

# 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 B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

1497

1 — MAIO — 1950

ANO LXIII

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

REVISTA QUINZENAL



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA  
ALVARO PORTELA

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Eng.<sup>a</sup> 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 MONTÊS  
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

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

O Caminho de Ferro na economia nacional . . . . .	107
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional . .	109
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT. . . . .	111
Pelo mundo fora..., por JORGE RAMOS. . . . .	112
Efemérides ferroviárias, por CARLOS NONO . . . . .	113
Há 50 anos . . . . .	115
O «Container» representa, no transporte de líquidos, por cami- nho de ferro, um melhoramento notável . . . . .	116
Imprensa . . . . .	116
Exposição Internacional de «Containers» em Marselha. . . .	116
Parte Oficial. . . . .	117
Publicações recebidas. . . . .	118
Tenente-coronel J. Abreu Campos. . . . .	119
A «Swissair», interrompeu, temporariamente, os seus serviços entre Portugal e a Suíça . . . . .	119
Espectáculos . . . . .	119
«Viagem», Número especial dedicado ao distrito de Évora. . .	119
Recortes sem comentários . . . . .	120



# O Caminho de Ferro

---

## na economia nacional

---

*O artigo que, mais abaixo, se vai ler, não foi escrito propositalmente para a nossa publicação. Lêmo-la em O Despertar, de Coimbra, na sua edição n.º 3341, de 22 de Abril do corrente ano. Não podíamos, com a devida vénia, deixar de o transcrever, pois constitui um depoimento valioso pela espontaneidade e pelo sentimento de justiça imparcial a que obedeceu. Firma-o o sr. dr. Roque Pinto Ferrão, licenciado em Ciências Económicas e Financeiras. Segue o artigo em questão:*

NEM sempre o caminho de ferro tem sido bem visto e compreendido, por uma parte do público que, de ânimo leve, tudo sabe, tudo resolve, tudo critica. É que esse público não vê que, no actual sistema económico, um dos pilares fundamentais tem de estar assente na estrutura ferroviária.

Compete ao caminho de ferro servir a economia da Nação, tal como as veias e artérias servem a circulação sanguínea. Não há, como muita gente supõe, um desejo do caminho de ferro só por si ter a pretensão de efectuar todo o tráfego.

O caminho de ferro deseja, única e simplesmente, bem servir o público, e este deve compreender que não é seu fim imiscuir-se, destruir, ferir ou criar quaisquer atritos a outros meios de transporte.

Muito mal compreendido tem sido, muitas vezes, o seu intuito de servir certos centros ou de querer coordenar os seus esforços com os da camionagem.

Uns e outros devem ter só em vista o interesse supremo da Nação — pois que a ambos, caminho de ferro e camionagem, não lhes interessa uma luta que a ninguém serve, se bem que, aparentemente, pareça favorecer, quanto mais não seja, o público.

A camionagem deve ser, sempre que possível, um complemento do caminho de ferro. Ela tem na economia nacional um importantíssimo papel a desempenhar neste sentido. Onde o caminho de ferro não chega deve ir a camionagem, mas, esta deve conduzir as mercadorias à estação mais próxima.

É que, hoje, o transporte pelo caminho de ferro torna-se mais seguro, mais económico, mais rápido do que uma grande parte do público supõe.

Actualmente, a nossa via férrea é uma das melhores da Europa, possuindo desde as mais potentes máquinas eléctricas, a vapor ou a óleos, aos mais seguros e modernos veículos de transporte.

E a talho de foice devo dizer que, como portugueses, nos devemos orgulhar, não só pela criteriosa e esmerada organização dos nossos caminhos de ferro, mas, também, pela perícia dos nossos ferroviários e segurança da nossa via.

Como exemplo frizante de que se acaba de afirmar, basta dizer que, fez há poucos dias um ano, estive de visita à nossa rede ferroviária o Director Geral dos Caminhos de Ferro Franceses que, de regresso a Paris, do muito que viu e apreciou, ao escrever, com data de 13-4-49, uma carta de agradecimento a S. Ex.ª o mui ilustre Director Geral da C. P., eng.º Espregueira Mendes, afirma: «Conservarei uma recordação inesquecível dos Cami-



nhos de Ferro Portugueses. Os meus cumprimentos dirigem-se a todos os serviços, pela disciplina e correcção do pessoal, assim como pelo bom estado e conservação do material e via. Os ferroviários portugueses podem orgulhar-se dos seus caminhos de ferro».

Elogiosas palavras, cujo alto significado é desnecessário realçar, pois foram escritas por uma das maiores autoridades em caminho de ferro do mundo e pela mais categorizada figura dos caminhos de ferro franceses.

Daqui se deduz quanto de insensatas ou malévolas são certas afirmações feitas pelo público. Por esse público, pelo qual, durante o cruciante período da guerra, o caminho de ferro soube arrostar com tantos e tão difíceis problemas, e que nunca deixou de funcionar — cumprindo sempre.

O público é ingrato em já não se lembrar desse período em que o pessoal, desde o mais categorizado ao mais modesto, sacrificando-se moral, física e materialmente, tudo deu a bem do seu semelhante, para atenuar ou resolver as consequências

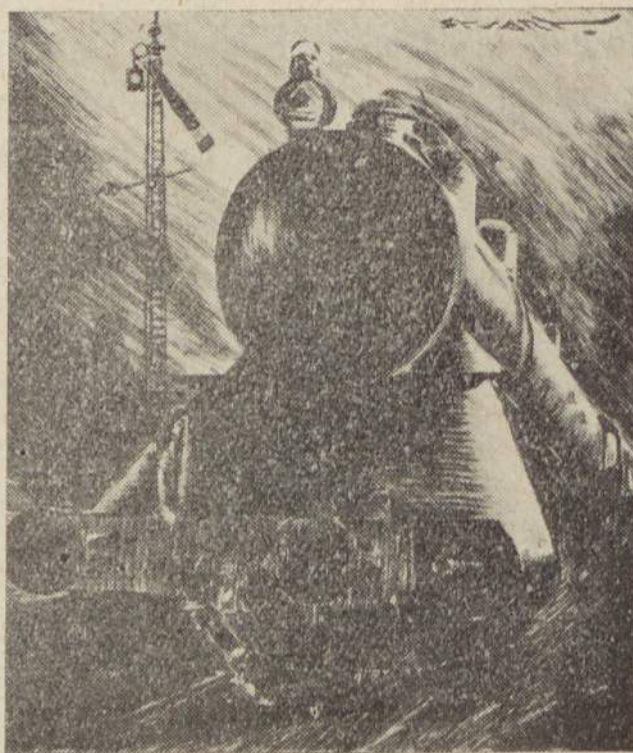
de tão terrível vendaval. Sim, como é ingrato esquecer-se que, sem esse esforço incomensurável de homens e máquinas, terríveis horas o esperaria.

Quanto não deve a Nação a essa Companhia, que, sem olhar a outros fins que não fôsem os do bem comum — prejudicando-se como nenhuma outra — tudo põe ao serviço da comunidade?

Qual a Companhia que traria o seu material circulante num vai-vem contínuo, com prejuízo dos seus interesses próprios?

Que seria do público em geral se esta Companhia não a tivesse a dirigir altos espíritos orientadores, e não tivesse um pessoal adestrado, disposto a tudo fazer para que os alimentos, matérias primas, etc., não faltassem?

De tudo isto se deduz ter o público a obrigação de olhar com mais carinho quem tanto bem lhe proporcionou e de se aproveitar dos serviços cada vez mais modernos, económicos e rápidos, que, sem olhar a sacrifícios, a Companhia dos Caminhos de Ferro põe ao seu serviço, tendo por bem «servir cada vez melhor».





## REVISTA DAS REVISTAS

# Panorama Ferroviário Internacional

## A hospedeira nos comboios australianos

Segundo a revista espanhola *Ferrovíarios*, logo que começaram os primeiros comboios modernos a ligar os mais importantes centros australianos, o avião veio dar-lhe a mais terrível batalha, competindo com ele e não dando tempo ao caminho de ferro de alcançar os grandes centros, o que é feito pelo avião, já que a Austrália mede 3.500 quilómetros de largura. Apesar disso, os caminhos de ferro australianos não se resignam a desaparecer, e os seus técnicos empregam prodígios de engenho, astúcia e inteligência para conservar a sua clientela. Recentemente entrou ao serviço o «Reverina Expresso», que une Sidney com Albury. Seguramente este comboio é um dos mais formosos do mundo. Os seus compartimentos são dotados de extraordinário conforto e elegância. A locomotiva proporciona o acondicionamento de ar, aquecido ou frio, conforme as estações do ano. Os compartimentos são muito cómodos; cada assento pode regular-se em quatro diferentes posições com a simples pressão dum botão. Cada passageiro tem à sua disposição uma lâmpada fluorescente regulável.

Porém, a grande atracção do «Reverina Expresso» é a hospedeira. Os dirigentes dos caminhos de ferro querem acima de tudo que o passageiro goze de comodidade e se sinta tão bem instalado no comboio como no avião. Em cada «Reverina Expresso» vão quatro hospedeiras. Cuidam das crianças, enquanto suas mães estão no vagão restaurante e servem bebidas ou a comida às pessoas que não querem ir ao restaurante.

Por ser a primeira vez que a *Gazeta* relata nas suas colunas a presença das gentis hospedeiras nos comboios, recorda-se que este mesmo assunto foi tratado pelo nosso camarada de redacção Vidal Caldas Nogueira nesta mesma *Gazeta*, em que aponta a necessidade de reeducar as viagens nas caminhos de ferro, criando-lhes uma fisionomia mais fresca com a presença de empregadas e com muitos outros atractivos que, judiciosamente e com elevado sentido de oportunidade, enumerou.

## Aumento das tarifas ferroviárias

Os dirigentes dos caminhos de ferro britânicos — escreve a mesma revista — manifestaram a ideia

de que, no final do ano 1950, haverá um déficit acumulado de 50 a 60 milhões de libras desde a nacionalização. Tal foi declarado, quando a Comissão de Transportes expôs a necessidade de um aumento de tarifas ao Tribunal do Transporte.

A Comissão deu as seguintes cifras: déficit em 1948, 4.750.000 libras; idem em 1949 (provável), 20.000.000 de libras; idem em 1950 (provável), 30.000.000 de libras.

Mr. Lionel Heald, da Comissão do Transporte, disse que o preço do carvão antes da guerra era de 12.500.000 libras, e o actual é de 36 milhões de libras.

A Comissão manifestou que o aumento de tarifas é de 55% sobre as de antes da guerra, tendo as despesas aumentado a mais do dobro. É necessário fazer maiores economias mediante mudanças radicais nas condições de exploração e na organização técnica do transporte.

## Inauguração de habitações para ferroviários...

Com o mais acentuado espírito cristão, a Rede Nacional de Espanha submeteu-se à lei de 19 de Abril de 1939 para preparar um plano de construção de habitações que viera atenuar, já que não resolver, o angustioso problema da habitação para os seus agentes. Ultimado um plano de 4.000 vivendas, que foi aprovado pelo Conselho de Administração, foram muitas as dificuldades de ordem prática que houve a vencer até ao momento actual, sendo a principal a escassez de materiais de construção; mas, embora fossem inúmeras as dificuldades, eram maiores os desejos do Conselho de Administração e da Direcção da Rede, pelo que, depois da entrega dos grandes agrupamentos de habitações em Lião e Zaragoza, se realizou novo acto de entrega em Sevilha.

O Director da zona de Sevilha da Rede Nacional, no acto da inauguração, disse o que transcrevemos de *Ferrovíarios*: «Estão também quase terminadas construções análogas já começadas em outros pontos e faço votos por que seja uma realidade no menor prazo possível outro grupo de vivendas em Sevilha e outro previsto em S. Jerónimo. Continuará a Rede Nacional, através do seu Departamento de Pessoal e Assistência Social, acertadamente dirigido pelo seu chefe aqui presente».



mente, preparando projectos para completar o plano de 4.000 vivendas já citado

A exemplo do que acontece em Espanha é pena que em Portugal não se estabeleça um plano de construção de habitação em género de cooperativa.

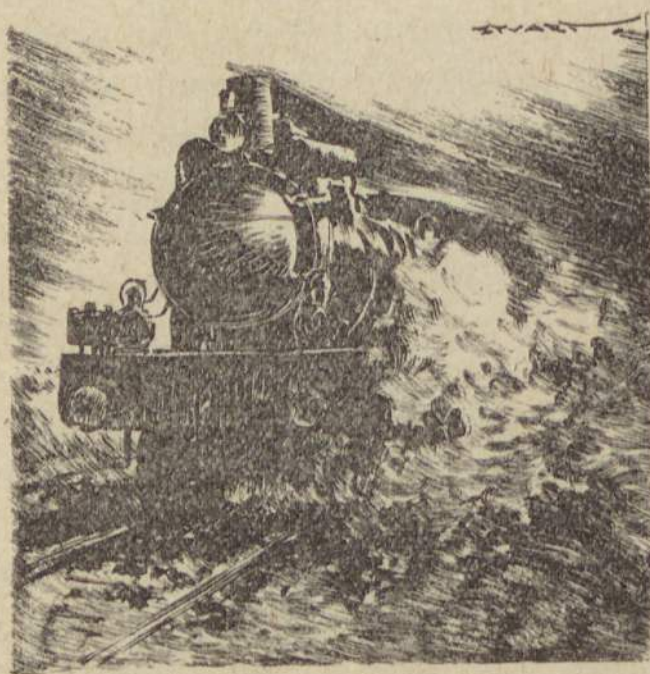
Há, de facto, ferroviários com habitação fornecida, mas isso mal resolve o problema: primeiro, porque só tem habitação aquele cujo cargo os obriga a permanecer junto da via (daí a concessão da casa não chega a ser uma regalia!); segundo, por que essa casa deixa de lhe pertencer se mudar para uma categoria que não tenha direito à mesma ou se reforme. Vistas assim as coisas, pode dizer-se que o ferroviário português não tem assistência no que respeita ao delicado problema da habitação. E se se construíssem, país fora, casas económicas com capitais emprestados ou da Caixa de Reformas, todos os ferroviários, que lutam desesperadamente com rendas caríssimas, sentiriam o humano benefício duma moradia sua e já nada lhes custaria descontar do seu parco vencimento um desconto avultado para, ao fim de cerca de 20 anos, eles ou seus herdeiros ficarem na posse da citada habitação.

Então, sim, uma chama nova viria iluminar e entusiasmar os elementos duma inúmera e alvejada classe que deve, muito especialmente, interessar ao país.

### Comando das manobras de locomotivas pela rádio

Informa a *Revista Ferroviária* brasileira que a Administração do Porto do Rio de Janeiro, aproveitando um dos mais recentes campos da aplicação da rádio em ondas ultra-curtas, inaugurou, em Outubro último, um sistema de comando a distância para as locomotivas que são orientadas por um locutor da Estação Central. O equipamento é de fabricação da Motorola Inc., de Chicago. O seu sistema é de frequência modulada e opera a 156.540 kcs (192<sup>m</sup>). Nas locomotivas, o equipamento está disposto em local acessível e de maneira a não prejudicar os movimentos do maquinista; o altofalante fornece um volume de voz perfeitamente percebido mesmo com a locomotiva em movimento. É alimentada a unidade transmissora receptora por um acumulador de 6 volts, carregado pela própria máquina e consome 9 ampéres durante a escuta e 20 durante a transmissão.

Talvez num futuro próximo os técnicos de Caminho de Ferro deitem mão desta inovação que trará enormes vantagens para a exploração e para a comodidade do maquinista evitando-se assim as longas perdas de tempo e os desastres que os métodos actuais de comando e sinalização ocasionam frequentemente.





# Notas da Quinzena

P o r R E B E L O D E B E T T E N C O U R T

## Dr. Alfredo de Magalhães

O Porto, sempre tão nobremente bairrista, acaba de homenagear, numa cerimónia eloquente, o sr. professor Doutor Alfredo de Magalhães, com a entrega da «Medalha de Ouro da Cidade». Com essa homenagem, o Porto pagou, em parte, uma dádiva de gratidão que estava em aberto há muito tempo.

Professor e político, o sr. Doutor Alfredo de Magalhães soube servir, com independência, o País e particularmente o Porto — o mais curioso, o mais característico burgo de Portugal. Antigo presidente do Município da capital do Norte, o homenageado de há dias, adquiriu, naquela qualidade, tornando-o património da população portuense, o Palácio de Cristal, e porque o seu coração de oiro é cheio de ternura pelos seus semelhantes, criou a «Maternidade Júlio Dinis» e o «Abrigo dos Pequenininhos». O político que o Dr. Alfredo de Magalhães nunca deixou de ser esteve sempre ao serviço do médico que ele, tão sábio como humanamente, é. Os verdadeiros médicos exercem não uma profissão mas um sacerdócio. E só são excepcionalmente grandes os homens que, durante a sua existência, se preocupam mais com o destino e a felicidade dos outros do que com os seus próprios interesses. São assim os artistas, os médicos e os santos.

## As bodas de oiro de Estevão Amarante

AMARANTE, que está ainda um rapaz, na plena posse das suas faculdades histriónicas, acaba de fazer cinquenta anos... de teatro. O tempo passou por ele, bateu-lhe à porta, mas não lhe entrou em casa. O tempo só pratica essa indelicadeza com as pessoas que já nasceram velhas. Mas é preciso saber, para evitar equívocos, que Estevão Amarante começou a vida teatral, com 10 anos apenas. É possível que não lhe tivessem chamado, então, menino prodígio. Os prodígios realizou-os ele, depois, ao lado dos mestres, perante um público mais exigente, e tão exigente que não dispensava a sua presença nos palcos dos nossos teatros.

Actor de revista e actor de comédia, mas sempre actor de primeira ordem, Estevão Amarante, que tem ainda, nas suas mãos, uma esplêndida mocidade; que é, ainda, o menino bonito das plateias portuguesas, precisa de voltar ao teatro, para ocupar de novo, após a doença grave que ameaçou a sua existência, o grande lugar a que tem direito pelo seu talento.

A festa do S. Luís, na noite de 18 de Abril, perante uma sala transbordando de espectadores, demonstrou-

-lhe, mais uma vez, que o público de Lisboa não é tão ingrato nem tão levialo como, às vezes, parece.

## Salão da Primavera

O «Salão da Primavera» da Sociedade Nacional de Belas Artes é, sem dúvida, um dos mais dignos destes últimos tempos, sinal de que o juri de admissão dos trabalhos é mais rigoroso. A pouco a pouco vão desaparecendo os simples habilidosos e as meninas prendadas para dar lugar aos artistas de real talento e de sincera vocação.

Ao lado dos artistas mais consagrados, como Falcão Trigoso, D. Alda Machado Santos, Eduarda Lapa, Fernando Santos, surgem, num alto plano, os novos a quem a crítica não deixa nunca de render elogios merecidos, como Jaime Isidoro, a quem foi atribuído o Prémio de Viagem José Malhó, Rui Preto Pacheco, Silva Lino, Rosa Mendes e outros.

Desapareceram os habilidosos e os simples amadores, mas, em compensação, como um grito de audácia, vieram os surrealistas, com os seus trabalhos estranhos. Mas, antes estes. Estes, ao menos, procuram qualquer coisa de novo e sair da vulgaridade.

## Centenário de Gervásio Lobato

N O dia 23 de Abril decorreu o primeiro centenário do nascimento de Gervásio Lobato, um dos mais graciosos escritores que Portugal teve, quer como folhetinista, quer como novelista, quer, ainda, como homem de teatro. Diplomado pelo Curso Superior de Letras, o jornalismo e o teatro foram, porém, as suas maiores, mais absorventes paixões. Para elas viveu e delas, como profissional da pena, viveu.

Se, como jornalista, trabalhou ao lado de alguns dos maiores nomes do seu tempo, como Manuel Pinheiro Chagas, como autor dramático deu, muitas vezes, o braço a escritores como D. João da Câmara, Lopes de Mendonça e Acácio Antunes.

Um dos seus romances humorísticos — «Lisboa em camisa» — lê-se ainda hoje com um permanente sorriso. A sua comédia — «O comissário de polícia», ainda há dois anos, no Teatro Nacional de D. Maria II, foi ouvido com grande agrado.

Foi em pleno romantismo que Gervásio Lobato surgiu, com o seu sorriso gracioso e saudável. Esse sorriso não morreu, felizmente. Se Camilo nos ensinou a chorar — Gervásio veio ensinar-nos a encarar a vida com optimismo.



# Pelo mundo fora...

P o r J O R G E R A M O S

## Antologia

O caminho de ferro é uma das maiores invenções da nossa época. Até pela velocidade influi na nossa alma. A celeridade com que por nós parecem passar as coisas, — montes e vales, a planície e o mar, as plantas, os animais, os seres humanos — dá-nos a imagem da vida. Não há ninguém que vá à portinhola duma carruagem que não se emocione com o espectáculo deste fluir constante de aspectos e não compreenda melhor o que são os fugitivos momentos da nossa passagem vertiginosa pelo mundo. Este coração titânico, na sua ansiedade de espaço é religioso. — *Guerra Junqueiro*, citado in «Memórias» de Lopes d'Oliveira.

## Curiosidades

Em 1880, os fretes ferroviários eram tão caros nos E. Unidos da América que, por exemplo, para transportar fardos de fazenda de N. Yorque para S. Francisco da Califórnia, pagava-se muito mais do que se fossem remetidos por via marítima (Cabo Horn e Oceano Pacífico).

— Os primeiros túneis ferroviários foram perfurados na Inglaterra no ramal de Manchester a Liverpool, sob a direcção de Jorge Stephenson, o próprio inventor da locomotiva.

— A maior locomotiva do mundo para comboios de passageiros, com 5.900 cavalos no motor eléctrico e turbina a vapor, é a que presta serviço na Companhia Shesapeake, de Ohio. Tem a velocidade de 180 quilómetros à hora.

— Os caminhos de ferro da Suécia teem uma extensão de trêze mil quilómetros dos quais 4.600 estão electrificados.

## Revista da imprensa

Um empregado dos Caminhos de Ferro de Philadelphia que viveu sempre no interior, mas levou a vida inteira a sonhar com uma viagem à volta do mundo, acaba de falecer deixando a sua fortuna, avaliada em 4 000 dolares a dois sobrinhos mas com a condição de fazerem uma viagem à volta do mundo dentro de um ano. (De *La Nacion*, Buenos Ayres).

— Um habitante de Plainsfield que, durante 66 anos, dia após dia, excepto aos domingos, tomou o comboio de sua casa para o emprego em Nova York e vice-versa, ao atingir 90 anos de idade recebeu da companhia do caminho de ferro o presente de viajar para os dois lados no vagão de luxo destinado ao presidente da companhia e almoçar e jantar no mesmo, servido por criados especiais (Do semanário *Voilà* — Paris).

— Na Austrália começar-se-ão brevemente a exhibir filmes nas estações de caminhos de ferro. (De *El Universal* — Caracas).

— As escadas rolantes usadas nos caminhos de ferro subterrâneos é uma invenção que acaba de completar o seu centenário, como se deduz da revista «Gentlemen's Magazine» de Março de 1850, onde se lê: «O engenheiro Notelof registou a patente de invenção duma máquina escada-sem-fim, de cabos e correntes enroladas em dois cilindros de eixo horizontal, um no nível superior, outro no nível inferior, com movimento contínuo». (De *Regards* — Paris).

— O número de pessoas empregadas nos serviços de caminhos de ferro, em todo o mundo, ascende a mais de 6 milhões de indivíduos. Só na Europa contam-se mais de 3.300.000 ferroviários (Do *Railway Magazine* — Londres).

— É possível que num futuro próximo seja construído o túnel na Mancha, plano que há cinquenta anos levou à constituição da Channel Tunnel Co. O actual director da companhia, Herbert Walher, está convencido de que o túnel ferroviário através do canal inglês será construído rapidamente apesar das dificuldades de tal empreendimento. (De *La Vanguardia* — Barcelona).

— O rei Gustavo da Suécia possui na sua colecção de objectos curiosos um bilhete de caminho de ferro (bilhete de volta) que pertencera ao Papa Pio X. A modéstia do prelado não lhe permitia imaginar que teria a honra de ser levado à cadeira de S. Pedro. Ao viajar para Roma a fim de tomar parte na eleição papal, comprara passagem de ida e volta. A volta nunca foi utilizada e figura em lugar de relevo na colecção do rei da Suécia. (Do *Temps Present* — Paris).

## Riso ferroviário

— Na sua viagem de inspecção o engenheiro-inspector, na segunda estação que visitou encontrou sobre a mesa do chefe um telegrama que lhe despertou a curiosidade. Dizia: «Chove aqui». Estava assinado pelo chefe da estação por onde acabava de passar. Verificou, depois, que em todas as estações havia telegrama idêntico, assinado sempre pelo chefe da estação procedente. Nada disse e continuou a viagem até ao terminus da linha. Então, enviou a todos os chefes de estação o seguinte telegrama: «Passou a chuva. Suspensos oito dias». Compreendeu que o *chove aqui* era o código para avisar os colegas da viagem do inspector... (Do semanário *Champs Elysées* — Paris).

— Antes da invenção dos freios de ar comprimido que simplificaram a tarefa de engatar vagons, eram muito frequentes os acidentes sofridos por guardas-freios. Opie Read, novelista de Chicago, foi certa vez à cidade de Preton assistir a um congresso de ferroviários. A' volta contava aos amigos: «Falei para algumas centenas de ferroviários. As primeiras filas do auditório eram compostas pelos que recebiam a homenagem, velhos guarda-freios aposentados. Apreciaram o meu discurso. Mas como entre eles havia enorme número de manetas tinham que levantar-se aos pares para me aplaudirem!... (Do diário *La Alborada* — La Paz).



# Efemérides ferroviárias

P o r C A R L O S N O N O

## MAIO

1

1881 — É inaugurado o transporte de encomendas postais nos caminhos de ferro franceses.

2

1930 — Reune-se em Madrid o II Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro.

3

1897 — Os chefes de serviço das linhas ferroviárias francesas visitam Portugal.

4

1896 — Inaugura-se a via férrea de Lourenço Marques a Pretória.

5

1863 — Abre à exploração pública o troço ferroviário da linha do Leste entre Abrantes e Crato.

6

1893 — Inaugura-se o ramal ferroviário da Senhora da Hora para o porto de Leixões.

7

1853 — Iniciam-se no Beato os trabalhos para a construção da linha férrea de Lisboa a Santarém.

8

1905 — No sítio chamado Tranqueira, subúrbio de Amarante, começam os trabalhos da construção da linha férrea do Vale do Tâmega.

9

1898 — O Imperador da Áustria inaugura o Metropolitano de Viena.

10

1898 — Abre à exploração o caminho de ferro de S. Petersburgo a Tunesk.

11

1893 — É aberto à exploração o troço da linha férrea da Beira Baixa, da Covilhã à Guarda.

12

1902 — O Governo da Cochinchina contrata o empréstimo de 200 milhões para a construção dos caminhos de ferro de penetração para o Annam e Cambodge.

13

1904 — É publicada uma portaria mandando proceder aos estudos para a construção da estação do caminho de ferro em Vila Real de Santo António e no local desejado pelo público.

14

1899 — É inaugurada a linha de Sfax a Gafa no protectorado francês de Tunis.

15

1902 — O Governo brasileiro contrata o resgate dos caminhos de ferro do Recife a S. Francisco, da Baía a S. Francisco e outros.

16

1896 — Começam os trabalhos do Caminho de Ferro Central Eléctrico de Londres.

17

1899 — Abre à exploração a linha férrea de Ganzlin a Robel (Alemanha).

18

1899 — A Companhia do «Norte» é autorizada a abrir à exploração a linha de Roubaix-Watrelos à fronteira belga.

19

1891 — Abre à exploração a 2.ª via do troço ferroviário entre a Azambuja e Santana.

20

1889 — O Governo mexicano concede ao general Pedro Martinez o direito de construir a linha férrea de Matamoras a Matehuala.

21

1875 — Inaugura-se a linha férrea de Nine a Braga.



22

1864 — Abre à exploração a linha férrea do Entroncamento a Soure.

23

1902 — Estuda-se a construção de 15 quilómetros de via férrea entre Hondchoote e Bray-Dunes (França).

24

1888 — Com a queda da última pedra considera-se ligado o túnel do Rossio (Lisboa).

25

1900 — Em Espanha é publicada a lei que cria o imposto de transportes, em virtude da qual as companhias de caminhos de ferro cobrarão para o Estado um imposto de 20 % sobre o preço ordinário dos bilhetes de passageiros.

26

1904 — O «Jornal dos Transportes» anuncia que o ministro dos caminhos de ferro prussianos deu ordem para ser suprimida a 1.<sup>a</sup> classe nos comboios das vias férreas do Estado.

27

1835 — Nasce Carlos Francisco Adams que, em

1869, foi nomeado membro da Junta dos Comissários do Caminho de Ferro de Massachussetz e em 1890 Presidente da Union Pacific Railway.

28

1900 — A Companhia Real dos Caminhos de Ferro de Portugal organiza comboios especiais entre o Porto e Mealhada e Guarda a Castelo Novo por serem os pontos onde melhor se pode observar o eclipse do sol.

29

1902 — O ministro das Obras Públicas de França apresenta às Câmaras um projecto de lei declarando de utilidade pública o estabelecimento de um caminho de ferro de Meru a La Bosse (Departamento do Oise).

30

1902 — Anuncia-se que o Governo russo resolveu fazer construir duas importantes linhas de estratégia no território Persa, continuando-se a linha Eriva-Alexandropol até Tabris, por um lado e a linha Aschabad-Mesched, por outro.

31

1893 — Fazem-se as primeiras experiências dos comboios eléctricos entre Charleroi e Paris.





# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Maio de 1900)

## Desleixos Municipaes

Dois casos se deram agora em Lisboa que emocionaram o espirito publico, e em ambos elles se evidenciou a mais inconcebivel falta de zelo por parte de quem superintende nos serviços municipaes.

Passemos já, de relance, porque nos enoja até o asco, o que se refere ao asylo-serralho das pobres crianças surdas-mudas, da Ajuda, notando apenas que essas instituições sejam fiscalizadas por um vereador que se diz ser conhecedor já dos maus antecedentes do criminoso e mantenedor d'elle n'um logar de respeitabilidade, e que esse vereador ainda seja conservado no seu pelouro e gosando de todas as regalias do seu cargo.

O outro caso que mais se relaciona com a indole do nosso jornal foi o desastre no elevador da Estrella.

Não somos dos que se insurgem contra os modernos processos de viação porque elles produzem desastres.

Por cada victima que o comboio, o ascensor ou o tremvia faz, ha dez feitas pela carroça, pelo carro de bois, pelo cavallo, e cem pelo barco a vapor ou á vella.

«Onde está o homem está o perigo» diz a sabedoria das nações, e não se deve, porque esse perigo se transforma uma vez ou outra em desastre, pôr de parte todos os meios de transporte, em nome da possibilidade fatal de uma ou outra victima.

São contingencias inevitaveis de todos os progressos, quer da ordem moral quer da material ou da scientifica.

Quantas victimas teem feito as experiencias chimicas e ainda ninguem se lembrou de banir a chimica experimental dos estudos humanos.

Ainda ha pouco uma analyse bacteriologica fez uma nunca esquecida victima, entre nós, e não podemos insurgir-nos contra a sciencia.

Mas tratando-se do caso sujeito do ascensor da Estrella, o desastre que se deu não é imputavel ao acaso, mas a uma notavel falta de fiscalização que não se dá só n'aquelles carros, mas em todos os que fazem parte do serviço público em Lisboa.

O desastre deu-se, diz-se, pela quebra de uma anilha da garra que devia ligar o carro ao cabo. Mas se o freio funcionasse bem, logo que o empregado visse que a garra não tinha apertado o cabo, servir-se-hia do freio para parar.

Não o conseguiu, logo o freio tambem estava avariado.

E estes freios são tão energicos, tão effectivos — pelo menos aquelles a cuja experiencia assistimos um dia — que só uma grande avaria pôde explicar o seu mau funcionamento.

Mas os carros sahem da cocheira, funcionam todo o dia, recolhem, tornam a sahir, e ninguem cuida de lhes fazer experimentar os aparelhos.

As proprias experiencias dos carros novos já vão sendo feitas em familia, entre os empregados, e tendo por comparsaria o publico que, não sabendo que se trata de experiencia, vae tomando logar, e pagando.

Ainda ha poucos mezes, esperando nós o ascensor da Estrella para a praça de Camões, depois de longa demora vimos um perfeito comboio de carros, na frente dos quaes vinha um em que tomámos logar.

A causa da demora, soubemol-o depois, era que esse ve-

hiculo era novo, vinha á experiencia e pegára-se pelo caminho, atrazando o serviço dos que o seguiam.

Pois não só não trazia indicação alguma, como n'elle foram admittidos passageiros pagantes; e n'elle não vinha empregado da camara representando a fiscalização official.

Outra falta imperdoavel e que pôde causar sérios desastres é a tolerancia para as distracções do guarda freio.

Nos vapores dos lagos suissos é multado todo o passageiro que dirigir a palavra ao timoneiro.

Até nos carros electricos de San Sebastian para Pasages — apesar do percurso se fazer quasi que sómente por estradas pouco frequentadas e leito proprio, e apesar da Hespanha não ser o paiz das prohibições — é tambem multado quem falar com o conductor do aparelho.

Em toda a parte onde ha um empregado que não deva ser distrahido é prohibido dirigir-se-lhe a palavra.

Nos ascensores de Lisboa a cavaqueira é pratinho favorito entre guarda freio e cobrador. Com o carro em andamento discute-se a ultima tourada, as intrigas bairristas e a puridade do vinho das locandas do trasito. Assim, o guarda freio não pôde prestar attenção ao seu serviço, e passageiros e transeuntes andam com as vidas arriscadas no altar da verbosidade dos empregados.

Ninguem dirá que o ascensor da Graça é de tão simples construcção que os encarregados das manobras do carro possam deixar de prestar toda a attenção ao seu serviço. Pois como são dois, a conversa principia n'um extremo da linha para acabar no outro!

Se dos ascensores passamos aos outros vehiculos em serviço do publico vemos que a falta de fiscalização é tal que nem na mais infima aldeia ha carros tão velhos tão sujos, tão avariados como os que circulam em Lisboa.

Os do Eduardo Jorge andam ahi que parece nunca viram vassoura; aos da Lusitania e até aos da companhia Carris succede quasi o mesmo.

Cocheiros e conductores mal vestidos e por barbear, sujos, de fato remendado; gado muitas vezes magro, chagado; arreios atados ou substituidos por cordas.

Mas porque falar d'estas empresas, as duas primeiras das quaes são victimas do favoritismo da camara para com a ultima, se até os trens de praça, que não pagam pesados impostos, andam uma desgraça!

Onde se vêem, como aqui, carros assim sujos, de pessimas molas, cocheiros vestindo á Mazzantini, mantas velhas ou berrantes sobre o gado lazarento e sujo e mal alimentado?

Ha annos a camara teve uns lampejos de bom senso e publicou uma postura obrigando os cocheiros a uniforme. Houve logo protestos, pedidos de dilação do praso, e, de addiamento em addiamento, a pretexto dos alfayates não darem vencimento a fazer os fatos... até hoje!

Quem quer um trem de praça decente tem uns raros coupes apenas. Cocheiro de trem aberto entende que só deve fazer serviço a gente folgazã, para touradas e hortas, e apresenta-se em trajo de frequentador de taberna.

A par d'isto a tabella é uma ficção, apesar de ser Lisboa a capital em que essa tabella é a mais elevada. Uma perfeita zombaria!

Verdade seja que o estado das calçadas não anima a andar de trem em Lisboa.

As ruas estão uma perfeita charneca, com grandes depressões de terreno, pedras levantadas, carris de tremvias e ascensores deslocados e fóra do nível — impossiveis.

Parece um meio indirecto da camara beneficiar a companhia dos americanos, porque é, ainda assim, n'estes carros onde se anda mais serenamente, salvo os continuos descarilamentos que nos móem o corpo.

E para andar, sobre tal pavimento exige a camara aos cyclistas, os unicos vehiculadores que não estragam as ruas



## O "Container" representa, no transporte de líquidos, por caminho de ferro, um melhoramento notável

Em 1943, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, publicou, no número 1335, um longo artigo sobre as vantagens que os «containers» oferecem aos seus utilizadores. Esse artigo despertou um grande e justificado interesse, pois, além do assunto, que era novo, subscrevia-o o nome autorizado de um técnico, o sr. Félix E. Lorand, delegado permanente, na Península Ibérica, do Bureau Internacional dos Containers.

Os «containers» cisternas destinam-se ao transporte de líquidos e encontraram, principalmente na França, na Suíça e na Espanha, um êxito favorável, que excedeu todas as expectativas.

Há sete anos, a França tinha já ao seu serviço para cima de 3.000 destes recipientes. É de esperar que Portugal siga o exemplo daquele país, pois sendo enorme a sua produção de vinhos, azeites e água-raz, a respectiva exportação, por caminho de ferro, seria vantajosamente favorecida.

Os «containers» — cisternas são construídos de ferro e oferecem facilidades de limpeza e protecção natural contra quaisquer perdas.

Os principais modelos actualmente em uso dividem-se em quatro espécies, destinando-se uns ao transporte de combustíveis líquidos e óleos minerais; outros ao transporte de vários líquidos de uso alimentares, como vinho, vinagre e licores; outros para conservar os líquidos em determinada temperatura, como o leite, e os últimos, para transportar líquidos com pressão, como a cerveja.

---

um pesado tributo anual sobre outros pessadíssimos que o governo lhes impõe.

Levar-nos-hia todo o jornal se quizessemos falar de uma maior parte do desleixo que é o característico da nossa municipalidade.

O que dissémos — e bem se vê como rapidamente, apenas esboçamos alguns pontos — é já triste sudário para provar a mais imperdoável falta de tino administrativo na gerência d'alguns dos mais importantes serviços da nossa camara municipal.

Mas, afinal, para que recordar estas coisas, tristes, se é clamar no deserto?

O que não tem remédio...

### Linhas Portuguezas

**Elevador do Carmo.** — Já se está preparando a obra de ferro da torre d'este elevador, e do elegante viaducto que o ligará á muralha do Carmo por sobre a rua d'este nome, conforme os desenhos que aqui publicámos em tempo.

Diz-se que o seu auctor, o nosso querido amigo sr. engenheiro Mesnier, quer ter a obra prompta em Setembro.

## Imprensa

O SR. DR. GUILHERME PEREIRA DA ROSA ASSUMIU AS FUNÇÕES DE DIRECTOR-ADJUNTO DE «O SÉCULO»

Assumiu as funções de Director-adjunto de *O Século* o sr. dr. Guilherme Pereira da Rosa, que vinha exercendo, naquele mesmo jornal, o cargo de subdirector.

Trata-se de um novo valor, com provas dadas brilhantemente, um novo valor em tudo, pela cultura, pela consciência da missão do jornalismo actual, e que saberá respeitar as tradições daquela empresa que, sob a direcção de seu pai, sr. João Pereira da Rosa, alcançou no País, uma honrosa e excepcional posição, como paladino dos interesses nacionais.

A redacção de *O Século* comemorou o acontecimento com um almoço íntimo na própria sala de trabalho, a que presidiu o chefe da casa, sr. João Pereira da Rosa. Festa íntima, de camaradagem, verdadeira festa de família, a que se associaram, por cartas e telegramas de felicitações, alguns nomes dos mais prestigiosos da vida nacional, jornalistas e amigos pessoais do ilustre homenageado.

*Gazeta dos Caminhos de Ferro* associa-se também a essa justa homenagem, enviando ao sr. dr. Guilherme Pereira da Rosa calorosas saudações.

«JORNAL DE FELGUEIRAS»  
E «O BARCELENSE»

Entrou no 39.º ano de publicação o *Jornal de Felgueiras*, de que é director e editor o sr. Manuel Leite Coelho de Sampaio, e no 40.º *O Barcelense*, dirigido pelo sr. Rogério de Carvalho.

Jornais independentes, com relevantes serviços prestados às suas respectivas regiões, ocupam ambos na imprensa regionalista um lugar de honra. Os nossos melhores cumprimentos.

### Exposição Internacional de «Containers» em Marselha

Em 29 de Abril inaugurou-se em Marselha, com duração até 7 do corrente, uma Exposição Internacional de «Containers», sob os auspícios da Câmara de Comércio daquela cidade.

Este certamen, que despertou muito interesse, compreende: uma exposição de diferentes modelos de containers e de utensílios de manutenção; sessões de demonstração no local da Exposição e no porto e, finalmente, uma série de conferências sobre aquele novo processo de transporte.





# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 67, II série, de 22 de Março, publica o seguinte:

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 9, de construção de um anexo para habitação do guarda da Estação do Estádio Nacional, de que é adjudicatário Alfredo Maria Afonso da Mouteira, aprovar o referido auto e bem assim declarar quite o mencionado adjudicatário para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 72, II série, de 28 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobranter uma parcela de terreno, com a superfície de 194<sup>m²</sup>,20, localizada entre os quilómetros 9,590.11 e 9,638.00 da linha férrea do ramal de Santa Apolónia a Benfica, 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 do Beato, concelho e distrito de Lisboa, e confronta ao norte nascente e poente com o caminho de ferro e ao sul com a Sociedade Nacional de Sabões, Lda.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo», n.º 78, II série, de 4 de Abril publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que sejam declaradas sobranter duas parcelas de terreno, com as superfícies, respectivamente, de 13<sup>m²</sup>,70 e 85 metros quadrados, localizadas entre os quilómetros 14,335.20 a 14,337.00 e 14,320.20 a 14,337.00 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.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de S. Pedro de Avioso, concelho da Maia, distrito do Porto, e confrontam: a primeira, ao norte com a estrada municipal, ao sul com o caminho de ferro e ao nascente e poente com o caminho de ferro e estrada municipal; e a segunda, ao norte e nascente com a estrada municipal, ao sul com o caminho de ferro e estrada municipal e ao poente com o caminho de ferro.

As supracitadas parcelas de terreno são cedidas à Câmara Municipal da Maia, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

Pela presente portaria fica anulada e substituída, para todos os efeitos, a portaria de 30 de Dezembro de 1949, publicada no *Diário do Governo* n.º 4, 2.ª série, de 5 de Janeiro último.

O «Diário do Governo», n.º 79, II série, de 5 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que sejam declaradas sobranter duas parcelas de terreno, com as superfícies, respectivamente, de 257<sup>m²</sup>,70 e 15<sup>m²</sup>,70, localizadas entre os quilómetros 272,716.18 a 272,737.85 e 272,776.95 a 272,789.90, da linha férrea do Norte 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 Vera Cruz, concelho e distrito de Aveiro, e confrontam: a primeira ao norte e poente com a Câmara Municipal de Aveiro e ao sul e nascente com o caminho de ferro; e a segunda, ao norte e poente com a Câmara Municipal de Aveiro e ao sul e nascente com o caminho de ferro.

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

Pela presente portaria fica anulada e substituída, para todos os efeitos, a portaria de 30 de Dezembro de 1949, publicada no *Diário do Governo* n.º 3, 2.ª série, de 4 de Janeiro último.

O «Diário do Governo», n.º 72, II série, de 28 de Março, publica o seguinte:

#### Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 14 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 3 — Passageiros, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são elevadas as taxas de ocupação de lugares-camas.

O «Diário do Governo», n.º 73, II série, de 29 de Março, 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 15 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a conceder, em determinadas condições, redução nos preços de transporte de mármore.

O «Diário do Governo», n.º 75, II série, de 31 de Março, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 24 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a conceder abatimento, mediante bônus, em determinadas condições, no preço de transporte de cortiças.



## Publicações recebidas

### História da Tauromaquia (Técnica e evolução artística do Toureio)

A Editorial Minerva, a quem se deve a publicação de uma série de bons livros, tendo contribuído, assim, para um mais alto nível da cultura, acaba de se lançar numa notável empresa, com a publicação, em fascículos, da «História da Tauromaquia», ou seja, como se estampa no sub-título, a Técnica e a evolução artística do Toureio.

Esta História fazia falta no nosso País, pois não se compreendia que havendo, em Portugal, uma tão longa e brilhante tradição tauromáquica, não se tivesse escrito, como já se fizera em Espanha, uma obra em que se compendiasse tudo que diz respeito à Festa Brava, na Península, pois que ela tem raízes tanto em Espanha como em Portugal.

Neste momento em que alguns dos nossos jovens toureiros, como Manoel dos Santos e Diamantino Viseu, estão chamando, no estrangeiro, com galhardia, a atenção dos aficionados para o nosso País, bem pode dizer-se que a empresa da Editorial Minerva aparece na sua hora própria, na sua melhor hora.

É necessário que o toureio não desapareça do quadro das nossas diversões populares, não apenas pela alegria e pelo colorido do espectáculo mas também pelo que diz respeito à arte de lidar um touro — arte que deve estar sempre ligada à valentia.

Chamam-lhe muito embora as almas indecisas espectáculo bárbaro — o que é certo é que a tourada é uma bela manifestação de coragem, e de elegância.

Os organizadores da «História da Tauromaquia» confiaram a elaboração das suas páginas a críticos de reconhecido mérito, como Rogério Perez, Pepe Luís e Fernando Baptista, tendo sido entregue a direcção técnica a Jaime Duarte de Almeida, sendo os desenhos do distinto artista Álvaro Duarte de Almeida.

Pelo seu conteúdo, pela sua primorosa apresentação gráfica, pela documentação exaustiva, a «História da Tauromaquia» impõe-se como verdadeira obra de arte sem deixar de ser o documentário mais completo que já mais se fez em Portugal.

É uma obra que honra a Editorial Minerva e os seus organizadores.

**Fundo Especial de Caminhos de Ferro**  
*Números e obras referentes ao ano económico de 1948.*

Temos presente o Relatório de gerência do

Fundo Especial de Caminhos de Ferro no ano económico de 1948.

A leitura deste documento oferece bastante interesse, pois coloca-nos na presença da política de fomento do progresso ferroviário que o Fundo Especial tem vindo desempenhando.

Pelas contas da gerência de 1948, verifica-se que as receitas e as despesas foram, respectivamente, de Esc. 70.508.466\$15 e de Esc. 70.508.014\$77, pelo que, consoante a lei, reverteu para o Tesouro Público de Esc. 451\$38. A receita prevista no orçamento — informa-nos o Relatório presente — foi de Esc. 72.706.000\$00, posteriormente elevada para Esc. 97.706.000\$00, em virtude da necessidade de nela se incluírem as importâncias a levantar do empréstimo em conta corrente de 50.000 contos pela contrapartida da respectiva despesa.

Os seguintes números mostram-nos como tem sido seguida a política de fomento do progresso ferroviário:

Estudos e construções . . .	1.555.709\$42
Melhoramentos na via, pontes e edifícios . . .	26.034.607\$66
Melhoramentos nas oficinas e material circulante . .	550.073\$40
Subsídios diversos . . .	533.076\$56
	<hr/> 28.673.467\$04

#### *Material circulante:*

Automotoras . . .	4.427.938\$70
Locomotivas . . .	1.743.425\$80
Locomotivas Diesel-Eléctricas . . .	18.779.700\$50
Tractores de manobras . .	1.858.803\$66
	<hr/> 26.809.868\$66

Vejamos, agora, quais foram, entre as principais, as novas linhas executadas pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro:

Ramal do Estádio Nacional, linha de Portalegre, linha da Régua a Lamego, linha do Sul (Barreiro-Cacilhas), linha do Vale do Tâmega.

Para obras complementares foram destinadas verbas importantes. As maiores foram:

Linha do Sul 6.925.214\$56; linha do Minho 3.213.426\$84; linha do Douro 2.564.155\$38; linha de Évora 826.670\$68; funicular do Monte de Santa Luzia 552.437\$82.

Ao abrigo do Decreto n.º 13.829 foram concedidos os seguintes subsídios:

*Estradas de acesso:* linha do Douro 25.961\$96; linha de Guimarães 100.000\$00; linha do Vale do Corgo 6.114\$60.

À linha da Beira Alta foi concedido, ao abrigo do Decreto n.º 33.06s, o subsídio de 401.000\$00.

Eis, em resumo, o Relatório e Contas da gerência do ano económico de 1948 da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.



**Ten.<sup>te</sup> - coronel J. Abreu Campos**

Deu-nos o prazer da sua visita o sr. tenente-coronel Júlio de Abreu Campos, oficial distinto do nosso Estado Maior que, durante duas dezenas de anos, dirigiu em Portugal os serviços da Companhia Wagons-Lits, conseguindo, com o seu esforço e dedicação, destacar-se através de muitos e variados assuntos que passaram pelos seus serviços de gabinete.

Ao ilustre oficial combatente da Grande Guerra de 914, os nossos reconhecidos agradecimentos.

**A «Swissair», interrompeu, temporariamente, os seus serviços entre Portugal e a Suíça**

A «Swissair», Companhia Suíça de Navegação Aérea interrompeu, temporariamente, os trajectos Lisboa-Madrid e Madrid-Lisboa, com que assegurava, tri-semanalmente, as ligações aéreas entre Portugal e a Suíça, via capital de Espanha a Barcelona.

Logo que se modifiquem as circunstâncias que determinaram esta resolução, a «Swissair» restabelecerá de novo o seu serviço regular entre Portugal e a Suíça.

**ESPECTACULOS**

CARTAZ DA SEMANA

**CINEMAS**

COLISEU — As 21,30 — «Ponte dos Suspiros».  
EDEN — As 15,30 e 21,30 — «Na corte do rei Artur».  
OLIMPIA — As 14,30 e 21 — «Congo Bill».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

**«VIAGEM»**

**Número especial dedicado ao distrito de Évora**

O número da Primavera da revista *Viagem* é consagrado ao distrito de Évora. Trata-se de um documentário de grande interesse sobre a formosa região alentejana, onde, como se diz, de entrada, na primeira página daquele número, nos encontramos com a própria alma de Portugal.

Neste número, repleto de numerosas e sugestivas gravuras, presta-se, em suas páginas, justiça à acção, realmente notável, do sr. José Félix de Mira, ilustre Governador Civil de Évora; faz-se referência ao papel que as Casas do Povo vêm desempenhando, no distrito, sob a direcção do sr. dr. Bento Caldas; e de cada concelho encontramos uma notícia histórica e uma referência às suas principais actividades.

A colaboração literária é subscrita pela sr.<sup>a</sup> D. Maria Cristina e pelos srs. dr. Luís Silveira, Ferreira de Andrade, dr. João de Figueiredo e Rebelo de Bettencourt.

*Viagem*, com este número especial da Primavera concorre para a propaganda de uma das mais belas zonas turísticas do País, que os portugueses precisam de visitar.

**A. Fernandes & Santos, L.<sup>da</sup>**  
**AUTOMÓVEIS**

Reparações mecânicas e de electricidade  
em todas as marcas de automóveis

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

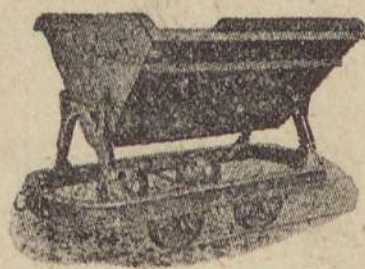
**RUA ACTOR TASSO, 8-14****Telefone: 42807 — LISBOA****ELVAS**

TEM FINALMENTE O

**HOTEL ALENTEJO**

O MAIS MODERNO DO PAÍS,  
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-  
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR  
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

**HOTEL ALENTEJO — ELVAS****DECOVIA-SANFER****Rua de S. Julião, 41, 1.º****Telefone 26089 — LISBOA**

Vias Portáteis — Carris de Aço

— Vagonetas — Locomotivas —

— — Escavadoras — —

Material leve e pesado

**METALÚRGICA, L.<sup>da</sup>****Officinas de construções civis e mecânicas**

FABRICANTES DE

**APARELHOS DE MUDANÇA DE VIA**

Moldes para manilhas de cimento — Moldes metálicos  
para construção de silos redondos em betão armado

Gradeamentos, portões, caixilharia, etc.

Fabricantes exclusivos dos fechos «SECTOR»

**RUA DA BICA DO SAPATO, 46****LISBOA****Telef. 27 140**



# Recortes sem comentários

## Reintegração dos amnistiados

É do seguinte teor o texto apresentado na Assembleia Nacional acerca da amnistia:

Artigo 1.º — São amnistiados os crimes políticos e as faltas disciplinares da mesma natureza;

§ único — Ficam excluídos da mesma amnistia: 1.º Os crimes referidos no corpo deste artigo quando praticados com as circunstâncias mencionadas na 1.ª parte do artigo 7.º, do dec. n.º 23.203, de 6 de Novembro de 1933, que para o efeito se repõe em vigor; e os indicados na 2.ª parte do § único do art. 39.º do Código do Processo Penal; 2.º — As actividades a que se referem os n.ºs 1.º e 2.º do artigo 20.º do dec.-lei n.º 37.447, de 13 de Junho de 1949; 3.º — Os crimes de incitamento, propaganda e apologia contra os princípios e instituições fundamentais da Sociedade;

Artigo 2.º — O Governo poderá reintegrar os amnistiados por crimes políticos ou faltas disciplinares da mesma natureza por força desta lei ou doutras anteriores desde que se mostre: a) — não terem sido punidos, depois do afastamento do serviço por crime infamante ou por deserção em tempo de guerra ou de perigo iminente dela, com mobilização geral ou parcial das forças armadas; b) — Estarem integrados na ordem social, estabelecida;

§ 1.º — Se os amnistiados forem militares, a reintegração far-se-á nos postos a que poderiam ascender por antiguidade até tenente-coronel ou capitão de fragata; se já tiverem posto superior ou forem funcionários, far-se-á nos postos ou cargos que ocupavam quando foram afastados do serviço.

§ 2.º — A reintegração far-se-á, conforme os casos, na situação da actividade, reserva, reforma ou aposentação.

§ 3.º — A reintegração dos militares só poderá fazer-se nos termos do § único do artigo 6.º, do decreto-lei n.º 26.636, de 25 de Maio de 1933, mas sem necessidade de requerimento e ficará ainda dependente, salvo até ao posto de capitão ou 1.º tenente, do preenchimento das condições especiais de promoção.

§ 4.º — Os funcionários ou militares reintegrados na situação de reserva, reforma ou aposentação, receberão a pensão calculada sobre o mínimo de tempo para a ela adquirirem direito, se a não tiverem superior.

Artigo 3.º — O disposto no artigo anterior é aplicável aos militares e funcionários que tenham solicitado a demissão ou abandonado o serviço por motivos políticos.

Artigo 4.º — O Governo poderá fazer reingressar na

actividade, no posto que lhes competiria, se se tivessem conservado ao serviço, os inválidos de guerra e os reformados em virtude de desastre em serviço de campanha ou de manutenção da disciplina militar ou da ordem pública, desde que, submetidos a uma Junta Médica, tenham sido julgados aptos.

§ único — Se nos termos da lei geral o acesso ao posto depender de condições especiais de promoção e o interessado não poder preenchê-las, será reintegrado na reserva ou na reforma nos termos do § 1.º do artigo 2.º.

(Dos jornais)

## Sua Ex.ª a batata

Sua Ex.ª a batata nova chegou!

Chegou, e o facto de ser vendida ao preço exageradíssimo de 6\$00 cada quilo, é recebida com todas as honras e fundamentada alegria porque, a Ex.ª progenitora desapareceu, sem dar cavaco a ninguém e a sua falta tem embaraçado grandemente as donas de casa e as algibeiras dos chefes que têm de ali pôr os cobres, se quiserem alimentar-se.

Com ou sem ela, tudo é de arrazar as finanças, visto o preço por que é vendida.

Uma coisa não compreendemos: Porque será que a batata nova, que tem vindo à Praça 2 de Maio, proveniente de Silgueiros e outras freguesias mais, pode ser vendida a 6\$00 cada quilo e porque é que se o armazenista ou a regateira a mandar vir de Aveiro para a vender a 2\$50 cada quilo, lhe não é permitido porque se o fizer sofre as penas da Lei, visto esta a não deixar vender a mais de 1\$60?! Não percebemos, e o que é certo é que não somos só nós a não perceber, é toda a gente.

(De Política Nova (Viseu))

Casa *Lama* Lda.  
LOTARIAS  
RUA DO AMPARO, 51  
TELEFONE 24000 LISBOA

# CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.ª

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L  
SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.ª  
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