

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 Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 27520

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194
Delegado em Espanha: JUAN B., CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1477



1 — JULHO — 1949



ANO LXII

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
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 MONTES
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 da China, por CARLOS BIVAR	439
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT	441
Problemas Sociais, pelo prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA	442
A Crise dos Caminhos de Ferro Franceses, por GUERRA MAIO	443
Assembleia Geral da C. P.	445
Efemérides ferroviárias, por CARLOS NONO	447
Vida Ferroviária	449
Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal	449
Há 50 anos	450
Linhos portuguesas	450
O «perigo silencioso»	450
Imprensa	451
Caminhos de Ferro Coloniais	451
História da Ínsua	452
Regulamento de Transportes em Automóveis	455
Parte Oficial	457
Uma rede de estradas de turismo, que incluirá o nosso país, vai atravessar a Europa	458

Caminhos de Ferro da China

Por CARLOS BIVAR

O estado de guerra, internacional ou civil, é evidente que não proporciona nem estimula prolongamentos de extensões de vias ferroviárias, nem, tampouco, o estudo e assentamento de novas linhas, antes, pelo contrário, promove, usualmente, como consequência, a destruição, pelo menos parcial, das já existentes.

Bombas fazendo explodir as locomotivas, incendiando depósitos de combustível, arrasando estações e armazéns, levantamento de carris e toda uma série de destruições de edifícios, e de material circulante, que levou anos a levantar e a adquirir, não contando com a perda de vidas de passageiros militares e civis que os comboios transportem.

A civilização milenária do vasto território que compunha o império oriental chinês organizado, estruturalmente, na base de um governo autocrático, *familial*, com o seu imperador pai do povo, manteve-se durante um período bastante longo da história da humanidade, apesar das numerosas revoltas que derrubavam umas dinastias para impor outras, até que a psicologia de alguns dirigentes foi atingida por ideais opostos que conseguiram fazer ruir o seu secular sistema governativo.

Esse império que, desde as épocas mais remotas, demonstrou a sua propensão para se manter isolado das outras nações, previu-se, para esse efeito, com a construção da célebre muralha de 2.400 quilómetros de extensão, no tempo do imperador da quarta dinastia, Ching. Mas estava escrito nos livros do destino que essa prevenção, intencionalmente levantada contra os tátaros, não impediria que estes fundassem a sua dinastia imperial, nem, tam-

pouco, que Fernão Peres d'Andrade, em 1517, comandando uma frota de 7 velas entrasse pelo rio acima indo fundear nas águas junto à cidade de Cantão, depois de ter conferenciado com o almirante da ilha de Nantó, que o aconselhara a não prosseguir sem licença das autoridades superiores daquela cidade.

Mas, a China pela sua situação geográfica, pelas riquezas que o seu solo encerra e pela transformação industrial que se lhes aplica, não poderia conservar-se em isolamento perpétuo e, mais tarde ou mais cedo, teria que abrir os seus portos, canais e rios à navegação e ao comércio internacionais. Mas, logo de entrada, o seu sistema organizado para o isolamento, mostrou aos descobridores que não era tarefa fácil modificar tal modo de ser e, que, só pela força poderiam estabelecer o intercâmbio apetecido, causando estranheza, um tanto desprimorosa, para os que o desejavam, por parecer aos imperialistas que os outros eram tão faltos de riqueza que não podiam passar sem a sua.

A produção industrial de que dispunham, à data do contacto com os representantes do ocidente, era, realmente, tentadora e sugestiva à organização de todos os métodos, imaginados nessa época para a penetração económica de um tal Estado, embora esse acto tivesse de ser acompanhado pela acção militar que, de resto, é o sistema que ainda hoje prevalece e cremos prevalecerá, pois os detentores dos seus solos pátrios serão sempre, intuitivamente, mais ou menos resistentes.

A opulência da sua indústria foi a causa da persistência do estabelecimento do intercâmbio com o mundo oriental, em-

pobrecido o do ocidente, devastado por guerras seculares, carecendo de produtos próprios para a mão-de-obra que, só após os descobrimentos das terras da Ásia pôde obter, porém, à custa de combates com os autoctones, e equipamentos de esquadras que, ao retorno, elevavam o valor das drogas e das especiarias e de outros artigos a preços desproporcionais.

Mas nem o Dragão, nem a muralha, nem os juncos impediram que os ocidentais pisassem o solo do império e, com mais ou menos conivência dos mandarins e mandarinetes estabelecessem feitorias, geralmente nos portos do litoral, cujo tráfico intensivo, diga-se em abono do que a história regista, era quase sempre epilogado pelo assalto inesperado às fazendas e vidas dos ocupantes que, desprevenidos, nem sempre se salvavam a tempo fugindo para bordo dos barcos, seus nacionais.

Sob a pressão dos tufões que corriam as naus e juncos que traficavam intensivamente, por aquelas paragens, não poucas vezes a pimenta, o cravinho e a canela boiaram sobre as ondas, lançadas ao mar durante os naufrágios ou atiradas pelas bordas fora das embarcações para alívio das cargas. E, simultâneamente, as missões iam lá introduzindo o cristianismo, com mais ou menos dificuldades. Mas no século XVIII, o poderoso imperante, atendendo a queixas e reclamações dos contrários, ordenou a expulsão e perseguição de todos os estrangeiros, aos quais só foi permitido o exercício do comércio pelo porto de Kuangchao, Cantão, acto que mais não significou do que a repetição do que já fôra ordenado no século XVI, após o descobrimento daquela cidade por Fernão Peres d'Andrade, e dos episódios originados, sucessivamente, até à entronização de um novo imperador.

Mas, a muralha, os éditos dos imperadores, as perseguições e os massacres, conseguiram originar represálias que precipitaram acontecimentos graves, para a conservação do isolamento tão ansiosamente desejado. E, assim, esses aconteci-

mentos assumiram um aspecto trágico quando, em 1894, deflagrou a guerra com o Japão e demonstrou aos chineses que a organização militar, mais ou menos primitiva de que dispunham, a grande muralha e o elevado número dos habitantes do império, não constituiam factores bastantes para impedir a intromissão de estranhos nos seus assuntos internos e ao assinarem, em 1895, o tratado de paz com o império japonês tiveram que lhe ceder as Ilhas Formosa e dos Pescadores, que só lhe foram restituídas após o colapso daquele império, na última guerra mundial. Depois destes acontecimentos o exército, foi, como era de esperar, reorganizado em novos moldes.

E, em seguida à insurreição instigada pelos «boxers», em 1900, as forças armadas sofreram novas e sucessivas reorganizações, possuindo hoje engenhos modernos, e a marinha de guerra foi dotada com canhoneiras, cruzadores, destroieres e contratorpedeiros, os rios defendidos por baterias de artilharia, e todo o material servido por pessoal especializado.

* * *

Em 1911 o imperador abdicou, e em Fevereiro de 1912 foi proclamada uma República, com um presidente, um vice-presidente e uma Assembleia Nacional. Seguiu-se o período revolucionário de transição, alternado com a independência da Mongólia e da Manchuria, e também com o deflagrar da guerra chino-japonesa, de 1937, degladiando-se, na hora actual, dois formidáveis exércitos, nacionalista e comunista, em numerosos combates que têm alarmado, pode dizer-se, quase que todo o mundo.

Caminhos de Ferro — Pequim-Suiyuan com 865 quilómetros de extensão; Pequim-Hankow com 1303; Shanghai-Nanquim com 325; Tientsin-Pukow com 1098; Shanghai-Hangchow-Nuigpo com 287; Cantão-Hankow com 1230; Tsingtao-Trinan com 456; Kunming com 461; Tunghai-Shanghai-Fufeng com 1100; Shanghai-Yüshan com 645, completando-se a rede num total de 13000 quilómetros ou sejam 8080 milhas.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Mestre Raúl Lino

NA «Escola António Loureiro», privativa do pessoal do Jardim Zoológico de Lisboa, prestou-se, recentemente, justa homenagem ao eminent arquitecto, sr. Raúl Lino, com a exposição de 37 desenhos e projectos seus, sobre os quais, desde 1914 até hoje, se tem vindo melhorando, de maneira notável, o aspecto do parque e as instalações dos animais. Mestre Raúl Lino, a quem a arquitectura portuguesa deve um grande impulso, renovando-a, arejando-a, dando-lhe um ar de graça simultaneamente europeia e lusíada, faz parte do grupo dos melhores amigos do nosso Zoo, o que equivale a dizer também que pertence ao número dos mais ilustres e generosos amigos da capital.

No dia da inauguração dessa exposição, Raul Lino viu em sua volta numerosas pessoas amigas e alguns dos nossos mais altos valores das artes e das letras. Em nome de todos, bem como do Conselho de Administração do Jardim Zoológico, falou, com o brilho que lhe é peculiar, o Professor Dr. Fernando Emídio da Silva. Foram palavras de um artista para outro artista, vibrantes, sinceras, em que a amizade transpareceu e se afirmou como natural consequência de uma viva admiração. Pois admirar não será também estimar?

O Jardim Zoológico de Lisboa de dia para dia cresce a olhos vistos e, sem exagero, embleza-se de hora para a hora.

E' que tanto o Dr. Fernando Emídio da Silva como o arquitecto Raúl Lino, não falando nas pessoas que colaboraram com estes senhores, não se cansam em imaginar novos melhoramentos com que vão enriquecendo e alindando este admirável parque que, dentro em pouco, não temos disso a mais pequena dúvida, será considerado o mais belo jardim de aclimação da Europa.

Batalha de Flores

POR iniciativa do sr. Dr. Mário Madeira, ilustre governador civil do distrito de Lisboa, realizou-se, na Avenida da Liberdade, uma batalha de flores, cujo produto reverteu em favor de várias instituições de assistência. Foi um domingo de sol verdadeiramente glorioso. Já porque se tratava de uma festa de solidariedade social, já porque o dia se fez, providencial-

mente, o mais lindo deste ano, o público acorreu em massa ao encantador recinto não só para contribuir com o seu óbulo mas também para admirar os carros do cortejo e os animadores da batalha.

Lisboa pareceu mais alegre nesse domingo de sol e mais alegre também este povo que tem, lá fora, a fama de ser triste. Daqui, respeitosamente, enviamos ao sr. dr. Mário Madeira os nossos parabens pelo êxito da sua generosa ideia, parabéns que também desejamos tornar extensivos àquela outra iniciativa de se reviver, este ano, a Feira Popular.

Uma nova obra hidráulica

COM a presença do sr. Ministro do Interior e Sub-secretários da Agricultura e das Obras Públicas, inauguraram-se em Chaves, no dia 12 de Junho, alguns melhoramentos importantes que a população agradeceu e festejou com justificada alegria. Entre esses melhoramentos figuram um grande edifício escolar para 300 alunos, um bairro de casas para pobres e as obras de rega da Veiga de Chaves.

Estas ultimas obras, de capital interesse para o problema económico da região transmontana, beneficiam 1.070 hectares de terreno. Trata-se, pois, de uma nova realização que muito honra os serviços técnicos da Junta Autónoma da Hidráulica Agrícola, a que preside o grande engenheiro, sr. Trigo de Moraes.

E' com obras desta importância que o trabalho e a terra se valorizam, criando-se, com elas, novas e mais vantajosas condições de vida. Da valorização da terra depende a valorização do homem. E tudo que se fizer em benefício deste, redundará em favor da Nação.

Florbelo Espanca

NO dia 18 de Junho foi finalmente descerrado, no Jardim Público de E'vora, o busto de Florbelo Espanca, obra do notável escultor Diogo de Macedo. Para esta homenagem, que honra a nobre cidade, muito contribuiu o sr. engenheiro Henrique da Fonseca Chaves, digno presidente do Município eborense que, assim, pôz termo a uma situação melindrosa, com que, levianamente, se procurava desprestegiar a memória da maior poetisa portuguesa de todos os tempos.

PROBLEMAS SOCIAIS

Podem valorizar-se

as Bibliotecas Públicas?

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

UM dedicado ouvinte dos programas de rádio que nos últimos anos realizei no Porto escreveu-me a propósito dos artigos que venho inserindo nas colunas da «Gazeta».

Transcrevo as seguintes palavras da carta do snr. E. S.: — «Vejo que continua, como o fez pela rádio, a lutar na delicada arena das questões sociais e educativas. Uma das campanhas, nesse género, que V. empreendeu e que mais me entusiasmou foi a que se refere às Bibliotecas Públicas. Pelo país fora, poucas são as que se integram no plano de valorização que V. lhes atribuiu...»

Enfim, esta carta dá-me ensejo a que eu volte a tratar este magno problema dentro das questões sociais, que venho estudando.

Escusado será alongar-me. Limo-me a repisar a ideia por mim levantada em campanhas anteriores.

Escrevi algures que a ideologia social moderna, vista pelo seu aspecto fundamental, prova que os meios de cultura e de ilustração popular devem estar sempre na ordem dos «problemas sociais». De resto, está axiomáticamente provado que o desenvolvimento e progresso moral, material e social dum país se avaliam na escala da formação espiritual e intelectual dos seus cidadãos. Analisemos, pois, uma das pedras basilares, em que se apoia a culturados povos. Deixem-se de parte, por hoje, as grandes fontes de informação e formação, como a imprensa, a rádio e o cinema. A pedra basilar, a meu ver, é o livro. O livro foi, é e será sempre o depositário fiel das ideias, das tradições, dos costumes, do idioma, do heroísmo e da vida em todas as épocas. Pelo livro, fala-nos o mundo de ontem; pelo livro falaremos com o mundo de amanhã. Os assuntos mais variados estão discutidos no livro. Temas simples de recreio espiritual ou de finalidade emotiva, cuja leitura deleita, como deleita a mesma novela tratada pelo cinema, estão ainda insertos no livro. E, porque o livro constitui um somatório gigantesco, quase indefinido, de

volumes e volumes, o leitor de escassos recursos económicos ver-se-ia privado dele, se não fosse a facilidade da Biblioteca Pública. Aqui queria chegar. Responder para que servem as bibliotecas públicas. Claro está que não servem, apenas, para os estudiosos, para os investigadores e para constarem pomposamente na História das cidades, como sendo as melhor apetrechadas e possuidoras de exemplares mais raros. As bibliotecas públicas devem servir, acima de tudo e, tal qualmente acontece nos E. U. A. N., para serem ávidamente frequentadas pela grande massa do público, que foge, de quando em quando, do burburinho da cidade, do cinema e das diversões para se isolar nas suas dependências e saborear a leitura dos seus livros. O objectivo das bibliotecas afigura-se-me ser o bem servir a grande massa do público — a que mais necessita dos meios que facilitam a cultura e a ilustração geral. Não são as elites que precisam sobremaneira das bibliotecas, porque essas iniciaram a sua cultura nos bancos da escola, desde a secundária à superior; além do que todo o diplomado, em regra, goza o indizível prazer de construir dia a dia a sua biblioteca privativa.

Ora nos E. U. A. N. as bibliotecas, ao contrário do que aqui acontece, capricham em chamar aos seus salões grande numero de leitores. Como? Usando a grande força da publicidade artística, inteligente e bem orientada. E' através do bom reclamo que as bibliotecas mantêm o ambiente típico da leitura, em condições fortemente capazes de atrair os leitores. E' finalmente a secção de propaganda que informa pela Imprensa, pela Rádio, pelo Cinema, por Boletins privativos sobre os trabalhos que a biblioteca pode realizar para a elevação do nível e da cultura geral, ora despertando o gosto natural dos seus frequentadores, ora cultivando-lhes novas paixões e dirigindo-os para determinadas especulações de ordem intelectual para fins morais e até sociais ou políticos. No entanto, toda a gente está habituada a ver as bibliotecas como tumulos silenciosos, sempre com a mesma lápide e com os mesmos frequentadores. Parece-nos util despi-las dessa feição, usando para isso duma publicidade constante e que as dignifique. O resultado seria a chamada aos seus salões da massa que necessita ilustrar-se. Assim como o comerciante elabora uma mostra artística, de sugestão eficiente, assim as bibliotecas actuarão, através de boas edições, de palestras, de boletins, de artigos na Imprensa, de programas na rádio, de documentários cinematográficos, etc.,

Não seria erro convencermos-nos de que as Bibliotecas Públicas valem para o Homem do século XX quase tanto como os alimentos que compra no mercado. Lançada de novo a ideia, resta-me a tentação de parafrasear a máxima dos actuais sistemas sociológicos, em que o centro de gravidade social ora está no estômago, ora está, mais alto, no coração: — Para mim, a resultante do sistema, muito embora passe pelo estômago e atravesse o coração, tem o seu centro no cérebro, como motor da inteligência e da vontade.

A Crise dos Caminhos de Ferro Franceses

Por GUERRA MAIO

O eterno «déficit» dos caminhos de ferro franceses continua na ordem do dia. As tarifas — segundo os técnicos e os economistas — atingiram o máximo e o «déficit» de 21 bilhões de francos preocupa grandemente o governo francês que não sabe como extingui-lo e tudo o que tem aparecido como solução não passa de meros paliativos.

No que respeita a passageiros, a tarifa geral que em 1914 era, em 3.^a classe, de 5 centimos, em 2.^a de, 7,5 e, em 1.^a de 10, é agora de 3 francos 4,20 e 6,40 ou seja no coeficiente de 60; 55 e 64, cifras bem inferiores às do preço dos selos postais que nas cartas é de 150 vezes e no do tabaco que se eleva a 160. Mas o público, segundo um hábito inveterado em França, só acha caros os transportes ferrovários, os impostos e a renda de casa.

Ora o custo da vida em França, dum modo geral, ultrapassa o coeficiente 100 em relação a 1914 e por isso as tarifas ferroviárias de passageiros ficam muito aquém, mas o governo se tentasse agora elevá-los encontrava tal oposição no público e na câmara dos deputados que teria que desistir. Há pois, que entrar no domínio das economias, visto a história dos passes, já não ser — como nunca foi — uma solução. Esses passes, foram, desde longa data, motivo das críticas mais acerbas e desencontradas, que se pode imaginar. O público supoz sempre que o «déficit» ferroviário provinha do exagerado número de pessoas que viajavam de graça. De balde o ministro das obras públicas, em notas oficiais, vinha para a imprensa dizer que as pessoas que viajavam gratuitamente, outras que os funcionários e suas famílias, eram em tão diminuta quantidade, que, na grande maioria dos comboios, se contavam por um zero. Depois os passes concedidos aos ferroviários não eram mais que o complemento dos seus ordenados e que eles e suas famílias se tivessem que pagar os bilhetes não viajariam senão quando disso tivessem absoluta necessidade. Mas o público não queria saber. Os comboios andavam cheios de passageiros viajando gratuitamente e que os pagantes eram poucos, o que levou

um dia o brilhante cronista de *Le Journal*, o Sr. Clement Vautel, a dizer que jámais viu meter uma carruagem a mais para que os portadores de passes pudessem viajar. É certo que tempos depois, o mesmo Sr. Clement Vautel, veio dizer, no seu jornal, que num compartimento de 1.^a classe, havia seis viajantes com passe e o sétimo, sendo pagante, teve que se sentar na ponta do banco, incomodando os outros passageiros...

Depois da guerra de 1914 um zeloso ministro das obras públicas querendo fazer receita, entendeu que as pessoas estranhas às companhias, jornalistas, altos funcionários, fornecedores e empreiteiros do caminho de ferro, portadores de passes, deviam pagar o imposto ferroviário que era de 12 %. As companhias eram livres de darem passes a quem quisessem, mas não deviam prejudicar o terreno. Depois veio um ministro ainda mais zeloso, que arredondou o imposto para 15 %, do que resultava os bonus de 50 % darem apenas uma economia de 10 % ao seu portador, visto os bilhetes de ida e volta e de banhos terem um desconto de 25 %.

Um jornalista, com o apoio de cifras, meteu o governo de tal maneira a ridículo pela mesquinhez da receita que o imposto dos 15 % trazia ao tesouro — o qual não pagava a papelada nem o tempo que os empregados gastavam em arrecadá-lo, que o ministro supriu-o de vez. Demais, acrescentava o jornalista, quando se manda um presente a alguém, ou quando se convida um amigo a jantar, não se lhe faz pagar os selos da encomenda postal, nem o café que se lhe dá à sobre-mesa. O passe dado em troca dum favor recebido, não representava da parte do caminho de ferro uma generosidade.

O imposto foi suprimido, mas um outro ministro, mais tarde, teve uma ideia diabólica de fazer receita, lançando nos passes concedidos a ferroviários ou não, uma taxa curiosa e inédita. «Despesas de gare e de controle». Quer dizer, aos porteiros das estações e aos revisores, o passageiro tinha que pagar os furos que davam nos bilhetes... Durou isto dois anos!

Diante do «déficit» actual que, como disse, é de

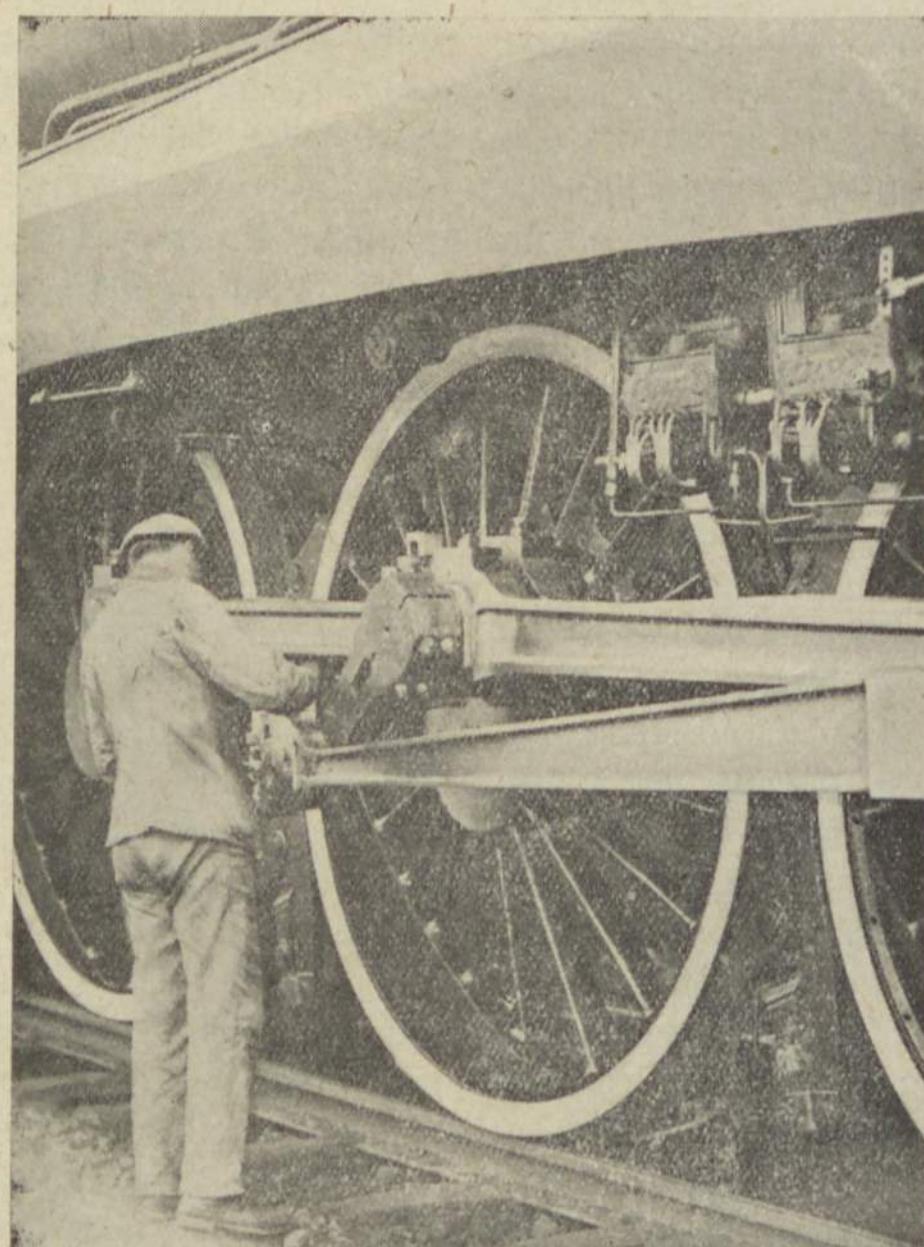
21 biliões, o ministro das obras públicas invectivou duramente o director geral, da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro, Sr. Lemaire, exigindo mesmo a sua demissão. Este ripostou que não se demitia, pois não havia cometido nenhuma falta técnica ou administrativa, acrescentando que o verdadeiro "déficit" era devido aos caminhos de ferro terem ao serviço 475.000 empregados e 325.000 reformados! Esta afirmação impressionou grandemente a opinião pública e deu lugar a comentários acerbos das massas conservadoras, acoimando o governo do Sr. Léon Blum, ou seja o da frente popular de 1936, o qual não só impôs ao caminho de ferro a lei das 40 horas, mas rebaixou ainda a idade da reforma, que passou aos 60 anos e que nalguns cargos é de 52 como nos maquinistas. Aqui é que está a verdadeira causa do "déficit", a soma considerável que pesa nas receitas ferroviárias com as pensões concedidas à enorme legião de reformados.

Como soluções apresentam-se o não preenchimento dos lugares vagos, à concorrência de 12.000 agentes por ano, até 1954, à supressão de 10.000 quilómetros de linhas duplicadas, de via reduzida, que os interesses eleitorais fizeram construir, etc.

Devo dizer que essas linhas, na sua maior parte, são de via de 0,60 algumas sobre estradas, e de 1 metro, mas seguindo de perto, outras de justificado interesse e servindo terras de mínima importância, mas que a influência eleitoral tem conseguido manter.

Não sei o que resultaria disto tudo, o que é certo é que os caminhos de ferro franceses não podem ser acoimados de deficiência técnica. Os seus comboios, se bem que em menor número, têm marchas superiores às de 1939; horários melhor e mais rationalmente estudados, a "paragite" está cada vez mais reduzida, havendo rápidos tanto nas linhas eléctricas como nas outras que vencem enormes distâncias sem paragens, como o Paris-Bordeus, que, duma assentada, cobre 343 quilómetros, de Paris a Poitiers, o Barcelona-Expresso, 267, de Paris a Chateauroux e o Paris-Nice 315, de Paris a Dijon e muitos outros.

É que os caminhos de ferro franceses desde há muito que compreenderam que irrita mais o passageiro a paragem que a pouca velocidade do comboio. Mas agora estes não só imprimem cada vez mais as paragens como dão marchas mais velozes, tanto nas grandes, como nas pequenas linhas.



Lubrificando uma potente locomotiva cujas rodas têm o diâmetro de 2 metros

Assembleia Geral da C. P.

Foram aprovados, por unanimidade, o relatório e as contas do exercício de 1948, e o respectivo parecer do Conselho Fiscal

PARA discussão e votação do Relatório e Contas do exercício de 1948 e respectivo parecer do Conselho Fiscal, e eleição de corpos vagos nos Conselhos de Administração e Fiscal e na Mesa da Assembleia Geral, reuniu-se, na tarde de 18 de Junho, sob a presidência do sr. Dr. Bustorff Silva, secretariado pelos srs. Martins Alves e José Lucas Coelho dos Reis, a Assembleia Geral da C. P.

Do Conselho de Administração desta Companhia estavam presentes os srs. Fausto de Figueiredo, presidente, eng. Manuel José Pinto Osório, vice-presidente; Doutor Domingos Fezas Vital; eng. Francisco de Paulo Leite Pinto; eng. Mário Melo de Oliveira Costa e general Raúl Esteves. Estavam também presentes os srs. eng.ºs Espregueira Mendes, Pereira Barata, Branco Cabral e Coronel Esmeraldo Carvalhais.

Palavras do sr. Fausto de Figueiredo

O sr. Fausto de Figueiredo foi a primeira pessoa que, depois de aberta a sessão, fez uso da palavra, para declarar o seguinte, visivelmente emocionado:

«O meu estado de saúde não me consente, infelizmente, que acompanhe hoje os trabalhos desta Assembleia Geral e neles intervenha como tenho feito, e é do conhecimento de todos, com dedicado interesse, há cerca de quarenta anos. Apesar disso, não quis, por consideração para com V. Ex.ª e os senhores accionistas, deixar de comparecer na Assembleia Geral e de desejar que os trabalhos se realizem por forma a continuarmos a pugnar pelo progresso e desenvolvimento da Companhia, que tanto carece do concurso de todos e, principalmente, do Estado. Permita-me, pois, V. Ex.ª que me retire, apresentando os meus cumprimentos e as minhas descul-

pas à assembleia de digna presidência de V. Ex.ª».

O sr. Dr. Bustorff Silva presta homenagem ao sr. Fausto de Figueiredo

Proferida esta declaração, o sr. Fausto de Figueiredo retirou-se da sala, entre aclamações de simpatia. O sr. Dr. Bustorff Silva prestou, então, uma justa e vibrante homenagem àquele ilustre ferroviário. Por mais profundos que fossem as divergências de opiniões que ali pudessem existir—disse—estava em absoluto convencido de que interpretava fidelíssimamente o sentimento unânime dos presentes ao desejar que o sr. Fausto de Figueiredo recupere a saúde o mais breve possível a fim de que continue a prestar à C. P. os relevantíssimos serviços que lhe tem prestado nestes últimos quarenta anos. A assembleia — acrescentou o orador — não deixará de reconhecer os grandes serviços que este grande homem tem prestado à empresa.

Duas moções

Associaram-se aos votos formulados pelo sr. Dr. Bustorff Silva os srs. Mendes de Carvalho e Lucas Coelho dos Reis. Este último senhor, através do Relatório, fez uma larga apreciação da situação da C. P.

Em seu entender, esta situação é uma consequência do arrendamento das linhas do Estado e da falta de actualização das tarifas na altura própria. Terminou enviando para a mesa uma moção, em que resumia o seu modo de ver o problema, no que se referia à possibilidade de o Estado adquirir as acções em poder dos accionistas.

Em seguida, o sr. Adriano Gomes enviou para a mesa esta moção:

1.º que seja convocada urgentemente, no espaço mínimo de 30 dias,

uma assembleia geral extraordinária, a fim de, em colaboração com o Conselho de Administração, se ocupar e deliberar sobre o assunto.

2.º que o Conselho de Administração submeta à apreciação da mesma assembleia geral um conjunto de medidas de salvação, tendentes a normalizar a situação e a afastar os graves inconvenientes que agora se manifestam.

Intervenção do sr. Agostinho Paiva

O sr. Agostinho Paiva fez em seguida uso da palavra. As suas declarações são ouvidas com grande interesse. Começou por declarar que considerava omissa, nalguns pontos, a acta da última assembleia. Disse também que não concordava com o aumento de tarifas, porque não correspondia a um aumento de receitas. Em certa altura do seu depoimento, o dr. Campos Figueira levantou-se para protestar contra o facto de o orador estar a ler um discurso, o que era contrário às praxes estabelecidas nas assembleias gerais.

O sr. dr. Bustorff pediu ao orador que falasse dentro dos termos costumados e aproveitou a oportunidade para observar que não havia omissões na acta, a qual fora elaborada pela mesa, com um voto de confiança que lhe havia dado, por unanimidade, a assembleia geral.

Na sua qualidade de administrador da C. P., o sr. general Raúl Esteves, respondeu, com energia, às críticas do sr. Agostinho Paiva, dizendo que os factos que havia citado careciam de fundamento.

O general Raúl Esteves responde ao sr. Mendes de Carvalho

Pediu novamente a palavra o sr. Mendes de Carvalho para produzir algumas considerações sobre o relatório, tendo proposto, ao fechar a

sua intervenção, que se nomeasse uma comissão de accionistas, que, de acordo com o conselho de administração, chamasse a atenção para a situação da Companhia, ao que o sr. general Raúl Esteves respondeu afirmado que aquela sugestão não podia ser aceita, pois o governo tem procurado sempre resolver satisfatoriamente os problemas da C. P.

Declarações do sr. Alfredo Ferreira

A seguir, fez uso da palavra o accionista sr. Alfredo Ferreira. Depois de ter formulado votos pelas melhorias do sr. Fausto de Figueiredo afirmou que os resultados deficitários da gerência de 1948 da C. P. não causaram surpresa, pois era a repetição de um fenómeno tanta vez verificado. O «déficit», disse, está plenamente justificado, como projecção, no nosso país, da crise económica que se verifica em todo o mundo. O mal vinha de longe e era inevitável o seu agravamento. Os caminhos de ferro, pela sua função, pela sua influência na vida do País, representavam um valor nacional de que o governo não se podia alhear. E, de facto, o governo intervinha em vários actos da C. P., como, por exemplo, a fixação de tarifas. E em seu entender a solução da crise da C. P. não podia entrar no constante aumento das tarifas.

Em nome do Conselho de Administração, falou, depois, o sr. major Mário Costa, que deu explicações ao orador.

O discurso do sr. Cunha Leal

O sr. engenheiro Cunha Leal, que, a seguir, fez uso da palavra, fez um discurso que foi ouvido pela assistência com o mais vivo interesse. Começou por fazer o elogio do sr. Fausto de Figueiredo, confessando ter ficado impressionadíssimo com a declaração daquele homem tenaz, em cujos olhos vira lágrimas há pouco. Era um realizador admirável, um homem de ação. É, na nossa terra, alguém. Fez, seguidamente, a história da concentração das empresas ferroviárias, de que foi partidário. E afirmou: só há uma entidade capaz

de gerir serviços públicos com «déficit» — é o Estado. Discutiu as vantagens e desvantagens da nacionalização dos serviços de transportes. E acrescentou, a propósito: A substituição das empresas particulares pelo Estado, em sistema de nacionalização, não melhorou a situação dos operários. Na própria Inglaterra, onde se está a fazer a mais trágica experiência, as greves ferroviárias mostram o descontentamento dos operários contra o Estado — patrão. Pronunciou-se também sobre a posição de grande accionista que o Estado ocupa na C. P., situação que pode tornar-se dominante devido às linhas ferroviárias que possui. Referindo-se ao grande capital que a C. P. precisava de realizar para renovar o seu material e modernizar o seu sistema de tracção. E pergunta: onde o irá ela encontrar? Nos particulares? No Estado? Referiu-se à crise existente em vários países e analisou a actual situação económica portuguesa. E com veemência: Não é justo que se atirem pedras ao Conselho de Administração da C. P. por encargos que não lhe cabiam. Expôs, depois, os motivos porque o «déficit» da C. P. existia e tendia a avolumar-se. E, a fechar, disse, entre palmas: Casa onde não há pão, todos ralham e ninguém tem razão. É o caso da Companhia.

Pronunciaram-se ainda sobre o relatório os srs. Dr. Carlos Costa, Mendes de Carvalho e Cardoso Leitão. E no nome de seu pai, o sr. Dr. António de Figueiredo agradeceu os votos da assembleia pelas suas melhorias.

Os srs. Lucas Coelho dos Reis e Adriano Gomes apresentaram moções, que não foram postas à votação, por motivos de natureza estatutária.

Parácer do Conselho Fiscal

Antes de ser posto em discussão o Relatório do Conselho de Administração, que foi aprovado por unanimidade, o sr. Dr. Bustorff Silva prestou sentida homenagem às memórias dos srs. Dr. Mário Pais de Sousa e engenheiro Jorge Viterbo Ferreira.

O parecer do Conselho Fiscal, que tem as seguintes conclusões, foi também aprovado:

1.º Que aproveis o relatório, o balanço, as contas e mais actos de gestão, relativamente ao ano social de 1948:

2.º Que o saldo devedor da conta de Ganhos e Perdas, em 31 de Dezembro de 1948, no valor de esc. 20.974.944\$04, tudo conforme liquidação do exercício na rede própria da Companhia, seja encriturado, em lançamento especial, na conta de resultados, que se vê mencionada no activo do mesmo balanço;

3.º Que o «déficit» a repartir, por efeito da liquidação do exercício de 1948 na antiga rede do Estado e nessa liquidação fixado em esc. 40.458.646\$85, seja igualmente encriturado na mesma conta, por adionamento aos «Resultados de Exploração das Antigas Linhas do Estado», tal como nos anos antecedentes:

4.º Que consigneis na acta da sessão um voto de profundo pesar pelo falecimento do sr. Dr. Mário Pais de Sousa, que foi presidente do Conselho Fiscal e ainda, também, pelo falecimento do sr. Jorge Viterbo Ferreira, que foi secretário da Mesa da Assembleia Geral:

5.º Que louveis o Conselho de Administração pela reconhecida competência e dedicado zelo com que tem sabido exercer as suas funções;

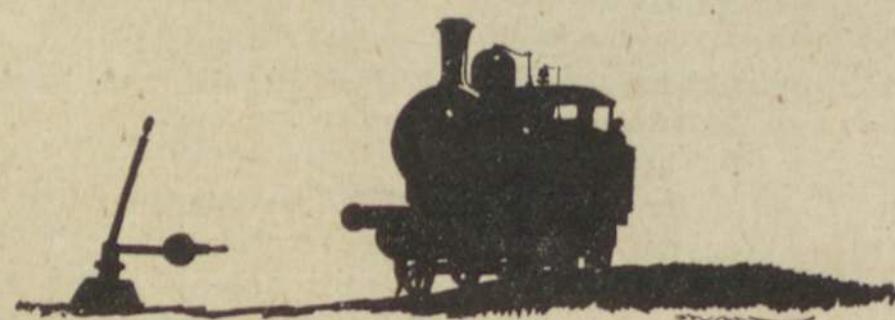
6.º Que tributeis à Direcção-Geral, à Secretaria-Geral, aos chefes de Divisão e de Serviço e a todo o restante pessoal, o merecido agradecimento a que alude o Conselho de Administração, pelas provas de dedicação dadas a bem dos interesses nacionais e da Companhia;

7.º Que procedais às eleições especificadas na convocação».

Procedendo-se, depois, à eleição de cargos vagos, deu esta o seguinte resultado:

Mesa da Assembleia Geral: secretário, Dr. Arnaldo Pinheiro Torres; Conselho de Administração: dr. Domingos Fezas Vital; Conselho Fiscal: dr. Augusto Vitor dos Santos e coronel Esmeraldo Carvalhais.

Encerrou-se com este acto a sessão.



Efemérides ferroviárias

Por CARLOS NONO

JULHO

1

1861 — É aberto à exploração pública o troço do caminho de ferro da linha do Leste, entre a Ponte de Asseca e a Ribeira de Santarém.

2

1867 — O Governo português decreta a construção por sua conta das linhas férreas do Porto a Braga e à fronteira da Galiza.

3

1891 — Em Ravena (Itália), incendeia-se um comboio, morrendo 19 passageiros e ficando doze gravemente feridos.

4

1863 — É aberta ao público a linha férrea do Crato a Elvas.

5

1897 — Entre os portos de Brighton e Rottingdean é inaugurado o primeiro comboio aquático.

6

1896 — É inaugurada a linha férrea de Zalla a Solares (Espanha).

7

1890 — O Ministro da Marinha, Júlio de Vilhena, apresenta na Câmara dos Deputados o projecto de lei para a construção do caminho de ferro de Moçamedes.

8

1898 — Um grupo financeiro franco-belga obtém do governo chinês a concessão da Grande Central Chinesa, que vai de Han-Koou a Pequim.

9

1888 — É declarada de utilidade pública a construção do caminho de ferro de Angers a Noyant.

10

1895 — No Imperial Institute South Kensington, em Londres, realiza-se a sessão de encerramento do Congresso Internacional de Caminho de Ferro, em que toma parte Mendonça e Costa, Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

11

1889 — É publicado um alvará que concede autorização a Frederico Pereira Palha, ou à companhia que organizasse, para construir e explorar um caminho de ferro a vapor, via reduzida, partindo de Torre de Eita até Aveiro.

12

1891 — Colidem dois comboios na Estação-Norte de Paris, havendo 2 mortos e 7 feridos.

13

1905 — É aberto ao serviço público o troço de linha férrea de Castres a Murat (França).

14

1893 — Na Câmara dos Pares é aprovado o projecto de iniciativa do Governo, autorizando-o a permitir a reorganização da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

15

1879 — É aberto à exploração pública o troço ferroviário entre Juncal e Rego (Douro).

16

1891 — Concluem-se as negociações para a construção do Caminho de Ferro da Beira (África).

17

1895 — É inaugurado o caminho de ferro de Bauzée a Verdun.

18

1903 — Abre à exploração o troço da linha férrea de Oviedo a Infiesto e a Arriondas, nas Astúrias.

19

1904 — Abre à exploração a linha férrea de Rotinto a Zalamea (Huelva).

20

1895 — O Ministro da Marinha e Ultramar manda organizar duas brigadas de técnicos para que façam o estudo dos caminhos de ferro desde o Lobito ou Benguela à Baía dos Elefantes ou Moçâmedes.

21

1836 — Começa a circular no Canadá o primeiro comboio.

22

1907 — Iniciam-se os trabalhos para a construção do túnel da linha de Elba, em Hamburgo.

23

1891 — Em Pressburg (Hungria) dá-se o descarrilamento de um comboio, morrendo 10 pessoas e ficando feridas 31.

24

1869 — Nasce o engenheiro Dr. Júlio Darpmüller, Ministro das Comunicações do Reich e Director Geral dos Caminhos de Ferro Alemães.

25

1899 — É aberta à exploração a linha Coma-

nestu-Moinesti que serve a região petroleira da Romania.

26

1900 — É autorizada a construção da linha férrea de via estreita de Orense à fronteira portuguesa.

27

1891 — É inaugurado o ramal ferroviário de Cascais.

28

1900 — Fazem-se novos estudos para uma linha férrea entre Lerida e França pelo vale de Aran, atravessando os Pirineus com um túnel de 3800 metros.

29

1891 — Em Thorn (Alemanha), descarrila um comboio ocasionando 17 feridos.

30

1857 — Abre à exploração o troço ferroviário do Carregado às Virtudes.

31

1893 — Iniciam-se os estudos sobre os Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, no ramal compreendido entre Espinho e Viseu.



Vida Ferroviária

Excursão a França

Regressaram já a Lisboa os quarenta funcionários que sob a direcção do sr. Inspector Murta, tomaram parte na excursão a França, promovida pelo «Boletim da C. P.».

Trouxeram todos as melhores recordações desse amável país, tendo recebido da parte dos seus camaradas franceses as mais impressionantes provas de camaradagem, o que nos leva a afirmar que os ferroviários constituem uma grande família. De facto, os nossos ferroviários foram alvo de várias manifestações de simpatia.

Lembraram-se os excursionistas de, na sua passagem por Versalhes, visitar a Rainha Sr.^a D. Amélia de Bragança. A veneranda senhora apesar de se encontrar ainda em convalescença, recebeu-os com prazer e grande emoção, tendo-lhes agradecido a gentileza dessa visita.

Antes de se retirarem, a Senhora D. Amélia obsequiou os excursionistas com um cálice de «Porto», atenção que, por sua vez, muito os sensibilizou.

Uma homenagem

Há dias, o pessoal do Serviço das Reclamações da C. P. reuniu-se num almoço de homenagem ao seu chefe, sr. Aparício Nunes Fructuoso Gaio, por ter completado 50 anos de actividade naquele serviço.

Presidiu ao banquete o chefe de Divisão Comercial, sr. prof. Faria Lapa, que dava a sua direita ao homenageado e a esquerda ao sr. Catalão Dionísio. Aos brindes, o sr. Aparício Nunes Fructuoso Gaio teve a oportunidade de ouvir palavras de verdadeira justiça e de sincera amizade, que muito o comoveram.

Eis, a propósito, alguns traços biográficos do homenageado: Tendo sido admitido como praticante em 1 de Fevereiro de 1899, nesse mesmo ano, em 8 de Junho, é promovido a aspirante e a factor de 3.^a em 16 de Agosto. Em Março de 1901 é promovido a factor de 2.^a; em 2 de Janeiro de 1904 a bilheteiro; a factor de 1.^a em 1 de Feve-



Aparício Nunes Fructuoso Gaio

reiro de 1910; a chefe de 4.^a em 1 de Janeiro de 1916; a chefe de 3.^a em 1 de Janeiro de 1920; a chefe de 2.^a, por distinção, em 1 de Junho de 1921; a subinspector em 1 de Outubro de 1927; a inspector, em 1 de Janeiro de 1931; a inspector Principal em 1 de Janeiro de 1937; a chefe de circunscrição em 1 de Agosto de 1939 e a subchefe de Serviço, em 1 de Janeiro de 1948. Quando se levou a efeito o arrendamento das linhas do Estado, o sr. Aparício Nunes Fructuoso Gaio foi colocado em Faro como inspector de Secção, onde permaneceu alguns anos. Ainda hoje o pessoal recorda, com saudade, a passagem do sr. Fructuoso Gaio por aquela secção.

Como chefe de Circunscrição, foi colocado em Entroncamento, período extremamente difícil como foi o da última guerra. O ciclone de 1941 pôz também à prova a sua competência como profissional que sempre foi. Em 1944 foi transferido, a seu pedido, para os Serviços Centrais, sendo, pouco depois, colocado à frente dos Serviços de Reclamações, onde, mais uma vez, evidenciou as suas notáveis qualidades de trabalho e a sua competência.

Quando se retirou do Entroncamento, o pessoal da estação prestou-lhe uma sentida homenagem, oferecendo-lhe, por essa ocasião, um valioso objecto de arte.

Idêntica homenagem lhe foi tributada pelo pessoal superior da Circunscrição, que lhe ofereceu uma mensagem em pergaminho, encerrada numa pasta com iluminuras, bem como o retrato de seus filhos em ponto grande.

Durante cinquenta anos de serviço o homenageado, no cumprimento do seu dever, só criou amizades em sua volta, tanto da parte dos seus subordinados como da parte dos seus superiores. É uma vida exemplar, que se enobreceu pelo carácter e pelo trabalho. É um ferroviário completo.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, ao registar estas justíssimas homenagens, deseja também significar ao sr. chefe Aparício Gaio a expressão da sua consideração melhor.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

Sob a presidência do sr. Dr. Abel de Andrade, reuniu-se, no dia 27 de Junho, a assembleia-geral da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Ficou deliberado prorrogar, até ao dia 10 de Setembro próximo, o prazo para a liquidação da empresa, cujos serviços, como os leitores sabem, foram encorporados na exploração geral ferroviária, pela lei que ordenou a concentração dos transportes ferroviários.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Julho de 1899)

Linhos portuguesas

Duas notícias curiosas. — Para que se veja como os jornais, de grande reportagem enchem espaço com coisas velhas, reproduzimos de um jornal d'este gênero a seguinte notícia:

«As estações do ramal de Cascaes, Parede e Cruz Quebrada vão, muito brevemente, fazer serviço de pequena velocidade».

Cruz Quebrada e Parede estão abertas ao serviço de pequena velocidade *apenas* ha 3 anos, desde maio de 1896, pela tarifa c. n.º 1 bis que aqui publicamos então.

Outra:

«E' em agosto proximo que começa o serviço de comboio expresso às segundas, quintas e sabbados, entre Lisboa e Caldas da Rainha».

Sim senhor, esta é fresquinha... apenas anunciada em cartazes ha tres mezes, pelo horario publicado em abril.

Ha tambem umas notícias muito frequentes de um sabor delicioso:

«Hontem no comboio... seguiu grande numero de passageiros para o norte».

Sendo este comboio para o Porto é singular que os passageiros não seguissem para o sul.

Linhos Portuguesas

O valor do material circulante dos nossos caminhos de ferro, no ano findo

Foi de 134.946.512 escudos o valor atribuído no anuário do «Comércio Externo», publicado pelo I. N. E. relativo ao ano pretérito, ao material circulante para os nossos caminhos de ferro de via larga e reduzida.

O número de locomotivas foi de 34, no valor de 51.522 contos, sendo fornecidas 20 pela Inglaterra, 13 pelos E. U. da América e uma pela Itália.

As carruagens, totalizando 22, vieram 14 da Suíça e 8 de Inglaterra, valendo, globalmente, 17.384 contos.

A Suécia forneceu 16 automotoras e a Inglaterra 3, tudo com o valor de 28.961 contos.

Foram ainda recebidos acessórios, como molas, eixos, etc., para veículos ferroviários, pesando 2.016 toneladas, com o valor de 10.137 contos. De vagonetas e suas chumaceiras, molas, eixos e rodados, mais 496 toneladas, valendo 5.040 contos; material não especificado, 1.432 toneladas, valendo 21.901 contos.

O «perigo silencioso»

Sucede, frequentemente, que aquilo que parece mais inocente resulta ser o mais perigoso. A maioria da gente, por exemplo, durante uma trovada tem mais medo do trovão que do relâmpago, sendo este último precisamente o mais perigoso dos dois.

Mas o relâmpago passa antes que uma pessoa se dê conta disso, enquanto o trovão faz muito barulho. O homem acostuma-se a ter mais medo do que faz ruido, do que aquilo que passa em silêncio.

Todavia é precisamente o «perigo silencioso» que há de temer mais. Também no mundo animal encontramos os mesmos exemplos. Todo o mundo conhece o adágio: «cão que ladra não morde». Isto quer dizer que a gente habita-se a ter mais medo de cães que ladram muito do que dos que só rosnam um pouco, ainda que precisamente sejam estes últimos que assaltam e mordam primeiro. Também no mundo dos mosquitos pode falar-se no «perigo silencioso».

Têm-se determinado, por investigações, que as fêmeas dos anofelos zumbem tão pouco que quase não se nota e quase não se sente a picada, contrariamente à de muitas outras espécies. A picada do anofelo é, porém, muito mais perigosa que a dos demais mosquitos. Pois o anofelo transmite o paludismo, a doença mais divulgada, e, além disso, uma das mais perigosas do mundo. A maioria dos mosquitos costuma acercar-se zunindo muito e se uma pessoa tiver bastante paciência de esperar até que poise na cabeça, não terá dificuldade em matá-lo, mesmo na obscuridade. Com o anofelo não é assim, porque este — como temos dito acima — voa quase sem fazer barulho, constituindo, assim, o «perigo silencioso» dos mosquitos.

Que sorte que se teve encontrando o meio de invalidar o efeito perigoso da picada dum anofelo, a saber: receitando quinina, o remédio e a profilaxia mais eficazes na luta contra o paludismo!

A título preventivo a Comissão perita do Paludismo da antiga Sociedade das Nações recomenda que se tome uma dose diária de 400 mgr. durante toda a estação das febres e algum tempo depois e, para o tratamento da doença, uma dose diária de 1-1,3 gramas durante 5 a 7 dias. Não se faz tratamento complementar e todas as recidivas são tratadas da mesma maneira. Pela quinina, pois, se pode conjurar o «perigo silencioso» do mundo dos mosquitos.

Vinhos Espumantes Naturais

MESSIAS

AS MAIORES CAVES DO PAÍS

Os melhores stocks constituídos em 1942

São naturais, não são por isso os mais baratos

Imprensa

«REVISTA MILITAR»

Com uma sessão solene, presidida pelo sr. major Carvalho Nunes, em representação do sr. Presidente da República, a *Revista Militar* festejou na tarde de 31 de Maio o 101.º aniversário da sua fundação.

Na mesa de honra viam-se os srs. generais Freitas Soares e Teixeira Botelho, coronel Fontoura da Costa, brigadeiro Bastos Valente e general Ferreira de Passos, presidente da comissão de redacção.

O sr. general Freitas Soares, em substituição do sr. general Raúl Esteves, que se encontrava de luto, abriu a sessão, concedendo em seguida a palavra ao sr. general Eduardo da Costa Ferreira, que apresentou saudações ao novo sócio efectivo da *Revista Militar*, sr. major aviador José da Ponte Rodrigues e os laureados, em 1948, com o prémio «Almirante Augusto Osório», «ex-aequo», general João Alegria dos Santos Calado e tenente-coronel José Baptista Barreiros; com o prémio «Moçambique», sr. capitão de fragata Moura Brás; e com o prémio «Barreto de Oliveira», o sr. capitão Hermes de Oliveira.

O sr. major Carvalho Nunes entregou em seguida aos colaboradores premiados os respectivos diplomas. Em nome dos laureados falou, para agradecer, o sr. general Santos Calado, que prestou homenagem à memória dos colaboradores da *Revista Militar* que instituiram ou deram o nome aos prémios que esta publicação confere aos melhores trabalhos apresentados, tendo também palavras de expressivo apreço para a iniciativa da colónia de Moçambique que, com o seu prémio especial, despertou o interesse e o estímulo para o estudo dos assuntos militares.

O representante do Chefe do Estado encerrou a sessão com a colocação do retrato do sr. general Santos Calado na galeria dos premiados, entre os quais já se encontram, por efeito de prémios recebidos em anos anteriores, os retratos dos dois outros colaboradores, agora novamente laureados.

«O COMÉRCIO DO PORTO»

Entrou no 95.º ano de publicação *O Comércio do Porto*, de que é actualmente director e proprietário o sr. F. Seara Cardoso. Pelos serviços que tem prestado aos altos interesses da região duriense, ao longo quase de cem anos de actividade, este diário faz parte do património da grande capital nortenha.

As nossas felicitações.

«JORNAL DE NOTÍCIAS»

Completo 61 anos de existência o *Jornal de Notícias*, do Porto. É um dos periódicos mais populares do norte, podendo orgulhar-se de uma grande e nobre acção em favor das aspirações do Porto e do país.

Os nossos cumprimentos.

«DIÁRIO DO ALENTEJO»

No dia 1 de Junho entrou em novo ano de publicação o *Diário do Alentejo*, que, sob a direcção do distinto jornalista, sr. M. A. Engana, se publica em Beja, servindo, com imparcialidade, os interesses do distrito.

Os nossos melhores cumprimentos.

Caminhos de Ferro Coloniais

MOÇAMBIQUE

O sr. engenheiro-chefe da Divisão da Direcção dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, Horácio Brásio de Freitas, foi nomeado engenheiro-chefe do quadro comum dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro do Ultramar.

O sr. eng.º Arnaldo Pereira Leite, subdirector dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, foi nomeado engenheiro-director do quadro comum dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro do Ultramar, continuando ambos colocados em Moçambique.

— Foram superiormente providenciadas providências para debelar as dificuldades de fornecimento de travessas para assentamento da via, em construção, do Caminho de Ferro de Tete. Foi garantido o fornecimento, calculado necessário, de 20.000, por meio de requisição feita pela Junta de Exportação às firmas da província de Manica e Sofala que exportam madeiras.

Cada travessa é paga a 75\$00 cada uma posta junto da linha férrea.

— Encontra-se em estudo o projecto de um edifício destinado à Estação Central dos Caminhos de Ferro da Beira.

Este edifício substituirá o velho e inestético barracão construído para aquele fim pela «Beira Railway».

HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO V

Estremada devoção que tiveram os Marqueses de Vila Real ao Convento da Ínsua; quem foi o seu primeiro padroeiro e grandiosas esmolas que lhe fizeram até que entrou no padroado real

VEVE princípio a ilustríssima casa de Vila Real em D. Pedro de Menezes, primeiro capitão general de Ceuta, filho de João Afonso Teles de Menezes, 1.º Conde de Viana de Alvito e de D. Maria Vilalobos Portocarreiro, senhora de Vila Real, como mais claramente mostraremos, quando escrevermos do convento que nesta vila temos ⁽¹⁾. Sucedeu a seu pai no dito condado de Viana e a sua mãe no referido senhorio de Vila Real. Casou quatro vezes, a primeira com D. Margarida de Miranda, de que teve D. Brites de Menezes ⁽²⁾. Foi sucessora e herdeira de seus pais, e casando com D. Fernando de Noronha, filho segundo de D. Afonso Henriques, Conde de Guijon, lhe fez o senhor Rei D. Afonso V a mercê de Conde de Vila Real, que foi o primeiro como em seu lugar veremos, suposto que graves autores dão esta primazia a seu genro o já referido primeiro capitão de Ceuta, D. Pedro de Menezes. O mesmo monarca D. Afonso V fez mercê do condado de Vila Real e de juro e herdade a outro D. Pedro de Menezes, filho do sobredito D. Fernando de Noronha e não sabemos se as semelhanças que aqueles têm do mesmo nome, será causa nos autores de tirarem a este a primazia que deixamos dito, lhe pertence.

Casou o dito D. Pedro, segundo conde de Vila Real com a senhora D. Brites, filha segunda do senhor D. Fernando, primeiro Duque de Bragança, no ano de 1462, e passados vinte e sete, no de 1489, em que já reinava o senhor Rei D. João II, lhe fez mercê com notáveis aplausos e ostentações de grandeza do título de primeiro Marquês de Vila Real, que logrou até ao ano de 1489 em que faleceu, sem ainda ter o senhorio de Caminha, por cuja causa, só, veio a pertencer este convento a esta ilustríssima casa.

Estava isto reservado para seu filho primogénito D. Fernando de Menezes, terceiro conde e segundo Marquês de Vila Real, a quem o grande monarca D. Manuel, entre muitas e várias mercês que lhe fez, foi a de dar o condado de Valença e senhorio de Caminha por carta passada em 1 de Setembro de 1499 ⁽³⁾.

Tinha casado, levado mais de inclinação, que por

vontade de seu pai, com D. Maria Freire, filha única e herdeira de João Freire de Andrade, senhor de Alcoutim e aposentador mór da Casa Real, e de D. Leonor da Silva, filha de Pedro Gonçalves Malafaia, vedor da fazenda do senhor Rei D. João I, no ano de 1490, estando em Vila Real, o mandou chamar o senhor D. João II a Évora, onde então residia a corte, para o mandar à cidade de Ceuta, onde conseguiu tão notáveis vitórias, que fez memorável o seu nome com aclamações dignas dos seus merecimentos, que o soberano lhe remunerou com singulares expressões de afecto e real liberalidade.

Foi notável a piedade e devoção deste ilustre herói, e como o suavíssimo cheiro da santidade d'este convento se derramava pela sua actividade muito ao longe, se pode crer que êste foi o principal objecto que o atraiu a vir visitar estas terras, que se tinham acrescentado ao estado de sua casa.

Com esta resolução, chegou a Caminha, dia de Natal do ano de 1512, a tempo que nesta Ínsua se tinha levantado, na noite antecedente depois da missa, a mais horrível e medonha tormenta que ali se havia visto. Empolaram-se os mares, de sorte que parece pretendiam transgredir os limites que a divina providência lhes tem prefixo, e com as soberbas alterações com que acometeram a esta ilha, fizeram tão notáveis estragos, que se teve por milagre da Mãe Santíssima, sua padroeira, que de todo a não absorvessem. Passadas as oitavas se achava serenada a tempestade, com o que não dilatou o marquês os desejos que tinha de se ver já neste santuário, em que se demorou alguns dias e outras repetidas vezes veio a ele, não como visita, mas fazendo aqui tão continuada assistência, que a hospedaria em que assistia, adquiriu o nome de «casa do Marquês», e ainda hoje conserva o de «casa do duque», porque muitos anos depois a imitou na mesma devoção D. Miguel Luís de Menezes, primeiro Duque de Caminha, de quem logo faremos especial lembrança.

As que deixou nesta santa casa, este seu famigerado progenitor se fazem dignas de eterna memória.

⁽¹⁾ Frei Pedro de Jesus Maria José, obr. cit., tomo II, pág. 301 e segs.

⁽²⁾ «Monarquia Lusitana», tomo 8, livro 22, cap. 53, pág. 411.

⁽³⁾ D. António Caetano Brandão, História Genealógica da Casa Real, tomo 5, pág. 199 e Frei Pedro de Jesus Maria José, obr. cit., tomo I, pág. 297.

Tais foram os fervores que adquiriu aqui a sua devoção, que não só acompanhava os religiosos nos actos da comunidade, mas também muitas vezes, como esquecendo-se da autoridade de senhor se exercitava nas humildades de servo, administrando aos frades os pratos do refeitório e passando deste para a cozinha, acompanhava aos mesmos religiosos no lavar da louça.

Tinha o devoto Marquês nesta ocasião o seu filho D. Pedro de Menezes em Ceuta, o qual se achou em um grande perigo, pelo cerco que lhe fizeram os mouros, a tempo que um religioso se achava em oração, e conhecendo nela por revelação o sucesso, prorrompeu, suposto que extático, em vozes clamando, "mouros, mouros, mouros", o que o ouvindo o Marquês acudiu logo a saber a causa desta novidade, e tornando o servo de Deus em si do êxtase, com sinceridade humilde lha declarou, dizendo: "Senhor, encomendai a Deus o vosso filho, que se acha agora cercado de mouros". Não se desprezou a revelação, porque a virtude do religioso recomendava muito a sua verdade, e firme todos nela, se foran à presença de Maria Santíssima com fervorosas súplicas, a que se atribuiu depois o bom sucesso do perigo, que, com certeza se soube, sucedera no mesmo dia e hora em que o dito religioso estava em oração e a vozes anunciou o conflito.

Com isto ficou o Marquês mais confirmado na sua devoção e mais fervoroso em repetir vivas expressões da santidade desta casa, cujo padroado pediu logo e fez dele tão grande estimação que o deixou por bênção e herança a seu filho Pedro, por sua morte, que foi em Almeirim no ano de 1532 e jaz no Convento de S. Francisco de Leiria, para onde foi transladado do capítulo do de S. Francisco de Santarém, em que tinha sido depositado.

Sucedeu no estado da sua casa o dito seu filho D. Pedro de Menezes, terceiro do nome, e foi o terceiro Marquês e quarto Conde de Vila Real. Casou com sua prima-com-irmã D. Brites de Sara em Dezembro de 1519, depois de estar cinco anos em Ceuta, para onde o tinha mandado o grande monarca o Senhor Rei D. Manuel exercitar o governo desta praça no de 1512. Nela acreditou as nossas armas com tão gloriosos sucessos, que com as suas heróicas acções fez mais venerável a memória de seus valorosos progenitores.

Do padroado deste convento que seu pai lhe deixou em herança, fez tão singular apreço, como o manifesta a generosa liberalidade, com que anualmente por sua ordem eram providos de tudo o necessário os religiosos que aqui assistiam. Não nos podemos escusar de fazer agora expressa menção das principais verbas que se contêm na dita ordem, assim por nelas se manifestar a piedade e devoção com que foram ordenadas, como também para desempenho das nossas obrigações, para que com a lembrança deste benefício, que se nos fez, a tenhamos perpétua em

nossos sacrifícios e orações de tão insigne bemfeitor, cuja liberdade ainda de presente nos está beneficiando no importe que se nos manda dar pela Sereníssima Casa do Infantado da dita esmola ordinária, que determinou ao seu almoxarife da vila de Caminha se começasse a dar desde o 1.º de Janeiro de 1534 em diante na forma seguinte:

I. De pão lhe dareis cada semana 160 réis, o qual lhe entregareis ao sábado e será muito bom pão.

II. E dar-lhe-eis mais quarenta arráteis de vaca, da melhor que se cortar no açougue, que lhe mandarão cada semana ao sábado, assim como o pão.

III. E por quanto estava ordenado, que esta carne se lhe não desse nem no Advento, nem na Quaresma dos Bentos, eu ordeno que se lhes dê na Quaresma dos Bentos se o vigário a pedir, assim aos sábados, como o outro tempo e não pedindo a carne, dar-lhe-ão a valia dela em pescado fresco e levar-vos-á em conta por conhecimento do vigário.

IV. Para as três festas do ano, a saber o Natal, Páscoa e Pentecostes lhe dareis para cada festa um um carneiro e para o Natal um bom porco, grande e bom e formoso, e para estes carneiros e porco não se nos põe preço, porque por assento do escrivão e fé sua se nos levará em conta, e assim conhecimento do vigário de como a recebeu.

V. Dar-lhe-eis em cada um ano 15 alqueires de azeite, que comprareis ao melhor preço que puderdes e por conhecimento do vigário de como se recebeu e por fé do escrivão do que custou, se vos levará em conta e isto lhe dareis em conta, e isto lhe dareis em Janeiro de cada ano.

VI. E lhe dareis mais 10 almudes de vinagre pela mesma maneira e dar-lhos-eis sempre em Janeiro de cada ano.

VII. Dar-lhe-eis mais para vestiário de burel 80 varas, o qual lhe dareis sempre no mês de Agosto e 40 varas pretas brancas para túnicas as quais lhe dareis sempre no mês de Maio e por fé do meu escrivão do custo, que custou e conhecimento do vigário de como se recebeu, mando que se vos leve em conta.

VIII. Ao barbeiro que faz as barbas e coroas aos frades, vos mando que deis cada ano um cruzado e isto será de dinheiro de vintena, que vos mando aparatar, e por conhecimento do barbeiro de como o pagastes, vos será levado em conta. E se o vigário vos disser que o pagueis a um e não a outro, o dareis e o pagamento disto será dentro, em Janeiro seguinte de cada um ano depois que servir.

IX. À pessoa que lavar a roupa da sacristia e da mesa dareis outro cruzado cada ano, do mesmo dinheiro da vintena e então o pagareis da mesma maneira do barbeiro.

X. Item, do dinheiro da vintena lhe mandareis cada ano correger as pipas que tem para recolherem seu vinho e assim pagareis os carretos de vinho de Monção que trazem e todos os gastos que se fizerem no dito recolhimento do vinho que comprarem.

XI. Comprar-lhe-eis de castanhas piladas 5 alqueires do dinheiro da vintena e isto será no começo da Quaresma.

XII. Comprar-lhe-eis um ceirão de figos, eram 4 ceiras, e dar-lhe-eis no começo do Advento.

Estas cousas que assim lhe mando dar, não convertereis em nenhuma outra cousa, sem meu especial mandado, ainda que o vigário o queira nem o ministro.

Mais; se for necessário correger ou reparar a casa ou de retalhar ou correger alguma parede se caiu, com tanto que não seja nenhuma cousa nova, pagalo-eis do dinheiro da vintena, isto se entende tão sómente na Ínsua. E para estas esmolas aparto a renda do foral daqui da vila, e o que sobeja gastareis nas outras despesas da folha e se minguar, tomá-lo-eis de outra renda, é para isto cumprirdes vos mando que não espereis por folha minha, nem desembargo meu, nem nada, porque por este assento deste livro, mando que o cumprais.

Bernardo da Guilheira o fez em Caminha a 26 de Janeiro de 1534. O Marquês ⁽¹⁾.

Nesta forma se continuaram estas esmolas, não só em tempo do dito marquês, mas também de seus sucessores, como padroeiros que eram deste convento, até o ano de 1620 em que se passou a comunidade para o convento de Caminha, cujo guardião fez com o Marquês D. Miguel Luiz de Menezes, que foi o primeiro Duque de Caminha, que esta ordinária se reduzisse a 60\$000 réis. E suposto achamos notícia que acorreram para esta redução motivos forçosos; como se não declaravam, nos persuadimos o não seriam tanto, como as razões que se deviam ponderar por parte da maior pureza da nossa santa regra, por

ser mais conforme a ela o recebermos o de que necessitamos de própria espécie. Isto só bastava para nunca solicitarmos tais reduções, e muito mais ficando ordinariamente nelas as comunidades prejudicadas, como neste caso e em outros semelhantes a experiência repetidas vezes o tem mostrado.

Não tardou muito que os religiosos se achassem possuídos de grande escrúpulo nesta matéria, como tão conveniente à perfeição da regra que professamos, e para se livrarem deste cuidado, sendo provincial o Padre Frei Francisco de Lisboa, pelos anos de 1630, solicitou se desfizesse a redução e se continuasse a dar a referida ordinária em própria espécie, como desde o princípio se costumou. Porém não teve efeito o seu fervoroso zelo, pois nem este é suficiente para emendar semelhantes erros, e por isso deve haver nos prelados mais diligente cautela, para que os não permitam, quanto lhes for possível, e muito mais que os religiosos não concorram para isso, com o que ficaremos mais seguros na consciência e os conventos mais bem servidos.

Suposto que esta ordinária pertencia toda a esta santa casa, como se lhe diminuiu muito a comunidade com a nova fundação da de Caminha pelos anos de 1624, em que era provincial o Padre Frei Luís de Jesus, se determinou se dividisse entre ambas, ficando cada uma com 30\$000 réis, em cuja divisão é de crer que entreveio a vontade e autoridade do sobredito Marquês, primeiro Duque de Caminha, o que até ao presente se observa ⁽²⁾.

(1) Livro do Almoxarifado de Caminha, folha 43.

(2) Cartório do Convento, folha 35.



Regulamento de Transportes

EM AUTOMÓVEIS

(Continuação do n.º 1474)

Art. 181.º Os cuidados e responsabilidades inerentes à execução de serviços de transportes postais são os que constam dos regulamentos aprovados pelo Ministro das Comunicações em vigor nos CTT, regulamentos que devem ser completamente acatados pelos concessionários das carreiras, seus agentes ou mandatários, como cooperadores efectivos da rede de transportes postais.

§ único. Nos casos de força maior que ponham em risco a regularidade da exploração da carreira ou a segurança dos sacos postais, deverão os concessionários avisar os CTT o mais depressa possível, para que não sofra prejuízo a execução dos serviços do correio.

DIVISÃO IX

Do pessoal e dos passageiros

Art. 182.º Nos automóveis pesados empregados em carreiras de serviço público de passageiros, além do respectivo condutor, prestará serviço um cobrador.

§ único. Só podem exercer a profissão de cobrador os indivíduos de idade superior a 21 anos.

Art. 183.º Os condutores, os cobradores e os empregados na fiscalização comercial dos concessionários, quando em serviço, usarão uniforme com boné de pala de couro ou de oleado, no qual será indicada a categoria, o número de ordem e a designação comercial do concessionário. Em circulação o uso do boné é sempre obrigatório.

Art. 184.º Os condutores, os cobradores e os fiscais terão um cartão de identidade, passado pelo concessionário, do qual constará o nome, a categoria, o número de ordem e a residência do titular, e, ainda, para os condutores, a indicação do número da carta de condução e da direcção de viação que a passou.

Art. 185.º O pessoal dos diferentes serviços de exploração é da livre escolha e inteira responsabilidade da empresa.

§ único. Se este pessoal for insuficiente, inábil ou negligente, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação obrigará os concessionários a aumentá-lo ou a substituí-lo.

Art. 186.º Os concessionários são obrigados:

1.º A ter à disposição da Direcção-Geral dos Serviços de Viação uma relação actualizada com os nomes e residências dos condutores e co-

bradores que prestam serviço nos seus veículos;

2.º A registar em cada dia os nomes dos condutores e cobradores em serviço e os números de matrícula dos veículos em que trabalham.

Art. 187.º Ao pessoal que presta serviço nos veículos empregados nas carreiras compete:

1.º Usar da maior deferência para com os passageiros e agentes de fiscalização, prestando a uns e outros todos os esclarecimentos que lhes sejam pedidos;

2.º Prestar aos passageiros todo o auxílio de que careçam, tendo especial atenção para com as senhoras, mutilados, velhos e crianças;

3.º Não importunar os passageiros com exigências não justificadas;

4.º Velar pela segurança e comodidade dos passageiros;

5.º Não fumar, quando em serviço, nem tomar nos veículos qualquer refeição;

6.º Verificar, antes de abandonar os veículos em que prestam serviço, se nos mesmos se encontram quaisquer objectos que neles tenham sido esquecidos pelos passageiros.

§ 1.º O cobrador é obrigado a dar sinal de paragem sempre que lhe seja pedido e só dará o sinal de partida depois de se assegurar de que as portas do veículo se encontram bem fechadas.

§ 2.º O condutor deverá deter o veículo sempre que lhe seja feito sinal para esse fim e por forma tal que a entrada e saída dos passageiros se faça sem perigo para estes e sem prejuízo da circulação e só porá o veículo em marcha quando para esse efeito receber o sinal do cobrador.

§ 3.º Nos percursos onde estejam sinalizados os locais de paragem é vedado aos condutores deter os veículos fora desses locais.

Art. 188.º É vedado aos passageiros que transitam nos veículos de carreiras:

1.º Abrir ou manter abertas as janelas quando haja oposição de outros passageiros que sejam por este facto incomodados;

2.º Ocupar injustificadamente mais espaço do que o que lhe pertence e tomar posições ou praticar actos que incomodem os outros passageiros, ofendam a moral ou prejudiquem a boa ordem e o asseio dos veículos;

- 3.º Debruçar-se fora dos veículos durante a marcha;
- 4.º Subir ou descer com os veículos em andamento;
- 5.º Causar demoras injustificadas;
- 6.º Cuspir sobre qualquer parte dos veículos ou lançar neles quaisquer detritos ou objectos que os sujem ou deteriorem;
- 7.º Pendurar-se em qualquer parte do veículo ou seus acessórios;
- 8.º Dificultar a passagem nas coxias ou o acesso às portas;
- 9.º Manter discussões com o pessoal ou com os restantes passageiros;
- 10.º Colocar quaisquer volumes pesados sobre os bancos, os pés sobre os estofos ou quaisquer objectos em lugar que não pertença ao passageiro;
- 11.º Arremessar dos veículos quaisquer objectos.

§ único. O pessoal em serviço nos veículos deverá solicitar a intervenção das autoridades para obrigar a sair dos mesmos os passageiros que desobedecem às prescrições deste regulamento e nomeadamente às deste artigo.

Art. 189.º Será recusada a admissão em automóveis de transportes colectivos:

- 1.º Aos indivíduos em estado de embriaguez;
- 2.º Aos que sejam portadores de doenças que possam causar repulsa ou contagiar os restantes passageiros;
- 3.º Aos que, pela sua sujidade ou trajo, possam incomodar ou prejudicar os outros passageiros;
- 4.º Aos que transportarem objectos perigosos ou armas de fogo carregadas, não sendo agentes da autoridade.

Art. 190.º O passageiro que deixar o veículo em localidade anterior àquela para que tirou bilhete ou que dele for expulso por ter transgredido as disposições regulamentares perde o direito ao resto da viagem, sem que possa reclamar a importância relativa ao percurso não efectuado.

DIVISÃO X Dos veículos

Art. 191.º Na exploração da indústria de transportes colectivos só devem ser empregados automóveis pesados.

§ único. Em casos muito especiais e a título excepcional o Ministro das Comunicações poderá autorizar o emprego de automóveis ligeiros.

Art. 192.º O número mínimo de veículos a empregar em carreiras regulares será fixado pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação, tendo em atenção o tráfego normal do percurso em que se vai efectuar o serviço público e a necessária reserva do material circulante.

Art. 193.º O concessionário deverá explorar as suas carreiras com veículos da sua propriedade.

§ único. Exceptuam-se:

- a) Os casos autorizados pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação relativos a veículos devidamente inspeccionados, quando por motivo de força maior o concessionário não possa explorar a carreira, no todo ou em parte, com veículos da sua propriedade;

b) O caso referido no artigo 125.º

Art. 194.º Para cada veículo que pretende empregar na carreira pedida deverá o concessionário requerer uma licença, destinada a acompanhar sempre o veículo a que respeita, a qual será passada pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação e válida pelo prazo da concessão.

Art. 195.º As licenças a que se refere o artigo anterior serão enviadas pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação às secções de finanças com jurisdição na área da residência dos concessionários, a fim de serem visados e seguidamente entregues aos interessados, para o que serão postas à sua disposição mediante aviso prévio.

§ único. O visto apostado na licença implica para a secção de finanças a obrigação do lançamento do respectivo imposto de camionagem.

Art. 196.º Sempre que qualquer veículo adstrito a carreiras de serviço público se inutilize para o serviço em que era empregado, venha a ser transferido de proprietário ou deixe de ser utilizado em transportes públicos, o concessionário solicitará à Direcção-Geral dos Serviços de Viação o cancelamento da respectiva licença nas concessões que com ele explore.

Art. 197.º Os veículos destinados a transportes colectivos devem ter:

1) No interior, em local bem visível, tabelas impressas com os horários e as tarifas da carreira e outros elementos de informação exigidos pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação;

2) No exterior, em local bem visível:

a) Legendas referentes à lotação ou à carga conforme se tratar de carreiras de passageiros ou de mercadorias, que conterão, respectivamente, os dizeres "Transporte colectivo de passageiros" ou "Transporte colectivo de mercadorias", escritos em letras encarnadas sobre o fundo branco de uma tabela de dimensões não inferiores a $0^m,80 \times 0^m,30$;

b) Um letreiro, que de noite será devidamente iluminado, onde se indicará o local do destino da carreira. Quando o veículo efectuar um desdobramento ou um serviço de aluguer ou de excursão o letreiro indicará, respectivamente, "Desdobramento", "Aluguer" ou "Excursão".

(Continua no próximo número)



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 111, II série, de 16 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que sejam declaradas sobrantes duas parcelas de terreno, com as superfícies de respectivamente de $43^{m^2},66$ e $90^{m^2},28$, localizadas a primeira à direita e a segunda à esquerda da linha férrea do Oeste, entre os quilómetros 130,989,38 e 131,001,58, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Valado, concelho da Nazaré, distrito de Leiria, e confrontam a primeira ao norte com o caminho de ferro, ao sul com a Junta Autónoma de Estradas e ao nascente e poente com o caminho de ferro e a segunda ao norte com a Junta Autónoma de Estradas e ao sul, nascente e poente com o caminho de ferro.

As supracitadas parcelas de terreno são cedidas à Junta Autónoma de Estradas, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 112, II série, de 17 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que o director-geral de Caminhos de Ferro, engenheiro Rogério Vasco Ramalho, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com Alfredo Maria Afonso da Mouteira para a execução da emprei-

tada n.º 9, de construção de um anexo para habitação do guarda da estação do Estádio Nacional.

O «Diário do Governo» n.º 113, II série, de 18 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o projecto de substituição do tabuleiro metálico do pontão situado ao quilómetro 97,705,55 da linha férrea de Leste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo» n.º 116, II série, de 21 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a superfície de $138^{m^2},82$, situada entre os quilómetros 3,357,65 e 3,376,15 da linha férrea de Guimarães, junto à Avenida da Senhora da Hora, destinado à construção de uma casa de guarda.

O «Diário do Governo», n.º 122, II série, de 28 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 70, de construção de um dormitório e duas moradias para pessoal de exploração e um dormitório para pessoal de tracção na estação de Moura, de que é adjudicatário José Pinto Caeiro, aprovar o referido auto, e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo» n.º 123, II série, de 30 de Maio, publicou o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de $559^{m^2},40$, localizada entre os quilómetros 21,252,03 e 21,314,50 da linha férrea do Cais do Sodré a Cascais, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, Lda

AGENTES EXCLUSIVOS:

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

é a marca dos condutores eléctricos
fabricados segundo as normas de segu-
rança das instalações de baixa tensão

PELA

C E L
é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

de Carcavelos, concelho de Cascais, distrito de Lisboa, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul e poente com Câmara Municipal de Cascais e ao nascente com Câmara Municipal de Cascais e caminho de ferro.

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

O «Diário do Governo», n.º 124, II série, de 31 de Maio, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno com a superfície de 213^{1/2},42, localizada entre os quilómetros 34,347,11 e 34,369,31 da linha férrea de Guimarães, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho de Santo Tirso, distrito do Porto e confronta ao norte, nascente e poente com o caminho de ferro e ao sul com caminho camarário.

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

WIESE & C. A. DA

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telefone P. B. X. 20181

LISBOA

Sociedade Textil do Sul, Lda

FIAÇÃO — TECELAGEM

ESTAMPARIA — BRANQUEAÇÃO

TINTURARIA — HIDROFILAGEM

FÁBRICAS EM :

LISBOA — SACAVÉM — ALHANDRA

Rua da Prata, 199, 1.º e 2.º — LISBOA

Telef. 3 2728

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

**Rua do Amparo, 51
LISBOA**

Sempre Sortes Grandes!

Uma rede de estradas de turismo, que incluirá o nosso país, vai atravessar a Europa

O *Jornal de Notícias*, do Porto, na sua edição de 7 de Maio, e na primeira página, publicou o seguinte comunicado que, integralmente, reproduzimos:

GENEBRA, 6 — Dezassete países europeus e a Alemanha Ocidental concordaram hoje construir uma rede de grandes artérias rodoviárias com 42.000 quilómetros, através do Continente e da Grã-Bretanha, nos próximos 10 anos.

Divididas em 3 categorias e providas de todos os últimos melhoramentos para auxiliar a deslocação rápida e segura, as novas artérias permitirão grande desenvolvimento nos transportes rodoviários europeus.

Os países que se comprometeram a participar na construção da nova rede de estradas são: Grã-Bretanha, França, Bélgica, Holanda, Áustria, Dinamarca, Itália, Portugal, Finlândia, Grécia, Luxemburgo, Noruega, Suécia, Suíça, Checoslováquia, Polónia e Hungria. A União Soviética não se comprometeu, quer por si quer pela zona Oriental da Alemanha. A Espanha não foi convidada a aderir, embora a França e Portugal propusessem a construção de 2 grandes artérias que penetrem em grande extensão, através da Espanha.

Peritos dos vários países participantes na rede concordaram também dar efeito, o mais rapidamente possível, a três novos Tratados, que permitirão mais liberdade de trânsito rodoviário e transportes, como a Europa não verifica desde a primeira guerra mundial. Estes peritos decidiram que os Tratados ficarão abertos para a assinatura, em Genebra, em Junho. O primeiro facilita as viagens através das fronteiras, para os turistas, em carro a motor; o segundo elimina as presentes barreiras de fronteiras, e o terceiro permitirá, pela primeira vez na Europa, que camiões de transporte a longa distância passem através de países intermediários sem exame alfandegário. — R.

Foi com optimismo que lemos a notícia acima transcrita. Para a boa relação dos povos, para o estreitamento de amizades, o turismo pode e deve desempenhar no futuro um papel simpático e preponderante. Mas o turismo só será verdadeiramente viável quando forem facilitadas as viagens através das fronteiras e forem eliminadas todas as barreiras, toda a complicada maquinaria de vistos e de papelada e de tantas coisas que aborrecem, que complicam, que provocam o tédio e a desistência de quem procura, nas viagens, um motivo de prazer, e não o cumprimento de uma pesada pena.

A. A. Macedo Basto

LISBOA — ÁFRICA

Sede:

Rua do Cais de Santarém, 32, 1.º

Caixa Postal, 674 — Telefones: 26496 e 26760

—

SUCURSAIS:

LOURENÇO MARQUES

Praça 7 Março, 16-Prédio Fonte Azul-Caixa Postal 1184

LUANDA

Avenida Neves Ferreira — Caixa Postal, 678

Telegramas:

AMATO { LISBOA
LOURENÇO MARQUES
LUANDA

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA:

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

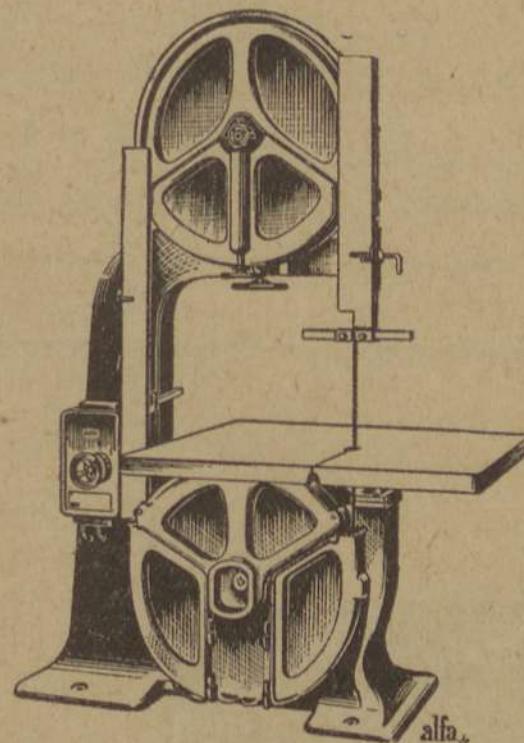
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2.



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

MÁQUINAS PARA
TRABALHAR MADEIRA

Guilliet



FÁBRICA
EM
AUXERRE
(FRANÇA)

Mais de um sé-
culo ao serviço
da indústria da
madeira

MOTORES
ELÉCTRICOS
FERRAMENTAS
ACESSÓRIOS

FILIAL PORTUGUESA

GUILLIET, L.^{DA}

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10-B-C — LISBOA

S A P E M

Sociedade Anónima de Embalagens Metálicas

SÉDE: Av. António Augusto de Aguiar, 17, r/c. D.
Telefones 5 0854 e 5 0887

FÁBRICA: Póvoa de St.^a Iria — Telef. Póvoa, I
End. Teleg. «FUTS»



BIDONS em chapa preta e galvanizada

RADIADORES em chapa prensada para aquecimento central

Depósitos — Carros de mão — Pás — etc.

Entrega imediata aos melhores preços do mercado



COMPANHIA EUROPEA 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 BAGAGENSEnd. Teleg. EUROPÉA
TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40 - LISBOA



Não sóvão somente, neper oferecer um ele-
gante ramo de flores. Também na execução
da cosa para e execução dos seus trabalhos
v. m.º da sua prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS
FIXE BEM
trabalhos de
FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFF SET E
LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L. DA
Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

«A Nova Loja dos Candeeiros»

Vende ao preço da tabela:
Fogões, Esquentadores, Lan-
ternas e todos os artigo da
VACUUM

Única casa no género que tem
ao seu serviço pessoal técnico
que pertenceu àquela compa-
nhia, tom ando responsabili-
dade em todos os consertos
— que lhe sejam confiados —

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



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 comodida-
des recomendáveis. — Esplêndida sala de vi-
sitas. — 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 21616 — PORTUGAL

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L. DA

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em
PRAIA DO RIBATEJO, CAXARIAS, PAMPILHOSA
DO BOTÃO E CARRIÇO.

EXPORTADORES DE MADEIRAS
PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

End. Teleg. — Thocruzilhos

Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa — 4, Largo do Stephens, 5

End. Teleg. — Snadek — Telefone n.º 21868

The Red Hand Compositions Company

LONDON

RAHTJEN'S COMPOSITION

Tintas Anti-Corrosivas marca Mão Vermelha, tam-
bém conhecida por tinta Hartmann.
A mais resistente
ao calor, e de pro-
tecção eficaz e du-
radoura.

Não é afectada pelo
ar do mar e é de

Agentes gerais: **Company, Limited**
ANTICORROSIVA PAINTS



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

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

D. A. KNUDSEN & C.º, Limitada

TELEFONE: 22787-22790 TELEGRAMAS: KNUDSEN

Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA