

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

1479



1—AGOSTO—1949



ANO LXII

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ALVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.^a 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 MONTÉS
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 CARVALHAI



—S U M Á R I O—

| | |
|--|-----|
| Caminhos de Ferro da Malaia, por CARLOS BIVAR | 479 |
| Problemas Sociais, pelo prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA | 481 |
| A Carris e as suas elevadas tarifas, por GUERRA MAIO | 482 |
| Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT | 484 |
| Efemérides ferroviárias, por CARLOS NONO | 485 |
| Carta de Espanha, por J. M. MIURA | 487 |
| Turismo e Hotéis | 488 |
| Caminhos de Ferro Coloniais | 489 |
| Orfanato dos Ferroviários da C. P. | 489 |
| Os transportes e a estética de Lisboa | 490 |
| Há 50 anos | 490 |
| Linhos Portuguesas | 490 |
| Regulamento de Transportes em automóveis | 491 |
| Parte Oficial | 493 |

Caminhos de Ferro da Malaia

por CARLOS BIVAR

COMO a Malaia inclui na sua orgânica político-administrativa a cidade de Malaca, não resistimos à tentação de fazer referência, embora sumaríssima, à sua conquista pelo notável cabo de guerra e estadista, que foi Afonso de Albuquerque, fundador do império português da India.

A dinâmica da missão imperial desenvolvida pelo grande capitão tem sido descrita em todos os tons e, poderá dizer-se, em todas as línguas usadas pelos escritores dos países que se tem ocupado da história marítima e colonial, que absorveu as respectivas actividades durante os séculos XV e seguintes.

Antes da sua conquista, por Afonso d'Albuquerque, Malaca, cidade capital do reino do mesmo nome, nos séculos passados, já havia sido visitada pelos portugueses, pois à corte de Lisboa chegavam, constantemente, notícias sobre a conveniência do estabelecimento de relações com aquele empório e a India, acatando a cobiça dos mercadores e a ambição dos que pretendiam o engrandecimento da nação, o que tudo era sugestionado ao então visorei, D. Francisco d'Almeida que informava sobre a oportunidade de entender nas coisas de Malaca, cujas dificuldades consistiam, principalmente, na ocorrência de tempos adversos uns dos outros.

A resolução, porém, de se estabelecer contacto com tal empório que na corte, além de tudo, era apregoado como um dos esteios do tráfico oriental senão ali monopolizado pelo menos explorado intensivamente, sobreponha-se a todas as informações oficiais que sobre Malaca se prestavam

e, assim, em 1509, surgiram na barra de Cochim quatro navios comandados por Diogo Lopes de Sequeira, fidalgo, cavaleiro e muito entendido na arte de navegação, segundo o conceito que dele tinha o soberano. Este navegador fora munido de grandes poderes concedidos pelo rei nos quais se ordenava que ninguém lhe estorvasse a viagem e, pelo contrário, que todos lha facilitassem, incluindo também o seu regimento a descoberta de Malaca, caso na Ilha de S. Lourenço (Madagascar), não existissem os artigos mencionados por Tristão da Cunha que, em 1507, visitara aquela Ilha descoberta por Diogo Dias, em 10 de Agosto de 1500, dia do santo daquele nome.

O visorei D. Francisco facilitou o apetrechamento dos barcos da expedição de Lopes de Sequeira aumentando-lhe um outro e fornecendo-lhe os pilotos necessários à navegação arriscada naqueles mares, para ele completamente desconhecidos. No regimento outorgado a Sequeira recomendava-se-lhe o assento de paz com o sultão e o pagamento de um tributo. Lopes de Sequeira chegou a Malaca com vento de feição e foi bem recebido pelo reinante, que mandara indagar por um mensageiro ao que vinha a esquadra surta no porto. Foi-lhe notificado que o chefe da expedição vinha negociar um tratado de paz e amizade em nome do rei de Portugal e que os navios vinham carregar mercadorias de Malaca e descarregar as que traziam a bordo a fim de se estabelecer o intercâmbio comercial entre os dois empórios. Foram concedidas ao chefe da esquadra todas as facilidades incluindo a cedência de umas casas à borda

de água que serviriam como armazéns e nas quais as gentes de bordo trataram logo de se instalar estabelecendo uma feitoria, com dormitório para o pessoal, etc.

Tal situação não convinha, é claro, aos mercadores que na ocasião se encontravam no posto e ao verem-se lesados nos seus interesses resolveram opôr-lhe obstáculos decisivos. Combinaram informar o sultão do que se passava, carregando o caso com côres sombrias, e avisando-o da sorte que o esperava se não tomasse as providências que se impunham, as quais consistiam em atacar a feitoria e desbaratar todos os seus defensores, tomado-se-lhes a fazenda. Mas o sultão computando o valor da fazenda armazenada pela qualidade do presente que recebera do capitão-mór, Lopes de Sequeira, e, precisando precaver-se contra os seus próprios conselheiros, resolveu não permitir a destruição da feitoria mas apoderar-se do que nela estava armazenado, proibindo, ao mesmo tempo, a morte dos seus defensores, que desejava conservar como cativos, os quais apresentaria como trunfos, em ocasião oportuna, pelo que lhes foi proposta a rendição que o chefe teve de aceitar visto a inutilidade da resistência e para não agravar a situação de quase uma trintena dos seus que ia ficar prisioneira.

A volta para a India, onde não tocou, Sequeira fundeu no porto de Pedir na Ilha de Samatra, onde foi recebido pelo respectivo reinante, tomou água e carregou os barcos com mercadorias de grande valor. Aportou a Ceilão onde se despediu dos companheiros que ficavam na India e seguiu com rumo a Lisboa, sendo aí recebido com todas as mercês e promessas de ser mandado a conquistar Malaca, o que circunstâncias sobrevindas impediram de cumprir.

Com Albuquerque, conhecedor dos homens e das coisas, a mecânica adotada era outra e, por isso, «sem trazer os exércitos de Xerxes ou Dario, fez tributários mais reinos do que trazia soldados». (¹)

Surgiu, numa ilha próximo de Malaca, em meados de Junho de 1511. Passados poucos meses já Malaca estava em seu poder, o sultão e os seus elefantes em fuga e os cativos entregues, a fortaleza construída, não obstante as intrigas, a falta de material, a fome causada pelo bloqueio, as epidemias, as frechas envenenadas e toda uma interminável série de dificuldades com as quais, só muito excepcionalmente, alguém poderia arrostar.

Três séculos, após a perda de Malaca, existem ainda nessa cidade cerca de dois mil e quinhentos portugueses falando o português do século XVII, a que chamam «português fundo», sendo na sua maioria pescadores e habitando um bairro que lhe foi concedido pelo governo inglês, cujos arruamentos são designados por nomes de heróis portugueses. Também lá existe uma capela da Missão, onde foi celebrada missa por um missionário chamado Corrado, por ocasião da estada ali do aviso «Gonçalo Velho». (²)

* * *

Os sistemas governativos aplicados aos povos da Península de Malaca foram substituídos pela «Federação da Malaia», que entrou em vigor no 1.º de Fevereiro de 1948. Sucedeu à União Malaia constituída em 1 de Abril de 1946.

A Federação inclui alguns dos territórios da União, nomeadamente os nove estados da península e os estabelecimentos de Penang e Malaca; Singapura, a terceira dos antigos Estabelecimentos do Estreito, forma agora uma colónia à parte.

As autoridades superiores são representadas por um Governador Geral e um Alto Comissário exercendo o primeiro a sua autoridade também sobre Singapura, Borneo Norte, Sarawak e Brunei, sendo cada um dos estados governado por uma auctoridade sua, assistida por um concelho executivo e um concelho de Estado. O soberano superintende, por intermédio do Alto Comissário, sobre questões de defesa e relações externas.

A área total da Federação é de cerca de 50.650 milhas quadradas e compõe-se dos Estados de: Perak, Selangor, Negri, Sembilan, Pahang, Johore, Kedah, Perlis, Kelantan, Trengganu, Penang e Malaca. A população é estimada em 4.779.683 habitantes.

Caminhos de Ferro — A linha principal estende-se de Norte (Prai) a Sul (Singapura). Um ramal ligando Prai, com os caminhos de ferro do Sião. Outras linhas existem em conexão com a principal e as de Malaca alcançando os postos de Dickson, Swettenhan, Teluk Anson e Weld. A linha de Leste atinge Tumpat e uma outra desde Pasir Mas até Sunzei Golok em conexão com a Tailândia.

Bibliografia :

(¹) Jacinto Freire — Logares Selectos, pág. 284.

(²) «Diário de Notícias» de 9-II-39.

«Lendas da India», Stateosman's Year Book — 1948.

PROBLEMAS SOCIAIS

Valorização da profissão do Engenheiro...

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

A num problema anterior projectei um plano, todo de harmonia a dignificar a profissão de engenheiro. Tive quem o aplaudisse e quem o menos-prezasse. Os diplomados em engenharia, que me transmitiram opiniões, foram unâmines em afirmar que as minhas ideias são de molde a merecer o estudo dos legisladores. E os práticos, por sua vez, discordam com as premissas lá exaradas, porquanto se reconhece o direito de exercer engenharia, apenas, aos diplomados.

Uns e outros têm acumuladas razões.

Por um lado, os diplomados, que se formaram mercê de tantas dificuldades de ordem intelectual e material, lutam pelo monopólio da actividade técnica nacional. Lutam cada vez mais afincadamente, atendendo à crise de trabalho e à saturação atingida pelo número de engenheiros existentes em Portugal. E', pelo menos, o que faz sentir a campanha que vem crescendo na imprensa e foi iniciada pelo «SOL».

Mas, por outro lado, os práticos que, por via de sua tenacidade e de suas qualidades de trabalho e inteligência, subiram em categoria a ponto de desempenhar lugares bem próprios dum diplomado, esses apelam para os seus conhecimentos e direitos adquiridos. E os patrões ou empresas, muitas vezes — diga-se a verdade — preferem a experiência do prático à inexperiência do teórico!

Como solucionar, pois, o complicadíssimo problema?

Concedendo todos os direitos a uns e desrespeitando o campo de actividades dos outros? Isso nunca!

Só a justiça pode satisfazer o problema. Primeiro, porque os diplomados, a quem foi conferida uma carta de capacidade técnica, devem necessariamente ter assegurada a sua colocação. Segundo, porque os práticos, realmente, dão às empresas um rendimento que poderá ser igualado ou ultrapassado por um diplomado, após, cinco ou mais anos de prática eficiente e activa.

Queria chegar a este ponto da questão.

Para as empresas valerá bem mais a prática dum diplomado, que a prática dum prático.

A daquele é supervisora, progressiva, inovadora e susceptível de maior rendimento. A deste é metódica, sensata, mas constante em rendimento e conservadora.

Interessa, portanto, que na chefia a direcção dos serviços estejam os diplomados e não os práticos,

O problema dificultou-se, olhando a que o técnico não traz da Escola meios capazes de empreender, de inovar, de dar progresso aos métodos, de apurar o produto, de acelerar o rendimento e de saber lidar psicológicamente com o operário.

O diplomado conquista estes meios, é certo, depois de longos e aturados anos de trabalho. Mas não basta!

Há que diminuir ao mínimo esses anos, talqualmente se faz em países progressivos, como América do Norte Suíça e Bélgica.

Como? Desta vez não respondo eu, que sou novo, suspeito. Ouvi para isso a opinião dum prático que é categorizado chefe de Secção de Via e competentíssimo ferroviário. Resolve o problema nestas linhas gerais, que se me afiguram revolucionárias, mas de real efeito e, por isso, dignas de serem lapidadas pelos reformadores:

— O curso de engenheiro deve manter a mesma duração. Seria, pois, diminuída a sua intensidade em programação teórica. As aulas de teoria seriam da parte da manhã. Da parte de tarde, todos os alunos seriam destinados a trabalhar em oficinas, fábricas e empresas do teor de sua futura especialização. Actuariam como operários, sempre vigiados e orientados, para se apurar com rigor das suas aptidões e corrigi-los. O Estado obrigaria que as mesmas oficinas, fábricas e empresas pagassem condignamente a esses estagiários-operários — pagamento que estimulá-los-ia e facilitar-lhes-ia o estudo. O seu convívio com os operários teria mais tarde, indiscutivelmente, os melhores benefícios. As empresas informariam a Escola acerca do aperfeiçoamento do aluno-operário. Se tem nulas aptidões, será convidado a abandonar o curso. Se tem razoáveis aptidões haverá de prosseguir. Se revela as melhores e excepcionais aptidões, talvez a empresa o convide, depois de formado, a fazer parte do seu corpo técnico ou directivo...

Num plano genérico ficou descrita a solução, que eu reputo de possível e esplêndida para salvar o futuro da crise que ameaça esboçar-se.

Se atendermos a que o engenheiro é verdadeiramente um operário intelectualizado com funções de gerência e de concepção, e nunca um «gentleman» da indústria, da técnica, da política ou da sociedade, pode concluir-se que a ideia, vinda dum prático hábil e inteligente, é sobremaneira aproveitável.

A Carris e as suas elevadas tarifas

Por GUERRA MAIO

II

O descongestionamento da capital exigia transportes rápidos e mais modernos. Assim o entendeu a Carris, adquirindo excelentes auto-carros, cómodos e quasi elegantes, pecando apenas pelo preço exagerado dos bilhetes, quinze tostões dos Restauradores ao Campo Pequeno, quando nos "eléctricos" cobra apenas 80 centavos; não é caro, mas caríssimo. Só os ricos os podem tomar e aqueles que, tendo pressa, o não possam fazer de outra maneira.

Hão de concordar que quem morar nas imediações do Saldanha e venha trabalhar à Baixa e quiser ir almoçar a casa, tem que exportular seis escudos diários, ou sejam 132\$ mensais, não contando os domingos, despesa que só está ao alcance de pessoas que ganhem quatro ou cinco contos por mês. E é pena que assim seja, pois se os preços fossem acessíveis, era extremamente prático e económico ir comer a casa, visto o trajecto ida e volta ser de 10 minutos apenas.

Depois a C. C. F. L. com a manifesta preocupação de que os passageiros se não pendurem nos auto-carros e viajem sem pagar o bilhete, optou pelos veículos do tipo dos grandes percursos, com portas herméticamente fechadas quando seria preferível que eles tivessem não só largas plataformas, mas igualmente no interior um espaço atrás do motorista, sem bancos, para transportarem um apreciável número de passageiros, de pé, com proveito do público e das suas receitas.

Que diferença com os métodos da Companhia dos telefones, que tendo obtido o sistema de chamadas — como é justo — procurou elevar as suas receitas pela quantidade, e não olhou a despezas, dotando a cidade de numerosas cabines e pôs à venda essas cajinhos onde se metem cinco tostões, evitando-nos não ficarmos a dever à loja ou a escritório, onde nos permitem falar, mais que a amabilidade. E o sistema entrou de tal maneira nos hábitos que em toda a parte se permite uma chamada, em tais condições, seja freguesa ou não. E ao mesmo tempo acabou-se com o deplorável sistema dos vizinhos invadirem as nossas casas a dizerem ao telefone banalidades aos amigos, por vezes numerosos, o que acontecia quando

o serviço não era por chamadas. Tudo isto fez engrandecer as receitas da Companhia dos Telefones que bem o merece.

O problema dos transportes citadinos não está, a meu ver, no metropolitano, de custosa e difícil construção devido ao acidentado da cidade, mas da duplicação dos auto-carros, que pela sua maleabilidade e rapidez, podem atingir o fim desejado. Mas como pensar em tal se a Carris optou pelas tarifas proibitivas e, como disse, só ao alcance das pessoas ricas? É ver como, fora das horas de afluência, os carros andam às moscas, o que não aconteceria se as tarifas fossem mais em conta.

Optasse a Companhia por carros de maior lotação e com tarifas ao alcance de todos, que as suas receitas teriam uma ascensão vertical.

A modalidade era simples. Tarifa única de um escudo, da Baixa para o Campo Pequeno, Estrela, Alcântara, quer dizer para os sítios onde os "eléctricos" custam 80 centavos. E depois bilhetes de 1\$20 até ao limite das actuais tarifas de um escudo. Em qualquer dos casos 20 centavos apenas a mais. Serviço mais rápido e com maior economia de material, pois um auto-carro faria três carreiras no mesmo tempo que um "eléctrico". Quem ganhava? A Companhia.

Quantas pessoas, tendo automóvel, não deixariam, na maior parte dos dias, o carro na garagem, se, com quatro escudos diários, se transportassem de casa para a loja ou para o escritório, e voltassem a casa para almoçar sem ter que andar na Baixa à procura de local para o arrumar, o que se torna dia a dia mais difícil?

É talvez por essa razão e pelo exagerado preço de alguns restaurantes, que a F. N. A. T., o Banco de Portugal, a C. P. e outros grandes organismos estabeleceram cantinas para os empregados almoçarem, as quais são apreciadíssimas e cada vez mais concorridas.

Há pouco, ouvindo os queixumes de falta de freguesia, ao gerente de certo restaurante da Baixa, perguntei-lhe por que não baixava os preços. O homem considerou a sugestão e respondeu que nada ganhava com isso, a freguesia seria certamente mais numerosa, mas tinha mais trabalho, e o lucro era o mesmo... É certamente esta moral que orienta a administração da Carris.

Ora a C. C. F. L. cobra por um bilhete nos seus auto-carros, dos Restauradores ao Campo Pequeno (uns escassos trez quilómetros) mais que as camionetas, na província, cujo quilómetro oscila entre 25 a 40 centavos, enquanto que ela não se contenta com menos de 50. E as camionetas têm estradas, por vezes sem alcatrão, com rampas intermináveis, curvas e contra-curvas, o que tudo encarece a tracção. E os proprietários não se queixam, adquirindo cada vez carros maiores e mais confortáveis. Demais estes ultimos circulam, na maior parte dos casos, em sítios pouco populosos e a não ser nos dias de mercado, andam sempre com metade da lotação por ocupar.

Eu não fiz parte de nenhuma das cooperativas que se formaram em Lisboa para concorrer com a Carris, pois sabia, e muito bem, que a Câmara Municipal estava ligada por um contrato com ela, e que não admitia competência.

Há, se não estou em erro, um serviço particular em Lisboa, o da Sacor, que transporta os seus empregados, gratuitamente, e é natural que outras Companhias, ou Bancos, venham a fazer o mesmo, pois nada lh' o proibe. E quando um dia esses automóveis minúsculos, que estão a fazer furor em Paris — quatro lugares, quatro portas, quatro litros aos 100 quilómetros — apareçam em forma de taxis em Lisboa, as suas tarifas serão de tal maneira baixas, que ocupado por duas pessoas, custar-lhes-á mais barato que os auto-carros. Talvez nessa altura a Carris se lembre dos velhos tempos em que chegou a fazer carreiras a 10 reis para bater definitivamente a Empresa Eduardo Jorge...

Devo aqui dizer que nenhuma má vontade me anima contra a Carris, mas faz-me pena, mesmo ver no estrangeiro, onde resido há mais de 20 anos, como lá são explorados os serviços colectivos em contrate com os de Lisboa.

Lyon, Marselha, Bruxelas, cidades com uma população sensivelmente igual à de Lisboa, têm modelares serviços de auto-carros, desdobrando com o dos "eléctricos" e a preços ligeiramente superiores. Em

nenhuma d'aquelas três cidades se pensa em construir metropolitanos, o que certamente não aconteceria se os preços fossem como os de Lisboa. É ver em Marselha, na sua principal artéria, a movimentada Canabiére, onde os auto-carros, enormes e rápidos, despejam e recebem aluviões de passageiros sem que o trânsito de peões e de automóveis sofra com isso.

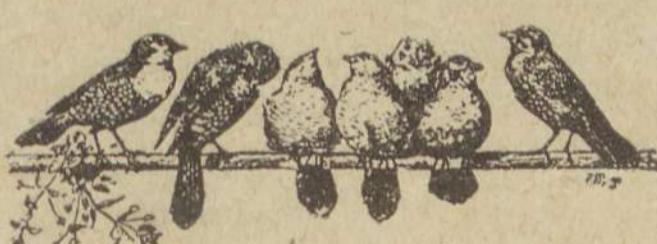
Por que não se há-de fazer outro tanto em Lisboa?

Como disse, a tarifa dos auto-carros devia ser de um escudo, mas a zona devia começar no Terreiro do Paço em direcção ao Norte e nos Restauradores para Leste e Oeste, embora houvesse outras carreiras começando respectivamente nos Restauradores e Terreiro do Paço. Isto para descongestionar a Baixa de peões e estes ganharem tempo nos trajectos que tivessem a fazer.

Com os eléctricos, já mais maleáveis nas suas tarifas desde que se fez um preço uniforme para duas e três zonas, conviria estabelecer uma outra modalidade. Elevar a tarifa de 50 a 60 centavos, mas estender a zona a percursos maiores. Por exemplo, Restauradores — Rato, Terreiro do Paço ou Duque da Terceira — Príncipe Real, Restauradores — Saldanha, Martim Moniz — Chile, etc. Ou por melhor. Duas zonas apenas, uma de 80 centavos e outra de 90. Havia muitos passageiros que beneficiavam, pagando 60 em vez de 80 centavos. Maior seria o número das que pagariam 60 em vez de 50. E quantas pessoas não vêm hoje do Matadouro à Rotunda e do Rato à Avenida para pagarem 50 em vez de 80 centavos, visto as distâncias das zonas, Saldanha — Rotunda e Rato — Avenida, serem tão curtas que tocam as raias do ridículo.

Depois, para grandes distâncias, eram, por assim dizer os auto-carros que fariam o serviço, pela sua rapidez e comodidade.

Aqui terminam os meus reparos. Decida-se a Carris a pôr um serviço intenso de auto-carros e a preços razoáveis, que atirará para longe, mesmo muito a ideia do Metropolitano. Se não, te-lo-à. E sendo assim, que Deus o traga bem depressa.



Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Torre de Belém

A notícia, alvissareira e grata, veio no «Século»: a Torre de Belém vai ficar, finalmente, dentro de poucos meses, liberta da horrível fábrica de gás, que há sessenta anos a danificava, concorrendo para o aspecto sujo e ignobil do local.

Há sessenta e um anos os homens práticos, que só têm alma e olhos para os negócios, resolveram instalar a fábrica de gás naquele local, em que se sentia, em frente ao Tejo, a presença da própria Pátria na maravilhosa concepção da Torre de Belém.

A horrível construção provocou da parte da imprensa, da parte mesmo das rainhas D. Maria Pia e D. Amélia, da parte de poetas e artistas, veementes clamores. Tudo em vão! Os homens práticos não têm ouvidos para esta espécie de protestos. Só há dez anos, em 1939, é que o Estado, o Município de Lisboa e as Companhias Reunidas Gás e Electricidade chegaram a um acordo satisfatório: demolir a ignobil fábrica e construir uma nova, na Quinta da Matinha. Mas, como em Portugal nem tudo se soluciona com a ligeireza desejada, só lá para o fim do ano, como anuncia «O Século», se deve acabar o pesadelo.

No local da fábrica vai construir-se um jardim, criando-se, assim, um ambiente mais nobre a um dos mais notáveis monumentos manuelinos de que a história da arte portuguesa muito justamente se orgulha.

E', na verdade, uma maravilha de arte a Torre de Belém, cujo risco se deve à inspiração de Garcia de Resende, no reinado de D. João II, e que Francisco de Arruda, «mestre de pedraria», ergueu gloriosamente, em 1520, por ordem de D. Manuel I.

Considerada uma das mais belas obras de arte da sua época e do país, a Torre de Belém poderá, daqui em diante, ser mostrada aos estrangeiros sem que nos envergonhemos do ambiente que os homens de há sessenta e três anos lhe tinham dado tão ingloriamente.

Afonso Lopes Vieira, amigo das crianças

HOJE, 1 de Agosto, é dia de festa em S. Pedro de Muel: a casa onde Afonso Lopes Vieira passava as suas férias de verão e onde escreveu a maior parte dos poemas do seu grande livro «Ilhas de Bruma», em cujas rimas, como num búzio, ressoa e plange a voz salgada do mar e o sussurro misterioso do Pinhal do Rei, essa casa, mens senhores, que já era por si só

um poema encantador, reabre hoje transformada em colónia balnear, por determinação do testamento do poeta, para os filhos dos guardas florestais e dos operários da Marinha Grande.

O grande poeta, que amava a língua portuguesa e as crianças, provou com o seu testamento, quanto era grande e sincera a sua alma de artista. Para os «piquenenses» escreveu alguns livros encantadores, mas para que a sua poesia fosse também realidade, ou melhor, continuasse a ser um lindo sonho, legou-lhes a sua casa de S. Pedro de Muel. Era um espírito gentil o deste grande poeta, que quis viver unicamente para o culto da beleza, beleza que era também um sinal de bondade e ternura.

Teatro de Amadores

OS amadores de teatro estão a fazer a sua reabilitação. Ainda bem. São eles que formam um público especial e contribuem para um entusiasmo mais veemente pelos espectáculos de arte. Não me refiro, evidentemente, aos «furiosos dramáticos», que há trinta, há quarenta anos, interpretavam peças ingénugas de escritores anónimos e banais. O que pretendo agora é prestar homenagem àqueles amadores, que não sendo profissionais, procuram, acima de tudo, fazer arte e tornar conhecidos os escritores de alto nível literário. Ao «Teatro dos Estudantes», de Coimbra, sucederam-se, que eu saiba, duas novas organizações: «Os Companheiros do Pátio das Comédias» e o «Grupo Dramático Lisbonense», dirigidos, respectivamente, por António Pedro e D. Manuela Porto.

«Os Companheiros» deram-nos uma interpretação animada da «Escola de Maridos», de Molière, e o «Grupo dramático» apresentou-nos um acto de Checov «O urso», em que sobressairam, com interpretações admiráveis, Gina Santos e Luís Santos.

O amador de teatro só começa a ser verdadeiramente artista quando, à sua cultura, junta conhecimentos técnicos da arte de dizer e de representar.

E' pena que nas nossas escolas, principalmente nos liceus, não haja uma cadeira de arte de dizer, e que, no Conservatório, não se transforme a Escola de Arte de Representar em Curso superior de teatro, em que figure a cadeira de fonética.

O teatro português está em decadência — principalmente porque nem o público nem os actores, com raras exceções, têm a noção exacta do que representa para a cultura de um país o culto da arte dramática.

Efemérides ferraviárias

Por CARLOS NONO

AGOSTO

1

1889 — Realiza-se o primeiro comboio directo entre Amoreiras e Faro, ficando completa a linha ferroviária entre Lisboa e a capital do Algarve.

2

1891 — Na estação de Alzon (França) descarrila um comboio, ficando gravemente ferido o seu condutor.

3

1878 — É assinado o contrato de concessão da linha férrea destinada a ligar Pampilhosa com Vilar Formoso.

4

1899 — É pedida a concessão da via férrea de Cartagena a Cabo de Palas.

5

1899 — Ao Congresso espanhol é apresentada a proposta para a construção da linha férrea que ligue Orense com Portugal.

6

1861 — O Governo português adquire por compra a uma companhia estrangeira o troço de caminho de ferro (via reduzida) entre o Barreiro e Vendas Novas e o ramal de Setúbal.

7

1886 — Publica-se o alvará que concede a ligação de Santa Apolónia com Sintra, nas proximidades do Cacém.

8

1897 — São transferidos do edifício da estação do Rossio, e para a antiga estação do Cais dos Soldados, os escritórios da Direcção Geral, secretaria da Direcção, contabilidade da exploração, tráfego e construção, que é agregada ao serviço de via e obras.

9

1893 — Conclui-se a convenção ferroviária internacional para a transmissão das mercadorias entre a França, Bélgica, Países Baixos e o Luxemburgo.

10

1891 — É aberto à exploração o troço de índole urbana, ligando do Oeste ao ramal de Cascais (Alcântara-mar e terra).

11

1894 — É inaugurada a linha de caminho de ferro económico de La Robla a Valmaceda.

12

1891 — Sem graves prejuízos, dá-se uma colisão de comboios na estação de Ostrecourt (França).

13

1891 — A Real Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses cede ao «Norte de Espanha» a exploração das linhas da Companhia Madrid-Cáceres, na extensão de 429 quilómetros com oficinas e edifícios.

14

1900 — É autorizado o início dos trabalhos para a construção do caminho de ferro de Saigou a Tam-Linh, do Lang Biary e do Khamh-Hoa na Cochinchina.

15

1894 — Abre para o serviço público a estação de Seron do caminho de ferro de Múrcia a Granada.

16

1897 — São solememente inaugurados os trabalhos da construção do caminho de ferro Rustchuk-Tirnova (Bulgária).

17

1898 — O governo da República Francesa reorganiza a Comissão consultiva das suas vias férreas.

18

1889 — Funda-se em Paris a Companhia Geral Francesa dos Caminhos de Ferro Secundários.

19

1901 — Aprova-se a construção de um caminho de ferro funicular de Bilbao ao Minto de Ar-chanda.

20

1893 — Abre à exploração pública a 2.ª via do troço ferroviário entre Santana e Santarém.

21

1893 — No Havre faz-se a primeira experiênci-a de uma locomotiva eléctrica Heilmann.

22

1901 — A Companhia Moscow Riasan pede ao governo russo a concessão do caminho de ferro Moscow-Kasan-Kitchine.

23

1843 — É concedida a construção e exploração do caminho de ferro de Barcelona a Mataró.

24

1892 — Um pavoroso incêndio destrói a parte central da estação de Fuentes de Oñoro.

25

1899 — Em Londres, constitui-se o «Trans-African Railway Syndicate Limited», para arrendar a concessão do caminho de ferro de Moçâmedes.

26

1903 — É aberto à exploração o ramal da linha férrea que liga Zaragoza à de Cariñena com a de Madrid, junto da estação do Santo Sepulcro.

27

1912 — Na planície de Adana, os caminhos de ferro de Bagdad inauguram o troço de Dorak-Yenidja e Momare (115 quilómetros).

28

1893 — É inaugurado o serviço de comboios trâmvias entre Lisboa e Sacavém.

29

1863 — Inaugura-se a linha de caminho de ferro até Elvas.

30

1857 — Abre à exploração pública a primeira secção do caminho de ferro do «Norte de Buenos Aires».

31

1814 — Funda-se a Companhia dos Caminhos de Ferro «Great Western» (Inglaterra).



Carta de Espanha

P o r J . M . M I U R A

Por iniciativa do importante e popular semanário «Digame», e com o objectivo de celebrar com mais um acto o centenário dos caminhos de ferro espanhóis, saiu da manhã de 12 de Junho, da estação de Mediodia, o «comboio do centenário» em direcção a Aranjuez.

Esse comboio, com todo o sabor da época, compunha-se de locomotiva e três carruagens, que reproduziam exactamente os modelos de 1848 e nos seus 74 lugares tomaram assento passageiros envergando trajes à moda antiga.

Depois de uma pequena paragem em Pinto, o comboio chegou a Aranjuez à uma hora da tarde. Na estação, festivamente engalanada, viam-se presentes todas as autoridades, muito povo e a Banda Municipal.

Foi um dia de festa, principalmente para os ocupantes do comboio, que além do passeio que lhes foi proporcionado, tiveram um opíparo almoço num dos melhores restaurantes de Aranjuez. À tarde, pelas oito, o comboio regressou a Madrid, onde chegou três quartos de hora depois.

* * *

Entre o número das aquisições recentemente efectuadas pela RENFE figura o pedido de uma centena de carruagens à indústria francesa, ao mesmo tempo que se importarão os necessários materiais siderúrgicos para construir em Espanha uma outra centena de carruagens.

* * *

O engenheiro Goicoechea, o inventor do comboio articulado «Talgo», que acaba de ser construído, sob a sua direcção, na América do Norte, e dentro de pouco tempo entrará em viagem de experiências nas linhas Madrid-Irun, Madrid-Valência e Madrid-Sevilha, pronunciou há dias, em Barcelona, a segunda conferência técnica sobre o seu invento.

Dias antes dessa conferência, o notável engenheiro, ao ser entrevistado por um jornalista, fez interessantes declarações sobre as vantagens de toda a ordem que o comboio articulado vem trazer aos transportes ferroviários.

Dessa entrevista vamos respigar alguns passos:
— Com o «Talgo» crê ter atingido o ideal ferroviário?

— Em princípio, sim; porém o «Talgo» tem muitas comodidades porque é um comboio de luxo e todas elas representam peso.

— A sua nova concepção ferroviária poderá suportar os progressos que a aviação oferece diariamente?

— Em primeiro lugar, devemos acentuar que o caminho de ferro, no seu estado actual, está condenado à bancarrota e por isso é conveniente situá-lo no lugar que deve ocupar, ou seja entre o avião e o automóvel.

E acrescentou:

— Para os trajectos de 400 a 1.500 quilómetros, o comboio será o meio mais cómodo de transporte e, por conseguinte, superior à aviação.

— Em que fundamenta o sr. engenheiro essa comodidade?

— Em três pontos, que são a base de toda a minha campanha: economia, velocidade e segurança.

— Em que proporção?

— Em 50 por cento, possivelmente em 60.

— Nesse caso, acredita na possibilidade de uma redução nas tarifas?

— Assim o espero.

— Que tenciona fazer a seguir ao «Talgo»?

— Resolver novos problemas.

— De redução de peso?

— Não; de segurança. Sem isso, não podem ser resolvidos os outros problemas a que me referi acima.

— As características do traçado das nossas linhas são favoráveis ao «Talgo»?

— Naturalmente, porque nas rampas a redução de peso representa uma importância capital.

— E para que data está marcado o funcionamento do «Talgo»?

— Em fins de Julho funcionarão as duas unidades protótipo.

O engenheiro Goicoechea disse ainda, na sua entrevista, que no espaço de dez anos se produzirá uma mudança fatal nos caminhos de ferro mundiais e que foi um espanhol que provocou esta renovação. Na América do Norte já chamam ao «Talgo» «Spanish Train», e um magnate dos caminhos de ferro norte-americanos já mandou construir o comboio X, baseado nos princípios do «Talgo», assim como os russos vão adoptar as inovações do invento espanhol.

No dia 14 de Julho, o engenheiro Alexandre Goicoechea Omar teve a honra de ser recebido pelo generalíssimo Franco. A audiência, esclareceram os periódicos, não teve apenas carácter protocolar, pois se prolongou por espaço de meia hora.

O Chefe do Estado espanhol interessou-se vivamente pelo novo comboio «Talgo», tendo inquirido sobre pormenores técnicos do novo invento, que vai revolucionar os transportes ferroviários.

* * *

Na presença do Ministro das Obras Públicas, sr. Fernandez Ladreda; do presidente do Conselho de Administração da RENFE, Conde de Guadallorce; do director daquela empresa, sr. José Maria Rivero de Aguilar; do director geral dos Caminhos de Ferro, sr. José Maria Garcia Lomas e das autoridades de Lérida, foram inaugurados 37 quiló-

metros de linha desde Balaguer a Sellés, do caminho de ferro Noguera-Pallaresa.

A estação de Balaguer encontrava-se festivamente engalanada. O comboio inaugural era formado por duas máquinas, duas carruagens de passageiros e uma carruagem salão. Ao chegar ao viaduto de Santa Liña, o Ministro das Obras Públicas e as pessoas que o acompanhavam desceram do comboio e então o bispo de Urgel procedeu à benção da linha, pronunciando, em seguida, algumas palavras alusivas ao alto significado do acto. O bispo terminou o seu breve discurso com esta saudação:

«— Deus salve a Espanha e abençoe o Caudilho, como eu o faço agora!».

Terminada a cerimónia da benção, o comboio retomou a marcha até Sellés, em cuja estação o Ministro das Obras Públicas foi aclamado com entusiasmo.

servindo mal, tinha até há pouco a fama de levar caro, principalmente pelas bebidas, a que os estrangeiros vinham habituados, sobre tudo pelo vinho do Porto, cujo cálice custava ali quase o preço duma garrafa.

O restaurante mudou de arrendatário, passando a ser explorado por um criado de mesa, o sr. Jacinto, que, pouco antes havia casado com a filha do dono duma modesta pensão, junto à gare, a sr.ª D. Maria Trigo. O sr. Jacinto e sua mulher aplicaram-se ao trabalho — começou isto em 1942 ou 1943 — ele servindo à mesa, ela dirigindo a cozinha e o serviço. Os preços das refeições e das bebidas passaram a uma tarifa razoável e o casal em pouco tempo tinha conquistado a simpatia da clientela, nacional e estrangeira e ganho o bastante para construir um pequeno mas excelente hotel, em frente à estação ferroviária de Vilar Formoso e que está a ser mobilado.

O edifício, construído especialmente para esse fim, tem 18 quartos, cheios de luz que entra por largas janelas e onde nada falta. A casa de jantar está no rez-do-chão e a de estar no 1.º andar. O hotel tem além dum pequeno terraço duas casas de banho, etc.

A tudo isto não é estranho o sentimento artístico da mulher do hoteleiro, a sr.ª D. Maria Trigo, e dentro em pouco os turistas chegados ali tarde em automóvel vindos do estrangeiro, já não precisam de ir até à Guarda para se instalarem, e aqueles que tendo ali que pernoitar, poderão fazê-lo com todo o conforto e comodidades.

Não sabemos se o sr. Jacinto leu ou não o livro do nosso ilustre colaborador sr. Guerra Maio, mas o que é certo é que teve o sentimento lógico do que é necessário para se triunfar na vida, servindo a colectividade.

TURISMO E HÓTEIS

Vilar Formoso, a nossa primeira estação internacional, já possui, finalmente um Hotel

PODE haver estradas magníficas, o caminho de ferro pode alcançar os pontos mais interessantes de uma região, mas turismo, turismo a valer, nunca será uma realidade se não houver hotéis. Sem hotéis não há, pois, turismo.

No seu excelente livro, «Portugal Desconhecido», Guerra Maio, lamentando a nossa pobreza hoteleira, exclama: «Ah bons hotéis do Tirol e da Holanda, onde tantas vezes me tenho hospedado e cujo serviço pertence à família inteira, família que teve origem pelo casamento da criada com o criado do hotel em que ambos serviram e que estão agora ali para nos darem o conforto que a civilização e o trabalho insano exigem! O patrão é o cozinheiro, a patroa a criada e é a filha destes, sempre uma loirinha de olhos azuis, que nos serve à mesa, com a graça dos seus doze ou 15 anos».

«Em Portugal, na maioria dos casos, a concepção dum hotel é bem diferente. O patrão é um ex-comerciante afidalgado, a patroa uma senhora enfastiada e a filha, uma menina espevitada que que passa os dias a martelar no piano, escavacando a paciência dos hóspedes».

Pois bem. Os hotéis e pensões em Portugal raro pertencem a um casal de servidores de hotel, infelizmente. Agora, porém, aparece-nos um caso desses que merece ser relatado e seguido por aqueles que quiserem adaptar-se à situação.

O restaurante da estação de Vilar Formoso, não

Caminhos de Ferro Coloniais

A N G O L A

No dia 13 de Julho iniciaram-se os trabalhos do prolongamento do Caminho de Ferro de Moçâmedes, no troço Chibia-Gambos. Estas obras são inteiramente custeadas pelas verbas do Fundo de Fomento e executadas pela Direcção dos Portos e Caminhos de Ferro.

Estão orçamentadas em 4.600 contos as terraplanagens e as obras de arte; em 31.100 contos o assentamento da linha.

M O Ç A M B I Q U E

Encontra-se em exploração, desde Abril, 196 quilómetros do Caminho de Ferro de Tete.

Damos em seguida a relação das estações e apeadeiros do percurso, com as distâncias quilométricas:

Dona Ana — início; Mutarara, estação, ao km. 5; Chavundira, apeadeiro km. 20; Sinjal, est., 49; «Km. 51» 51 T. A.; Zemira, ap., 67; Mapamgali, ap., 76; Dôa, est., 100; Chueza, est., 122; M'Cito, ap., 152; Necungas, est., 174; Entroncamento, est., 196.

— Foi aberto recentemente concurso para fornecimento de travessas destinadas à construção do troço Lúrio-Cuamba, com que se vai, finalmente, fazer o prolongamento da via férrea até à região montanhosa de Vila Cabral.

Este caminho de ferro parte de Nacala, que é a sede da circunscrição civil do mesmo nome e onde estão em construção o posto que servirá toda a linha — em direcção Oeste. Presentemente tem o seu terminus no rio Lúrio, a 502 quilómetros do referido porto de Nacala. Para assegurar a sua continuação foram há meses iniciados os trabalhos de construção de uma ponte sobre o rio Lúrio.

Logo que a via férrea atinja Cuamba e depois o planalto onde se fixou Vila Cabral, será possível desenvolver as culturas regionais e intensificar o abastecimento das povoações do litoral da colónia, que, presentemente, recebem importantes remessas de cereais e produtos hortícolas.

A área da circunscrição de Vila Cabral, que até fins de 1945 foi denominada por Metónia, é, na Província do Niassa, das consideradas como apropriadas à fixação da raça branca, famosa já pela sua produção de cereais e onde se admite viabilidade para a cultura do trigo. Confina com o território britânico do Niassalandia.

Produz essencialmente arroz, amendoim, gergelim, feijão, ervilha, batata, milho, mapira e tabaco.

Pelo censo realizado em 1945 averiguou-se que na região viviam 136 europeus, 2 indo-portugueses; 3 indo-britânicos; 97 mestiços; e 3 africanos. A estimativa actualizada da população indígena fixou a população negra em 26.634 varões e 31.604 mulheres, dando um total de 58.238 habitantes.

Orfanato dos Ferroviários da C. P.

Na nova sede do Orfanato dos Ferroviários da C. P., à rua Sampaio e Pina, 7, 3.^º Dt.^º, realizou-se a Assembleia Geral para eleição dos novos corpos gerentes, a qual deu o seguinte resultado:

Direcção — Presidente, Francisco João Moga; Vice-presidente, Augusto Pinheiro de Oliveira; Secretário Geral, Júlio Martins de Araújo; Secretário Adjunto, António Pedro Anunciação.

Vogais — António Coimbra e Gonçalo Correia.

Assembleia Geral — Presidente, Alfredo Júlio dos Santos; 1.^º Secretário, Carlos Diniz; Vicesecretários, António Cândido Ferreira e José Baptista.

Conselho Fiscal — Presidente, José Manuel dos Santos; Secretário, Leopoldo Torres e Relator, Joé Maria Nuno.

Após o escrutínio, usou da palavra o Secretário Geral, sr. Júlio Martins de Araújo, paladino da causa da Orfandade ferroviária e dos interesses da classe. Expôz resumidamente a situação financeira do Orfanato, considerando-a normal, atendendo aos bons resultados administrativos da Gerência transacta. Em boa verdade, disse, este desafogo financeiro provém dos valiosos auxílios pecuniários da benemérita Comissão de Assistência da C. P., presidida pelo Ex.^{mo} Sr. General Raúl Esteves, a quem rendeu, com respeitosas homenagens, o seu mais alto reconhecimento, não ocultando também o seu apreço pela dedicada colaboração moral da Direcção da C. P. que tem contribuído para melhorar a capacidade assistencial do Orfanato.

Apelou, em seguida, para o altruísmo dos ferroviários, pois que, com a sua boa vontade, o Orfanato poderá alcançar um dia a sua máxima grandeza. Disse ter fundas esperanças na próxima Campanha de Bem-fazer que vai iniciar com alguns dos seus cooperadores mais dedicados, salientando o dever de todos os ferroviários secundarem este movimento de Caridade.

“Se o triunfo de tal iniciativa não for uma quimerá, disse ainda, a nossa assistência passará a exercer-se totalmente, acabando-se de vez com o regime de admissões parciais, tão daninho para as crianças necessitadas de pão e instrução”.

O sr. Alfredo dos Santos, antes de encerrar a sessão, também fez uso da palavra para apoiar as afirmações do orador antecedente, preconizando a obrigação de se trabalhar com entusiasmo no sentido de aumentar a massa associativa, como único meio de garantir, eficazmente, o desenvolvimento da instituição sob todos os aspectos, de modo a permitir o cumprimento da sua humanitária missão, sem dificuldades de qualquer espécie.

Em seguida felicitou os membros eleitos, empregando-os nos seus respectivos cargos.

Os transportes e a estética de Lisboa

No prazo de seis meses, o talude da Avenida da República vai ser substituído por um viaduto, com a colaboração da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e da Administração da C. P.

O talude da Avenida da República vai, finalmente, desaparecer, para dar lugar a um viaduto. Com essa obra, não só se vai modificar, para melhor, um aspecto cívico, mas facilitar, sensivelmente, o transito que, naquela importante área, sobretudo aos domingos, se fazia com grande dificuldade.

Foi na reunião dos vereadores, efectuada na quinta-feira, 22 de Julho, nos Paços do Concelho, que o sr. tenente-coronel Salvação Barreto, ilustre presidente do Município de Lisboa, apresentou à apreciação da edilidade, a seguinte proposta:

«Considerando que as crescentes exigências do trânsito da cidade se não compadecem com a situação em que se encontra a faixa central da Avenida da República, interrompida pelos taludes do perfil de aterro da linha férrea de cintura;

Considerando que as soluções largamente discutidas e enunciadas como definitivas (enterramento da linha ou o seu alteamento para construção de um viaduto monumental) se apresentam de tal forma dispendiosas que não se torna fácil encará-las para execução breve;

Considerando que é possível solucionar a feição funcional do problema, sem prejuízo e até com certa melhoria do aspecto actual e à custa de reduzido encargo, recuperável em parte;

Considerando, mais, que essa possibilidade se encontra confirmada pelo projecto junto, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses sob a orientação da Câmara:

Tenho a honra de propôr à ratificação da Câ-

mara a aprovação do projecto referido, cujo orçamento atinge o montante de escudos 1.613.741\$00, e ainda que seja resolvido promover a adjudicação directa da referida obra à Companhia dos Caminhos de Ferro, ao abrigo do n.º 5 do artigo 361.º do Código Administrativo, tendo em vista a impossibilidade da sua realização através de entidade que não tenha superintendência e responsabilidade no tráfego ferroviário.

A execução da obra ficará ainda dependente de aprovação de S. Ex.º o Ministro das Comunicações».

Essa obra, de capital importância para a resolução de um problema que já tinha cabelos brancos, deve estar concluída seis meses após o seu início, é, no entanto, simples, pois consiste, apenas, em remover a parte central do talude, que é, sem dúvida, uma das coisas mais inestéticas da área nova da cidade, e substituí-la por mais uma ponte de ferro, sustida, a meio, por uma pilastra de pedra, e idêntica às duas laterais.

Toda a faixa central da avenida ficará, assim, livre à rodagem, com as suas duas pistas de trânsito, cada uma das quais ficará com 7 metros e 25 de largura e um passeio de 2 metros e 15. O tabuleiro ficará a 4 metros e 50 de altura. As duas pontes sob as quais transitam os eléctricos, mantêm-se.

O projecto foi aprovado, embora se considere um «arranjo provisório», pois prevê-se, para daqui a muitos anos, o alargamento da linha de cintura, e, então, o caminho de ferro deixará de passar por aquela zona de Lisboa.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro; de 1 de Agosto de 1899)

Linhas Portuguezas

Singularidade. — Só agora, pelo *Diario das Camaras* de 21 de Junho, vemos que o nosso querido amigo Ferreira d'Almeida increpou o sr. ministro das obras publicas porque, indo a Algés no comboio, o obrigaram a apear «do lado do mar», o que o contrariou.

O distinto oficial da armada parece que está de mal com o elemento líquido e tanto que disse que do lado da terra é que ha frescura e do mar soalheira.

Com efeito; das quintas dos srs. Anjos, Palhas e outras é que vem fresquinho que combate os ardores da brisa do Oceano.

E isto de n'uma linha que tem dupla via não se permitir que os passageiros passem sem que primeiro passem os comboios que cruzam é um abuso. Singular, na verdade!

Estamos a vê a berrata e os protestos que o sympathetic ex-ministro faria em Inglaterra por o obrigarem a andar por caes, subir e descer escadas, percorrer galerias, perder comboios, etc., só para se transferir de um a outro lado da linha!

Linhas Portuguesas

Linha férrea de Mirandela a Bragança

Foi aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, referente ao 2º semestre do ano de 1948 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e determinando que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 5.419\$25, como liquidação desta garantia.

Linha férrea de Tua a Mirandela

Foi aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 2º semestre do ano de 1948 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e determinando que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 17.960\$97, como liquidação desta garantia.

Regulamento de Transportes

EM AUTOMÓVEIS

(Continuação do n.º 1477)

§ único. No exterior da caixa destes automóveis não poderão ser apostas quaisquer indicações que não sejam o nome do concessionário e sua residência, os nomes das localidades servidas pela carreira e número de ordem atribuído ao veículo pelo concessionário.

Art. 198.º Em cada veículo utilizado em carreiras interurbanas, salvo quando haja plataforma, deve haver um assento para o cobrador, não podendo este em caso algum permanecer no estribo com o veículo em marcha.

Art. 199.º Sempre que o veículo se avarie e não possa ser rapidamente reparado o concessionário promoverá a sua imediata substituição por outro, adstrito também a carreiras de serviço público, e, não sendo isso possível, assegurará por todos os meios ao seu alcance o transporte de todos os passageiros.

Art. 200.º Nas carreiras mistas para o transporte de passageiros e mercadorias poderão ser utilizados simultaneamente, formando comboio, veículos de passageiros e veículos de carga.

TÍTULO II

Das receitas

CAPITULO I

Disposições gerais

Art. 201.º É da exclusiva competência do Governo o lançamento e a cobrança de quaisquer impostos, taxas, contribuições ou multas relativas ao uso, circulação e estacionamento ou a qualquer outro assunto que se relacione com veículos automóveis e respectivos condutores, e bem assim com a gasolina, protecções e câmaras-de-ar.

§ único. A violação deste preceito por parte dos corpos administrativos envolve a perda da compensação estabelecida pelo Decreto n.º 17:813, de 30 de Dezembro de 1929, e legislação posterior, e a dedução das importâncias por eles indevidamente cobradas nas entregas do produto dos adicionais sobre as contribuições e impostos arrecadados pelo Estado.

Art. 202.º Quando o pagamento dos impostos tenha lugar fora dos prazos a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 221.º, o artigo 212.º e seu § único, o § único do artigo 213.º e o artigo 225.º deste regulamento, observar-se-á o preceituado no artigo 34.º e alínea a) do § único do Código das Execuções Fiscais, bem como o disposto no artigo 139.º do Decreto n.º 16:731,

de 13 de Abril de 1929, quanto à exigência de juros de mora.

Art. 203.º Em matéria de contencioso, na parte tributária, adoptar-se-ão as disposições aplicáveis do Decreto 16:733, de 13 de Abril de 1929, e demais legislação complementar, competindo à Direcção-Geral dos Serviços de Viação a resolução dos restantes casos de natureza administrativa.

Art. 204.º A fiscalização do pagamento dos impostos compete ao pessoal da Direcção-Geral das Contribuições e Impostos e a todas as entidades que tenham intervenção na fiscalização dos preceitos deste regulamento.

Art. 205.º Os chefes das secções de finanças enviarão mensalmente às direcções de finanças mapas conforme os modelos que forem superiormente adoptados.

Art. 206.º Não deve ser considerada a receita proveniente do transporte de sacos postais nas carreiras de serviço público para efeitos de liquidação de qualquer contribuição ou imposto, incluindo o do selo.

CAPITULO II

Do imposto de camionagem

Art. 207.º Ficam sujeitos ao imposto de camionagem todos os automóveis destinados a transportes públicos, com excepção dos automóveis ligeiros de aluguer empregados no transporte de passageiros.

Art. 208.º Nas carreiras regulares e provisórias o imposto de camionagem a cobrar mensalmente será o seguinte:

1) Para as carreiras de passageiros:

O produto de 6 por cento da tarifa mínima por passageiro-quilómetro pelo número de passageiros-quilómetros correspondente ao percurso total da carreira por mês e à lotação média dos veículos empregados na carreira;

2) Para as carreiras de mercadorias:

O produto de 6 por cento da tarifa mínima por tonelada-quilómetro pelo número de toneladas-quilómetros correspondente ao percurso total da carreira por mês e à carga útil média dos veículos empregados na carreira.

Ou seja, respectivamente :

$$I = 0,06 \times T_{min} \times l \times (p \times n)$$

$$I = 0,06 \times t_{min} \times c \times (p \times n)$$

sendo

- p = percurso da carreira em quilómetros;
- n = número total de viagens simples por mês;
- l = lotação média dos carros empregados na carreira;
- c = carga útil média, em toneladas, dos carros empregados na carreira;
- T_{min} = tarifa mínima por passageiro-quilómetro, em escudos;
- t_{min} = tarifa mínima por tonelada-quilómetro, em escudos.

§ único. Para as carreiras mistas o imposto de camionagem será calculado separadamente em relação ao transporte de passageiros e ao de mercadorias.

Art. 209.^º Para as carreiras subsidiadas a que se refere o artigo 87.^º e seu § único, o imposto de camionagem a cobrar mensalmente, calculado nos termos do artigo anterior e de harmonia com a classificação da carreira, será reduzido de 50 por cento.

Art. 210.^º Nas carreiras eventuais o imposto de camionagem será de :

50\$ por camioneta, por dia e por carreira;
75\$ por camião, por dia e por carreira.

Art. 211.^º Nas carreiras regulares e provisórias o imposto de camionagem a cobrar mensalmente pelos serviços efectuados por desdobramento ou por horários suplementares será calculado pelas fórmulas mencionadas no artigo 208.^º, representando n o número de desdobramentos e de horários suplementares efectuados durante o mês.

§ único. O imposto de camionagem a cobrar pelos desdobramentos efectuados em carreiras mistas será o devido pelo serviço desdobrado; passageiros, mercadorias ou misto.

Art. 212.^º O imposto de camionagem será calculado pelas secções de finanças em face dos elementos constantes das relações enviadas pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação e o seu pagamento deverá ser efectuado até ao dia 20 do mês seguinte àquele a que disser respeito.

§ único. A Direcção-Geral dos Serviços de Viação remeterá às secções de finanças correspondentes às residências dos concessionários, até ao dia 15 de cada mês, nota dos desdobramentos e dos serviços extraordinários efectuados em carreiras regulares e provisórias do mês anterior, para efeitos do pagamento do imposto de camionagem, o qual deve ser cobrado juntamente com o imposto relativo ao serviço normal daquelas carreiras.

Art. 213.^º Para os efeitos de cobrança do imposto de camionagem devido pelas carreiras eventuais a Direcção-Geral dos Serviços de Viação remeterá às sec-

ções de finanças das áreas respectivas, até ao dia 15 de cada mês, uma relação das licenças concedidas no mês anterior.

§ único. O imposto devido pela exploração das carreiras eventuais deverá ser liquidado dentro do prazo a que se refere o artigo anterior e será pago conjuntamente com o imposto de camionagem devido pela exploração de carreiras regulares ou provisórias.

Art. 214.^º O imposto de camionagem cobrado pela exploração de carreiras de serviço público terá o seguinte destino :

- 1.^º 40 por cento constituirão receita do Tesouro;
- 2.^º 60 por cento constituirão o Fundo especial de camionagem, camionagem a custear os melhoramentos a introduzir no sistema de transportes colectivos e bem assim a construção de estações centrais de camionagem ou simples abrigos, quando esta não deva competir aos concessionários.

Art. 215.^º O imposto de camionagem a pagar mensalmente pelos proprietários de automóveis pesados utilizados em transportes de passageiros em regime de aluguer será calculado, para cada veículo, pela fórmula :

$$I = \frac{320}{12} \times T_m \times L$$

sendo :

T_m = a tarifa mínima em escudos;
 L = a lotação do veículo.

Art. 216.^º O imposto de camionagem a pagar mensalmente pelos proprietários de automóveis de aluguer destinados ao transporte de mercadorias será calculado para cada veículo, pelas fórmulas :

$$I = \frac{960}{12} \times T_m \times K \times C$$

$$I = \frac{800}{12} \times T_m \times K \times C$$

respectivamente para os automóveis ligeiros e para os camiões e camionetas, sendo T_m a tarifa mínima por tonelada-quilómetro em escudos, K um coeficiente variável com a natureza do transporte e com a área dentro da qual o mesmo se efectuar e C a carga útil do veículo em toneladas.

§ único. Os valores de K a que se refere este artigo serão os seguintes :

Para automóveis inscritos para transitar numa área circular até 30 quilómetros de raio em torno da sede da exploração (transportes urbanos e rurais), $K = 0,3$;

Para automóveis inscritos para transitar numa área circular até 50 quilómetros de raio em torno da sede da exploração, $K = 1,0$;

(Continua no próximo número)



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 159, II série, de 12 de Julho publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta da liquidação da garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Senhora da Hora à Trofa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativa ao 1.º semestre do ano de 1949 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a importância de 819.628\$.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada provisoriamente a conta da liquidação da garantia de anuidade (juros e amortização) da linha férrea da Boavista à Trindade, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativa ao 1.º semestre do ano de 1949 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho), e que à mencionada Companhia seja paga a importância de 605.812\$.

O «Diário do Governo», n.º 169, II série, de 23 de Junho, publica o seguinte :

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Mirandela a Bragança, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, referente ao 2.º semestre do ano de 1948 (período

decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 5.419\$25, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Tua a Mirandela, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 2.º semestre do ano de 1948 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 17.960\$97, como liquidação desta garantia.

Repartição de Exploracão e Estatística

O «Diário do Governo», n.º 138, II série, de 17 de Junho, publica o seguinte :

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 11 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são anulados os avisos ao público a seguir indicados, relativos às regras a observar na entrega de remessas consignadas a determinadas entidades :

A. n.º 901, de 28 de Março de 1946, em vigor nas linhas da antiga rede, Sul e Sueste e Minho e Douro.

E. n.º 1:632, de 20 de Março de 1946, em vigor na linha da Beira Alta.

A. n.º 405, de 13 de Março de 1946, em vigor nas linhas do Dão, do Corgo, do Tua e do Sabor.

F. B. n.º 350, de 22 de Março de 1946, em vigor nas linhas de Guimarães, do Litoral do Minho, de Famalicão, do Tâmega e ramal de Leixões.

A. n.º 168, de 14 de Março de 1946, em vigor na linha do Vouga, ramal de Aveiro e ramal de Aveiro-Mar.

O «Diário do Governo», n.º 139, II série, de 18 de Junho, publica o seguinte :

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 11 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o aviso ao público A n.º 856, de 25 de Abril de 1945, relativo a restrições na aceitação e seguimento de remessas.

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, Lda

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

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

PELA

CEL
é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

O «Diário do Governo», n.º 137, I série, de 25 de Junho, publica o seguinte:

Portaria n.º 12:869

Não subsistindo presentemente os motivos que justificaram a alteração feita pelas Portarias n.ºs 10:160 e 10:301, respectivamente de 11 de Agosto e 24 de Dezembro de 1942, ao disposto no artigo 99.º da tarifa geral de transportes em grande e pequena velocidade, aprovada pelo Decreto com força de lei n.º 12:863, de 7 de Dezembro de 1926, quanto a obrigatoriedade de indicação nas declarações de expedição da morada do representante do consignatário da remessa na localidade servida pela estação de destino: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que a actual redacção do corpo do artigo 99.º da referida tarifa geral seja substituída pela seguinte:

Artigo 99.º As remessas devem ser apresentadas a despacho com declarações de expedição em duplicado e do modelo adoptado pela empresa que inicia o transporte. Essa declaração deve ser datada e assinada pelo expedidor, devendo também conter os nomes e moradas deste e do consignatário, número, natureza, marcas e sinais dos volumes, estação de destino, se o transporte é em grande ou em pequena velocidade, só é pago à partida ou à chegada, se as operações de carga e de descarga são feitas pelos donos da mercadoria ou pelas empresas, no caso de se tratar de expedição de vagão completo, e indicação do número da requisição do vagão, se a houver.

Nas remessas de animais deve o expedidor indicar, em vez de número, natureza, marcas e sinais dos volumes, a quantidade e a espécie dos animais a expedir.

Nas remessas de mercadorias a granel prescinde-se da indicação do número, marcas e sinais dos volumes.

Continuam em vigor os §§ 1.º, 2.º e 3.º deste artigo.

O «Diário do Governo», n.º 145, II série, de 25 de Junho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por

despacho de 20 do corrente desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são ampliadas a diversas estações as facilidades concedidas quanto a armazenagem de remessas de vinho do Douro e de cascária vazia.

O «Diário do Governo», n.º 154, II série, de 6 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, pelo qual é anulado o aviso ao público B. 182, de 24 de Março de 1946, relativo a regras a observar na expedição de remessas consignadas a determinadas entidades.

O «Diário do Governo» n.º 155, II série, de 7 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público apresentado pela Sociedade Estoril pelo qual é anulado o aviso ao público B. 175, de 8 Maio de 1945, relativo a restrições e preferências do tráfego.

O «Diário do Governo», n.º 166, II série, de 20 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, os projectos apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento aos quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas da antiga rede e nas linhas e ramais do Sul e Sueste e de aviso ao público anulando diversos avisos relativos ao estabelecimento de distâncias próprias a diversos apeadeiros.

A. Fernandes & Santos, L.^{da}

Reparações mecânicas e de electricidade
em todas as marcas de automóveis

Especializados em rectificação
de cambotas e cilindros
e em enchimento de bronzes

RUA ACTOR TASSO, 8-14

Telefone: 42807 — LISBOA

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.º, L.^{TD}

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.º, L.^{DA}

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

Quereis dinheiro?

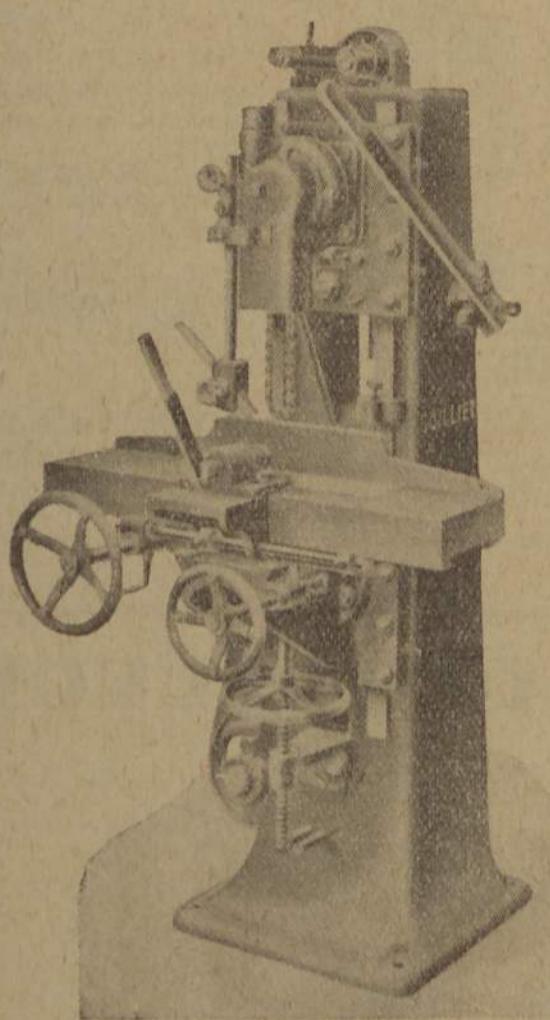
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

GUILLIET



MÁQUINAS
PARA
MADEIRA
DE FAMA
MUNDIAL

FÁBRICA
EM
AUXERRE
(FRANÇA)

MOTORES
FERRAMENTAS
ACESSÓRIOS

Filial Portuguesa

GUILLIET, L.^{DA}

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

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

Real Fábrica Holandesa de Altos Fornos **HOOGOVENS**

A fábrica que maior quantidade
de ferro de fundição tem envia-
do para Portugal com plena sa-
tisfação dos clientes

CONSULTE OS AGENTES:

AHLERS, LINDLEY, L.^{DA}

Rua Ferregial de Baixo, 33-2.^o

LISBOA

Telefone 21231
4 linhas



Não raval, sonesta, quem oferece um ele-
gante ramo de flores. Também na escolha
da casa para a execução dos seus trabalhos
v. Ex.^a dê uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIÉRES GRAFICOS

BERTRAND IRMÃOS, L.^{DA}

PRIMA PELA QUALIDADE

DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM

trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFFSET E

LITOGRAFIA

BERTRAND (IRMÃOS), L.^{DA}

Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

Vinhos Espumantes Naturais MESSIAS

AS MAIORES CAVES DO PAÍS

Os melhores stocks constituídos em 1942

São naturais, não são por isso os mais baratos



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 BAGAGENS

End. Teleg. EUROPÉA
TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40 - LISBOA

WIESE & C., L.^A DA

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telefone P. B. X. 20181

LISBOA

Sociedade Textil do Sul, L.^{da}

FIAÇÃO — TECELAGEM

ESTAMPARIA — BRANQUEAÇÃO

TINTURARIA — HIDROFILAGEM

FÁBRICAS EM:

LISBOA — SACAVÉM — ALHANDRA

Rua da Prata, 199, 1.^o e 2.^o — LISBOA

Telef. 32728

The Red Hand Compositions Company

LONDON

RAHTJEN'S COMPOSITION

Tintas Anti-Corrosivas marca **Mão Vermelha**, também conhecida por tinta **Hartmann**. A mais resistente ao calor, e de proteção eficaz e duradoura.

Não é afectada pelo ar do mar e é de

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



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.

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

«A Nova Loja dos Candeeiros»

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

Única casa no género que tem
ao seu serviço pessoal técnico
que pertence à aquela companhia,
tomando responsabilidade
em todos os consertos
que lhe sejam confiados

R. da Horta Seca, 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 comodidades
recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares.
FALA-SE FRANCÉS — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a
todos os Vapores e Combóios.

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES**

LISBOA — Rua dos Douradores, 222
TELEFONE 21616 — PORTUGAL