

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Delegado no Pôrto: CARLOS ROCHA, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 2 4736

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

1464

16—DEZEMBRO—1948

ANO LX

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVES  
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU  
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
ALVARO PORTELA  
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Eng. CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Major de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALLO  
Major Aviador HUMBERTO CRUZ  
ANTONIO MONTEZ  
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
GUERRA MAIO  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
CARLOS C. S. GONÇALVES  
CARLOS BIVAR  
J. L. COELHO DOS REIS  
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Caminhos de Ferro de Ceilão, por <i>Carlos Bivar</i> . . . . .	655
Os direitos da Beira «Railways Company» foram adquiridos pelo Governo Português por 4 milhões de libras . . . . .	658
Linhas Portuguesas. . . . .	658
Problemas Sociais, pelo Prof. <i>Vidal Caldas Nogueira</i> . . . . .	659
Capitão Aniceto dos Santos . . . . .	659
Vida Ferroviária. . . . .	660
Engenheiro Tristão Ferreira de Almeida . . . . .	660
Há 50 anos. . . . .	660
Notas da Quinzena, por <i>Rebello de Bettencourt</i> . . . . .	661
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i> . . . . .	662
«Revista Militar» . . . . .	663
O Instituto Ross. . . . .	663
Linhas Estrangeiras . . . . .	664
Recortes sem Comentários . . . . .	665
Espectáculos . . . . .	666
Parte Oficial . . . . .	667

# Caminhos de Ferro de Ceilão

## A Ilha — O Príncipe de Telheiras

P o r C A R L O S B I V A R

### III

MAS se a natureza fora pródiga dotando a Ilha de Ceilão com as condições fisiográficas adequadas para a tornar, não se dirá, num paraíso, ao menos numa parte do planeta onde a vida do homem poderia ser suportada abstraída de sacrifícios, mais ou menos martirizantes, a que obrigam as excessivas variantes climáticas, a pobreza do solo e outros factores infelizes, nem por isso o passadio dos seus habitantes despertaria a inveja daqueles que, por duras condições, eram constrangidos a preencher uma existência fatigante e desoladora de miséria.

As rivalidades entre os potentados obrigavam à mobilização dos singaleses e às guerras de sucessão, quando não por ambições ancestrais de mando, ou de dilatação de territórios, que a aparição dos portugueses na ilha, em 1505, não modificaria para melhor, pois eles não seriam mais do que novos concorrentes em compita com os traficantes mouros, chineses e outros. No entanto, o seu estabelecimento na ilha foi um facto dos melhores sucedidos, logrando a sua ocupação atingir um dilatado período com os seus quinze governadores.

Todos nós verificamos, pelo que a imprensa mundial dia a dia vai relatando, como a ocupação por estranhos é penosa para os povos que a sofrem, embora os ocupantes operem sob a etiqueta real ou fictícia da amizade.

Em Ceilão sucedeu terem os descobridores ocidentais caído na graça do rajá que, durante toda a sua vida, se esforçou por aplanar dificuldades começando por permitir a construção de uma fortaleza ao oriente da praia de Columbo, com um passadiço para o lado da terra, contra toda a espécie de intrigas e rumores que os mouros adrede espalhavam com o fim de impedir ou entravar, o mais possível, o comércio marítimo que, sob a bandeira do Profeta, arvorada no topo dos mastros das suas naus, disfrutavam, em monopólio, havia séculos.

A ilha estava dividida em vários reinos, mas o principal era aquele em cujas terras nascia a árvore produtora da casca odorífera denominada canela, na época especia-ria de grande procura, e também os mata-gais onde os elefantes se criavam, constituindo a sua venda um lucrativo comércio para os potentados, visto esses proboscídeos serem considerados animais de estado e serem também mobilizados como elementos de guerra.

Logo a seguir à construção da fortaleza eclodiu um levantamento de mouros, auxiliado por um irmão mal intencionado do rajá, que a gente do governador da Índia, Lopo Soares, desbaratou facilmente. Foi este governador quem nomeou o primeiro feitor da ilha com os seus escrevães, almoxarife do armazém das mercadorias e demais pessoal componente da guarnição da fortaleza, uns duzentos homens, e três

barcos. Retirou o dito governador com alguns milhares de quintais de canela embarcados, anéis de rubis e de safiras no valor de algumas dezenas de milhar de cruzados e meia dúzia de elefantes pequenos, que eram os que se usavam no comércio, para poderem embarcar nas naus dos mouros e também por mais facilidade de apresamento.

Uma das curiosidades naturais da Ilha de Ceilão era o Pico de Adão, num monte a sete mil trezentos e tantos pés de altitude, cuja veneração pelos singaleses era excessiva. Ignoramos se hoje lá se pode ir admirar a pègada, deixada, conforme reza a lenda local, por Budha segundo uns, ou por Adão segundo outros, còmodamente, por meio de algum sistema de transporte. Ao tempo da ocupação portuguesa osromeiros *jogues* trepavam ao monte com o auxílio de cadeias de ferro adrede forjadas com o auxílio dos próprios reis da ilha. Também, segundo afirmavam, lá existia um tanque de pedra que continha água pluvial. É de crer que, actualmente, estas condições sejam aproveitadas e, turisticamente, exploradas.

### O Príncipe de Telheiras

Os casos mais ou menos complicados amiude levantados pelos rajás, tendo origem na ambição de grandeza territorial dos seus domínios, ou puramente megalomaniacos, mantinha os habitantes da ilha num estado de permanente desassocego que os reinantes pretendiam, quase sempre, resolver por meios violentos. As queixas, passado pouco tempo após o desembarque dos portugueses, eram sucessivas ora por causa da pretensão de um ou outro potentado que se julgava ou arvorava em sucessor de outro, ora por inato irrequietismo.

Assim, no ano de 1543, foi à India um embaixador apresentar propostas sobre um pedido de socorro de gente contra um irmão do rei de Cândia, mano do de Ceilão. Em 1545 foram a Goa dois filhos deste rei, a pedir protecção e ajuda para conquista-

rem os reinos de Jafanapatão e de Cândia como indemnização pela vontade do referido rei, seu pai, de colocar no trono um seu neto. E, por último, em 1547, o próprio rei de Cândia queixando-se de que lhe queriam conquistar o reino. Os governadores da India desculpavam-se de os não poderem atender de momento não pondo, porém, de parte o assunto e prometendo agir na primeira oportunidade.

Mas, passados largos anos nestas contendas favoráveis aos ocupantes mas sempre prejudiciais aos respectivos chefes de estado e aos povos que eles tinham sob a sua tutela, o rajá principal de Ceilão, D. João Perea Pandar, lembrou-se de aplicar ao caso um remédio que julgava radical, para se ver livre de questões.

O remédio consistiu na assinatura, em 12 de Agosto de 1580, de uma escritura de doação do seu reino, da Ilha de Ceilão, a favor do rei de Portugal, o Cardinal D. Henrique, ou a seus sucessores. Exceptuava os reinos de Candia, Uva e Jafanapatão por não lhe pertencerem. Mas, como àquela data já o cardinal tivesse falecido, foi a escritura ratificada em 12 de Novembro de 1583 a favor de D. Felipe I, II de Espanha, e também a seus sucessores. Porém, nas suas disposições testamentárias, inseria o rajá o pedido para que viesse para Portugal um seu sobrinho que não voltaria à ilha, a fim de se evitar qualquer movimento, e o qual se ordenaria sacerdote, estabelecendo-se-lhe uma còngrua para seu sustento. Esse sobrinho era D. João, o Príncipe Negro, o Príncipe de Candia ou o Príncipe de Telheiras. Viveu nesta localidade, dos arredores de Lisboa, tendo aí fundado, no ano de 1638, o Convento de Nossa Senhora das Portas do Céu, extinto em 1834, mas cujo edifício ainda hoje existe e instituindo, outrossim, um oratório aos frades de S. Francisco, seus catequistas. Faleceu no ano de 1642, jazendo o seu corpo na respectiva igreja, encerrado num túmulo de mármore. O rajá D. João Perea Pandar faleceu no ano de 1597 sendo capitão geral da Ilha D. Jerónimo de Azevedo.

\* \* \*

Os Capitães Gerais da Conquista que governaram a parte da Ilha de Ceilão ocupada pelos portugueses foram: Pedro Lopes de Sousa; D. Jerónimo de Azevedo; D. Francisco de Meneses; Manuel Homem Mascarenhas; D. Nuno Álvares Pereira; Constantino de Sá e Noronha; Jorge de Albuquerque; Constantino de Sá e Noronha (2.<sup>a</sup> vez); D. Jorge de Almeida; Diogo de Melo; D. António de Mascarenhas; D. Felipe de Mascarenhas; Manuel Mascarenhas Homem; Francisco de Melo de Castro; décimo quinto e último, António de Sousa Coutinho. Em Jafanapatão e Manar, António do Amaral e Meneses. Durou a ocupação portuguesa século e meio.

Após a retirada dos portugueses, em 1656, o rei de Candia, não podendo ou não querendo prescindir completamente deles, permitiu que lá ficassem instalados uns setecentos, de todas as profissões. Assim se explica que ainda hoje existam na direcção político-administrativa da ilha vários indivíduos portadores dos apelidos Silva,

Fernandes, Dias, Rodrigo e de outros mais ou menos corruptos como o de Perera (Pereira), etc.

A canela, os rubis, as safiras, a calcedónia (olhos de gato) e os elefantes já hoje não ocupam os primeiros lugares na escada dos artigos de exportação, por isso que foram substituídos pelo chá, copra e borracha.

Pelo «The Government Ceylon Act», de 1947, foi estabelecido na ilha um governo responsável, com o «Dominion Statutus», do Império Britânico, sendo a ilha dividida em nove províncias com os seus Agentes.

### **Caminhos de Ferro**

A primeira linha, na extensão de 75 milhas, foi inaugurada em 1865, partindo de Colombo até Cândia. Um ramal desde Peradeniya a Navalapitiya, com 17 milhas e outro desde Colombo a Moratuwa com 11 milhas. De Colombo a Galle e Mototto. De Cândia a Manar e à Ponte de Adão com um ramal até Trincomale, numa extensão total de 951 milhas parte das quais serve as plantações.



# Os direitos da Beira "Railways Company"

foram adquiridos pelo Governo Português  
por 4 MILHÕES DE LIBRAS

O sr. professor Dr. Caeiro da Mata, ministro dos Negócios Estrangeiros, reuniu-se na tarde de 29 de Novembro, no seu gabinete de trabalho, com os directores, ou os seus representantes, da imprensa diária do país e os delegados das agências telegráficas internacionais, para lhes anunciar que o governo português adquirira os direitos da «Beira Railways Company», tendo-lhes lido o seguinte comunicado da Presidência do Concelho:

**Terminaram as negociações que há tempo se vinham efectuando com a Companhia Beira Railways, com o fim de encontrar uma solução conveniente para os problemas derivados da nacionalização dos caminhos de ferro da Rodésia. Essas negociações chegaram agora a bom termo com a aquisição, pelo governo português, dos direitos da Companhia, por quatro milhões de libras.**

Feita a leitura desta comunicação, o sr. ministro dos negócios estrangeiros, que acompanhou, com vivo interesse, todas as fases do resgate da concessão do caminho de ferro da Beira, fez uma pormenorizada exposição em que historiou os factos principais ligados à construção daquele caminho de ferro, salientando o excepcional alcance político e económico da decisão do governo. Disse ainda que a alma dessas negociações tinha sido o sr. Dr. Oliveira Salazar, que encontrara da parte dos srs. Hughins, primeiro ministro da Rodésia, e Dougal Malcom, presidente da Companhia Beira Railways, a melhor compreensão.

E o sr. Professor Dr. Caeiro da Mata acrescentou:

«A importância desta linha é bem conhecida na província ultramarina de Moçambique e isso avalia-se pelo movimento que ela atingiu, pois actualmente circulam 21 comboios por dia no tráfego de caminho de ferro entre a fronteira da Rodésia do Sul e o porto da Beira. O rendimento anual da sua exploração é da ordem dos 50.000 contos e se a este juntarmos os 30.000 contos que à colónia pro-

porciona o funcionamento daquele porto, cujo resgate se firmou não há muito tempo, concluimos que os 600.000 contos invertidos nesses dois empreendimentos financeiros, apresentam, no capítulo económico, evidentes vantagens, visto garantirem em cada ano, e com francas possibilidades de melhoria, um total de 80.000 contos.

Sendo hoje a Rodésia do Sul um país fortemente industrializado e transitando os seus numerosos produtos de exportação através do porto da Beira, o tráfego na linha adquirida certamente duplicará ou triplicará dentro de poucos anos».

Trata-se, como se vê, dum grande acontecimento nacional, um dos mais importantes serviços que, de há meio século para cá, se tem prestado ao país.

## Linhas portuguesas

### Linha do Oeste

Como já noticiámos no nosso número anterior, a C. P., prosseguindo no seu programa de melhoramentos, vai fazer circular em breve, na linha do Oeste, as novas automotoras, recentemente chegadas da Suécia.

Antes do fim do ano essas automotoras já devem circular entre Lisboa e Coimbra.

Escusado será dizer que esse melhoramento contribuirá grandemente para o desenvolvimento do turismo da Beira litoral.

### Apeadeiro de Mem Martins

O apeadeiro de Mem Martins, que até agora se limitava apenas ao serviço de passageiros, bagagens e tarifas 8, foi ampliado para poder também expedir e receber remessas de grande velocidade, até 300 quilos, cada, não podendo, porém, os volumes ter peso superior a 50 quilos.

Com este melhoramento, os interessados desta região deixam de ir a Sintra, Mercês ou Cacém despachar ou receber qualquer remessa.

**PROBLEMAS SOCIAIS****De mendigos**  
**a trabalhadores honestos...**

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

**E**MBORA o idealismo, que nos ruboresce o entusiasmo, diga o contrário, praticamente somos de opinião que muitos problemas sociais não se resolvem de modo algum. E não se resolvem, porque é contraditória a existência da perfeição social com um ser sociável tão imperfeito.

É o caso dessa chaga social — a mendicidade. Os mendigos, quer sejam os necessitados de verdade, quer sejam os que pedem por vício, estão para a sociedade como o verme para o corpo. Já através de todos os tempos a questão foi sobremaneira difícil para os reformadores. Por certo que em país algum chegou a ser resolvida totalmente e com o alcance humano e moral que se lhe deve antepôr como directriz irrevogável. Por certo que não! A vida social seria, então, uma delícia com gosto perfumado de paraíso. E o homem não faz por merecer paraísos...

Se os egípcios tentaram dizimar a mendicidade, empregando a mão de obra dos mendigos na construção das pirâmides gigantescas, se tantos outros povos se debruçaram angustiosamente sobre o problema, não consta que algum o tivesse solucionado com programa-modelo.

Consta, porém, que há países, actualmente apoiados em novas estruturas sociais, com o problema da mendicidade resolvido. É vulgar apontar-se como tal os países nórdicos e as estatísticas publicadas pelos mesmos documentam a verdade. Dizem até que essas nações realizaram o sonho feliz da assistência social em todos os campos, incluindo a reforma a todos os velhos e inválidos, sem excepção. E' o que se ouve dizer e lê.

Contudo, não será copiando que o nosso caso se resolve. Se atendermos até aos planos de assistência postos em prática pelo Governo, incluindo a última reforma legislativa e a campanha do Socorro Social, seria ingratidão não apoiar tão humanas iniciativas. Mas a verdade nunca repugnou dizer-se: ainda há mendigos. A chaga não cicatrizou de todo, e, sem acusarmos as boas intenções do médico, adivinhamos que há-de tornar-se em ferida crónica. Os vindouros o dirão.

Se o articulista considerar este flagelo, que alimenta vícios e fomenta criminosos, não lhe faltarão também caminhos a apontar. E, por isso, não resistimos à tentação de resumir o trecho duma novela de nossa autoria e que será incluída em novo livro, intitulado «Rompendo as Trevas».

Em suma, esboçaremos a sua tese, no que diz respeito à mendicidade. Imaginamos uma aldeia, que bem pode representar qualquer aldeia de Portugal. Pereiró é uma freguesia humilde e pobre. Entre os seus habitantes, espíritos pacíficos e trabalhadores, cresce um viveiro de mendigos e gente empobrecida. Mas um raio de sol despertou para a vida esse rincão. Volumosas verbas em dinheiro chegaram do Brasil enviadas por um benfeitor desconhecido, que se desconfia ser filho de Pereiró. E o ressurgimento é uma realidade que espria como exemplo. O benfeitor dera ordens ao professor e ao pároco: disponha-se do capital necessário para a construção duma pequena central eléctrica. Improvise-se uma queda para aproveitamento hidráulico. Queria que todos gozassem a luz e as suas vantagens. Dessa central sairá energia para movimentar as oficinas anexas, onde trabalharão todos os indigentes e mendigos da aldeia. Será proibido pedir esmola. Os filhos dos pobres aprenderão a ler, e conjuntamente, uma profissão digna que lhes assegure o futuro e o lar e lhes aumente cada vez mais o amor pela terra, que costumam abandonar, trocando-a pelo pó negro do carvão nas grandes cidades. As instalações das oficinas serão amplas e com todos os requisitos nas secções de carpintaria, sapataria, alfaiataria, cerralharia e electricidade. Os mendigos praticarão uma profissão honesta que lhes distraia o vício. As receitas das oficinas destinam-se a dois fins. Um deles, pagar bons salários, dando uma pequena percentagem dos lucros aos operários para lhes acalorar o gosto pela produção. O montante seria obrigatoriamente depositado na Casa do Povo de Pereiró. Com que fim? Esse depósito amontoado por jovens, dantes mendigos e ladrões, seria o fundo da reforma na velhice. Todos os velhos e inválidos da aldeia, dentro de cinco anos, receberão uma reforma condigna que lhes proporcione um fim de vida agradável, sem as funestas preocupações do ganha-pão e sem recorrerem ao cajado, que os há-de defender dos cães, quando mendigarem pelos portais.

Eis o resumo. Em todas as aldeias, como em Pereiró, pode-se, pois, encarar o problema em profundidade. Nas aldeias, como nas vilas, como nas cidades.

**Capitão ANICETO DOS SANTOS**

O sr. capitão Aniceto dos Santos, ilustre Governador do Distrito Autónomo de Ponta Delgada, tendo vindo a Lisboa para tratar de assuntos que dizem respeito ás suas ilhas, trouxe também a honrosa incumbência de entregar ao sr. Ministro das Obras Públicas, engenheiro José Frederico Ulrich, o diploma de cidadão honorário de Ponta Delgada, com que o Município daquela cidade açoriana quis testemunhar o seu reconhecimento pelos altos serviços prestados a S. Miguel por aquele notável estadista. Ao acto da entrega do referido diploma assistiram numerosos membros da colónia açoriana.

## Vida Ferroviária

## Engenheiro Tristão Ferreira de Almeida

**JOSÉ GONÇALVES VIANÊS** foi condecorado pelo Governo

Em 8 de Novembro de 1947, José Gonçalves Vianês, amanuense na 1.<sup>a</sup> circunscrição da exploração em Campanhã, salvou a vida a D. Maria Augusta Taveira, de 78 anos, quando esta senhora, distraidamente, atravessava as linhas daquela estação, no momento em que um comboio se aproximava.

Arriscando a própria vida, José Gonçalves Vianês demonstrou coragem e sentimentos de abnegação. Louvado pela Direcção da C. P., por sua vez a Direcção Geral da Administração Política e Civil fez publicar no «Diário do Governo», em 15 de Outubro, um Decreto no qual é concedida àquele exemplar ferroviário a medalha de prata de Mérito, Filantropia e Generosidade.

A entrega da medalha realizou-se, na Estação de Campanhã, no dia 4 do corrente e constituiu uma cerimónia impressionante, a que presidiu o sr. engenheiro Sousa Pires, delegado da direcção da C. P., ladeado pelos srs. Marcelino da Silva, chefe da 1.<sup>a</sup> Circunscrição dos Caminhos de Ferro, e Américo Ferreira, subchefe da Secção de via e obras. Na assistência viam-se numerosos ferroviários, engenheiros e empregados superiores da C. P. e a sr.<sup>a</sup> D. Maria Augusta Taveira que quis, com a sua presença e um comovido abraço, testemunhar ao sr. José Gonçalves Vianês o seu vivo reconhecimento.

Teceram o elogio do acto deste ferroviário os srs. Marcelino da Silva e Luís Vilela, e o sr. Augusto Taveira, filho da senhora salva por José Gonçalves Vianês, e como ele, empregado na C. P.

O sr. engenheiro Visconde da Ermida, que não pôde comparecer à cerimónia da entrega da medalha, fez-se representar pelo sr. Marcelino da Silva e o sr. engenheiro Vasconcelos Porto, que estava ausente, enviou ao homenageado um expressivo telegrama.

A propósito da condecoração do sr. José Gonçalves Vianês, o sr. Luís Vilela, presidente da Direcção do Sindicato dos Empregados da C. P., disse que em há em todo o País 33 mil ferroviários que velam pela segurança e pela vida de todas as pessoas que utilizam os caminhos de ferro.

O acto de abnegação e de coragem do sr. José Gonçalves Vianês é mais um exemplo, a acrescentar a tantos outros, de que o ferroviário português para salvar a vida do seu semelhante está sempre pronto a arriscar a sua.

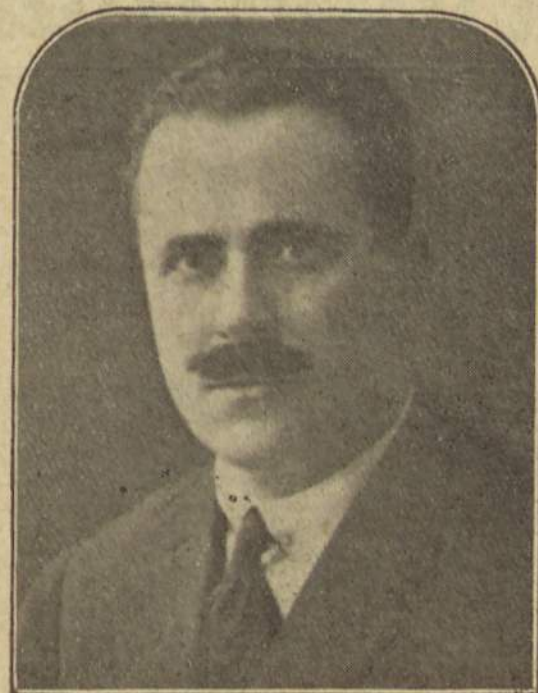


José Gonçalves Vianês

Foi nomeado presidente da Câmara Municipal de Viseu, o ilustre engenheiro, sr. Tristão Ferreira de Almeida, antigo Director do Caminho de Ferro do Vale do Vouga.

Conhecedor dos problemas mais importantes de Viseu e seu concelho, o sr. engenheiro Tristão Ferreira de Almeida entra para o seu novo cargo não apenas com um nome prestigioso, mas também com uma experiência longa de assuntos administrativos e o desejo de realizar obra de interesse geral.

Cumprimentando, cordialmente, o sr. engenheiro Tristão Ferreira de Almeida, apresentamos ao mesmo tempo as mais vivas felicitações à progressiva e nobre cidade de Viseu, por ter de agora em diante na presidência do seu Município uma individualidade que saberá honrar o seu posto.



FRANCISCO TRISTÃO F. DE ALMEIDA

## Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Dezembro de 1898)

### Carris de Ferro de Lisboa

Publicámos no nosso número passado o decreto do Ministério do Reino approvando o contracto entre a camara e esta companhia, para a concessão de mais 26 kilometros de linhas e adopção de tracção electrica em Lisboa.

Por mais que se leia esse documento, a sua comprehensão não é dada aos profanos.

A condição 1.<sup>a</sup> concede 26 kilometros para explorar por electricidade em *novas* linhas.

A 2.<sup>a</sup> diz que esses 26 kilometros serão escolhidos dentro da area a que se refere o pedido da companhia de 17 de fevereiro de 1896, etc.

A 3.<sup>a</sup> põe muito claro (isso não ha duvida) que os 26 kilometros nada teem com as actuaes linhas em exploração.

Nas doze restantes condições do contracto não ha uma só palavra que se refira á concessão da tracção electrica nas actuais linhas.

Logo, conclue-se que a companhia *não pôde adoptar nas linhas que hoje explora* a tracção electrica.

Mas pela condição 7.<sup>a</sup> ninguem mais pôde adoptar a tracção mechanica no perimetro da rede geral *concedida á companhia*. Por este contracto ou por outros anteriores que não cita?

Não se entende, mas o espirito interpretativo deve ser o mais lato a favor da companhia, como é costume e mister.

Em todo o caso o que não conseguimos perceber é *onde está o gato*, que deve ser um bichano immenso para ter electricidade para a tracção dos vehiculos sobre todas as linhas actualmente em serviço.

Mas deve existir, isso deve.

Porque não se fazem estas coisas claras?

Porque assim *convém*.

Estamos calados, e convictos.



# Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

## A Exposição de Fausto Sampaio

FAUSTO Sampaio é um grande pintor, um dos maiores pintores portugueses da actualidade. A sua exposição, levada a efeito no Palácio da rua Barata Salgueiro, de 16 a 30 de Novembro, constituiu uma nova afirmação do seu valor e da sua paixão pela formosura sem par da paisagem portuguesa. São os pintores que nos ensinam a descobrir, a bem dizer, a nossa terra e a olhar para ela com mais funda ternura.



Fausto Sampaio

Fausto Sampaio, que tem corrido as sete partidas do mundo, trouxe-nos, não há dúvida, alguma coisa de novo à pintura portuguesa. Ao lado de um Silva Porto, de um José Malhó, de um Carlos Reis, podemos colocar este Fausto Sampaio, paisagista vibrante, que deve pintar com a alegria honesta e voluptuosa de quem canta. Com efeito, em quase todas as suas telas palpita, na vibração das suas cores, a alegria de viver.

Além das paisagens pintadas na Metrópole, o artista deu-nos surpreendentes aspectos de S. Tomé e da Índia, de Macau e Timor, de Johannesburgo e Paris.

Portugal é um país maravilhoso, que os portugueses não conhecem inteiramente ainda. A pintura de Fausto Sampaio tem o valor de uma descoberta sendo, ao mesmo tempo, uma lição de ternura pela nossa terra.

## Portugal e Brasil

A convite do governo português, esteve durante alguns dias no nosso país, o sr. dr. Raúl Fernandes, ministro das Relações Exteriores do Brasil, a quem o sr. Presidente da República agradeceu com a Grão-Cruz da Ordem Militar de Avis, oferecendo-lhe as respectivas insígnias.

Figura insigne e representativa do Brasil, o Dr. Raúl Fernandes é um sincero amigo de Portugal.

No banquete que lhe foi oferecido, na noite de 4 de Dezembro, no Palácio das Necessidades, o ilustre di-

plomata brasileiro teve ensejo de confessar e proclamar deste modo os seus sentimentos de lusófilo:

«Descendo de portugueses de Viseu e dos Açores, disse ele, admiro Portugal pela aventura grandiosa dos descobridores; agradeço-lhe pelos liames indestrutíveis de uma só língua, uma só religião e um só direito com que ele formou a minha pátria.»

A sua visita a Portugal proporcionou o ensejo de se consolidar com novos laços a velha amizade luso-brasileira, e no dia 6 assinou-se entre o Brasil e Portugal um acordo de cooperação intelectual, pelos ministros Raúl Fernandes e Caeiro da Mata.

Antes de partir para o Brasil, o insigne diplomata dirigiu, pelo microfone da Emissora Nacional, uma calorosa e comovida mensagem ao povo português, de que arquivamos as seguintes afirmações:

«Graças a Portugal, à tenacidade dos seus capitães e dos seus missionários, é que somos hoje uma das maiores unidades geográficas e políticas do planeta, com os mesmos costumes, a mesma língua e a mesma fé.

De Portugal herdámos ainda a bondade e a tolerância, com as quais forjámos os tesouros de simpatia humana, que fazem do Brasil o asilo, por excelência, de todos os aflitos da terra.

De nada me ufano tanto como de descender deste pequeno grande povo. E fazendo meus versos do nosso poeta nacional Olavo Bilac, eu poderia dizer que

*Por ser da minha terra*

*é que sou nobre.*

*Por ser da minha gente*

*é que sou rico.*

Portugueses, em vós todos me abraço com a emoção incontida de um filho que volta à casa de seus maiores.

Gostosamente arquivamos nestas colunas o depoimento de tão ilustre individualidade brasileira. Pela sua voz não falou apenas um diplomata, mas um povo inteiro, um povo irmão do nosso, junto do qual os nossos próprios emigrantes se não sentem em terra alheia.

Tudo ganharemos, portugueses e brasileiros, com um entendimento perfeito e leal, e tudo perderemos, tanto os de cá como os de lá, em não nos estimarmos mutuamente. Pelo Brasil, Portugal prolonga-se na América do Sul; com Portugal, a grande nação brasileira não deixa de ser também uma grande nação europeia.

# Écos & Comentários

P o r S A B E L

## Palmira Bastos

**P**ALMIRA Bastos foi novamente insultada e amesquinhada no Porto. Parece incrível, mas isto aconteceu precisamente no Porto tradicional e requintadamente hospitaleiro, amante de teatro, onde Palmira Bastos tem um público entusiasta e carinhoso, tão carinhoso e admirador como o de Lisboa. Da primeira vez, há três anos, quando a companhia do Teatro Nacional de D. Maria II ali actuou, o sr. Juliano Ribeiro, não contente em ter ferido no seu brio profissional a insigne comediante, com um artigo de crítica injusta, e, portanto, facciosa, despejou o seu azedume para as páginas de um folheto. Desta vez — pelo que se vê, há ódios velhos que não cansam — o mesmo senhor, aproveitando a estadia e a actuação, aliás brilhante, de Eva Todor, insinuante e talentosa actriz brasileira, voltou de novo a ferir a dignidade artística de Palmira Bastos escrevendo isto:

«A excelentíssima Senhora D. Palmira Bastos, não obstante a idade, aproveitaria muito se frequentasse os espectáculos de Eva Todor e dos seus Artistas.»

É lamentável que um profissional da imprensa portuguesa, para descarregar, mais uma vez, a sua bília sobre a reputação de uma das mais nobres artistas portuguesas, descesse à indignidade de fazer comparações mesquinhas que, sabemo-lo perfeitamente, em vez de lisongear a actriz brasileira Eva Todor, senhora culta e inteligente, a desgostaram bastante.

Palmira Bastos, que já conta mais de 50 anos de serviço ao teatro português, é ainda um dos nossos mais lúdimos valores. Ainda há meses, no D. Maria II, a vimos e aplaudimos, em diversos papéis. Cada uma das suas interpretações é uma lição admirável de arte de representar. Ao vê-la no palco, dir-se-ia que o tempo a poupou. Com efeito, Palmira Bastos está muito longe de ser uma velha, quer física quer artisticamente.

Muitas das peças que, ultimamente, foram representadas no Avenida e no D. Maria II, devem o seu êxito absoluto ao facto de terem sido ensaiadas pela notável comediante. Lembram-se da peça «Israel»? Foi nela que Luís Filipe conquistou, com os conselhos e lições de Palmira Bastos, as suas esporas de ouro.

Palmira Bastos foi algumas vezes ao Brasil e, que o saibamos, nenhum jornalista brasileiro a in-

sultou. Paulo Barreto, o saudoso João do Rio, que tão amigo foi dos portugueses e de Portugal, por várias vezes expressou a sua admiração pela nossa eminente patricia, chegando mesmo, numa das suas peças, dar público testemunho do alto conceito em que tinha a nossa querida patricia.

Não, sr. Juliano Ribeiro. Não está certo que para se deprimir uma artista nossa de alta e indiscutível categoria, se façam comparações ridículas e totalmente carecentes de espirito crítico. E não está também certo que se abuse da hospitalidade e do título de um jornal para, em vez de uma crítica serena e imparcial, se trazer a público uma questão pessoal, que não interessa a ninguém.

Felizmente que nem todas as vozes chegam ao céu. Os insultos, geralmente, atingem em cheio as próprias pessoas que os proferem.

## Publicidade redigida

**O**S grandes artistas não prescindem, na imprensa estrangeiras da publicidade redigida. Pode-se ter muito talento, mas sem publicidade o nome de qualquer artista cairá no esquecimento do público. Para avivar-lhe a memória e fazer constantemente lembrados os seus êxitos populares, os jornais e as agências de informação aproveitam todas as oportunidades e os factos, mesmo da vida íntima, que lhes dizem respeito.

Eis aqui uma grande notícia verdadeiramente *sensacional* acerca de uma artista de cinema, que acabamos de ler nos jornais de Lisboa:

### **Carmen Miranda vai ser mãe**

«Rio de Janeiro — Os agentes comerciais de Carmen Miranda informam que ela e o seu marido, David D. Sebastian, produtores de filmes, esperam o nascimento, em Maio próximo, do primeiro filho do casal. Por esse motivo o «manager» dos negócios da actriz já recebeu instruções para cancelar os compromissos por ela assumidos para quando da sua projectada viagem ao Brasil, durante o próximo verão. — (ANI)»

Em linguagem jornalística chama-se a isto, salvo erro, publicidade redigida...

## Um caso estranho

No *Diário de Notícias*, de 10 de Outubro, lemos, sob o título de «Comboio atingido por um projectil», a seguinte comunicação:

«O comboio n.º 247, que ontem partiu à 19,28 da Figueira da Foz para Alfarelos, com ligação para os «rápidos» de Lisboa e Porto, foi atingido, entre as estações de Reveles e Verride, por um projectil, cuja natureza se ignora e que produziu um orifício no vidro de um compartimento da carruagem de 1.ª classe.»

Felizmente que, entre nós, casos desta natureza são muito raros e, segundo a notícia acima transcrita, ignora-se que espécie de projectil teria produzido o referido orifício no vidro da carruagem, pondo-se por consequência, de parte a hipótese de que tivesse sido uma pedra. Mas, arredando essa hipótese, visto que o vidro não ficou estilhaçado, não é a nós que compete aventar outras. Possivelmente, não se tratará de uma brincadeira de mau gosto mas de uma coisa muito mais séria.

Fazemos votos por que casos extraordinários e estranhos como este não venham a repetir-se... para integridade dos vidros e segurança dos passageiros.

## «REVISTA MILITAR»

As suas comemorações centenárias associou-se a Imprensa Militar Portuguesa

Na tarde de 1 de Dezembro, as publicações militares portuguesas entregaram, na sede da *Revista Militar*, uma mensagem de saudação e uma placa com a seguinte inscrição: «I centenário da *Revista Militar*, 1848 1948. Homenagem da Imprensa Militar Portuguesa: *Anais do Club Militar Naval*, *Revista de Artilharia*, *Revista de Infantaria*, *Revista do Ar*, *Boletim de Saúde Militar*, *Defesa Nacional*.»

A cerimónia revestiu-se de grande solenidade e brilhantismo. O sr. general Ferreira de Passos, representando a *Revista de Artilharia*, depois de ter feito alusão ao significado da homenagem que, há meses, a Imprensa de todo o País prestara à «*Revista Militar*», disse que a reunião, naquela sala, da Imprensa Militar Portuguesa, constituía, da parte desta, uma manifestação de solidariedade e camaradagem.

A certa altura do seu discurso, o sr. general Ferreira de Passos fez a seguinte afirmação:

«A qualidade de chefe para com as outras publicações militares exige que, em sentido, em continência, de frente erguida, de olhos nos olhos, nós, os inferiores, entreguemos à sua guarda o padrão representativo da nossa camaradagem e do nosso compromisso, pela nossa honra, de a tomarmos como exemplo de desinteresse material, de abnegação «Pró Pátria», que é o seu lema de destino como tem sido o da existência».

A seguir, o sr. general Teixeira Botelho, presidente da direcção da *Revista Militar*, fez a história da vida daquela publicação e agradeceu a homenagem e a manifestação de camaradagem das revistas das forças armadas.

A cerimónia terminou com a leitura, pelo sr. coronel Carvalho de Meneses, do auto de recepção da oferta, que foi assinado pelos presentes.

Fizeram-se representar nesta cerimónia, os *Anais do Club Militar Naval*, pelo sr. capitão de fragata, médico, sr. dr. Júlio Gonçalves; *Revista de Infantaria*, pelo sr. major Neves; a *Revista de Cavalaria*, pelo sr. capitão Avelar; a *Revista do Ar*, pelo sr. major Edgar Cardoso; o *Boletim de Saúde Militar*, pelo coronel-médico, sr. dr. Calvet de Magalhães Marques da Costa; a *Defesa Nacional*, pelo sr. comandante Soares de Oliveira; a Sociedade de Geografia, pelo sr. coronel Mimoso Guerra; a Associação Industrial Portuguesa, pelo sr. dr. Cortês Pinto; o *Açoriano Oriental*, o mais antigo jornal português, pelo sr. padre Dinis da Luz, e a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, pelo nosso director-gerente, sr. Carlos d'Ornellas.

## O Instituto Ross

Em 16 de Setembro de 1932, Sir Ronald Ross falecia no Instituto que, mais tarde, tomou o seu nome. Esse sábio, mercê das suas descobertas no domínio do paludismo, adquiriu o reconhecimento do mundo inteiro na luta contra o paludismo e tornou o seu nome imortal nas ciências médicas.

Se bem que já na antiguidade o paludismo fosse uma das doenças mais temidas, foi preciso esperar até ao século passado para que se tivesse uma vista de conjunto sobre a natureza da doença e a maneira como ela se transmite. Sir Ronald Ross foi quem descobriu que a contaminação do paludismo se faz por um mosquito especial, o «anofeles», o qual, chupando ao mesmo tempo o sangue de um impaludado e os parasitas que o mesmo contém, se torna capaz de inocular esses parasitas num indivíduo de boa saúde.

Essa descoberta pode ser considerada como uma das mais significativas que tenham sido feitas no domínio da medicina pois trouxe uma modificação na vida de bastantes milhares de homens. Desde esse momento data com efeito o início dos estudos profundos sobre o paludismo.

Já se obtiveram muitos resultados importantes, porém, procede-se sempre a investigações, e uma das organizações mais importantes que têm tratado desses assuntos é o Instituto Ross, de Londres. Esse Instituto, edificado por subscrição voluntária colectiva, põe tudo em campo afim de favorecer tanto quanto possível o estudo do paludismo e reservou-se a colaboração de algumas das autoridades mais notórias em matéria de higiene tropical e de luta contra o paludismo, entre outras a de Sir Malcolm Watson.

Um dos principais assuntos de que o Instituto se tem ocupado é o da distribuição da quinina entre as populações que sofrem do paludismo. Um grande progresso foi realizado com a difusão do tratamento rápido pela quinina, considerado pela comissão de paludismo da Sociedade das Nações como o método melhor de tratamento, sobretudo porque a duração do tratamento acha-se reduzido a 5 a 7 dias, em que se toma uma dose quotidiana de 1 a 1 gr. 300 de quinina. Não se fazem curas complementares, mas as recidivas são tratadas da mesma maneira. Como meio profiláctico a Comissão recomenda ainda a dose diária de 400 miligramas durante todo o período do paludismo.

O Instituto Ross continua de modo notável a obra do homem a cujo nome deve a sua existência.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA

# Linhas Estrangeiras

**CANADÁ** A Junta dos Transportes resolveu adiar até 11 de Janeiro próximo as discussões sobre a aplicação, em toda a rede ferroviária do Canadá, de um novo aumento de tarifas.

Este adiamento foi feito em consequência do pedido das sete províncias do país, cujos habitantes pretendem que a reclamação das companhias ferroviárias para novo aumento não devem ser tomadas em consideração neste momento.

**ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA** As empresas ferroviárias norte-americanas, segundo declaração recente do vice-presidente da Associação das Companhias dos Caminhos de Ferro, em vista das despesas da exploração terem aumentado em cerca de 4.000 milhões de dólares, vão obter menos de três por cento de rendimento líquidos no próximo ano, se não forem aumentadas em 13 por cento as tarifas actualmente em vigor. Esse aumento, se for autorizado, deve produzir mil milhões de dólares a acrescentar à receita actual.

**FRANÇA** Nos primeiros dias de Julho passado, a S. N. C. F. pôz em circulação, na linha Paris-Estrasburgo, um novo comboio, que começou a substituir o automotor rápido que até então assegurava aquele serviço.

Este comboio compõe-se de cinco carruagens de primeira e segunda classes e uma carruagem-restaurante. As carruagens são inteiramente metálicas e construídas com os mais modernos aperfeiçoamentos.

O comboio é rebocado por uma potentíssima locomotora, de perfil aerodinâmico e que funciona com gasoil. O tender tem dois tanques: um para o combustível e outro para a água.

Podem agora viajar 242 passageiros, 66 em primeira classe e 176 em segunda, ao passo que o automotor apenas dispunha de 83 assentos.

O novo comboio faz o trajecto entre Paris e Estrasburgo a uma média de 100 quilómetros por hora, alcançando às vezes os 120 quilómetros.

**INGLATERRA** Foi inaugurado há poucos dias, na cidade de Romnay, condado de Kent, Inglaterra, o mais pequeno comboio do Mundo o qual se destina a servir de meio de transporte e de recreio para crianças, num trajecto de 20 quilómetros.

A cerimónia da inauguração do admirável e perfeito comboio em miniatura foi muito interessante.

O padrinho da locomotiva foi o menino Julião Sandys, neto de Winston Churchill, com o qual o grande estadista muito gosta de ser fotografado. À referida locomotiva em miniatura, foi dado o nome de Churchill. O neto do ilustre homem de Estado apareceu vestido de maquinista, aos «comandos» da locomotiva, fazendo o famoso «V» da vitória que seu avô celebrizou.

Este comboio seguiu em começos de Outubro para Toronto, no Canadá, de onde, em seguida, irá para Halifax, na nova Escócia, onde será exibido.

**ITÁLIA** Vai ser brevemente electrificada a linha de Nápoles a Foggia. Esta linha mede 198 quilómetros. Em Foggia, a linha une-se à linha principal Bolonia-Ancona-Bari-Brindisi, cuja electrificação entre Ancona e Bari está também prevista.

— Na Itália procede-se, aceleradamente, à reconstrução das suas linhas ferroviárias e renovação do respectivo material circulante. Assim, em 31 de Maio deste ano o número de vagões de mercadorias disponíveis para o tráfego dos caminhos de ferro do Estado era de 106.535, contra 87.983 em fins de 1946 e 128.824 em fins de 1939.

Quanto às locomotoras eléctricas, estas eram, também em 31 de Maio, em número de 1.252, contra 1.047 em 1948 e 1.579 em 1939.

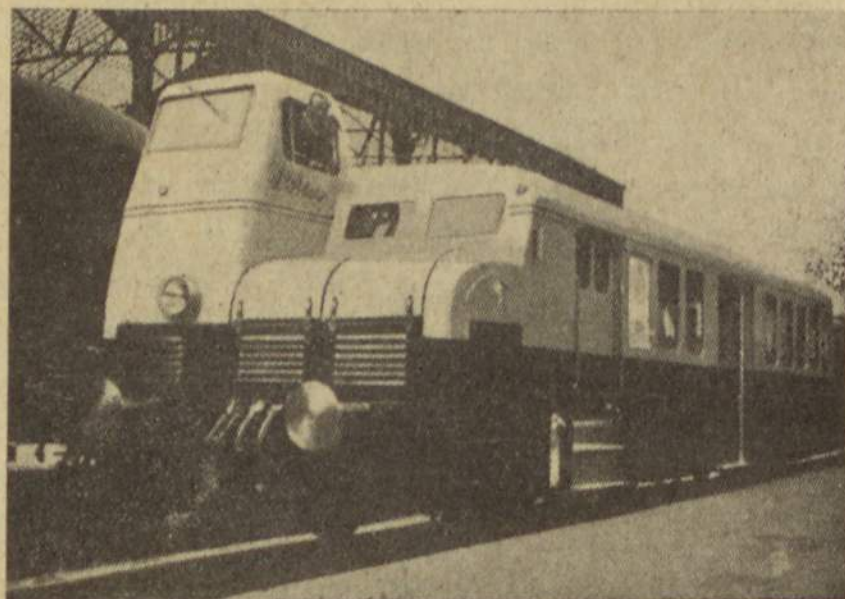
O tráfego de comboios alcançou em 1947 cinquenta por cento sobre o de 1938-39.

Os comboios de passageiros percorreram 28.720.528 quilómetros no primeiro semestre de 1947 e 36.795.224 no segundo.

Os comboios de mercadorias percorreram 21.014.313 e 24.533.894 respectivamente no primeiro e no segundo semestre de 1947.

Calcula-se que em 1948 o percurso total dos comboios de passageiros e de mercadorias alcançará 75% do de antes da guerra.

Os transportes automóveis têm-se desenvolvido bastante também ultimamente.



Esta nova automotora, ao serviço das linhas espanholas, graças à sua torre de comando, é facilmente reversível, transporta cem passageiros e viaja à velocidade média de 60 quilómetros por hora, podendo rebocar vários vagões de tipo corrente

# Recortes sem Comentários

**Os portugueses, ao ouvirem cantar o fado,  
«choram para dentro das cervejas»...**

RIO DE JANEIRO, 27 — No *Brasil-Herald*, diário de língua inglesa desta capital, foi publicada uma crónica remetida de Lisboa por Don Shannon, intitulada «O homem médio português, bem vestido, sente-se satisfeito», em que o autor afirma «ser impossível visitar numa só semana todos os pontos de interesse turístico de Lisboa» e que «só na visita aos templos e monumentos da cidade se passariam os seus sete dias».

«Mas para os viajantes menos exigentes — acrescenta Shannon — que se contentam com o aspecto da vida do país, visto com conforto, é talvez este o melhor local da Europa. Logo de início se nota que, tendo-se Portugal convertido num centro de aviação internacional, os portugueses não parecem aborrecidos por se conservarem diferentes dos novaiorquinos, quer no aspecto, quer nos costumes».

A coisa que mais impressionou os jornalistas foi o «incomparavelmente baixo custo da vida»; mesmo nos hotéis mais dispendiosos as diárias lhe parecem baixas, quando comparadas com as dos outros países. O aspecto feliz do povo e a sua aparente abundância deixaram-lhe boa impressão.

Considera Lisboa «uma perfeita base de operações para o visitante», visto a capital estar ligada por «magníficos e rápidos comboios a todos os pontos de importância turística do país»

Refere, depois, as possibilidades de um turista «de fim de semana», com um dia para «visitar os mais belos pontos da cidade e dar uma vista de olhos aos seus monumentos» e outro para «percorrer Queluz, Sintra e Estoril».

A vida nocturna pareceu-lhe pouco desenvolvida, notando os poucos locais de diversões onde turistas de ambos os sexos possam passar umas horas divertidas. De um retiro da capital, onde ouviu cantar o fado, ficou-lhe a impressão de «uma mulher envolvida num chaile, com acompanhamento de guitarra, a cantar acerca da maldade da vida, em geral, e das tristezas do amor, em particular. As canções tornam-se cada vez mais tristes até a maior parte da assistência «chorar para dentro das cervejas».

Mas, em compensação, termina por dizer Shannon — os restaurantes são alegres e neles come-se muito bem. — ANI.

(Do *Correio do Minho*)

## A proeza de um selvagem

O «Nilo», aquele cão de abundante e áspero pêlo negro, que todos os habituais frequentadores da «Indiana» do «Apolo» e do «Nicola» bem conhecem, foi há dias vítima de uma bárbara agressão, com um instrumento cortante.

Um bandido, que de humano apenas deve ter a sua estrutura física, trespassou o pescoço do pobre animal, possivelmente com uma navalha e, não satisfeito com isto, ainda lhe provocou outros ferimentos.

O pobre «Nilo», que tão meigamente solicitava dos seus bemfeitores as gulodices da sua predilecção, jámais deixando de agradecer na sua linguagem inexpressiva mas repleta de gratidão, esteve entre a vida e a morte.

Salvou-o o sr. dr. Bacili Alcino Dionízio, distinto veterinário do hospital da Sociedade Protectora dos Animais

Domésticos que, sollicitamente, lhe tem prestado todos os socorros.

Procura-se, agora, saber quem foi o autor de semelhante proeza e para esse fim a digna Direcção da S. P. A. D. oferece 500\$00 a quem denuncie a identidade do selvagem que a cometeu.

(Do *Eco do Funchal*)

## O caso do mosteiro das Carmelitas Descalças

FARO, 20 — (Pelo telefone) — Causou sensação em toda a província a nota oficiosa do sr. D. Marcelino Franco, bispo do Algarve, comunicando que, por decreto de 19 de Agosto último, lavrado pelo delegado apostólico, rev. padre José de Jesus Moreira, carmelita descalço, em virtude das faculdades recebidas da suprema autoridade da Igreja, foi extinto o mosteiro de Carmelitas Descalças de Orada, em Albufeira.

Segundo o decreto, as religiosas que constituíam a respectiva comunidade, são dispensadas de todos os votos e mais obrigações impostas pelas regras e leis do Carmelo e passam ao estado secular, sendo os bens que usufruíam entregues às competentes autoridades eclesiásticas. O referido mosteiro funcionava num edifício expressamente construído para esse efeito, de 1941 a 1944.

A superiora e mais irmãs entraram para lá em 2 de Agosto de 1941.

O mosteiro foi inaugurado solenemente em 29 de Fevereiro de 1944, com a presença do sr. bispo do Algarve e

# Santos Mendonça, L.<sup>da</sup>

LISBOA

PORTO

Rua da Boa Vista, 83

Praça da Liberdade, 114

## PRODUTOS QUÍMICOS

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

INSTALAÇÕES PARA TRATAMENTO DE ÁGUAS  
E SANEAMENTO

//////

## SOLICITAMOS INQUÉRITOS

doutras entidades eclesiásticas. Aumentou então o número das irmãs. O edifício custou mais de setecentos contos.

O presidente da Câmara Municipal de Albufeira conferenciou com o chefe do distrito, que aguarda ordens superiores.

O padre Gonzalez, prefeito do seminário de Faro, dirigiu-se ao mosteiro para ler a nota oficiosa do prelado; a irmã rodeira alegou que a madre superiora estava doente; mas, como ele dissesse que iria à vila buscar um médico, a irmã Maria do Carmo apareceu, dizendo que ia abrir outra porta, o que não fez.

Como não pudesse entrar no edifício, aquele sacerdote dirigiu-se a Faro, donde seguiram para o local o administrador do concelho, sr. Henrique Gomes Vieira, o chefe Moraes e polícias, que arrombaram a porta e entraram no mosteiro, indo encontrar as 9 religiosas a rezar na capela. Como o padre Gonzalez lesse a nota, recusaram-se a sair. Em virtude disto, a polícia retirou-se, sendo substituída pela G. N. R., que está de guarda ao mosteiro.

(De *O Diário Popular*)

### Um «cadáver» fugiu duma camionete

Foi agora julgado pelo Tribunal Militar de Estugarda (América) um caso que aqui contámos e tem sua graça.

O réu era um motorista militar que conduzia um camião aberto com um caixão vazio. Ao dar duma curva, um alemão saltou para o veículo, sem que o motorista o visse. Pouco depois começou a chover e o passageiro meteu-se dentro do caixão, para não ficar molhado. Mais adiante dois outros alemães saltaram para o carro e sentaram-se sobre o caixão; não tardou porém, que sentissem o «morto» a mexer-se e, quando o viram aparecer, atiraram-se cheios de pânico, para a estrada, logo seguidos pelo «cadáver». O motorista olhou, então, para trás e, aterrado, deixou o camião ir chocar com uma árvore.

(Da *Gazeta de Cantanhede*)

### Leão que feriu o caçador

Conhecem-se agora pormenores acerca do desastre que custou a amputação de uma perna ao caçador de feras António Duarte Ferreira. O caso deu-se, como dissemos, em Angola.

Aconteceu que quatro jovens caçadores, entre os quais o sr. Francisco Mendes Costa, porque a população negra da região andava alarmada, resolveram perseguir as feras. A certa altura apareceu um leão e um dos caçadores, o sr. José Rodrigues, disparou um tiro de zagalotes que atingiu a fera sem contudo a matar. Como já fosse noite desistiram da perseguição, que é muito perigosa quando se trata de um animal ferido e dirigiram-se, no Jeep, a Vila Teixeira de Sousa.

Contaram o que acontecera e vários caçadores resolveram colaborar na perseguição guardada para o dia seguinte, de manhã. Entre eles, contava-se o sr. António Duarte Ferreira para quem a proeza já não era de aconselhar pois, como diz o sr. Mendes Costa, com mais de 50 anos já não se deve perseguir um leão ferido.

No local onde a fera fora atingida, organizou-se a forma

do ataque e não tardou que ela aparecesse. Um tiro, a mais de cem metros foi disparado por um dos caçadores e o animal desapareceu no mato. Um negro subiu a uma árvore e afirmou que o leão estava morto. Um dos caçadores subiu também à árvore e confirmou a informação do indígena.

Os caçadores aproximaram-se com cautela e um negro disparou um tiro que atingiu o leão numa pata. Então a fera ergueu-se veloz como uma foice, e correu louca de raiva na direcção dos caçadores. Um destes, o sr. Duarte Ferreira, corajoso e experimentado, esperou a pé firme e a vinte metros pôs a arma à cara e disparou. Mas errou o alvo. Uma fracção mínima de segundo o caçador estava nas garras da fera. Outro caçador, que se preparava para fazer fogo, tropeçou e caiu. Outro, ainda, meteu uma bala na câmara da sua arma que se engravou. O sr. Mendes Costa ajoelhou-se para não ferir o companheiro, e acabou, de vez, com o leão.

Apesar de muito ferido e de ter de sofrer amputação de uma perna, o sr. Duarte Ferreira já está restabelecido.

(De *O Século*)

### Anéis e dentes de ouro roubados em cadáveres de soldados americanos sepultados na Bélgica

As autoridades belgas prenderam 9 pessoas, acusadas de roubar anéis e dentes de ouro dos soldados norte-americanos enterrados no cemitério de guerra norte-americano de Fosses, cerca de Namur.

Seis das pessoas presas tinham sido empregadas pela comissão norte-americana para a exumação dos cadáveres, e seu posterior envio para os Estados Unidos. As outras três pessoas são joalheiros de Namur.

(Do *Diário dos Açores*)

### Foi roubada uma estátua de bronze!

BERLIM, 10 — Foi roubada do seu pedestal a estátua de bronze do Marechal de Campo Frederich Conde von Wrangel. A estátua está situada no sector soviético de Berlim. O roubo deu-se no dia do 100º aniversário da marcha do Exército do Conde sobre Berlim para dominar a revolução de 1848. — R.

## ESPECTACULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

COLISEU — Nova Companhia de Circo.  
EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «A caminho do Rio».  
OLIMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Lama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Comissão Administrativa do Fundo Especial  
de Caminhos de Ferro

**Decreto-Lei n.º 37:192**

Tendo-se levantado dúvidas sobre a legitimidade de considerar abrangidas pela expressão «receitas fora do tráfego dos caminhos de ferro explorados pelo Estado», contida no n.º 2.º do artigo 13.º do Decreto com força de lei n.º 13:829, de 17 de Junho de 1927, podendo, consequentemente, não ser contadas como receitas do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, as provenientes, entre outras, da venda de sucatas, de papel inutilizado, de matos, frutas e outros produtos retirados dos terrenos affectos à administração do Fundo Especial;

Considerando que o Estado deixou de explorar directamente caminhos de ferro, mas que se mantêm as razões que levaram a atribuir àquele Fundo as aludidas receitas, das quais somente as provenientes da venda às empresas ferroviárias, administrações portuárias e outros serviços públicos do material metálico retirado da renovação das linhas férreas se lhe encontram taxativamente atribuídas, por força das disposições do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 30:357, de 5 de Abril de 1940;

Considerando que, mercê do objectivo deste Fundo — desenvolver e melhorar a rede ferroviária nacional, promovendo que se efectuem construções, obras complementares, estudos de novas linhas e aquisição do material necessário à manutenção do tráfego das linhas do Estado, agora exploradas por empresa arrendatária — não pode, sem prejuízo da sua importante função, ser-lhe retirada qualquer das fontes de receita com que, até ao presente, tem contado;

Considerando, assim, a necessidade de revisão das disposições relativas à atribuição de receitas ao Fundo Especial de Caminhos de Ferro, no sentido de as actualizar e reforçar;

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — Além dos rendimentos previstos no artigo 13.º do Decreto com força de lei n.º 13:829, de 17 de Junho de 1927, e no artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 30:357, de 5 de Abril de 1940, constituem receitas do Fundo Especial de Caminhos de Ferro as provenientes da venda de sucatas do material ferroviário ou de outro que seja pertença do mesmo Fundo Especial e ainda do seu aluguer, bem como as que provenham da venda de papel inutilizado, de matos, frutas e outros produtos do mesmo Fundo Especial e as arrecadadas a título de emolumentos, nos termos da Portaria n.º 12:197, de 19 de Dezembro de 1947.

Artigo 2.º — Consideram-se devidamente atribuídas ao Fundo Especial de Caminhos de Ferro todas as receitas de que trata o artigo 1.º que até á data da entrada em vigor do presente decreto-lei foram consideradas por esta entidade como constituindo seu rendimento, desde que tenham

sido nessa conformidade entregues nos cofres públicos. Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 24 de Novembro de 1948. — ANTONIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA *António de Oliveira Salazar* — Augusto Cancellia de Abreu — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — José Caeiro da Mata — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Teófilo Duarte — Fernando Andrade Pires de Lima — António Júlio de Castro Fernandes — Manuel Gomes de Araújo.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 239, II série, de 13 de Outubro, publica o seguinte:

### Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o processo de expropriação de cinco parcelas de terreno com a superfície total de 3:129 metros quadrados, situadas junto às oficinas gerais de Campanhã, destinadas à regularização do talude do aterro junto às referidas oficinas, na linha férrea do Minho.

O «Diário do Governo», n.º 253, II série, de 30 de Outubro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 30 de Setembro findo, adjudicar a Arnaldo de Sousa a empreitada n.º 92, de construção de habitação para chefe de via e obras na estação de Viana do Castelo, pela importância de 202.075\$, e que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director-geral de Caminho de Ferro, outorgue em nome do Ministro no contrato celebrar.

O «Diário do Governo», n.º 250, II série, de 27 de Outubro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão, nomeada por despacho de 13 do corrente mês, que visorizou o troço da 2.ª via férrea de Sintra entre as estações de Cacém e Mercês, que seja aberto à exploração o referido troço.



### «A Nova Loja dos Candeeiros»

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

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

R. da Horta Sêca, 24  
LISBOA — Telef. 2/942

# CORREIAS TRAPEZOIDAIS «VEELINK»

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

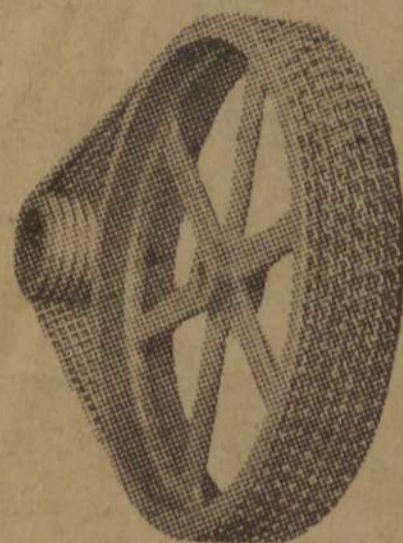
**ENTREGAS IMEDIATAS**

CONSULTEM os Agentes para o Continente, Ilhas e Colónias:

**SOCIEDADES REUNIDAS REIS, L.<sup>DA</sup>**  
SECÇÃO DE MÁQUINAS

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

**LISBOA**



# Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL  
DA PENINSULA IBÉRICA

*Ao serviço da lavoura portuguesa*

**Rua do Comércio, 49**  
**LISBOA**

**Rua Sá da Bandeira, 84**  
**PORTO**

## THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.<sup>DA</sup>

CASA FUNDADA EM 1865  
SEDE

**PRAIA DO RIBATEJO**

End. Teleg.: THOCRUIZHOS  
Telefone n.º 4 - Praia do Ribatejo

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

**EXPORTADORES DE MADEIRAS**  
PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

ESCRITÓRIO EM LISBOA:

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

## The Red Hand Compositions Company LONDON

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

Agentes gerais: **(MÃO VERMELHA) Company, Limited**  
ANTICORROSIVA PAINTS

**D. A. KNUDSEN & C.º, Limitada**  
TELEFONE: 2 2787-2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN  
Cais do Sodré, 8, 2.º - LISBOA

RAHTJEN'S COMPOSITION



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.