proposta de lei da coordenação de transportes terrestres levou precisamente 15 dias, pois tendo começado no dia 4 de Junho de 1945, terminou no dia 18 do referido mês e ano — e de todos os deputados que intervieram na sua apreciação, é de justiça destacar os nomes dos Excelentíssimos Senhores Doutores Mário de Figueiredo, Águedo de Oliveira, Antunes Guimarães, Engenheiro Araújo Correia, Major Mendes do Amaral, Cortez Lobão, Silva Dias e o falecido Dr. Joaquim Saldanha, não só pela muita competência e conhecimento do assunto em questão, mas ainda pelas propostas de alterações que alguns apresentaram para modificação da proposta em discussão, todas elas, porém, com o fim especial de uma melhor defesa dos interesses do Estado.

Ficaria de mal com a minha consciência se não dissesse ter estranhado o facto de nenhum destes ilustres deputados ter feito o confronto dos encargos que incidem sobre os dois meios de transporte — Caminho de Ferro e transportes automóveis — e este confronto, como já disse, era e é absolutamente indispensável para que justiça recta se faça, e o público fique sabendo com consciência de que lado está a razão.

Os encargos, deveres e direitos para os dois meios de transportes terrestres, devem em tudo ser iguais ou semelhantes.

Quais são os principais encargos e deveres que incidem sobre o Caminho de Ferro?

Já por mais do que uma vez temos dito quais são:

1.º — O Caminho de Ferro com todos os edifícios necessários para o seu serviço e mais acessórios e dependências, como carris, cocheiras, travessas e em geral todo o material fixo de qualquer espécie desde a sua construção ou colocação na linha, ficou desde logo pertencendo ao domínio do Estado, para todos os efeitos jurídicos.

Pergunta-se: Qual é o encargo que incide sobre os transportes colectivos em automóvel, considera-

dos como de serviço público que se equipare ao que acima se indica? *Nenhum!*

2.º — O Caminho de Ferro tem de fazer entrega de todo o material fixo e edifícios e dependências, logo que termine o prazo da concessão *sem a empresa ter direito a receber indemnização alguma*.

O que é que os transportes automóveis entregam no fim das suas concessões? *Absolutamente nada!* — Continuam a ficar com os seus edifícios, garagens, dependências, etc.

3.º — O Caminho de Ferro tem de transportar por metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas, os militares e marinheiros em serviço.

Que redução nos preços fazem os transportes automóveis aos militares e marinheiros em serviço? *Nenhuma!*

4.º — O Caminho de Ferro transporta gratuitamente as malas do Correio e seus condutores.

A camionagem por sua vez, quando transporta malas de Correio, recebe pelo seu transporte uma determinada importância.

5.º — O Caminho de Ferro é obrigado a pôr à disposição do Governo, *por metade dos preços* das tarifas, todos os meios de transportes estabelecidos para a exploração dos Caminhos de Ferro, quando precisar dirigir tropas ou material de guerra para qualquer ponto pela linha férrea servido. *Aos transportes automóveis não se exige este encargo.*

6.º — Sobre o Caminho de Ferro incide o pagamento dum imposto denominado «de trânsito», hoje imposto ferroviário, lançado sobre os preços de condução de passageiros e mercadorias, imposto que atinge actualmente cerca de 13 %, e que rendeu para o Estado, no exercício de 1947, recebidos pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por conta do Tesouro, 76.902.581\$60.

Equivalentes a este imposto, os transportes automóveis pagam o imposto de camionagem que, em 1946, rendeu apenas 4.181 contos.

7.º — O Caminho de Ferro é obrigado a conservar durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, com todo o seu material fixo em bom estado de serviço, e no mesmo estado o deverá entregar findo o prazo da concessão, fazendo sempre, para esse fim, à sua custa, todas as reparações, tanto ordinárias como extraordinárias.

A camionagem não tem este encargo, porquanto os seus carros circulam pelas estradas que são construídas e reparadas pelo Estado e Câmaras Municipais.

8.º — O Caminho de Ferro estabelece à sua custa, nas passagens de nível, a vigilância necessária, o que lhe absorve por ano alguns milhares de contos das suas receitas.

A camionagem não suporta qualquer encargo desta natureza, porquanto a respectiva vigilância, principalmente nas vilas e cidades do país é feita

pela Polícia de Segurança Pública e, portanto, à custa do Estado.

9.º—O Caminho de Ferro tem o grande encargo de fechar as suas linhas por meio de muros, sebes ou grades que o separem das propriedades contíguas, com barreiras de serventia abrindo para fora e ainda o de desobstruir as linhas do desabamento de terras, pedras e de enchurradas, etc., etc. A camionagem também não suporta este encargo que é feito ao longo das estradas por onde as viaturas circulam, à custa do Estado e das Câmaras Municipais.

10.º—O Caminho de Ferro não pode interromper, total ou parcialmente, a sua exploração, porque se o fizer incorre na pena de rescisão dos contractos, perde o direito a todas as concessões, resultando do facto o Governo entrar imediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependências, *sem este ter direito a receber indemnização alguma*.

A camionagem, porém, se interromper a sua exploração, mesmo que seja total, *nada perde*.

11.º—O Caminho de Ferro concede passagens gratuitas e reduções de 50 e 75 por cento a todos os seus empregados, esposas, filhos, pais e netos, em número aproximado a cento e cincoenta mil (150.000) pessoas.

A camionagem só concede esta regalia em determinados casos apenas aos seus empregados.

Às suas esposas, filhos, pais e netos nada concede—e para que a camionagem tivesse encargos iguais, neste capítulo, ao Caminho de Ferro, teria de conceder idênticas regalias a todas as pessoas de família dos seus empregados.

12.º—O Caminho de Ferro concede reformas a todos os seus empregados e pensões de sobrevivência às pessoas de família, além de outras prestações de assistência—e com estes serviços de assistência, dispende, por ano, mais de 50 mil contos.

A camionagem também não suporta este encargo.

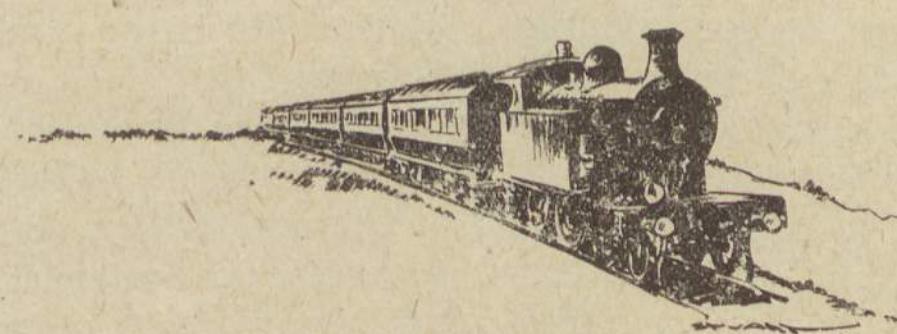
13.º—O Caminho de Ferro concede a todos os oficiais do Exército e da Armada, em efectivo serviço, a redução de 75 % e quando na situação de

reserva ou reforma 50 %. Aos sargentos do Exército e da Armada a redução é também de 50 %.

A camionagem, porém, nunca suportou este encargo e por isso, ainda neste caso, os encargos entre os dois meios de transporte terrestres, também são bem diferentes.

14.º—Exige-se ainda ao Caminho de Ferro o encargo de fornecer gratuitamente a todo o pessoal em serviço na linha, além de casa para residência, fardamento completo, o que também se não exige à camionagem.

Em face do que fica exposto verifica-se imediatamente que não se pretende que se crie um regime de favor para o Caminho de Ferro, em prejuízo da camionagem. Ninguém contesta os altos serviços que os transportes automóveis prestam ao país. Somos os primeiros a reconhecê-lo. Eles são, por assim dizer, o complemento dos transportes ferroviários e para isso têm um grande campo de acção para desenvolverem muito lucrativamente a sua indústria sem invadir em demasia o espaço onde o Caminho de Ferro trabalha—o que se pretende é que se atenda a que, tendo o Caminho de Ferro sido estabelecido com os encargos formidáveis descritos, em troca do regime de monopólio absoluto para o transporte de passageiros, gado e mercadorias, numa área de 40 quilómetros para cada lado da linha, desde que verificou a perda do referido monopólio em benefício das viaturas automóveis, a importância da referida perda deve ser abatida nos encargos que resultam dos contratos de concessão ainda em vigor, de maneira que os encargos, deveres e direitos, pela forma indicada ou por qualquer outra que interesse mais ao Estado, sejam em tudo iguais ou semelhantes para os dois meios de transportes—e desde que os encargos, deveres e direitos *sejam em tudo iguais* para os dois meios de transporte nas estradas consideradas concorrentes, o Caminho de Ferro não receia nem teme a concorrência das viaturas automóveis—e desde que assim se proceda, a coordenação dos transportes terrestres fica praticamente realizada e ainda com grande margem de lucros para todas as viaturas automóveis.



CENTENÁRIO

do Caminho de Ferro Espanhol

O domingo, 24 de Outubro, inaugurou-se, em Barcelona, a Exposição comemorativa do primeiro centenário do Caminho de Ferro Espanhol, instalada no Passeio de Colon. Ao acto inaugural assistiram numerosos convidados, muitos deles tendo chegado expressamente de vários pontos de Espanha e do Estrangeiro, autoridades e representações oficiais.

A exposição tinha um aspecto verdadeiramente festivo, com inúmeras bandeiras e galhardetes.

Presidiu à sessão de abertura o subsecretário de Obras Públicas em representação do Ministro desta pasta, que só chegou a Barcelona no dia 26, afim de presidir às principais cerimónias comemorativas do centenário.

Fizeram-se representar os caminhos de ferro dos seguintes países: Holanda, Pensilvânia, Egito, Luxemburgo, França, Suíça e Portugal.

A delegação portuguesa era constituída pelos srs. engenheiros Vasco Ramalho, que também representava o Governo, Raúl da Costa Couvreur, Pinto Osório, Melo de Oliveira, Espregueira Mendes, José Pereira Barata, Barbosa Pita e tenente-coronel Abreu Campos, representante, em Lisboa, dos Wagons Lits.

Ao chegar, perto das 17 horas, o sr. Frederico Turell, subsecretário das Obras Públicas e que representava, como já dissemos, o Ministro daquela pasta, foi saudado por todas as autoridades, na companhia das quais das quais deu ingresso no Pavilhão da Exposição.

Falou, em primeiro lugar, o sr. Manuel Maria de Arrillaga, que saudou as autoridades e os representantes estrangeiros, pondo em relevo a transcendência das comemorações e destacando a importância do material acumulado na Exposição, material esse que, em seu entender, devia, mais tarde, fazer parte do recheio do futuro Museu do Caminho de Ferro. A seguir, fez uso da palavra o sr. Turell, que, em certa altura do seu discurso, disse: o que não é possível exibir de modo tangível são as actividades, as preocupações, as lutas sofridas, a energia e a inteligência desenvolvidas pelos homens eminentes que, no decurso de cem anos, se consagraram, em Espanha, ao aperfeiçoamento e ao desenvolvimento do caminho de ferro.

O subsecretário das Obras Públicas concluiu o seu discurso cumprimentando cordialmente os estrangeiros ali presentes.

Fechou a série de discursos o director geral de caminhos de ferro, sr. Garcia Loma, que, em francês, pronunciou algumas palavras de saudação aos representantes dos caminhos de ferro.

A visita à Exposição causou as melhores impressões em todos os presentes. À direita do pavilhão, junto à porta de acesso, via-se a reprodução da fachada da mais antiga estação barcelonesa, em cujo cais estava o chamado comboio do centenário, réplica fiel do primitivo e que no dia 28 seguiu para Mataró, para tomar parte numa cerimónia evocadora das solenidades inaugurais de 1848, com os vagões ocupados por viajantes vestidos à moda daquela época.

No salão de honra vê-se, ao centro, uma fonte luminosa e em volta desta erguem-se dez espécies de estantes, em forma de páginas abertas de livro, onde se relata, em grandes caracteres, a história dos caminhos de ferro espanhóis.

Por toda parte, vários modelos de material pesado, um «Santa Fé» autêntico, etc. Os construtores de material ferroviário concorreram com um comboio em miniatura, de 5 metros. Vê-se também uma maqueta que reproduz a complicada rede de ligações subterrâneas do metropolitano de Madrid, na Porta do Sol.

Em resumo, todas as instalações são de molde a cativar a atenção dos visitantes.

No dia seguinte, isto é, na segunda-feira, 25, e em continuação dos actos centenários, inaugurou-se a nova estação ferroviária de Sans, que foi construída na Praça de Salvador Anglada. Feita esta inauguração, as autoridades e os convidados dirigiram-se à Avenida Meridiana, onde, no cruzamento com a rua Consejo de Ciento, se celebrou a bênção e a inauguração oficial das obras do prolongamento do Caminho de Ferro Metropolitano de Barcelona Transversal, desde a actual estação Marina até Santo André, na sua primeira secção Marina-Clot.

Nesse mesmo dia à tarde foram visitados o Bairro Gótico e a Catedral.

Na quinta-feira, 28, fez-se a primeira viagem do comboio do centenário, reprodução do primitivo, até Mataró! Essa viagem, escusado será dizer, revestiu-se de especial interesse, pois, como já referimos, os passageiros iam vestidos à moda do século passado.

Efemérides ferroviárias

Por CARLOS NONO

NOVEMBRO

1

1889 — Morre o Rei D. Luís de Portugal, em cujo reinado as linhas férreas portuguesas que, em 1861, apenas contavam 132 quilómetros em exploração, se desenvolveram a ponto de subirem a 2.090.

2

1869 — É aberta à exploração a linha férrea de Beja a Quintos.

3

1899 — É aberta à exploração a linha de caminho de ferro de Sauve a Eymet, da Companhia de Orleans.

4

1877 — É inaugurada a ponte de D. Maria Pia, sobre o Rio Douro, começada em 5 de Janeiro de 1876 e terminada em 8 de Outubro de 1877.

5

1849 — Nasce em Lisboa o jornalista e Comendador da Ordem de Cristo, Leonildo Mendonça e Costa, fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e da Sociedade de Propaganda de Portugal.

6

1899 — A Sociedade Nacional de Caminhos vicinais belgas obtém a concessão da linha férrea de Wetteren a Sottegem.

7

1861 — Gran-Trunk Norwegiari inaugura os serviços ferroviários na Noruega, circulando o primeiro comboio na secção Stor-Hammer.

8

1888 — É aberto à exploração o ramal ferroviário do Porto à Alfândega.

9

1933 — Por iniciativa da Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga realiza-se o I congresso regional ferroviário.

10

1910 — O Governo do Equador abre concurso para a construção de uma linha férrea destinada a ligar o Rio Arajuno com a cidade de Ambato.

11

1913 — É anunciado que o Caminho de Ferro de Malange dispõe de 140 quilómetros abertos à exploração.

12

1907 — Inaugura-se a linha férrea de Mirandela a Bragança.

13

1900 — É aprovado o projecto da secção da linha férrea de Benguela a Monte Sahoia.

14

1888 — Os habitantes de Quelimane agradecem ao Rei de Portugal a notícia da construção de um caminho de ferro que ligue a baixa Zambézia com o porto de Quelimane.

15

1893 — São inaugurados os trabalhos para a construção da estrada de ferro do Rio-Doce, (Brasil).

16

1888 — Torna-se público que a rede dos Caminhos de Ferro da Índia foi aumentada com 1632 quilómetros e que a totalidade dos quilómetros explorados é de 21.545.

17

1900 — Em Salamanca começam as obras para a Estação da via férrea transversal.

18

1893 — A Companhia dos «Vagons-Lits», de

acordo com a Companhia P. L. M., estabelece um novo comboio de luxo denominado «Mediterranée-Express», entre Paris e Vintimille e vice-versa.

19

1900—A Companhia dos Caminhos de Ferro de Buenos Aires anuncia a construção de uma nova linha férrea de Italé a Vila Esperanza.

20

1890—Realiza-se a inspecção final à ponte de Caniços, sobre o Rio Almonda, entre as estações de Caminho de Ferro de Mato Miranda e Torres Novas.

21

1845—Na Jamáica, circula o primeiro comboio de passageiros.

22

1897—Um sindicato americano propõe ao governo de Honduras a constituição de uma companhia para construir e explorar o caminho de ferro de Puerto-Cortés à Baía de Fonseca, passando por Comayagua.

23

1908—Um comboio real inaugura a linha do caminho de ferro do Vale do Vouga.

24

1889—Falece em Bétera, o distinto ferroviário espanhol e advogado Dr. D. Vicente Queriol y Campos.

25

1900—Começam os trabalhos para o estabelecimento da via dupla entre as estações de Pozuelo e Villalva, na linha de Madrid a Irun.

26

1878—O Governo português assina com o inglês o tratado respeitante aos caminhos de ferro do Estado da Índia.

27

1902—É assinado o decreto que concede por 99 anos ao Sr. Roberto Williams o direito de construir e explorar um caminho de ferro que, partindo da baía do Lobito, siga até à fronteira leste da Província de Angola.

28

1922—Em Valência del Cid, reúne-se a conferência das direcções dos caminhos de ferro franceses, espanhóis e portugueses para tratar do tráfego internacional, tanto de passageiros como de mercadorias.

29

1936—Assina-se entre os governos da România e da Jugoslávia a convenção destinada a ligar as redes ferroviárias dos dois países pela construção duma ponte sobre o Danúbio.

30

1902—Com grande regosijo público são inauguradas as obras do caminho de ferro de Madrid a Bilbao.

Vida Ferroviária

A José Gonçalves Vianês, funcionário da C. P., foi concedida a medalha de mérito, filantropia e generosidade

Por decreto de 15 de Outubro, emanado da Direcção-Geral da Administração Política e Civil, foi concedida a medalha de prata de mérito, filantropia e generosidade, criada por decreto de 3 de Novembro de 1852, ao sr. José Gonçalves Vianês, funcionário da C. P., por ter salvo, com risco da própria vida, Maria Augusta Taveira, de 78 anos de idade, quando esta, distraidamente, atravessava uma das linhas da estação de Campanhã, no momento em que, a poucos metros, se avizinhava um comboio.

Felicitamos o sr. José Gonçalves Vianês pela justa recompensa que o seu acto generoso mereceu do governo.

Uma representação dos ferroviários portugueses

Em nome de 30.000 trabalhadores, os presidentes das direcções dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários de Portugal entregaram aos srs. Presidente do Conselho, Ministro das Comunicações, Subsecretário de Estado das Corporações e Presidente do Conselho de Administração, Director Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e Director da Sociedade Estoril, uma exposição pedindo e justificando melhoria de vencimentos e salários, não só para os empregados e operários em exercício activo nas diferentes linhas do país mas, também, para o pessoal aposentado.

Tertúlia «Festa Brava»

Algumas das salas da sede da Tertúlia «Festa Brava» foram ampliadas, oferecendo assim maior conforto aos seus sócios.

O sr. Victor Pestana ofereceu a esta colectividade a cabeça dum touro de Ibarra, bandarilhada por Manuel dos Santos e por António Fuentes e morto por este último com uma estocada na praça de Sevilha. O sr. Domingos Mesquita também ofereceu à Tertúlia uma cabeça de touro.

Em meados de Novembro serão inaugurados os almoços de prato único, e no dia 9 do mesmo mês será oferecido um jantar de camaradagem aos ofertantes das cabeças de touros.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

O segundo centenário da colonização açoriana no Estado de Santa Catarina

O Brasil acaba de prestar a Portugal uma eloquente e cemovente homenagem, celebrando, com o maior brilhantismo e na presença de ilustres portugueses, o segundo centenário da colonização açoriana no Estado de Santa Catarina.

O general Borges Fortes, no seu livro «Casaes», publicado há vinte anos, já prestava justiça às qualidades de trabalho, ao carácter dos homens dos Açores e à benéfica influência por eles exercida na formação da unidade brasileira.

É com viva comoção filial que o general Borges Fortes se refere, numa página daquele livro, à influência açoriana no Brasil:

«Deixaram-nos o admirável exemplo de fidelidade invariável no dever, sempre bons, sempre resignados, sempre serenamente trabalhando para a família, para a colectividade, pela Pátria. Honrados, simples e austeros, os homens; santas e virtuosas as mulheres. Foi dos lares dessa gente que saíram as esposas, que se fizeram mães dos riograndenses. Bem dita semente, a dos açorianos!»

Páginas mais adiante, o ilustre historiador brasileiro acrescenta:

«Sendo o açoriano muito mais inteligente e laborioso do que os filhos do continente, o açoriano se diferencia ainda pelo seu carácter pacífico, afectuoso e amável, como por sua espontânea hospitalidade e bondade de coração.»

Os brasileiros que descendem de açorianos orgulham-se de seus avós insulares. A grande poetisa Cecília Meireles, grande e sincera amiga de Portugal, não oculta a ninguém que é neta de uma senhora natural da Ilha de S. Miguel — considerando-se, por esse facto, além de brasileira, também açoriana.

Mas além de Cecília Meireles há muitos outros brasileiros ilustres que descendem de açorianos, como Fernando Machado, Virgílio Várzea Gama de Eça, etc..

No «Diário da Manhã» lemos a notícia de que no jornal brasileiro, do mesmo nome, se publicou um artigo intitulado — «Santa Catarina, o Estado que os açorianos colonizaram», em que, depois de traçar o panorama da cidade de Florianópolis, o jornalista remata o seu hino de exaltação com estas palavras:

«Florianópolis é, ainda, a capital do Estado mais

alfabetizado da América Latina e só este título bastaria para lhe assegurar um lugar privilegiado entre as nossas cidades privilegiadas.»

«A Imagem da Flor»

A Câmara Municipal de Lisboa organizou, para a Sociedade Nacional de Belas Artes, a V Exposição de «Imagem da Flor», de 20 a 31 de Outubro, tendo, como nas anteriores, instituído prémios e menções honrosas para distinguir os artistas mais notáveis. A crítica, em geral, não foi prodiga em louvores, pois, se compareceram artistas de reconhecido mérito, a eles se juntaram alguns amadores sem interesse. Faltaram, por exemplo, as notáveis pintoras D. Alda Machado Santos e D. Maria Eduarda Lapa, cujos trabalhos são sempre verdadeiras notas de beleza. Em compensação vimos Albino Cunha, Mily Possoz, Silva Lino, Mário Salvador, Alfredo de Moraes, Rosa Dony, e Lauro Corado. Podemos acrescentar a esta lista D. Maria Emilia Barbosa Viana, com o seu lindo quadinho «Prenúncios do Natal», e D. Noémia da Conceição Vieira com um outro quadinho interessante, «Jardim florido».

O Jardim de Farrobo e o Jardim Zoológico começam a ter agora os seus pintores. Há que colocar à cabeça do rol o notável artista Albino Cunha que nos deu, com o seu poder aliciante, dois aspectos encantadores daqueles recantos de Lisboa. No catálogo figuram nada menos de que 6 quadros pintados no Jardim Zoológico.

O que seria louvável da parte dos nossos pintores, pelo menos nos quadros destinados a estas exposições da Câmara Municipal, é que a flor sempre fosse um pretexto delicioso para se exaltar Lisboa e de a tornar, — porque não? — mais conhecida e amada dos próprios lisboetas.

Franz Lehar

MORREU Franz Lehar, o autor da célebre partitura da «Viuva Alegre». As últimas palavras que escreveu, em vésperas da sua morte, foram estas: «Compus música que a alma popular sentiu. A minha única finalidade foi divertir: conquistar o coração dos homens e tocar-lhes na alma.»

Franz Lehar não atraíçoou nunca a sua nobre missão de artista. E qual é, afinal, essa missão? A de abrandar o coração dos homens e de os chamar para a alegria sã das coisas e da vida.

PROBLEMAS SOCIAIS**«O trabalhador rural»**

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, que tem na sua divisa o tratamento de problemas técnicos, os quais costumam aparecer nos seus números assinados por nomes de irrefutável idoneidade, nesta secção, apresentará, de futuro, alguns aspectos dos mesmos problemas, mas vistos pelo seu lado humano e social.

Portanto, não vimos hoje como técnico de Engenharia, nem tampouco como escritor. Trazemos connosco, apenas, o ardor que entusiasma os novos que pensam e observam. E, remexendo ideias—muitas delas talvez de pura utopia!—daremos publicação a uma série de temas de flagrante importância.

Ao leremos com atenção as páginas efervescentes dos pensadores, que tem conduzido à força de teorias as multidões, não notaremos que eles se ocupem do trabalhador rural como pedra-alicerce da sociedade. E, então, se ouvirmos os discursos apologéticos dos homens públicos, que se arvoram enfaticamente em defensores de classes, ou se olharmos as reformas sociais modernas e doutras eras, saltará claramente à vista o esquecimento votado à massa ordeira, que labuta desde o nascer ao pôr do sol.

Se não fora a obra de digna valorização humana, empreendida pelo actual Governo da Nação, fundando as Casas do Povo, poderíamos até reduzir o problema ao absurdo; o trabalhador rural não existe! nunca existiu!

Honra seja feita ao iniciador desses viveiros de assistência, em que o trabalhador já encontra o amparo do médico, a leitura do jornal e do livro e o calor da associação que lhe aquece a vontade e o anima a procurar a Casa do Povo. Venha o dia, em que cada aldeia possua o seu lar em comum, com ornamentos suficientes para educar, recrear e fazer viver o trabalhador rural.

O homem do campo sofre silencioso e quase resignado. Vive ainda à sombra das superstições e iluminado pela luz pálida e morrenta da candeia. Tem por relógio o Sol e por assembleia o adro da Igreja. Em matéria política não sabe querer: nem sabe interpretar as leis dos governantes e o propósito benéfico das mesmas. Se tem espírito religioso ou sentimentos de patriotismo, é porque os herdou e o instinto os conserva. Em matéria social falta-lhe, pois, o horizonte para vislumbrar a arte de viver. Em matéria económica não sucumbe tantas vezes, porque a terra é fértil e dá-lhe quase naturalmente o pequeno prémio do seu fruto.

Não terão outras classes beneficiado, enquanto o trabalhador foi lançado ao esquecimento?

A estrutura moderna de vários países deixa-nos concluir que sim. Veja-se que, nos sistemas sociais de hoje, ou se cuida dos interesses do capitalista e do patrão e do Estado e se deixa que o homem-operário se reduza à função homem-máquina, ou se trata das regalias do operário, insurgindo-o contra o direito de propriedade. Nem sempre se faz como em Portugal, em que os diplomas corporativos, em vez de fomentarem a luta, estreitaram antes o patrão com o operário, dignificando-os mútuamente. Queríamos dizer que hoje o operário, com o seu salário relativamente avultado, com os contratos colectivos de salário, com o horário rígido de trabalho, com assistência médica, com o uso de cantinas e habitações económicas, com o amparo do Comissariado do Desemprego e outras regalias, é o indivíduo que goza das maiores atenções na vida social moderna. Não se esqueça até que os políticos pretendem, a todo o risco, ganhar apoio resistente na massa operária, que se amolda e reage com a brandura e a fúria das vagas do oceano! Quantas vezes este proceder não encobrirá política desonesta?

Ora se o operário está atendido nas suas reivindicações, não se esqueça o trabalhador rural, só porque este não sabe ou se acobarda de reivindicar a subida para um plano que o ponha ao nível da vida moderna que o progresso criou. É grande a sua importância como alavanca da existência orgânica do homem. O que seriam os grandes centros de turismo e as grandes cidades, com as fábricas e arranha-céus, sem o trabalho constante e perseverante do homem do campo? Tal interrogação é um axioma, que nem admite resposta.

Talvez até que a carestia da vida, que hoje atemoriza e preocupa todos os que trabalham, se deva à pouca eficiência da lavoura. Pode lá haver rendimento sem a máquina aperfeiçoada? E a terra pode ser muito fecunda, mas precisa dum braço forte e animoso que a faça frutificar.

Quem nos diz que não será o campo o meio capaz de obrigar a vida económica a descer para um nível estável que a todos sorria?

Bem se adivinha que a pedra-alicerce de toda a vida social está no trabalhador agrário. Enquanto a Europa está empestada de greves, levantadas por esses elementos tão protegidos como são os operários, os trabalhadores do campo, de espírito profundamente pacífico, nem as comentam... E isso nos diz e afiança que o futuro há-de compensá-lo devidamente.

Em Portugal, se a Igreja pouco ou nada tem feito no sentido de orientar o homem rustico para novos caminhos, mais sadios e mais iluminados, temos a certeza que o ha-de fazer a escola primária, a dar fé à enorme campanha de instrução publica que se tem desenvolvido nos ultimos vinte anos.

Acreditamos, piamente, no céu claro de amanhã, que há-de cobrir as melhores esperanças de hoje. É a força e o vigor do presente que nos anima a esperar.

O sr. Ministro do Interior encontra-se, de visita, nos Açores

No paquete «Carvalho Araújo», da Companhia Insulana de Navegação, seguiu para os Açores, com passagem pela Madeira, o sr. Ministro do Interior, ilustre engenheiro Cancela de Abreu, membro do Conselho Directivo desta Revista.

Sua Ex.º, que era aguardado não só com interesse mas também com simpatia, está sendo alvo de grandes manifestações por parte das entidades oficiais e da população açoriana.

Visitou já as ilhas de Santa Maria e S. Miguel, tendo distribuído importantes donativos a instituições de assistência.

António Montês

O nosso querido amigo e ilustre colaborador, sr. António Montês, chefe dos Serviços de Turismo e Propaganda da C. P. partiu para a Espenha, levando a incumbência, com que muito nos honramos, de representar a *Gazeta* nas celebrações centenárias do caminho de ferro espanhol.

É com vivo interesse que aguardamos, na nossa redacção, as suas crónicas de reportagem, naquele seu brilhante e elegante estilo que os nossos leitores tanto apreciam.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Novembro de 1898)

As altas pressões nas locomotivas

A maior parte das locomotoras funciona com pressões de vapor de 10 a 12 kilogrammas.

Convirá elevar a 15 ou 18 este limite? Que conveniencia haverá nisto?

Uma associação americana deu-se a esse estudo.

O ponto de vista em que se collocam os americanos é muito diverso d'aquelle que adoptariam os engenheiros europeus, pois que estes attendem sempre ao que se gasta em carvão por kilometro-comboio, enquanto que aquelles se preocupam mais com o aumento da força de tracção do aumento da despesa em combustível.

O relatório da associação põe em evidencia um certo certo numero de pontos interessantes, mas não chega a conclusões formaes.

Segundo as tarifas estabelecidas para estes transportes, terão a redução de 25 % os transportes para Paris e 75 % os de Paris às procedencias.

Accrescem os direitos do sello e do registo.

Os animaes pagam o preço inteiro para Paris, mas o regresso é gratuito.

Os objectos de arte e valores pagam pelas tarifas ordinárias.

Homens Ilustres

É um facto bem conhecido que a maior parte dos homens ilustres só depois de mortos obtêm os louvores e honrarias de que foram privados em vida. Muitas anedotas históricas o provam.

Depois da arte (pensamos em Rembrandt, van Gogh e muitos outros), é sobretudo a ciência que conhece os homens de génio que em vida foram desconhecidos.

Jenner, Koch, Pasteur tiveram que lutar com os seus contemporâneos, sábios ou profanos, antes que o mundo tivesse ficado convencido da importância dos seus descobrimentos. Pode-se bem dizer que sem o poder de investigação e sem o trabalho intenso desses homens a humanidade padeceria ainda de muitos flagelos.

Outro exemplo: os Curie! Com que coragem esse casal de trabalhadores lutou contra o mundo oficial para que lhe reconhecessem os seus merecimentos. Para Pierre Curie, porém, esse reconhecimento chegou tarde. Felizes são aqueles que colhem durante a vida o que lhes é devido.

Sir Ronald Ross e Sir Patrick Manson são dois sábios que podem tanto um como o outro ser tidos como benfeiteiros da humanidade. A eles se deve a descoberta do parasita do paludismo e também a evolução dessa doença, que constitui nos trópicos um flagelo que faz milhões de vítimas todos os anos.

Quando se conhece a evolução duma doença, sabe-se como se deve combatê-la. Efectivamente, o método de luta contra o paludismo é inteiramente conhecido. Consiste em aniquilar os mosquitos e as larvas que inoculam o paludismo no homem e, além disso, em dar quinina. Concorda-se em admitir que a quinina constitui o meio terapêutico e profiláctico de combater essa doença.

Segundo a Comissão de Paludismo da Sociedade das Nações, uma dose de 400 miligramas de quinina por dia, durante a estação inteira do paludismo, basta para proteger contra a infecção. Para o tratamento 1 grama a 1 grama e 30 de quinina por dia, durante cinco a sete dias, constitui uma dose suficiente.

O Instituto Ross de Londres, assim chamado em recordação do homem a quem a humanidade tanto deve, trata ainda hoje do problema do paludismo, um dos mais urgentes que existe. Cada ano, o Instituto organiza um Congresso do Paludismo, sob a direcção dos mais competentes malariológistas.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Linhos portuguesas

Sintra

Como já tivemos a oportunidade de informar, a C. P., desejando melhorar a circulação dos comboios na linha de Sintra, procedeu à construção duma segunda via entre Cacém e Sintra. As terraplanagens estão quase concluídas, tendo-se já feito a abertura do túnel, junto da estação de Sintra, estando, portanto, feito todo o rompimento da rocha.

Os trabalhos tem sido feitos com extraordinária rapidez. A abertura daquele túnel permite o assentamento daquela via entre Cacém e Mercês e o prosseguimento até Sintra deve estar concluído no fim de Novembro.

Em dois dias foi ampliada a passagem inferior do Cacém.

Trata-se dum melhoramento muito importante, que beneficiará os moradores dos subúrbios da capital tanto mais que as composições dos comboios serão modificadas e substituídas por material moderno, grande parte do qual já chegou a Portugal. Como a construção da segunda via vai facilitar a circulação dos comboios, serão estabelecidos novos horários.

Celorico de Basto—Arco de Baúlhe

Estão muito adiantados os trabalhos de assentamento da via no prolongamento da linha do caminho de ferro do Vale do Tâmega, de Celorico de Basto ao Arco de Baúlhe, tendo chegado há dias a Mondim de Basto a primeira locomotiva, que, nesta linda vila, foi festivamente recebida.

A inauguração da linha até ao Arco de Baúlhe deve fazer-se brevemente.

Cabeço de Vide—Portalegre

Prosseguem com grande intensidade as obras de assentamento da linha de Cabeço de Vide a Portalegre, iniciados há dias.

Este melhoramento, que constitui uma velha aspiração dos habitantes daquela região e com a qual ficarão ligados directamente Portalegre e Estremoz, deve-se à iniciativa do sr. dr. João Augusto Marchante, ilustre governador civil do Distrito de Portalegre e será inaugurado em Janeiro de 1949.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

JARDIM ZOOLÓGICO

Na tarde de 18 de Outubro, inauguraram-se no Jardim Zoológico novos e importantes melhoramentos e, durante o chá oferecido aos convidados e aos representantes da Imprensa, foram recordados, com saudade e emoção, por seu filho, o sr. professor Dr. Fernando Emídio da Silva, o nome de Manoel Emídio da Silva e a obra ali realizada por ele, durante longos anos, na administração e direção. Nesse dia, se fosse vivo, completaria 90 anos aquele benemérito decorador da cidade de Lisboa. O Jardim Zoológico é, com efeito, uma das mais belas atracções da nossa capital.

Manoel Emídio da Silva tem, à entrada do Parque das Laranjeiras, um monumento. Não é o único. Em cada coração de quem visita o Jardim existe também outro. Não é de bronze, esse. Mas não é menos duradouro: é feito de gratidão. A obra que ali criou faz parte do património da capital, é um dos mais belos jardins portugueses e é já, sem contestação, um dos mais aprazíveis «Zoos» da Europa. Seu filho, o ilustre professor universitário, sr. Dr. Fernando Emídio da Silva, herdando-lhe um nome prestigioso herdou-lhe também uma obra bela. Duma e doutra se tem mostrado digno. É claro que, nesta devoção, o sr. Dr. Fernando Emídio da Silva não está sózinho. Tem a seu lado um grupo de amigos e colaboradores, e, entre eles, o grande arquitecto Raúl Lino, autor sempre feliz dos projectos dos melhoramentos que ali, quase dia a dia, vêm sendo inaugurados.

Os últimos melhoramentos são os seguintes: *Palácio dos Chimpazés*, com iluminação e aquecimento; *Casa dos lobos*, com seis dormitórios; um novo abrigo decorado com azulejos, a vedação da Quinta de Santo António e novos arruamentos.

Um comboio-automóvel está agora à disposição do público para um passeio agradável e barato. Viaja-se nele, sem exagero, melhor do que num eléctrico ou num automóvel de luxo.

O Jardim Zoológico é, hoje, sem contestação, o mais delicioso recanto de Lisboa.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Está projectado o prolongamento do caminho de ferro de Amboim até à zona planáltica.

Este melhoramento, que se tornava necessário, contribuirá para o aumento do tráfego comercial naquelas regiões, ricas, como se sabe, de produtos cerealíferos e café.

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, Lda

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L
SOCIEDADE DISTRIBUÍDORA, LDA
Rua Nova da Trindade, 15-C LISBOA

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

C E L

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

Recortes sem Comentários

É libertado o preço do queijo e eleva-se o do leite com destino à indústria

Quanto ao queijo, cujos preços se libertam, mantem-se ainda a obrigatoriedade de apor, de forma indelével, a percentagem de gordura na matéria seca que o industrial garante.

Esta nova orientação permite elevar em \$20 por litro o preço mínimo do leite destinado à indústria, o qual passa a ser, para as raças holandesas, turina e derivadas, de 1\$40 por litro. Para o leite das raças indígenas os preços serão formados de harmonia com a riqueza em gordura.

As alterações agora propostas irão igualmente beneficiar a produção dos distritos insulares, onde serão estabelecidos preços para o leite e manteiga, entrando em linha de conta com os factores que os influenciam».

(*Dos jornais*)

Aumentou o preço da manteiga em Lisboa e no Porto

Da Junta Nacional dos Produtos Pecuários recebemos a seguinte nota:

«Era intenção do Governo rever os preços da manteiga. libertar os do queijo, no intuito de proporcionar à Lavoura, mediante melhor valorização do leite, o estímulo necessário para que, aumentando a produção, o actual «deficit» de manteiga tenda a desaparecer. À indústria dar-se-ia possibilidade de fabricar não só produtos de qualidade, susceptíveis de satisfazerem as exigências do consumo — o que a anterior tabela dificultava — como fabricar também produtos a baixo preço e, portanto, acessíveis às classes menos abastadas.

Simultaneamente baixar-se-iam os preços da banha e do toucinho, o que permitiria ao público o recurso, com vantagem, a essas gorduras, respeitando o seu hábito tradicional.

As dificuldades imprevistas que sobrevieram no abastecimento em forragens, contrariam, porém, de momento, o abaixamento destes últimos preços. Mantem-se, todavia, este princípio, que será completado logo que sejam vencidas aquelas dificuldades.

E porque é de aconselhar a actualização dos preços dos lacticínios, houve que actuar independentemente da alteração de preço das referidas gorduras.

Assim, por despacho de ontem do sr. Subsecretário de Estado do Comércio e Indústria, passam a vigorar, a partir de hoje, inclusive, os seguintes preços para a manteiga:

Sem sal — Venda na fábrica, 37\$00 por quilograma, e venda ao público, em Lisboa e Porto, 41\$00. *Até 2,5 por cento de sal* — respectivamente, 36\$00 e 40\$00. *Mais de 2,5 por cento até 4 por cento de sal* — respectivamente, 34\$50 e 38\$50.

As despesas de transporte ficam a cargo do retalhista. Para todos os pontos do país, excepto Lisboa e Porto, os preços de venda ao público, formam-se a partir dos preços de venda nas fábricas, acrescidos das despesas de transporte e do lucro do retalhista, que não deve, em caso algum, ultrapassar 10 por cento sobre os preços de venda e encargos de transporte.

Está incluída nestes preços uma sobretaxa de 1\$00 por quilograma destinada ao Fundo de Abastecimento.

(*Dos jornais*)

Foi recusado o aumento de preços nas barbearias

Segundo informa o gabinete do sr. Subsecretário de Estado do Comércio e Indústria, não foi autorizado qualquer aumento de preços nos estabelecimentos de barbearia, pelo que se deram instruções aos Serviços de Fiscalização no sentido de actuarem enérgicamente, a fim de fazer cumprir os preços estabelecidos.

(*Dos jornais*)

RELÓGIOS — JOIAS — OURO E PRATAS
de qualidade e requintado bom gosto

T O R R O A E S

Relojoaria e Ourivesaria
123, RUA DA PRATA, 131 — LISBOA — Telefone 24210

Imprensa

«JORNAL DO COMÉRCIO»

Entrou no 96.º ano de publicidade o *Jornal do Comércio*, que vem sendo dirigido pelo sr. Diniz Bordalo Pinheiro. Está, pois, nas proximidades do seu primeiro centenário o diário fundado pelos irmãos Mateus Pereira de Almeida Silva e José Pereira da Silva com Carlos Payant por consócio, aos quais, mais tarde, se juntaram António Albano da Silva Pinto e Luís Almeida Albuquerque. Este, passados anos, ficou como único proprietário do *Jornal do Comércio*, que, em fins de 1881, vendeu a Henry Burnay & C.ª.

O *Jornal do Comércio* orgulha-se de grandes tradições literárias. Com efeito, fizeram parte do número dos seus colaboradores Alexandre Herculano, Rebelo da Silva, Mendes Leal, Gonçalves Crespo e pela sua redacção, sendo ainda muito jovem, passou um jornalista que, mais tarde, viria ocupar na imprensa um alto e glorioso posto. Referimo-nos ao dr. Augusto de Castro.

A Diniz Bordalo Pinheiro e aos seus dedicados colaboradores as nossas melhores saudações.

«O FERROVIÁRIO»

Entrou no quarto ano de publicação *O Ferroviário*, magnífico boletim mensal do Clube Ferroviário de Moçambique, dirigido pelo engenheiro civil Anibal A. Valente.

São várias e interessantes as suas secções, cujo número acaba de ser enriquecido com uma nova, dedicada a assuntos de interesse para as mulheres.

O Clube Ferroviário de Moçambique é credor da simpatia dos ferroviários — e o seu Boletim é uma afirmação brilhante da sua vitalidade.

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — **Esplêndida sala de visitas.** — Casa de banho em todos os andares. — **Cozinha à Portuguesa.** — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES**

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

WIESE & C.ª, L. DA

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telef. P. B. X. 2 0181

L I S B O A

«A Nova Loja dos Candeeiros»

Vende ao preço da tabela:
Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigo da
VACUUM



Única casa no gênero que tem ao seu serviço pessoal técnico que pertence àquela companhia, tomando responsabilidade em todos os consertos — que lhe sejam confiados —

R. da Horta Séca, 24
LISBOA — Telef. 22942

COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS



End. Teleg. EUROPEIA
TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40 — LISBOA



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»
Telefones 3 0154-3 0157 — LISBOA

Hotel de 1.ª classe, situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos, ligados à rede internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA
COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados-Para estadias prolongadas condições especiais

GLYCOL

O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

**G
L
Y
C
O
L**

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «quei-mado» da Praia.
O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

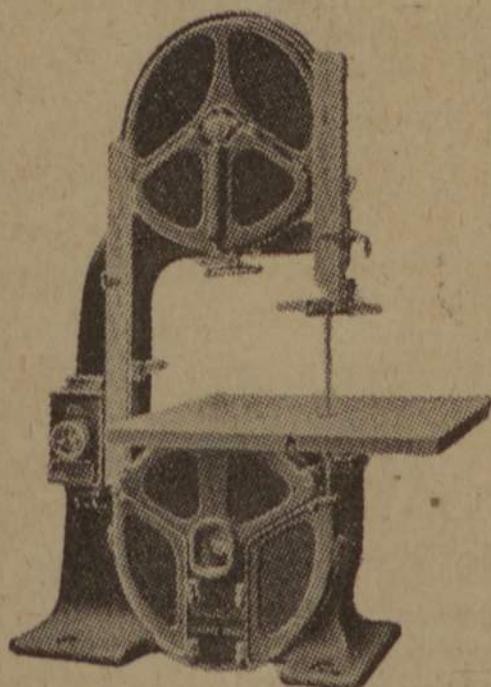
DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MOR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA
Telefone 64972

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

MÁQUINAS PARA TRABALHAR MADEIRA



GUILLIET

FÁBRICA EM AUXERRE
(FRANÇA)
CASA FUNDADA EM 1847

Mais de um século ao serviço da indústria da madeira.

Filial Portuguesa:

Guilliet, L.^{da}

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10-B-C (Arco do Cego)

L I S B O A

Delegação para o Norte:

Sociedade de Representações **PLASTEX, L.^{da}**

Praça Dona Filipa de Lancastre, 1-3

P O R T O

E. Pinto Basto & C.^a, L.^{da}

L I S B O A

TRANSPORTES MARITIMOS E AÉREOS

C A R V Ã O

S E G U R O S

**REPRESENTAÇÕES
(INDUSTRIAS, ETC.)**

EXPORTAÇÕES

TRANSITÁRIOS

E T C., E T C.

N O P O R T O

Kendall, Pinto Basto & C.^a, L.^{da}

A MOBILADORA ECONÓMICA

de A. VIEIRA

(COM OFICINAS PRÓPRIAS)

MÓVEIS — DECORAÇÕES — COLCHOARIAS — ESTOPOS

— E CAPAS PARA OS MESMOS —

CONSERTOS, RESTAURAÇÕES E POLIMENTOS

ECONOMIA * SERIEDADE * COMPETÊNCIA * RAPIDEZ

CARPETES

PASSADEIRAS

TAPETES

DAS MELHORES QUALIDADES

TIPO ARRAIOLOS

A 160\$00 ESC. O METRO QUADRADO

164, Rua Barão de S. Cosme, 166

TELEFONE: 51717

FILIAL:

180, Av. Rodrigues de Freitas, 182

PORTO

A

Companhia União Fabril

FABRICOU, VENDEU E ENTREGOU

EM 1946

quantidades de **Superfosfatos** superiores a
150 por cento das anteriores à guerra.
Estabeleceu assim o seu «record» do
movimento industrial e comercial desde
— a fundação da Empresa —

C. U. F.

AO SERVIÇO DA LAVOURA

Problemas Nacionais

Transportes Marítimos e em Caminhos de Ferro

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

IX

A discussão, na generalidade, da proposta de lei sobre a coordenação dos transportes terrestres, principiou na Assembleia Nacional na sessão do dia 4 de Junho de 1945, como já dissemos — e o primeiro deputado a fazer uso da palavra foi o Sr. Dr. Antunes Guimarães, que, de Julho de 1929 a igual mês de 1932, sobraçou a pasta de Ministro das Obras Públicas, pasta onde, nessa altura, corriam todos os assuntos respeitantes a transportes terrestres, nos quais também estão incluídos os transportes ferroviários.

Desnecessário seria dizer que Sua Ex.^a foi sempre um grande defensor dos transportes automóveis, visto que o facto é bem conhecido de todo o País, e, portanto, não é de admirar que na referida Assembleia orientasse os seus discursos mais na defesa da camionagem do que no dos Caminhos de Ferro.

Entre outras considerações produzidas por Sua Ex.^a figuram as seguintes palavras que bem merecem ser arquivadas na «Gazeta dos Caminhos de Ferro». Disse Sua Ex.^a:

«É justo reconhecer que as empresas do Carril, em parte acatadas pela marcha triunfante da estrada, se esforçaram por introduzir melhoramentos nos respectivos serviços.

Mas foi quase nada para o muito que haveria a fazer, afim de que para continuarem a existir, não precisem de transfusões feitas à custa do novo e brilhante sistema concorrente, ou de nocivas elevações de tarifas».

(Do Diário das Sessões do dia 5 de Junho de 1945)

O Sr. Dr. Antunes Guimarães sabe, porém, muito bem que, desde 1918, pela compra que o Estado fez dum lote de 33.500 acções da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a mais forte organização ferroviária que havia no País; pela posse que já tinha das célebres 72.718 obrigações privilegiadas de 1.º grau; pelo direito que os Estatutos conferem ao Governo de poder livremente nomear um certo número de administradores e ainda do preço do transporte de passageiros, gado e mercadorias não poder ser alterado sem aprovação do Governo, por todas estas razões quase se pode dizer que os Caminhos de Ferro Portugueses são administrados pelo Estado.

Pena foi que durante os três anos em que Sua Ex.^a foi Ministro das Obras Públicas, não tivesse tido tempo de evitar que houvessem sido apenas quase nada os melhoramentos introduzidos nos serviços das empresas ferroviárias...

Na mesma sessão usou também da palavra o ilustre deputado Sr. Dr. João Duarte Marques e do seu discurso, inclinado igualmente à defesa dos transportes automóveis, destaca, também, para ficarem arquivadas nas colunas desta «Gazeta», as suas seguintes palavras:

«Em minha opinião existe um princípio que deve ser mantido como preocupação fundamental, quando se estudam problemas de coordenação de transportes considerados de interesse público e que se pode definir da seguinte forma:

As empresas de transporte de qualquer natureza a bem do seu próprio interesse, criam-se sob a orientação e controle do Estado, com o fim ex-

clusivo de bem servir a Nação e não se organizam com o propósito imediato da exploração comercial».

De facto, o Sr. Dr. João Duarte Marques tem muita razão. Os transportes considerados de interesse público não devem ser estabelecidos para realizar grandes lucros — porém, como se explica que todos os proprietários e empresas de transportes automóveis, muitos que principiavam quase sem recursos alguns ou muito poucos, tenham conseguido boas fortunas, algumas até que se podem classificar de formidáveis?

E que lucros têm tirado os accionistas e obrigacionistas das empresas ferroviárias, apesar de terem contribuído em moeda forte para a obra de fomento mais importante do País no século passado? Nenhuns! Só prejuízos tremendos como por várias vezes tenho demonstrado e provado — e que muito bem se poderiam ter evitado.

Vou ainda referir-me a algumas das considerações que mais dois ilustres deputados fizeram na Assembleia Nacional, àcerca da proposta de lei sobre a coordenação de transportes terrestres.

Um deles foi o Sr. António Cortez Lobão, oficial dos mais ilustres do nosso exército, e o outro é o Sr. Major Mendes do Amaral, justamente considerado um dos elementos de mais valor da actual geração e de bom senso prático, motivo por que já algumas vezes tem sido Ministro.

Nas judiciosas considerações produzidas pelo Sr. António Cortez Lobão na sessão do dia 5 de Junho, disse Sua Ex.^a a seguinte verdade:

«A conclusão a que cheguei é esta: Só com um grande auxílio do Estado se podem tirar os Caminhos de Ferro da situação em que se encontram — não bastando apenas fazer uma revisão de tarifas — que, aliás, se impõe — visto as tarifas ferroviárias em Portugal serem sem dúvida das mais baixas da Europa».

(Do Diário das Sessões do dia 6 de Junho de 1945)

A propósito devo dizer que actualmente os preços dos transportes em caminho de ferro regulam por vinte vezes (20) o que eram há cerca de 70 anos e as despesas das empresas ferroviárias devem atingir hoje pelo menos cinquenta vezes (50) mais o que eram na referida altura.

Se os preços dos transportes em caminho de ferro dependem do acordo do governo e se o governo não tem autorizado, como tem sido solicitado, maior elevação de tarifas, apesar da totalidade ou, pelo menos, a maioria dos administradores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ser de nomeação do governo e eleitos com os votos das acções que o Estado possui, como é que com tarifas tão baixas e encargos tão pesados, o caminho de ferro podia adaptar-se em apetrechamento, acompanhar o progresso, conceder maior conforto ao público e melhorar as condições de vida dos seus numerosos empregados?

O caminho de ferro não é como S. Benedito, que não comia nem bebia e andava sempre muito gordito.

Refiro-me, por último, às palavras proferidas na sessão do dia 6 de Junho pelo Ex.^{mo} Sr. Mendes do Amaral. Disse Sua Ex.^a:

«Admito perfeitamente a possibilidade da superveniência de soluções novas e desconcertantes para a questão dos transportes em geral, mas como ainda as não conheço, decido-me antes pela oportunidade, direi mesmo pela urgente necessidade de tentarmos fazer desde já aquilo que realmente devíamos ter começado a fazer há mais de vinte anos, isto é, definir com a maior precisão e com a maior justiça possível os direitos e deveres de cada um dos dois sistemas de transportes terrestres como serviço de utilidade pública e impor a cada um deles o cumprimento de uma estreita e proveitosa colaboração.

E nestas despretenciosas considerações resumo, Sr. Presidente, a minha adesão ao corpo fundamental da proposta de lei.

Mas porque se não pensou há mais tempo em Portugal neste importantíssimo problema de perigosa concorrência que o transporte automóvel pode fazer ao Caminho de Ferro?

Mais adiante, e na mesma sessão, Sua Ex.^a disse também que, sobretudo nos Caminhos de Ferro, as tarifas de passageiros conservam-se inexplicavelmente desactualizadas em relação ao índice geral do custo da vida.

(Do Diário das Sessões, do dia 7 de Junho de 1945)

Depois de muitas e demoradas discussões na Assembleia Nacional, foi por fim aprovada a proposta do Governo para a coordenação de transportes terrestres, tendo, porém, sofrido várias e profundas alterações, proposta que depois de aprovada foi convertida na lei do País n.º 2008 e publicada no «Diário do Governo» n.º 200 (1.ª série) de 7 de Setembro de 1945, isto é, há mais de três anos, faltando apenas proceder-se à sua regulamentação para se poder pôr em execução.

Segundo a Base I da referida lei, o Governo, para se conseguir a maior eficiência económica dos transportes ferroviários, estabelecerá o plano da substituição de todas as concessões de linhas férreas de via larga e estreita por uma concessão única que abrangerá as linhas do Estado e a concessão será feita à empresa que resultar da fusão das actuais por acordo entre elas.

Para se dar execução ao estabelecido nesta base, procedeu já a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, há cerca de dois anos, à concentração de todas as empresas ferroviárias do País, serviço este do mais alto valor, levado a cabo pelo génio, tenacidade e alta competência do Sr. Fausto Cardoso de Figueiredo, muito digno Presidente do Conselho de Administração da referida Companhia, e considerado, por nacionais e estrangeiros, um

dos maiores valores em assuntos ferroviários que a Nação possui.

Este grande serviço prestado ao País pelo Sr. Fausto de Figueiredo, facilitou extraordinariamente a execução integral da referida base.

Em que condições será feita a concessão única?

A prática tem demonstrado que, com exceção da linha Norte e Leste, todas as restantes, incluindo as linhas do Estado, têm apresentado sempre, em regra, avultados déficits, o que tem impedido a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

de melhorar mais os seus serviços a bem do interesse público, devido, especialmente, aos pesados encargos e obrigações que incidem sobre os caminhos de ferro.

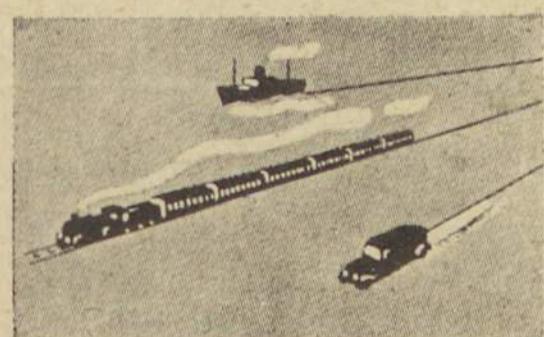
Está, porém, previsto na última parte da Base II, o atenuar-se os encargos que actualmente oneram o exercício da indústria ferroviária, tanto mais que tem de se atender a que existe no passivo da Companhia, referido ao Balanço de 1947, como pertença dos accionistas, por constituirem autênticos fundos de reserva, as seguintes importantes verbas:

Conta da Reorganização da Companhia	330.007.284\$36
Despesas complementares do Estabelecimento	195.834.110\$35
Total	525.841.394\$71

importâncias estas que, a meu parecer, a seguir à concessão única e depois de modificados os Estatutos, devem ser pagas aos accionistas da seguinte forma:

Em acções, oitenta mil contos, para o que se deve elevar o capital accionista de vinte para cem mil contos, como está previsto nos actuais Estatutos e os restantes quatro centos e quarenta e cinco mil contos, em obrigações sem juro, obrigatóriamente amortizadas anualmente até ao fim do prazo que for fixado para a concessão única, cujo encargo de amortização deverá sair das despesas de exploração.

Todos estes encargos e a remuneração prevista que for considerada justa ao capital accionista, terão que ser atendidos, para o que as condições a fixar no novo contrato de concessão única devem ser substancialmente atenuadas, bastando para isso que os encargos, obrigações e direitos sejam em tudo iguais ou semelhantes para os dois meios de transporte — Caminhos de Ferro e Transportes Automóveis — e ainda para que a percentagem de lucros a distribuir pelos capitais empregados nos dois referidos meios de transporte, sejam, tanto quanto possível, aproximados.



Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

A Exposição da XII Missão Estética de Férias

NA Sociedade Nacional de Belas Artes inaugurou-se, na primeira semana de Novembro, a exposição da XII Missão Estética de Férias, organizada pela Academia Nacional de Belas Artes.

Dessa missão, dirigida pelo ilustre professor Varela Aldemira, fizeram parte 10 artistas, dos quais dois deles eram estagiários agregados, residentes em Vila Viçosa, para onde, este ano, se dirigiu a excursão artística.

A' frente do catálogo figura a sr.^a D. Maria Helena Pais de Abreu, aluna do Curso Especial de Pintura da Escola de Belas Artes do Porto. Para nós, é um nome novo. Trata-se duma verdadeira e inesperada revelação.

Os seus 14 óleos colocam-nos na presença duma pintora de sensibilidade que soube olhar para a paisagem alentejana com o seu clima próprio. De facto, respira-se em todos aqueles quadros um ar alentejano. Soube escolher os locais mais sugestivos — ou, pelo menos, conseguiu dar-lhes interesse. Do que não há dúvida é que nesses quadros se adivinha uma artista enamorada pela terra alentejana. Vila Viçosa tem, pois, em Maria Helena Pais de Abreu uma feliz intérprete da sua beleza.

Mário Adolfo Vale Garção, António José Fernandes, Jaime Gaspar Isidoro foram os artistas que mais nos agradaram.

Estas missões teem a vantagem de fazer conhecer aos jovens artistas as mais curiosas e as mais belas regiões do país, e também de concorrer, com as exposições, para a propaganda e o conhecimento dos monumentos e das paisagens que são a glória do país.

Desenhando e pintando, os artistas aprendem a ver melhor a beleza das coisas e ao mesmo tempo ensinam-nos a reparar em tudo aquilo que nos passava despercebidamente então.

Sociedade de Geografia

NA noite de 11 de Novembro, a Sociedade de Geografia de Lisboa comemorou, solenemente, o 73.^º aniversário da sua fundação, com uma notável conferência pronunciada pelo professor Doutor Marcelo Caetano sobre a Acção Colonial de António Enes.

Jornalista, político, homem de estado, António Enes

foi também um dos nossos maiores colonialistas. Ministro da Marinha e do Ultramar, no Governo João Crisóstomo, durante sete meses, desenvolveu uma acção notável e preparou a expedição de 1890.

Deixando a pasta da Marinha, foi nomeado Comissário Régio a fim de, em Moçambique, presidir, do lado português, à aplicação do tratado luso-britânico de 1891.

Nessa qualidade, disse o sr. Dr. Marcelo Caetano, fez à costa oriental duas viagens das quais saiu esse monumental relatório de 1893 sobre Moçambique, ainda hoje basilar para o estudo da moderna administração da colónia. Em 1894, é nomeado pela segunda vez Comissário Régio, para dirigir a campanha contra o Gungunhana. Brilhantemente cumpriu essa missão, aproveitando o ensejo para introduzir importantes reformas administrativas na Colónia.

António Enes soube erguer-se acima do partido a que pertencia, — afirmou ainda o professor Marcelo Caetano — numa época de partidarismo exacerbado, para se consagrar todo às grandes tarefas de interesse nacional.

Foi grande a sua influência. Freire de Andrade, Paiva Couceiro, Eduardo da Costa e Aires de Ornelas inspiraram-se na sua obra e continuaram-na.

A Sociedade de Geografia de Lisboa, ao entrar em novo ano de prestante actividade, não podia ter escolhido melhor tema do que o de recordar, pela palavra ilustre do prof. Marcelo Caetano, a figura e a obra de António Enes.

Santarém e António de Bastos

COM a morte de António de Bastos, a cidade de Santarém perdeu um dos seus melhores, mais amados servidores. Alentejano de nascimento, António de Bastos fixouse, porém, em Santarém, onde fizera os seus estudos liceais e constituira família. A terra tem feitiço e garras poderosas. E António de Bastos, inteligente e activo, poe ao serviço de Santarém todas as suas qualidades de trabalho, todo o seu espírito de iniciativa, na qualidade de presidente do Município.

O alargamento de algumas ruas, o embelezamento de vários pontos da cidade e, sobretudo, a urbanização do planalto de S. Bento, que ficou sendo a cidade-jardim, testemunham a sua inteligência criadora e a sua competência administrativa.

PROBLEMAS SOCIAIS

PREPARAÇÃO CÍVICA DO TRABALHADOR

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

COM a publicação do artigo anterior «O trabalhador rural», quisemos encorporar-nos nessa força que hoje pretende dignificar o homem do campo. E fizemo-lo com justiça. Em férias, temos convivido intimamente com essa pleia de lutadores anónimos e fere-nos a sensibilidade quando auscultamos os seus lamentos surdos, que se traduzem na resignação.

A vida rústica precisa, pois, de subir ao nível das outras classes sociais. E' de todas a que menos prestígio e assistência tem, e só porque foi votada ao esquecimento.

Qual o programa, portanto, a elaborar pelos reformadores? Dadas as experiências sociais que vemos no mundo presente e no recheio da história, fica-nos a impressão de que as classes e os indivíduos não se dignificam de pé para a mão com o poder duma lei ou duma reforma. Acreditamos, sim, que a lei é o início da caminhada longa a percorrer.

Veja-se para exemplo a questão operária. Porque a história se desanuviou e prometeu novos panoramas ao homem da fábrica e da oficina, logo surgiram em praça pública os oradores inflamados a insurgir o operário contra o capitalismo e a fazer dessa massa enorme um obstáculo à boa organização das sociedades.

Mentiríamos, se disséssemos não concordar com a considerável elevação de vida que sofreu o operário. Mas, olhando ainda a que essa classe pela Europa forse agita, influenciada talvez pelo bolchevismo e pelo comunismo e quer a todo o risco escalar o flanco da igualdade de direitos, perguntamos: estão os indivíduos que a formam à altura de imaginar, apenas, esse desejo? Já não perguntamos se estão à altura de querer escalar o flanco...

E' que o operário não percorreu (como aliás nenhuma outra classe) a caminhada longa, que vai da vontade ao direito. Ainda não destruiu da sua consciência o egoísmo, a grosseria, a velhacaria, o analfabetismo, para chamar e atrair à sua formação o espírito de solidariedade cristã, a delicadeza, a honestidade, a lealdade e a instrução sadia. A maioria desses elementos sociais estão hoje subordinados à ideia de trabalho e salário e esqueceram-se dos preceitos cristãos e religiosos que têm a vantagem de os aproximar da família,

em vez de a negarem ou estropiarem com o vício e a falta de apoio.

Portanto, a nosso ver, a caminhada longa que separa a vontade do direito é a valorização cívica integral de todos os indivíduos. Depois, sim, já a sociedade nada tem a temer se uma dada classe tentar escalar os flancos da igualdade de direitos e deveres.

Então, o homem será bom e os seus actos tornarão a sociedade melhor!

Volvendo ao trabalhador rural, não nos parece que ele possa subir um só degrau sem a alavanca da valorização cívica que acabamos de apontar.

Felizmente, a dignificação do homem do campo é bem mais fácil de realizar, atendendo ao seu devotado espírito cristão, insuflado nas suas almas pelos bons costumes que as gerações rústicas não menosprezam. Se olharmos a que os hábitos degenerados da vida moderna já mordem, cancerosamente, os bons costumes do povo da aldeia, bastará então que esse plano de valorização robusteça cada vez mais o espírito de abnegação, de honestidade e amor à terra, inerentes ao modo de ser do trabalhador rural. E o mais difícil para se conseguir elevar o seu nível de vida é, por certo, a necessidade de lhe transmitir uma vigorosa e bem orientada instrução.

Espera-se para isso o valioso contributo da escola primária, munida de professores competentes e assistidos de maneira a cumprirem eficientemente a mais nobre das missões sociais; da Casa do Povo, com biblioteca e sala de leitura atraente, e com salão para cinema e para realização de palestras educativas, que formem e informem todos os homens do campo; e ainda o pároco, no que a sua missão tem de pregador pelo exemplo e pela palavra da tão humana doutrina de Cristo.

Um programa de instrução, nestes moldes, em poucos anos faria de todas as aldeias pequenas e risonhas sociedades a prometerem um novo mundo, civilizado e ideal.

Linhas portuguesas

Com destino a Badajoz, passou no 7 de Novembro pela estação do Entroncamento, em viagem de experiência, uma automotora sueca.

De grandes dimensões, faz parte de uma série de quatro que a C. P. adquiriu há meses para viagens de longo curso e em linhas de pouco movimento. Possui uma lotação para 107 lugares, divididos, com a máxima comodidade, por duas classes; — 1.^a e 3.^a.

A sua passagem pelo Entroncamento despertou grande curiosidade, principalmente na classe ferroviária.

Como passageiros deste novo veículo seguiram os srs. engs. Pedro de Brion, subdirector da C. P., Fernando Arruda, Lima Rego, Francisco Gavicho e outros funcionários superiores da Companhia, os quais, na estação daquela vila, eram aguardados pelos srs. eng. Noronha e Garcia e pelo sr. Abrahan Cohen e outros ferroviários de categoria.



...Toda a população veio para a rua

O Centenário dos Caminhos de Ferro Espanhóis

Por ANTÓNIO MONTES

CONFORME noticiámos no nosso último número, realizaram-se, de 24 a 31 de Outubro, as comemorações centenárias dos caminhos de ferro espanhóis. Pode afirmar-se, sem sombra de exagero, que as cerimónias anunciamadas no programa decorreram com o maior brilho, brilho que muito concorrerá para o prestígio dos caminhos de ferro espanhóis.

Como é velha tradição de Espanha, as delegações dos caminhos de ferro europeus foram recebidas fidalgamente, tendo sido dispensadas aos convidados as maiores atenções e provas de cortesia. Se nem tudo correu como era desejo da comissão organizadora, a verdade é que, perante um acontecimento desta natureza, não devem registar-se pequenas coisas que, valha a verdade, não alteraram o brilho das cerimónias.

A parte mais importante e sugestiva das comemorações teve lugar em Barcelona, pois tanto a reprodução do primeiro combóio que circulou em Espanha, como a «Exposição Comemorativa» constituiram peças fundamentais do programa traçado.

Em cem dias, operaram-se verdadeiros milagres para pôr de pé a exposição projectada pelo arquitecto italiano Mascelo Leonari e dirigida proficientemente pelo nosso compatriota Joaquim Padeira, Chefe de Divisão da «Renfe», pessoa muito conhecida no meio ferroviário português.

A exposição de Barcelona constitui um êxito seguro e a melhor prova é que, logo depois da abertura, foi visitada diariamente por cerca de oitenta mil pessoas.

Arte, ciência, literatura, poesia, filatelia, nada foi esquecido na exposição de Barcelona, onde aparecem locomotivas, vagões, carris e carruagens das melhores, fabricadas por industriais espanhóis.

Todas as actividades ferroviárias estão representadas em Barcelona, de forma notável, ficando o visitante com uma ideia clara do que é a exploração de caminhos de ferro.

Os vários departamentos da «Renfe», capricharam na sua representação, que mostra nítidamente a melhoria dos caminhos de ferro no período da nacionalização, ou seja desde a construção da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis, mais conhecida por «Renfe».

Uma das partes mais curiosas da expansão é, sem dúvida, a que o público melhor comprehende e aprecia, é a dos caminhos de ferro em miniatura, apresentados pela «Associação dos Aficionados dos Comboios-Miniatura», instituição que tem fieis partidários em todo o território espanhol. Pasma-se como é possível tão grande paixão, tão notável interesse pelos comboios-miniatura, que não são um brinquedo para crianças mas uma diversão agradável para adultos de todas as idades, que gastam as suas horas livres na construção de linhas e pontes, de túneis e viadutos, de carruagens e locomotivas. Milhares e milhares de pessoas admiraram as evoluções de comboios de várias categorias, mostrando-se interessadas na circulação e, quem sabe, se no futuro não serão elas próprias construtores de material ferroviário!

Verifica-se, pelo interesse com que os visitantes admiraram a exposição, que, em Espanha, há certo culto pelos caminhos de ferro, culto que em alguns casos é paixão, verificando-se também que os comboios andam apinhados, e, portanto, com as lotações excedidas.

Não pretendemos, nesta breves linhas, dar ideia aos leitores, embora pálida, das comemorações centenárias do país vizinho, contando voltar ao assunto em futuras reportagens.

Antes de terminarmos, não podemos deixar de louvar a iniciativa de reconstruir o primeiro comboio espanhol, fazendo-o circular, como há cem anos, entre Barcelona e Mataró.

O dia da inauguração constituiu um verdadeiro sucesso, e, para nada faltar, o pequenino comboio transportou algumas dezenas de figuras rigorosamente vestidas com os trajes do romantismo, o que deu desusado sabor ao acontecimento.

Cónegos respeitáveis, senhorinhas galantes, juntas encasacados, amas nutridas com meninos ao colo, petizes vestidos à «maruja», militares com capacetes reluzentes, seguiram para Mataró por entre aplausos delirantes da multidão.

Mas, à chegada a Mataró, a velha locomotiva desde que, há cem anos, fez pela primeira vez o percurso, teve o maior desgosto da sua vida. Ao olhar para o lado, deparou com um comboio eléctrico, e foi para ele que se voltaram as maiores atenções, os maiores aplausos!

O comboio eléctrico, deu à região uma nota de progresso, uma nota civilizada e a máquina centenária constituia uma evocação, uma lembrança daquele dia distante de 1848, em que, pela vez primeira, circulara entre Barcelona e Mataró um comboio de passageiros.

Cem anos de caminho de ferro, e, em cem anos, o que se conseguiu em Espanha, graças à iniciativa de D. Miguel Biaday Buñol.



A locomotiva verde de alta chaminé

O porto de Nacala, que está ligado à rede ferroviária do Norte de Moçambique, será, em breve, um dos melhores do mundo

Em Dezembro de 1947 foram iniciados os trabalhos preliminares do porto de Nacala.

A importância de tal acontecimento é evidente. A configuração natural das baías que constituem o golfo, ao fundo do qual está sendo construído o Porto de Nacala, é das mais admiráveis do mundo.

Na grande Baía de Fernão Veloso, situada sobre o Oceano Índico, existe um estreito que dá fácil e seguro acesso a três outras baías interiores, amplas, profundas e óptimamente abrigadas — Namelala, Muanculo e Benco.

Todos estes recintos, francamente acessíveis, oferecem condições que lhes dão, só por si, a categoria de portos naturais dos melhores de todo o mundo.

A Baía de Fernão Veloso é um esplêndido anteponto. No fundo dessa baía está situado um canal suficientemente largo e profundo para dar passagem aos maiores navios do mundo. As baías interiores a que nos referimos são igualmente profundas e qualquer delas tem superfície para qualquer navio, mesmo da envergadura do «Queen Elizabeth», manobrar. A situação geográfica do porto de Nacala começa a exigir obras que o convertam em porto comercial capaz de satisfazer as exigências de um tráfego organizado tecnicamente, e de modo a servir o seu rico « hinterland », constituído por fecundas regiões em territórios de aquém-fronteira.

Nacala está ligado à rede ferroviária do norte de Moçambique por uma linha cuja construção está concluída.

As obras do porto vão ser imediatamente iniciadas, estando já completamente estudadas e em início de trabalhos, um cais acostável fundado a 9,30 metros, na extensão de 445 metros, em dois troços; um de 300, marginal, e outro de 145 metros.

O custo destas obras está orçamentado em 19:836.592\$00.

— Um cais acostável fundado a 3 metros, na extensão de 200 metros, cujo custo será de 4.409.702\$00.

— Obras de retensão de aterros de cerca 2:580 metros. Custo, 10:691.265\$00.

— Depósito, 990.000\$00. Rampa de varagem, 558.621\$00. Drenagem (esgotos), 3:025.932\$00. Obras acessórias 125.463\$00.

Além destas verbas, estão também aprovados mais 4:912.422\$00 para imprevistos, fiscalização, etc.

A entrada da baía tem fundos da roda dos 60 metros e largo de 1/2 milha.

O porto, que poderá manusear, uma vez concluídas aquelas obras, 1.3000:000 toneladas por ano, será construído na Ponta Maiaia.

O seu apetrechamento consistirá, logo de início, de 6 guindastes, sendo um ou dois de 5 a 10 toneladas.

Os estudos previram: cais, armazéns, linhas, gare de tiragem, guindastes, palamenta para manuseamento, fornecimento de água e luz, central eléctrica, rebocadores, plataformas de 900 metros, escritórios, armazéns gerais, depósito de máquinas, oficinas, estação, casas, cais de desinfecção para os navios da Índia, recolha de carruagens e automotoras, depósito de combustível líquido, avenida marginal e plano de urbanização.

O porto e povoação terá, provavelmente, dentro de 15 anos, cerca de 2.500 habitantes.

Como se verifica, trata-se de um empreendimento de grande envergadura, dependente de dispêndio de importante volume, mas que constituirá um grande avanço no desenvolvimento económico de Moçambique e beneficiará, num próximo futuro, regiões notavelmente produtivas, no interior africano, situadas em territórios portugueses e estrangeiros.

The Red Hand Compositions Company

LONDON RAHTJEN'S OMPOSITION

Tintas Anti-Corrosivas marca Mão Vermelha, também conhecida por tinta Hartmann. A mais resistente ao calor, e de protecção eficaz e duradoura. Não é afectada pelo ar do mar e é de



uniforme qualidade, consistência e cor, para pintar madeira, metais, pedra e cimentos; tanto para interiores como exteriores.

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

(MÃO VERMELHA) Company, Limited
ANTICORROSIVA PAINTS

D. A. KNUDSEN & C.º, Limitada
TELEFONE: 22787-22790 TELEGRAMAS: KNUDSEN
Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA

CENTENÁRIO do Caminho de Ferro Espanhol

CONTINUAMOS, neste número, a arquivar algumas notas de reportagem referentes às celebrações do Primeiro Centenário do Caminho de Ferro Espanhol.

Fazendo parte dos actos comemorativos, o Ministro das Obras Públicas inaugurou, na manhã de 27 de Outubro, em Barcelona, o serviço ferroviário através dos túneis em construção para a supressão das passagens de nível da Avenida Meridiana, obra importante e de grande interesse para aquela cidade que, assim, vê arredado o constante perigo em que vivia um dos seus bairros mais populosos.

As obras deste túnel foram projectadas há mais de trinta anos e iniciaram-se em 1931. Interromperam-se, porém, pouco depois, até que, em 1947, o generalíssimo Franco encarregou o Ministério das Obras Públicas de lhes dar andamento e conclusão. O município de Barcelona concorreu com 50 por cento das despesas.

O acto da inauguração teve uma enorme assistência de autoridades e convidados.

A Comissão do Centenário ofereceu um almoço íntimo ao Ministro das Obras Públicas e às cinco da tarde visitou-se o Museu Marítimo. À noite, houve recepção na Câmara Municipal, a que compareceram autoridades, o director geral da RENFE, várias personalidades e representantes das comissões estrangeiras.

Fazendo parte do programa de festas, construiu-se um combóio simbólico, réplica exacta daquele que, há cem anos, inaugurou o caminho de Barcelona-Mataró. Esse combóio saiu do recinto da Exposição do Centenário no dia 28 de Outubro. Todos os passageiros iam vestidos à moda do século passado e era aguardado com justificada curiosidade na Estação de Mataró por uma enorme multidão. Nesse mesmo dia celebrou-se também a benção da linha electrificada Barcelona-Mataró. No combóio eléctrico viajaram o Ministro das Obras Públicas, autoridades e convidados especiais.

Em frente da casa onde nasceu Miguel Biada, rua Calvo Sotelo, n.º 27, prestou-se, perante imponente multidão, homenagem à memória daquele eminente homem, a quem a Espanha deve a primeira linha férrea. A essa homenagem assistiram os descendentes de Miguel Biada.

No dia 29, os convidados e representantes estrangeiros regressaram a Madrid, em combóio es-

pecial, destinando-se o dia seguinte para a recepção no palácio do Município, visitas aos museus e recepção no Conselho da RENFE.

No domingo 31, visitou-se a electrificação até ao Escorial e realizou-se o banquete oficial de despedida.

Durante a semana consagrada à celebração do Primeiro Centenário do Caminho de Ferro Espanhol, os visitantes estrangeiros tiveram a oportunidade de observar, tanto em Barcelona como em Madrid, os notáveis progressos que, em matéria de caminhos de ferro, a Espanha fez nestes últimos anos.

Quanto aos convidados portugueses, regressaram encantados com as deferências recebidas no país vizinho.

Vida Ferroviária

Inaugurou-se, na Figueira da Foz, uma cantina para o pessoal, onde são servidos 200 almoços diários

A C. P. continua a instalar cantinas para o seu pessoal, nas quais serão servidos excelentes almoços por preços económicos.

Depois da inauguração das cantinas de Santa Apolónia e Calçada do Duque, em Lisboa, inaugurou-se ontem, na Figueira da Foz, uma nova cantina na qual serão servidos diariamente duzentos almoços.

Para assistir ao acto deslocaram-se àquela cidade os Ex.^{mos} Srs. General Raúl Esteves e Engenheiro Leite Pinto, Administradores da C. P., e Engenheiro Espregueira Mendes, Director Geral da mesma Companhia.

Tricentenário da Restauração de Angola

Vias de Comunicação em 1948

Pelas Direcções de Exploração dos Portos e Caminhos de Ferro de Luanda e Moçamedes, foram distribuídos, por ocasião do Tricentenário da Restauração de Angola, dois mapas, um referente às vias de comunicação, outro inserindo os horários dos caminhos de ferro e serviços aéreos.

Há 50 anos

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

Linhos Portuguesas

Material fixo ferro-viario. — Foi publicado pelo ministerio das obras publicas o seguinte decreto, com data de 27 de outubro ultimo:

«Tendo-me sido presente a consulta do Tribunal Superior do Contencioso Technico Aduaneiro, datada de 17 de outubro do corrente anno, ácerca da necessidade de harmonizar algumas disposições determinadas em diploma official, e relativas á classificação de material fixo para caminhos de ferro, com as da pauta geral das alfandegas, e conformando-me com o parecer unanime do mesmo tribunal: hei por bem, nos termos do § unico do artigo 3.º do decreto n.º 1, com força de lei, datado de 27 de setembro de 1894, determinar que o artigo 488.º da dita pauta, o qual se refere a material fixo para caminhos de ferro, e que está comprehendido no classe VI, mas sob a designação especial da secção *obras de metaes*, passa a ser considerado como se estivesse sob a designação geral da mesma classe VI *Diversas*, tendo-se como d'elle eliminadas as palavras *de ferro ou aço batido ou laminado*, isto para que o referido artigo 488.º, enquanto o assumpto se não regule definitivamente em nova edição de pauta, possa interpretar-se por forma que abranja tudo o que deve ser classificado como material fixo para caminhos de ferro.

Serviço de comboios. — Na ultima sessão do Centro Commercial do Porto foi presente um officio da direcção da Companhia Real, em resposta a uns pedidos d'aquelle associacão, expondo os motivos pelos quaes não pôde ser attendido por completo o pedido quanto á ligação dos comboios do norte com os da Beira Baixa, de forma que esperem uns pelos outros, afim de evitarem importantes transtornos e prejuizos derivados da demora forçada dos passageiros no Entroncamento; mas comunicando que ficaram dadas instruções para o comboio correio de Lisboa ao Porto esperar no Entroncamento o comboio vindo da Beira Baixa se, até á hora regulamentar da partida do primeiro, o segundo tiver chegado á estação da Barquinha, e que, vice-versa, o comboio da Beira Baixa espere no Entroncamento o correio vindo do Porto, se este ultimo tiver chegado á estação de Payalvo á hora regulamentar da partida do primeiro.

Confirmando a promessa em tempo feita ao Centro Commercial, dentro de dois ou três mezes, com a recepção de poderosas locomotivas encommendadas pela Companhia, melhorarão notavelmente as communicações entre Lisboa e Porto, procurando-se n'essa occasião satisfazer as petições do Centro Commercial.

Rede ferro-viaria. — A commissão encarregada de estudar os projectos da rête ferro-viaria complementar do norte do Mondego é de parecer, em principio, que se devem construir as seguintes linhas: Valença a Melgaço; Braga, Guimarães, Cavez; Vianna do Castello, Ponte do Lima, Ponte da Barca, Monção; Valle do Tamega e Chaves; Chaves, Villa Pouca d'Aguiar, Villa Real e Regoa; Moimenta da Beira, Trancoso

e Villa Franca das Naves; Naves, Pocinho e Miranda do Douro; Villa da Ponte e Pocinho; Mirandella a Bragança.

— Tanto esta commissão como a dos estudos da rête ao sul do Tejo teem prompto o questionario, que vae ser enviado ás camaras municipaes, e ás associações industriaes, commerciaes e agricolas.

Este questionario deve ser acompanhado de uma carta onde serão designados os respectivos traçados, a qual será elaborada pela commissão geodesica.

Depois, reunidos os pareceres das diversas entidades, formular-se-ha então a carta geral com o resultado dos estudos das commissões.

Atravez d'Africa. — A direcção d'esta Companhia sollicitou a prorrogação, até 31 de janeiro, para a conclusão da linha ferrea de Ambaca.

O governo entregou á companhia 45 contos, importancia do subsidio relativo ao trimestre.

Mormugão. — Deu entrada no ministerio da marinha a nota do governo inglez, com relação ás tarifas do caminho de ferro de Mormugão, ficando interinamente mantidas as combinações feitas entre a linha portugueza e a sua rival ingleza.

S. Pedro da Cova. — A camara municipal do concelho de Gondomar vae representar ao governo, pedindo a construção da via ferrea de S. Pedro da Cova ao Porto.

Pede que sirvam com esta linha não só a região mineira, mas outros pontos importantes do concelho. Por isso lembram que o traçado se desenvolva por Jovim, o que beneficiaria Valbom, S. Cosme, Jovim, Sousa, Medas, Melres e Covello.

Os pontos que julga forçados são Carregaes, Quintella e Souto, Touta ou Barraca Mó, Passaes, Ervedosa e S. Pedro da Cova.

Montemór-o-Novo. — O sr. marquez de Livery propõe-se construir o ramal ferro-viario da estação de Montemór á villa do mesmo nome, se lhe forem concedidas umas certas vantagens, taes como a isenção de direitos para o material.

A vereação da villa vae ocupar-se d'este assumpto, que particularmente a interessa.

Lourenço Marques. — Durante o mez de setembro ultimo fizeram-se 111 comboios, que transportaram para o Transvaal 12.589 toneladas; em igual mez do anno passado haviam-se feito 75 comboios, que transportaram 10.716 toneladas. A diferença a favor d'este anno foi, portanto, de 36 comboios e 1.873 toneladas.

Wagons portugueses. — A associação de classe dos correiros do Porto protestou contra o pedido de introdução de nova industria feito pelos srs. Campos & Moraes para a construção de wagons e carruagens de caminhos de ferro.

Parece que o material circulante de caminhos de ferro, que hoje ou vem completo do estrangeiro ou é fabricado nas officinas privativas de cada administração, tem dado muito lucro aos correiros portuenses.

A commissão administrativa. — Sob a presidencia do sr. conde de S. Januario reuniu no sabado 12, no ministerio das obras publicas, esta commissão.

Compareceram os vogaes srs. Pedro Ignacio Lopes, Leopoldo Mourão, Eduardo Pinto Basto, Justino Teixeira, Perfeito de Magalhães, Lima e Fernando de Sousa.

A commissão tratou de estudar e analysar o estado das atribuições dos conselhos de administração e do fundo financeiro, afim de se completar a rête de caminhos de ferro. No proximo sabbado continuará a discussão sobre estes pontos, que são muito importantes.

O Caminho de Ferro do Monte, na Ilha da Madeira, que deixou de funcionar há anos, oferece, agora, um lamentável espectáculo

QUEM, ainda há quinze ou dezasseis anos, passasse pela Madeira, mesmo com demora de poucas horas, não deixava de subir ao Monte, não só para almoçar num dos seus magníficos hotéis mas para gosar o espectáculo soberbo e inigualável que a paisagem da Pérola do Atlântico oferece a olhos humanos. Para subir ao Monte havia, em serviço permanente, o Caminho de Ferro, que, por iniciativa do falecido Comendador Manuel Gonçalves, foi construído há



O Caminho de Ferro do Monte, na Madeira, nos seus tempos áureos

muitas dezenas de anos e prestou tanto aos habitantes da Madeira como ao turismo local relevantes serviços.

Segundo acabamos de ler num dos últimos números do *Eco do Funchal*, esse caminho de ferro foi vendido, por motivos imperiosos e quase ao desbarato, deixando a população citadina privada daquele meio de transporte, que já era tradicional.

E o *Eco do Funchal* apresenta-nos, a propósito, estes esclarecimentos:

Os prejuízos económicos que se foram avolumando durante os anos da gerência da respectiva Companhia, nunca permitiram a esta a substituição de todo o material circulante, que se encontrava em péssimo estado, e daí o ter-se registado uma explosão numa das suas máquinas de que resultaram consequências funestas.

Não podia a respectiva Companhia, em face das suas dívidas crescentes e da incapacidade cada vez mais acentuada das suas máquinas, manter a sua actividade ao ser-

Jardim Zoológico

Em dia de todos os Santos, recebemos, por oferta gentilíssima do Conselho de Administração da Sociedade do Jardim Zoológico, um lindo ramo de flores, flores de Outono, segundo o calendário, mas, pela beleza, verdadeiras flores de Primavera.

Sensibilizados pela oferenda, muito e muito obrigado.

Lisbonense Vitória, L. da

A conhecida fábrica de fermentos, farinhas e pudins «Lisbonense Victória, L. da», ampliando antigas instalações, acaba de inaugurar na Rua Alves Torgo, 19 e 19-A, a sua pastelaria-bar particularmente destinada à venda dos produtos que fabrica. Trata-se dum elegantíssimo estabelecimento de traço moderno, que representa um grande melhoramento para o populoso bairro. Ao acto inaugural assistiram, além de muitas senhoras, os srs. engenheiros Santos Nunes e António Resende, da Direcção Geral da Indústria, dr. Pinto Pereira, engenheiros Costa Martins e Rui da Silva, capitão Teodoro Caldeira, Vasco e Artur Santos, administradores da Casa Jerónimo Martins & Filhos, Horácio Costa, gerente da Aveirense, L. da, etc..

Felicitamos o proprietário da «Lisbonense Victória», o nosso prezado amigo, sr. José da Silva Batista, a cuja iniciativa e dinamismo se deve mais este interessante empreendimento.

ESTE NÚMERO FOI VISADO

PELA COMISSÃO DE CENSURA

viço do público da Madeira e dos turistas que a visitavam. Daí a venda forçada de todo o material, por preço, segundo os entendidos, quase irrisório.

De lamentar é que tal tivesse sucedido ou que de qualquer forma não se tivesse evitado ficarmos privados dos tradicionais comboios do Monte e Terreiro da Luta.

Mas o que lá vai, lá vai.

O que nunca está certo e que de forma alguma se justifica, é que se apresente aos olhos dos forasteiros o triste e lamentável espectáculo que oferece o antigo Caminho de Ferro, depois que o despiram das respectivas calhas e que, portanto, o deixaram ao mais completo abandono, isto não obstante o ser percorrido diariamente por numerosas pessoas que dêle têm imperiosa necessidade.

Aquilo, no seu estado actual, é deprimente e obriga-nos a corar sempre que ouvimos os comentários das pessoas de fora que por lá passam e que lamentam, como nós, a não existência do antigo Caminho de Ferro do Monte.

Medicamentos

Em muitos casos consideramos como causa corrente e vulgar um facto que, longe de ser simples, é, pelo contrário, o resultado de observações e experiências que duraram anos, para não dizermos séculos. Assim acontece em especial com diversos medicamentos. Muitos remédios são tão universalmente espalhados que são considerados como «medicamentos domésticos».

Os medicamentos podem ser de origem tanto mineral como vegetal e animal. Os seus efeitos são variadíssimos e dependem da maneira como são preparados e empregados, e da parte do corpo com a qual são postos em contacto. O valor que se atribui aos medicamentos, no sentido usual da palavra, variou muito no decorrer do tempo. Na Idade Média, a receita de um remédio era acompanhada de toda a espécie de recomendações como, por exemplo, a de o tomar de noite com luar e com a cara virada para o oriente. O homem moderno já não atribui naturalmente nenhuma importância a extravagâncias dessa natureza e sabe que é a própria acção do medicamento que cura uma doença ou um simples padecimento.

A quinina, por exemplo, que, em 1820, foi extraída pela primeira vez por Pelletier e Caventou, da casca da árvore da quina, tornou-se um medicamento indispensável.

Dúvidou-se, contudo, durante muitos séculos, da acção curativa da quinina. Porém, a ciência moderna demonstrou que esse remédio é um verdadeiro benefício para a humanidade.

A quinina tem sobretudo importância para combater o paludismo, pois actua directamente sobre os micro-organismos que, no decurso dos accessos febris, invadem os glóbulos vermelhos do sangue.

A Comissão de paludismo da Sociedade das Nações tem aconselhado, a título profilático, uma dose diária de 400 miligramas da quinina por dia durante toda a estação do paludismo. Como tratamento, a dose de 1 grama até 1 grama e 30 de quinina por dia durante cinco a sete dias é bastante.

Impossível seria dar a lista de todos os medicamentos que conhecemos. Mas uma cousa é certa: a quinina ocupa entre todos esses medicamentos o lugar primacial.

Publicações recebidas

Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

É do número de Janeiro-Março do corrente ano, deste Boletim, agora recebido, que, com a devida vénia, recortámos o artigo referente ao porto de Nacala, em construção, e que será, dentro de poucos anos, um dos melhores do mundo.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

Recebemos o Relatório e Contas correspondentes ao 44.º exercício (1947) apresentados à Assembleia Geral Ordinária de 31 de Maio de 1948 pelo Conselho de Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela. Trata-se de um documento de alto interesse.

No Parecer do Conselho Fiscal, subscrito pelos srs. Eng. José Duarte Ferreira, Prof. Dr. Pedro Manuel de Almeida Lima e Dr. António Eduardo Ferreira Pinto Basto, lê-se o seguinte:

«O montante das receitas brutas, que já se tinha apresentado nos exercícios anteriores em constante progresso, atingiu no ano de 1947 uma cifra excepcionalmente elevada, ou sejam 124.119.020\$00. Essa elevação resultou principalmente da intensificação do tráfego, conquanto também para ela tivesse contribuído o agravamento de tarifas, que só se tinha feito sentir em parte do exercício anterior».

Com efeito, as receitas da Administração de África deste exercício, comparadas com as do ano anterior, foram:

Em 1946	Esc. 71.849.294\$58
Em 1947	Esc. 124.119.020\$00

ou seja um aumento, em 1947, de 52.269.725\$42

Este aumento acha-se representado como segue:

Em passageiros	Esc. 778.785\$88
Em mercadorias de G. V. e P. V.	Esc. 50.729.950\$62
Em diversos	Esc. 760.988\$92

Nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 22.973, de 16 de Agosto de 1933, e de harmonia com o Contrato de Curadoria de 19 de Outubro de 1944, foram considerados amortizados, de 1 de Janeiro de 1939 a 1 de Janeiro de 1947, £ 3.487.200 de obrigações de 4 %, para cujo reembolso estavam reservados os rendimentos líquidos até 31 de Dezembro de 1946, no valor de £ 779.123.6.6.

O rendimento líquido do ano de 1947, de £ 250.865.2.7, foi reservado para a amortização a levar a efeito em 1948, no valor de £ 299.920.

O Relatório informa-nos ainda que continuam os trabalhos da notável Experiência de Colonização que a Companhia está realizando em Angola, e à qual, por várias vezes, temos feito as mais elogiosas referências.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!