

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: 2752

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

1510



16—NOVEMBRO—1950



ANO LXIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: 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
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
ALVARO PORTELA

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.* CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÉS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

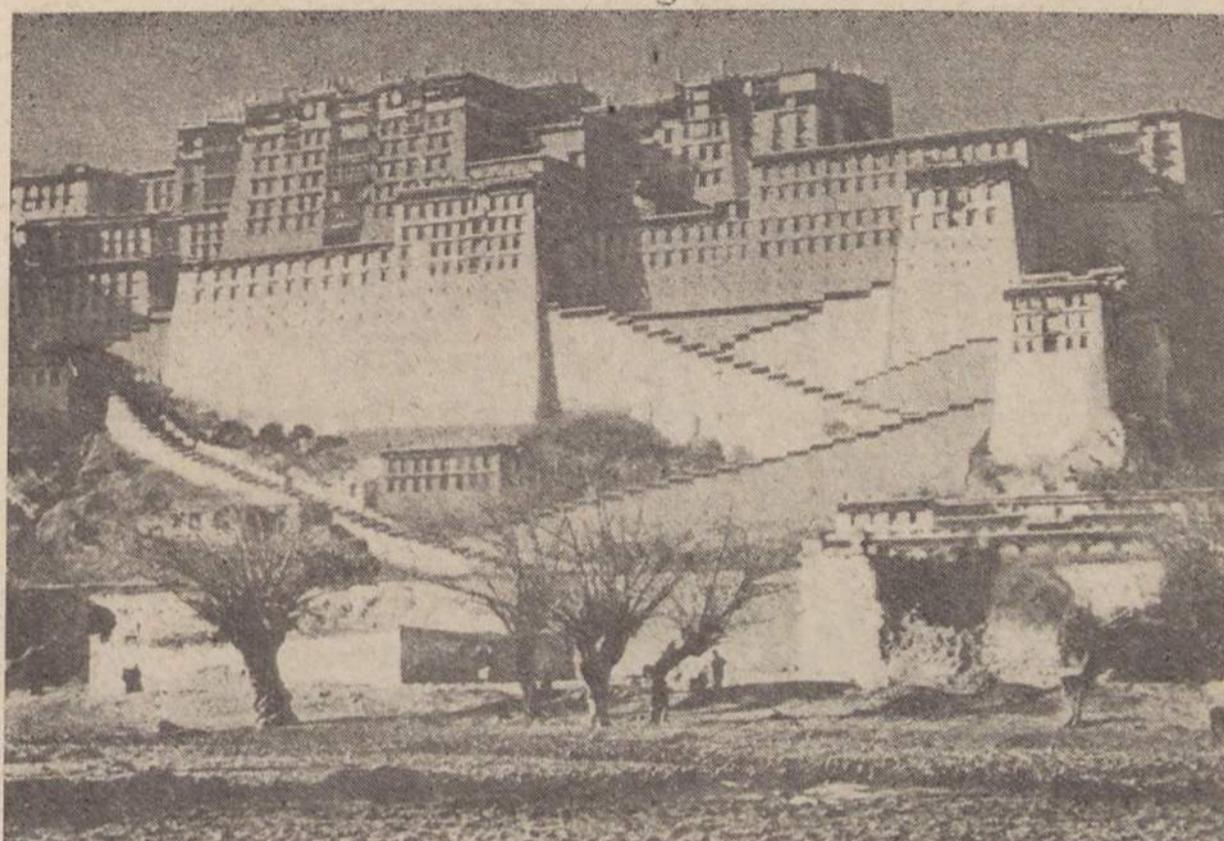
COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

O Tibete, por CARLOS BIVAR	411
No Porto: Conferência Internacional de Horários dos Caminhos de Ferro	414
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	417
António Montês	417
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT	418
Pelo mundo fora..., por JORGE RAMOS	419
Há 50 anos	420
Linhas Estrangeiras	421
Os nossos mortos	422
Conferência dos Transportes Africanos	422
Caminhos de Ferro Coloniais	422
Parte Oficial	423
Recortes sem comentários	425



O palácio de Potala, em Lhana, a misteriosa habitação do Dalai Lama, encarnação de Buda, e que é uma das maiores e mais impressionantes construções arquitectónicas do Mundo

O TIBETE

Por CARLOS BIVAR

APÓS a Coreia encontra-se na berlinda a zona asiática denominada Tibete ou Thibet, efeito de graves sucessos que, actualmente, vão constituindo o panorama político oriental, cujo desenvolvimento não é possível prever até onde poderá conduzir a sua fatalidade histórica.

Dia a dia o telégrafo vai transmitindo à Imprensa e esta à parte do público ávido de notícias sensacionais a execução do grande drama mundial que põe em sobressalto as chancelarias e os povos que mais possibilidades contam de nele figurarem, voluntária ou compulsivamente.

De entre as nações armadas dominantes ou dominadas, fatalmente terá de surgir aquela ou aquelas que os altos poderes designarem, pelas suas virtudes, para concatenar disposições, aperfeiçoando as existentes em conformidade com os modificadores físicos e outros, de

toda a ordem, actualmente em vigência na orgânica de cada nação componente do planeta, cumprindo não esquecer que, em muitíssimas das suas partes, ainda existem núcleos de civilizações primitivas cujos representantes autóctones têm direito a sair da barbárie em que vegetam caçando cabeças do seu próximo ou pretendendo estudar a fisiologia do branco e, quem sabe, talvez, o sabor do seu componente corporal. Planeta de contrastes e de incógnitas propícias a fórmulas abstractas e a soluções conjecturais, que preencheram toda a Idade Média, e não terminarão mesmo, após tentativas de descobertas de meios de transporte para a Lua que, segundo uns tantos sábios, é um planeta extinto, e habitável segundo as notícias que, de vez em quando, aparecem nos jornais estabelecendo hipóteses ou desafiando o sorriso dos cépticos.

Seja, porém, como fôr, o certo é que a ima-

ginação humana não se detém e que a sua condição é a de beligerância, tanto entre os povos que já atingiram a civilização requintada como entre aqueles que jazem ainda nas brumas da selvageria.

Não é só em África que, segundo disse certo explorador, cujo nome nos não ocorre de momento, não é possível avançar sem descobrir vestígios da passagem dos portugueses, por isso que, também no Médio, no Extremo Oriente e no Ocidente esses vestígios ficaram bem gravados.

A parte Ocidental da China, agora em causa, não escapou à sua visita e, para o provar, bastará ler o que sobre o assunto escreveu o categorizado geógrafo que foi o falecido Secretário Perpétuo da Sociedade de Geografia de Lisboa, Almirante Ernesto de Vasconcelos, na sua publicação sob o título de «Investigações Geográficas», datada de 1915, no capítulo o «Pamir e o Tibet», percorridos pela primeira vez pelos portugueses dizendo que: «depois de traçado o itinerário da viagem do missionário Bento de Goes, de Agra a Lahore e Cabul para Yarkan, em direcção a Sucheu, na fronteira da China (Catayo), não é possível contestar a sua passagem pelo Pamir (Planalto de altitude média de 5.000^m, entre o Afeganistão e o Turkestão Chinês, «O Tecto do Mundo»), que empreendeu em Fevereiro de 1603, de Cabul a Yarkan, conforme o folheto publicado pela mesma S. G. L., no «Centenário de Bento de Goes», tal passagem ficou demonstrada seguindo para o passe de Chichiliklic, que fica ao sul do célebre Mustagata (7.860^m) o qual tendo entrado na grande região montanhosa por Badakxan não podia mesmo deixar de atravessar os Pamirs.

No folheto a que aludimos dizíamos a págs. 20: «Foi, portanto, reservada a um português a glória de ter primeiro atravessado de Ocidente para Oriente o Pamir, que descreveu como uma região de serranias cobertas de neve, de desfiladeiros e vales profundos, onde sofreu privações e dissabores de vária ordem».

A Bento de Goes se deve também a identificação do Cataio, com a China e foi, por isso, que Karl Ritter o proclamou: «Heróico pionheiro encarregado de achar o caminho continental, então de todo desconhecido, da Índia

ao Cataio por Cabul, Cachgar, Yarkan, Aksu e Khaniel, caminho que ele explorou mas que durante muitos anos não fôra devidamente compreendido.»

Efectivamente foi o geral das missões, Nicolau Pimenta, que o encarregou de estudar aquele caminho, porque se a China fosse o Cataio, ficaria conhecido o meio mais rápido de se chegar à China, trazendo à expansão portuguesa, pela via terrestre, maior intimidade de relações com o que muito aproveitámos.

Posteriormente, isto é mais de dois séculos após a viagem de Bento de Goes é que o Pamir começou a ser estudado cuidadosamente por exploradores de várias nacionalidades principalmente depois da conhecida viagem de Wood, em 1837, que não foi um primor de verdade geográfica. Só em 1885 é que Ney Elias atravessou o Pamir em sentido oposto à viagem de Goes, isto é de Leste para Oeste.

Feita a identificação do Cataio com a China seguiu-se a sua confirmação por um novo ponto que se devia procurar pelo vale do Ganjes quando ele, nos ramos superiores da sua bacia hidrográfica, se despenha pelas serranias do Himalaia, deixando nestas os sucos e passagens que conduzem à planura ondeada do Tibete, nessa época desconhecida dos europeus. *

Continuando a transcrever outros trechos das «Investigações Geográficas», de Ernesto de Vasconcelos vamos-nos referir ao que neles se contem a respeito do Tibete:

«Cabe desta vez a António d'Andrade a arriscada exploração há pouco posta em evidência, pelo distinto investigador holandês Wessels em uma sua monografia intitulada, «António de Andrade, Viajante no Hymalaia e no Tibet (1624-1650)», obsequiosamente vertida para português pelo erudito filólogo, Sr. Gonçalves Viana, há pouco falecido e publicada pela S. G. L..

Pelas datas da exploração de Andrade, vê-se logo que a prioridade da exploração do Hymalaia e do Tibete fica, igualmente, pertencendo ao nome português, visto que só 180 anos depois é que Webb e Raper se abalançaram a percorrer o caminho de Andrade.

É tão exacta a descrição da viagem de Andrade que no dizer de Wessels, «a narrativa do capitão Raper se assemelha tanto que é como se lêssemos aquela».

A notícia, já um pouco longa, é suficiente para demonstrar que aos dois missionários portugueses, Bento de Goes, açoriano, natural de Vila Franca do Campo, Ilha de S. Miguel e António de Andrade, natural de Oleiros, se deve a descoberta do caminho para o Tibete desde Cabul no Afeganistam através do Pamir, tendo Andrade voltado a missionar no Tibete em 1630. «A viagem do missionário Andrade foi publicada em Lisboa, em 1624, sob o título de «Novo Descobrimento do Gran-Cathaio ou reinos do Tibete», pelo padre António d'Andrade», etc.

* * *

O Tibete ou Thibet confronta com o Pendjab e o Nepal pelos lados do Ocidente e pelo Oriente com uma espécie de enclave entre os montes Himalaia e Kunlun.

Marcou durante o VII século um lugar de destaque pelo seu esplendor mas, já no século

seguinte, declinou para a suzenaria da China, como seu tributário.

O Tibete tem sido governado por um regente em nome do Dalai-Lama que acumula os seus poderes temporais e espirituais, com as funções de Chefe da Nação, assistido por um conselho de governo «Kashag», composto por quatro membros com a categoria de ministros denominados, «Shapes, e por uma Assembleia Nacional com o nome de «Trongdu». No Tibete existem numerosos monges que exercem considerável influência no país.

Há uns dezassete anos faleceu o velho Dalai-Lama (13.^º), tendo sido proclamado como tal um menor de cinco anos, a quem designaram como incarnação de Buda (Buddha), o qual passou a residir na capital, Lhassa.

A estatística atribui ao Tibete, independente, uma população de três milhões de habitantes para uma extensão territorial de 1.100.000 quilómetros quadrados, cuja capital é a cidade de Lassa ou Lhassa, atrás mencionada.

As comunicações do Tibete com o exterior, são bastante precárias, exercendo-se o comércio por meio de caravanas que partem da Índia, por passes através das montanhas.





Um aspecto do Rio Douro e da cidade do Porto

NO PORTO

Conferência Internacional de Horários dos Caminhos de Ferro

No Palácio da Bolsa, sede da Associação Comercial do Porto, inaugurou-se, na 3.^a feira, 7 de Novembro, sob a presidência do sr. eng.^o Roberto Espregueira Mendes, director-geral da C. P., a Conferência Internacional de Horários dos Caminhos de Ferro, estando presentes cinquenta delegados das principais companhias ferroviárias da Inglaterra, França, Suíça, Itália, Espanha e Portugal.

O sr. eng.^o Espregueira Mendes, que era ladoado pelo sr. António Cálem, presidente da Associação Comercial do Porto, e por Monsieur Sauvajol, da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, saudou em francês e em nome dos ferroviários portugueses os delegados estrangeiros, congratulando-se por que a conferência tenha sido realizada no Porto, a «capital do trabalho», que nem todos os conferencistas conheciam».

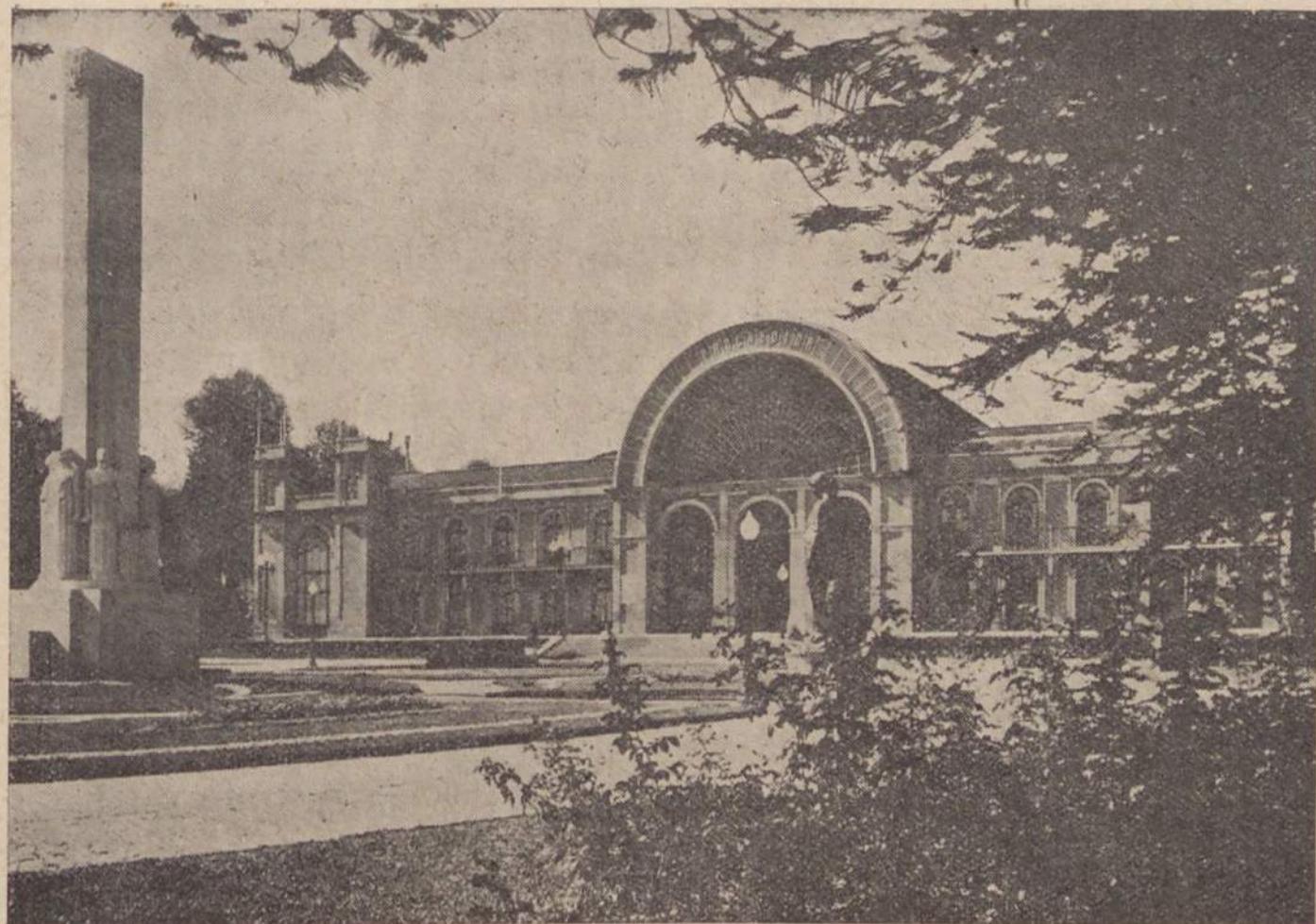
O sr. Sauvajol agradeceu em seguida as saudações do sr. eng.^o Espregueira Mendes, confessando-se feliz por se encontrar em Portugal, país amigo, e numa cidade hospitalaria, como é o Porto.

Findos os discursos, iniciaram-se os trabalhos da Conferência.

Nessa primeira sessão, como na do dia seguinte, com que se fechou a Conferência, foi tratado o problema dos horários, ligações ferroviárias e os problemas tarifários.

É de esperar — e tudo nos leva a crer que sim — que os problemas estudados nesta Conferência tenham como solução a melhoria e a rapidez das ligações internacionais que, como se sabe, são, em muitos casos, demoradas, devido aos horários internos de cada país.

Estudou-se, pois, nesta Conferência, a revisão



O Palácio de Cristal, onde se realizou a Conferência

dos horários em geral, a fim de que os passageiros das linhas internacionais percam o menos tempo nas viagens, especialmente neste momento em que as distâncias foram notavelmente encurtadas, pela velocidade dos aviões da carreira.

Na tarde do dia 7, os conferencistas, após o almoço, visitaram, acompanhados de pessoas de suas famílias, o Palácio da Bolsa, a Sé Catedral, a Igreja de S. Francisco, os miradouros do Palácio

de Cristal e da Sé e a Foz do Douro e porto de Leixões.

No dia 8, concluído o estudo de horários, ligações internacionais e problemas tarifários os membros da Conferência visitaram Gaia e os seus armazens de vinhos e no dia 9 deslocaram-se, em comboio especial, a Viana do Castelo, almoçando no Monte de Santa Luzia.

A visita a Viana do Castelo deixou em todos os excursionistas as mais gratas impressões. A Direcção da C. P. foi na verdade feliz na realização deste passeio, que excedeu todas as expectativas. Grupos de lavradeiras envergando os tradicionais trajes da região aguardavam os conferencistas e no salão nobre dos Paços do Concelho foram saudados em nome da cidade pelo presidente do Município, sr. Dr. Araújo Novo.

Ao almoço, que decorreu com a maior distinção, presidiu o sr. eng. Pedro de Brion, ladeado pelas senhoras de Mareschal, de Sauvajol e de Lima Rego, com as sr.^a D. Maria Angelina e D. Amália de Espregueira Mendes.

Na mesa de honra encontravam-se também os



Chafariz e Paços do Concelho de Viana do Castelo, que os conferencistas visitaram

srs. eng. Lima Rêgo, Sauvajol e dr. Araujo Gonçalves Novo.

Monsieur Sauvajol, em nome dos delegados estrangeiros, dirigiu uma eloquente saudação a Viana do Castelo, ao qual respondeu o sr. presidente da Câmara Municipal, brindando pelas prosperidades dos países ali representados, com votos para que a fraternidade entre as famílias ferroviárias se mantivesse com elevação e compreensão de todos.

O sr. eng. Roberto Espregueira, que não pôde assistir ao almoço, enviou, de Lisboa, um telegrama de saudação aos delegados da conferência.

Depois de um passeio turístico e do almoço, os visitantes assistiram, encantados, a uma exibição de danças e cantares regionais, executados por senhoras e cavalheiros da melhor sociedade vianense, que envergavam fatos à vianesa.

Os conferencistas, durante a sua curta permanência em Portugal, de onde levaram as mais gratas impressões, foram alvo de mais algumas homenagens, quer por parte da C. P. que lhes ofereceu, no Porto, um banquete de despedida num dos melhores restaurantes daquela cidade, quer por parte da Companhia Internacional dos Wagons-Lits, que lhes ofereceu, na sua passagem por Coimbra, um almoço no Hotel Astória.

Ao fecharmos esta notícia, e como comentário,

que consideramos oportuno e justo, devemos dizer que a escolha da cidade do Porto para nela se realizar a Conferência Internacional de Horários dos Caminhos de Ferro, foi, na verdade, feliz. Portugal, felizmente, não é só Lisboa. O Porto, pela sua população, pela sua indústria, pelo seu comércio, pelo seu notável conjunto de edifícios monumentais, pelos seus extraordinários recursos turísticos, ocupa, na Península, um lugar de relevo e bem merece, por isso, uma mais larga propaganda. Não basta, para essa propaganda, que o vinho do Porto se exporte em mais larga escala: é preciso também fazer conhecer, sob o ponto de vista turístico, a progressiva cidade, tão característica, sem par no País e na própria Europa.

A realização do Congresso na capital do Norte, que os conferencistas, na sua maioria, desconheciam, proporcionou a visita, na sua passagem, à velha e nobre cidade universitária de Coimbra, e a visita ao Minho, tão pitoresco e tão português, onde os estrangeiros se encontraram na presença de tradições que hão de ser eternamente belas.

Ao sr. engenheiro Espregueira Mendes, pessoa de fino gosto e que possui do turismo uma concepção inteligente, desejamos enviar as nossas mais vivas e sinceras felicitações pela parte que tomou na organização da Conferência e na realização dos passeios turísticos.



AFIFE (Viana) — Costumes regionais

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

O comboio «Talgo» em serviço

Lê-se no editorial da revista *Ferrocarriles y Tranvias* que a actualidade ferroviária espanhola se encontra concentrada no comboio «Talgo», cuja entrada em serviço já se efectuou. Oferece ao passageiro um serviço particularmente esmerado, rápido e confortável, que se espera vir a ter a maior aceitação por parte do público. Pela primeira vez, por certo até em toda a Europa, o passageiro poderá disfrutar da vantagem do ar condicionado juntamente com os cómodos assentos reclináveis e muitos outros requisitos modernos e interessantes que, na reportagem sobre a sua viagem inaugural de Lisboa ao Porto, o nosso redactor V. Caldas Nogueira bem descreveu. O horário, que permite uma importante economia de tempo em relação aos comboios convencionais, fora estabelecido de modo a dar ligação com o comboio francês de Hendaya a Paris. O turista estrangeiro terá assim a possibilidade de contemplar durante o dia a paisagem de Irun a Madrid.

Desejamos um pleno êxito ao novo serviço.

Caminhos de Ferro Belgas

A difícil situação em que se encontra a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas é devida, em parte, aos pesados encargos sociais que suporta. Assim, enquanto o pessoal em trabalho activo atinge 91.686 agentes, está pagando pensões a 67.630, o que supõe uma proporção desconhecida em qualquer outra parte.

Com relação a 1948, o número de pensões concedidas aumentou de 1.090, e com relação a 1938, de 18.441.

Vantagens das Locomotivas sem chamas

A *Revista Brasileira* traz-nos a seguinte e curiosa notícia:

A recente mecanização das minas de carvão no mundo todo está abrindo novos mercados de exportação para os últimos tipos de locomotivas subterrâneas sem chamas, que vão ser expostas por uma firma de Yorkshire, Inglaterra, na próxima Feira das Indústrias Britânicas, em Earl's Court e Olimpia, Londres, e Casale Bromwich, Birmingham, de 8 a 19 de Maio.

Esta firma apresentará uma locomotiva de 70 cavalos, uma de uma série de cinco locomotivas

diesel subterrâneas completamente sem chamas, de 24 até 100 cavalos, especialmente projetadas para aguentar o pesadíssimo trabalho nas minas de carvão em que se desprendem gases; nas minas profundas, ou com poços ou entradas inclinadas, como se acham nos Estados Unidos, no Canadá, na União Sul Africana, Austrália e Índia. O Canadá já encomendou locomotivas de 65 cavalos e a firma construiu outras de 45 cv. também para as minas canadenses. Receberam-se pedidos de informações dos EE. UU. e um funcionário superior da Repartição Americana de Minas inspecionou modelos apropriados à indústria de mineração de carvão americana.

Afirma-se que a produção de locomotivas de minas nas referidas usinas de Yorksbire é substancialmente maior que a produção de todos os demais fabricantes britânicos e americanos juntos. Dois característicos destas locomotivas são: 1) os meios de eliminar as chamas de acordo com os padrões do Ministério de Combustíveis e Energia do Reino Unido, os quais, ao que se diz, são os mais exigentes do mundo; e 2) a redução do teor em monóxido de carbono, do escapamento a menos que a metade do máximo permitido pelo regulamento. A firma equilibrou o feitio das cinco unidades de sua série, de maneira que ficaram eliminados os atrasos localizados, nas suas fábricas e nas dos seus fornecedores de matéria prima, pela distribuição de pedidos sobre uma grande variedade de departamentos e de indústria.

ANTÓNIO MONTES

Um banquete de homenagem ao Director do Museu José Malhôa

Um grupo de artistas e amigos pessoais do sr. António Montes, director do Museu Provincial José Malhôa, vai oferecer-lhe um jantar de homenagem em Lisboa, no dia 22, na Pastelaria Marques, Rua Garrett, 72, a exemplo do que se efectuou há dois meses, nas Caldas da Rainha, para comemorar os êxitos que aquele publicista obteve com a exposição José Malhôa, a ampliação do museu do mesmo nome e a edição do livro sobre aquele notável pintor. Da comissão organizadora do banquete fazem parte o mestre Leopoldo de Almeida, pintores Severo Portela e José de Sousa, arquitecto Eugénio Correia e o nosso Director Carlos d'Ornellas. As inscrições podem ser feitas no referido estabelecimento ou pelo telefone 33110.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Pintor Silva Porto

ASociedade Nacional de Belas Artes comemorou dignamente o primeiro centenário de Silva Porto com uma grande exposição e uma conferência pelo sábio professor Egas Moniz, que é também um eminentíssimo crítico de arte.

Silva Porto, que se chamava António Carvalho da Silva, nasceu na capital nortenha em 11 de Novembro de 1850. Os verdadeiros portuenses são bairristas. Por bairrismo, o pintor quis ligar ao seu nome e à sua arte o nome da sua querida cidade natal e passou a assinar-se Silva Porto.

Tendo, aos 23 anos, obtido por concurso uma pensão do Estado, seguiu para Paris, onde foi discípulo de Cabanel, Daubigny e outros pintores. Em 1877, visitou a Itália, e, no regresso, a Holanda, Bélgica, Inglaterra e Espanha, cujos museus frequentou.

Em 1879 é nomeado professor da Escola de Belas Artes de Lisboa, da aula de «paisagem», ficando com a efectividade do cargo em 1883.

O seu contacto com o público de Lisboa fez-se em 1880, na 12.^a Exposição da Sociedade Promotora de Belas Artes, onde obteve a 2.^a medalha. O pintor tem, ali, a sua primeira consagração. Não é uma esperança — é uma afirmação de talento. Em 1888, concorre à Exposição Industrial de Lisboa com os quadros «A Salmeja» e «A volta do Mercado» e o juri confere-lhe muito justamente a Medalha de Oiro. O grande mestre surgiu. Alguma coisa de novo e de surpreendente ele traz à pintura portuguesa. Com ele, iniciou-se, com efeito, a pintura de ar livre. Os artistas novos reunem-se à sua volta. Funda-se o «Grupo do Leão», cujas figuras Columbano pintou num quadro que ficou célebre. Em seguida constitui-se o «Grémio Artístico».

A sua influência não podia, pois, deixar de ser grande. O eminentíssimo Carlos Reis foi um dos seus discípulos. Um outro notável pintor que teve a glória do seu convívio foi esse portuguesíssimo artista que se chamou José Malhôa.

Ramalho Ortigão, que foi seu amigo íntimo, escreveu estas belas e definitivas palavras:

«Todos os quadros de Silva Porto, todos os seus esboços, todos os seus estudos são feitos ao ar livre, em plena luz, defronte do vivo. E' por isso que em todas as suas telas se admira, como a centelha do talento, a palpitação poderosa da verdade, transmitida através da personalidade sincera e bondosa de um

homem simples que aprendeu a amar a natureza à força de a inquirir e de lhe se dedicar...»

Mestre da pintura de ar livre, Silva Porto ensinou-nos a olhar para a paisagem portuguesa e a querer melhor à nossa terra. A Exposição promovida pela Sociedade Nacional de Belas Artes constituiu uma enternecedora lição de portuguesismo.

Gustavo V da Suécia

COM a morte de Gustavo V da Suécia não desapareceu apenas um ilustre Chefe de Estado — que soube estar sempre à altura da sua missão — desapareceu também um grande amigo dos escritores e dos artistas, comprazendo-se mesmo com o seu convívio. Axel Munthe, o célebre escritor de «O livro de San Michelle», foi um dos seus amigos mais íntimos e, por várias vezes, seu hóspede.

Tinha 92 anos de vida e 43 de reinado. O povo respeitava-o. Mais do que isso: amava-o, nele vendo um símbolo perfeito e amável das virtudes da nação.

Era a ele que cumpria entregar aos homens mais célebres do mundo o prémio Nobel. Com que prazer o fazia, sentindo-se feliz e honrado em apertar a mão aos premiados! Avesso a etiquetas, nunca quis pôr a coroa, que conta 410 anos. Mas amava o desporto, a vida ao ar livre e, sobretudo o seu povo. O engrandecimento da Suécia ficou a dever-lhe altos serviços.

Bernard Shaw

NEM toda a gente sabe envelhecer com a dignidade e a elegância do rei Gustavo da Suécia, ou de Bernard Shaw, que se finou na Inglaterra, no dia 2 de Novembro, com 94 anos de idade.

Georges Bernard Shaw foi, sem dúvida, o maior dramaturgo inglês do seu tempo, e muitas das suas peças foram representadas na América do Norte e na França ou postas em filme. A sua «Santa Joana d'Arc» consagrou-o em todo o mundo, interpretada pelas mais célebres actrizes. Ludmilla Pitoeff, artista russa naturalizada francesa, tencionava representá-la em Lisboa, no S. Luís. Mas o barco chegou ao Tejo em hora má — nas ruas da capital os republicanos descontentes uns com os outros matavam-se aos tiros. E Ludmilla continuou a sua viagem para o Brasil e Argentina.

O público de Lisboa pode admirar a sua peça «Pigmalião» em cinema, primeiro, depois, em teatro, interpretada por Maria Lalande e Assis Pacheco. Escritor de fama universal, em todo o mundo era admirado.

Pelo mundo fora . . .

Por JORGE RAMOS

Antologia

DA JANELA DO COMBOIO

*Em fila, sob a luz antiga e baça
que lhes enruga e lhes sombreia as frontes,
sem um gesto de dor ou de ameaça
ao longe, velhos, vão passando os montes.*

*E assim, a um e um, lentos, sem graça,
sobre impossíveis, invisíveis pontes,
todo o rebanho das montanhas passa
pela estrada sem fim, dos horizontes.*

*Umas, ao vento forte do caminho,
tremem; outras, maternas, com carinho,
levam ao colo, rios para o Mar.*

*Donde virão, que trazem, sobre os peitos
os destroços de deuses já desfeitos
e o pó das horas mortas a rolar?*

Nunes Claro (in «A Cinza das Horas»)

Revista de Imprensa

— No plano de melhoramentos, integrado nas comemorações do IV Centenário da Fundação de Barquisineto, que se realizarão em 1952, consta a beneficiação da linha férrea entre aquela cidade venezuelana e a capital, a fim de que se estabeleça um serviço directo e regular entre Caracas e a capital da província de Traria.

(da revista *De Passaat* — Curaçau)

— Inaugurou-se (em Madrid) no Museu de Arte Moderna uma interessante exposição de aguarelas sobre temas ferroviários. Este certame foi organizado pela revista «Trenes» em colaboração com a Agrupação Espanhola de Aguarelistas. Consta de mais duma centena de trabalhos de Olivé, Lloveras, Vilarroig, Galindo, Eduardo Vicente, Pastor, Valenciano, Orbegozo, Bernal, Puvol, Cuesta, González-Cochó, Campo, Francés e muitos outros artistas no género.

(de «Diga-me» — Madrid)

— Na recente Exposição de Imprensa de Estocolmo figurou o mais antigo Guia dos Caminhos de Ferro. Data de Dezembro de 1841, em que um impressor de Manchester, de nome Bradshaw publicou um que intitulou *De Bradshaw* para todos os passageiros de caminhos de ferro de Inglaterra. No mesmo ano editou o *Guia Europeu de Caminhos de Ferro*, que fez a fortuna do seu proprietário.

(de «El Farol» — Caracas)

— Pouco antes da última guerra mundial, por ocasião da visita do rei Jorge VI a Paris para o revigoramento da

aliança anglo-francesa, reanimou-se a campanha para a abertura do túnel sob o canal da Mancha. Afim de evitar objecções do Estado maior do exército inglês que sempre se mostrou irredutível sobre esse assunto, os planos preconizavam não construir uma linha férrea nesse túnel, mas apenas uma dupla estrada para automóveis. O projecto da construção do túnel com a linha férrea ultrapassava um milhão de contos. Sem ela custará oitocentos e cinquenta mil contos, partindo de Calais para terminar em Sangatte.

(de «Settimo Giorno» — Roma)

Curiosidades

— Refere Eduardo Fernandes no seu livro «Memórias de Esculápio», que em 1898 viu escrita numa parede da estação de Vilar Formoso a seguinte quintilha:

*Por beber bajé del tren
Y el tren se marchó sin mi.
Lo beber si, bebi bien.
Pero no más bajo asi,
Que me quedé nel andén!*

— Em Julho de 1929, uma boneca em tamanho natural, com o trajo dinamarquês, enviada pelo diário de Copenhague «Politiken», viajou sózinha com destino à Exposição Internacional de Barcelona, numa carruagem de primeira classe levando ao pescoço um letrero em vários idiomas rogando aos seus companheiros de viagem que a ajudassem nos transbordos.

— Em Setembro de 1930, por ocasião da celebração, em Liverpool, do centenário da inauguração do caminho de ferro daquela cidade, a Manchester, publicaram-se ilustrações sobre o descobrimento dos meios de transporte desde as épocas primitivas. Liverpool foi visitada nessa ocasião por indivíduos dos mais distantes países do mundo.

— Em 1928, o Uruguai pagou com 150.000 sacos de café três locomotivas adquiridas nos Estados Unidos.

Riso ferroviário

Um amigo de Cladimiro, que o esperava na estação, vê-o sair do comboio, muito pálido.

— Estás doente?
— Não, mas tive de viajar de costas e essa posição fez-me ficar indisposto e com náuseas.
— Devias ter trocado o lugar com alguém que viajasse na tua frente.
— Impossível. Eu estava sózinho no compartimento.

(de «La Codorniz» — Barcelona)

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Novembro de 1899)

Estação Central do Porto

Não registrou a nossa Gazeta, no seu ultimo numero, o facto, sympathico e altamente significativo para a activa cidade do Porto, de ter sido por el rei collocada a primeira pedra para a construcção dc edificio que servirá de estação terminal das linhas do Minho e Douro, e até certo ponto, de toda a rēde portugueza, n'aquella cidade.

Aqui o deixamos consignado agora, não esquecendo felicitar, por elle, a laboriosa cidade duriense e não menos quantos — e bastantes foram — trabalharam por tão grande emprehendimento qual o de levar as linhas ferreas ao coração da povoação, por meio de grandiosas obras d'arte que serão sempre glorioso padrão do intelligente trabalho de da engenharia portugueza.

Já nos temos ocupado aqui, por muitas vezes, d'esta obra e consignado o nosso entusiasmo por ella, e o nosso respeito pelos que para ella concorreram.

Também repetidas noticias teem sido dadas sobre os successivos projectos do edificio, formulados com uma tenacidade que só iguala a sua intelligencia, pelo distinto arquitecto sr. Marques da Silva.

É este sr. que, como é de toda a justiça, está encarregado de formular o ultimo projecto ou antes de modificar o que apresentou recentemente e que sem deixar de alliar a belleza, a sumptuosidade mesmo, até certo ponto, á maior economia, precisa ainda modificado em pequenos detalhes, um dos quaes parece que será a suppressão de quatro estações dispensaveis e a que um gracejador engenheiro chama espírituosamente «quatro Sousas Martins».

Quando esteja em definitivo aprovado o projecto, dal-o-hemos em gravura.

A Grande Festa de Lisboa

Tinha que ser!

As crianças enfermicas d'origem não vingam, e esse grandioso projecto filho da camara municipal tinha no sangue, logo á nascença, o morbo terrivel que devia atrofial-o a breve trecho.

E tão brilhante elle era que chegámos a crear ilusões a seu respeito. Chegou-se, com effeito, a imaginar que fosse bastante a entrada no corpo municipal de uma gotta de sangue bom, fortificante, cheio de globulos limpídos, para que aquelle organismo enfermo de todas as doenças entre a mentecapticidade e... outras peiores rejuvenescesse e produzisse, á força de cuidados de numerosos medicos chamados adrede para esse fim, uma coisa boa.

Deixemo-nos do terreno figurado e passemos á questão pratica que nos suggeriu essas lamentações.

A projectada grande festa de Lisboa pôde considerar-se assumpto morto — não se faz!

Não houve meio, desde que se viu que era a camara que n'ella mandaria, de reunir elementos financeiros sufficientes; por outro lado, a febre dos grandiosos projectos — arco que custaria 40 contos e outras phantasias de sonhadores epilepticos, desorientaram os sentidos, desanimaram os animos menos corajosos para defrontarem com tales sumptuosidades e reduzil-as ao justo termo.

A commissão na sua grande maioria (não na unanimidade, porque o grupo do sport, a que pertencia quem aqui escreve, votou singularmente contra) resolveu recolher-se para pensar, até que a commissão financeira dissesse sobre a sua especialidade; esta não mais reuniu e — tudo é findo, bem o cremos!

Pasmoso!

Ao que nos consta, porém, a commissão do sport que agremia sob este título todas as associações navaes, gynasticas, tauromachicas, velocipedicas, de caça e pesca, tiro, etc., promove a reunião de todas essas forças para realizar, em conjunto, no mez de maio proximo, festas que se tornarão attrahentes e interessantes, muito mais por coincidirem com a regata internacional que se deve realizar no futuro anno.

Assembléa Geral da Companhia Atravez d'Africa

Reuniu no dia 10 esta assembléa para apresentação do relatorio annual da gerencia, o qual foi plenamente aprovado.

Vamos, como de costume, publicar esse documento, mas devemos desde já pôr em evidencia a sua alta significação, como demonstração de quanto valioso é para o nosso domínio Angolense aquella linha ferrea, pelos serviços que lhe tem prestado e está destinado prestar-lhe no futuro.

Durante o anno a que se refere o relatorio, julho de 1899 a junho de 1900, o rendimento da exploração da linha foi de 306:000\$000, importancia nunca attingida, e superior em 90 contos á do anno anterior. A receita bruta por kilometro subiu muito n'este exercicio, havendo um aumento de 25,47 p. c.

No movimento de mercadorias, principal função da linha, houve um aumento de 57,3 p. c. pois em pequena velocidade transitaram mais 6.443 toneladas do que no anno anterior, se bem que na grande velocidade se déssse uma baixa de 35 toneladas.

A proposito d'este facto notavel, escreve o conselho de administração :

«Este aumento justifica o que temos dito com relação quer ao preço do café, quer à exploração total da linha, sendo para esperar que esse aumento progride, especialmente depois de concluida a limpeza dos caminhos e o assentamento de pontões nos diversos cursos de agua, entre Ambaca e Malange, a que s. ex.^a o sr. conselheiro Ramada Curto mandou proceder, mostrando assim mais uma vez conhecer as vantagens a esperar do caminho de ferro. Para aumento da exploração muito ha tambem a esperar da construcção da ponte do Lucalla, cujo projecto e contracto elaborados em Loanda terão de ser aprovados pelo governo e pela Companhia».

Liquidadas as contas com a sociedade constructora da linha, ficou-se conhecendo o definitivo custo d'ella que foi por kilometro 34:708\$830, ao passo que na linha do Congo belga foi de 31:000\$000, explicando-se bem esta diferença pelos elementos de toda a especie de que a Belgica dispõe, especie de que a Belgica dispõe, especialmente em material de caminhos de ferro, e mais principalmente porque a linha de Ambaca mede 1 metro de largo, ao passo que a do Congo mede apenas 75 centimetros, o que altera muito o preço não só da construcção da linha como do material fixo e circulante. Além d'isso a linha belga tem apenas 8 estações em 400 kilómetros, ao passo que a de Ambaca tem 13 em 364 kilómetros.

Linhas Estrangeiras

CANADÁ

A «Canadian National Railways» e a «Canadian Pacific Railways», as duas maiores empresas ferroviárias do Canadá, experimentam actualmente grandes dificuldades financeiras. A diminuição das rendas, o aumento das despesas e a necessidade de adquirir novo equipamento são a causa dessas dificuldades.

Os vagões de carga em 1949 eram em número de 3.906.655 em confronto com 4.038.456 em 1948 e 3.947.817 em 1947. A queda em relação à de 1948 foi de 3,3 por cento, registando-se um declínio de apenas 4.162 carros em relação ao total de 1947.

Os transportes de carga efectuados na divisão ocidental mostraram sensível melhoria sobre 1948 devida ao trigo, minérios e ao petróleo de Alberta, enquanto os relativos à divisão oriental estão 5,8 % abaixo dos ocorridos no ano precedente. Ambas as linhas férreas acusaram acentuado declínio nos transportes, em relação ao período da guerra e ao que se seguiu imediatamente. A queda de 75.000.000 dólares canadienses nas exportações para a Europa causou, sem dúvida alguma, diminuição nos embarques para a costa marítima oriental. Para contrabalançar o aumento constante das despesas de custeio as referidas linhas ferroviárias tiveram de subir em 15 % os preços das passagens de primeira classe, a partir de 11 de Maio. Os preços das passagens nas carruagens-camas e carruagens-salão foram aumentados em 25 % a 15 de Janeiro. Em Setembro de 1949 já fora autorizado um acréscimo de 8 % nas taxas de frete, elevando-se assim o total dos aumentos permitidos pelo «Board of Transport Commissioners» (Conselho dos Comissários de Transporte) durante 1948-49, a 25,1 por cento. Entretanto, a despeito do aumento do rendimento proveniente dessas majorações, as companhias ferroviárias canadianas continuaram a apresentar «déficits», de maneira que uma Comissão Real de Transporte, nomeada pelo Governo em 1949, realizou uma série de reuniões no sentido de organizar um plano que ajudasse as companhias a melhorar a sua posição financeira. A Comissão não chegou a conclusão alguma, devendo continuar os seus trabalhos até 1951.

O rendimento do transporte de passageiros pela «Canadian National Railways» em 1949 foi estimada em 19.000.000 de dólares canadienses ou sejam 1.000.000 a menos do número para 1948. A renda bruta alcançou a cifra de 500 milhões, mas o saldo de 19.000.000 é o mais baixo desde 1938. As perdas da companhia nacional, que subiram

a 111 % em 1948, serão, aproximadamente, de 45.500.000 em 1949, ou seja, um aumento de 2.000.000.

O desenvolvimento dos campos de petróleo de Alberta determinou a troca de máquinas a carvão pelas movidas a óleo, das quais 167 estão em uso. Após a união do Canadá com a Terra Nova em Abril de 1949, a empresa adquiriu as 700 milhas da «Newfoundland Railways», a qual, segundo informam funcionários da própria companhia, encontra-se em péssimas condições, sendo necessária uma soma de dinheiro considerável para introduzir melhoramentos. O novo encargo implica um acréscimo de 4.000.000 de dólares no «deficit» anual da C. N. R.

A Canadian National Railways transformou 117 locomotivas a vapor em unidades movidas a óleo, esperando-se que esse número aumente ainda até ao fim deste ano. Quarenta locomotivas eléctricas Diesel foram entregues à companhia em 1949, e outras 29 deverão ser entregues até ao fim de 1950. Mais de 2.900 vagões de carga, inclusive friugráficos e vagões de gado, foram acrescentados ao material rolante da companhia, resultando daí que não tem havido grande escassez do mesmo. O plano de reequipamento da Newfoundland compreenderá encomendas de locomotivas a vapor para serem usadas naquela região.

INGLATERRA

O presidente da Comissão do Transporte, Lord Hurcomb, declarou à Imprensa londrina que a aquisição das empresas de transporte por auto-estrada estava virtualmente concluída e que a Comissão estava contratando actualmente grande parte do transporte por estrada do país, para levar a cabo a organização de um serviço combinado — caminho de ferro — auto-estrada — de mercadorias.

Além dos 52.000 veículos, de várias classes, de estrada, que os caminhos de ferro exploram, o Executivo do transporte por estrada possui actualmente um parque de 40.000. Mais de 23.000 de estes veículos foram por expropriação, 11.000 por negociação voluntária e a maioria dos restantes por absorção das companhias subsidiárias dos caminhos de ferro.

2.600 empresas foram absorvidas pelo Executivo do transporte por auto-estrada. Em seu lugar, o Executivo organizou uns duzentos grupos, com uma média de 174 camiões cada um. O parque de camionagem está dividido em unidades, com 18 veículos cada uma, quando antes de serem nacionalizados os serviços de transportes por estrada cada proprietário explorava dois veículos e meio, aproximadamente.

O transporte por caminho de ferro e por estrada desenvolver-se-á de acordo com o tráfego, mas nenhum plano de coordenação limitará a

Os nossos mortos

HELENA GUERRA MAIO

O nosso querido amigo e colaborador sr. Guerra Maio, secretário da Câmara Portuguesa do Comércio, de Paris, acaba de passar por um grande desgosto com o falecimento, naquela capital, de sua estremecida filha Helena Guerra Maio. Muito jovem, pois contava apenas 18 anos, parisiense por nascimento, mas portuguesa pelo coração, a inditosa Helena vinha muitas vezes a Portugal na companhia de seu pai e ainda o ano passado visitou o Brasil, onde tinha parentes chegados.

A Guerra Maio, que se encontra presentemente em Paris, o director, os redactores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, bem como o seu quadro tipográfico, enviam-lhe, com um afectuoso abraço, profundas condolências.

liberdade de escolha para a remessa das mercadorias por um ou outro meio, até se estabelecerem os serviços regulares apropriados. Os serviços ferroviários e de camionagem realizar-se-ão melhor completando-os e não rivalizando no transporte.

SUÉCIA Os Caminhos de Ferro do Estado Sueco introduziram no verão do ano passado, com grande êxito, uma inovação turística, digna de registo. Trata-se do seguinte: Durante uma semana, comboios de luxo conduziram os visitantes em viagens através do país, que incluiam no seu itinerário as serras da Lapónia e a região do Sol da Meia Noite.

Alguns turistas estrangeiros que participaram nessas excursões reservaram já lugares para 1951 e 1952. As viagens turísticas iniciam-se em Junho.

URUGUAY Um grupo de técnicos franceses está trabalhando no projecto da construção do primeiro caminho de ferro subterrâneo de Uruguai, que ligará o centro de Montevidéu com La Union, subúrbio que fica distante cerca de quatro milhas.

O referido projecto está muito adiantado, embora o serviço só venha a ser inaugurado daqui a alguns anos. A linha, que se chamará Centro-União, terá 14 estações intermédias. A construção do túnel não oferece dificuldades.

Conferência dos Transportes Africanos

O porto e o caminho de ferro da Beira vão ser objecto de estudo

No dia 23 de Outubro, inaugurou-se em Joanesburgo a Conferência dos Transportes na África Central e Austral, em que participaram, como representantes da Colónia de Moçambique, os srs. engenheiros Pinto Teixeira e Pereira Leite. A delegação Sul-Africana, chefiada pelo ministro dos Transportes, dr. Paul Sauer, era constituída por 25 membros e consultores. A delegação inglesa foi chefiada pelo alto-comissário do Reino Unido na União sir Evelyn Baring.

Presidiu à inauguração da Conferência, que se realizou no salão da Estação Central de Caminho de Ferro de Joanesburgo, o dr. Malan, primeiro ministro da África do Sul.

O programa dos trabalhos abrangeu os diversos aspectos das comunicações da África Central e Austral, tendo sido estudado, entre outros assuntos, a possibilidade do estabelecimento de novos caminhos de ferro e o desenvolvimento de facilidades portuárias.

As línguas oficiais da Conferência foram a inglesa e a francesa, tendo sido criado um quadro especial de tradutores, intérpretes e dactilógrafos.

Além dos representantes de Portugal, França, Grã-Bretanha, Bélgica, África do Sul, Rodésias do Norte e do Sul, Niassalândia, África Equatorial Francesa, Madagascar, Congo Belga, territórios da África Oriental Inglesa e do alto-comissariado dos territórios ingleses da África do Sul assistem quatro observadores, representando os Estados Unidos.

Conversando com os jornalistas, o sr. Marshall Clark, ministro dos Transportes da União, numa conferência da Imprensa, declarou aos jornalistas que entre os problemas que iam ser discutidos na reunião se incluem os do desenvolvimento do porto da Beira e do Caminho de Ferro da Beira, em seguimento do acordo realizado entre a Grã-Bretanha, a Rodésia do Sul e Portugal.

Os trabalhos da Conferência devem prolongar-se até 16 do corrente.

Caminhos de Ferro Coloniais

MOÇAMBIQUE

Segundo foi anunciado em Joanesburgo, o Governo português firmou contrato com a África do Sul para fornecimento de 530 vagões, com a capacidade de 40 toneladas, para os Caminhos de Ferro da Beira. A encomenda será entregue no princípio do próximo ano.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 249, II série, de 26 de Outubro, 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 respeitante à linha férrea do Vale do Vouga e ao 1.º semestre do ano de 1947 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho) e que a Companhia dos Caminhos de Ferro, concessionária da sua exploração, entre nos cofres do Estado, com destino à conta do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, com a importância de 109.948\$30 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 respeitante à linha férrea do Vale do Vouga e ao 2.º semestre do ano de 1947 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionária da sua exploração, entre nos cofres do Estado, com destino à conta do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, com a importância de 126.316\$25 como liquidação desta garantia.

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

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que nos termos do disposto nos artigos 1.º e 3.º do Decreto n.º 16:563, de 2 de Março de 1929, e no n.º 1.º do artigo 1.º do Decreto n.º 19:468, de 16 de Março de 1931, seja desligado do serviço e fique aguardando aposentação, a partir de 23 de Outubro corrente, por esta data atingir o limite de idade, de 70 anos, o engenheiro de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção-Geral Jaime Augusto Ferreira, que serviu com zelo, dedicação e assiduidade.

O «Diário do Governo», n.º 251, II série, de 28 de Outubro, 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 respeitante à linha férrea do Vale do Vouga e ao 1.º semestre do ano de 1948 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho) e que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionária da sua exploração, entre nos cofres do Estado, com destino à conta do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, com a importância de 94.911\$23 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 respeitante à linha férrea do Vale do Vouga e ao 2.º semestre do ano de 1948 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionária da sua exploração, entre nos cofres do Estado, com destino à conta do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, com a importância de 124.025\$67 como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo», n.º 253, II série, de 31 de Outubro, 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 respeitante à linha férrea do Vale do Vouga e ao 1.º semestre do ano de 1949 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho) e que à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionária da sua exploração, entre nos cofres do Estado, com destino à conta do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, com a importância de 87.543\$03, 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 respeitante à linha férrea do Vale do Vouga e ao 2.º semestre do ano de 1949 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionária da sua exploração, entre nos cofres do Estado, com destino à conta do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, com a importância de 91.781\$37, como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo», n.º 248, III série, de 24 de Outubro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

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 despachos desta Direcção-Geral de 17 e 24 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, estabelecendo que em determinadas circunstâncias sejam aplicados aos transportes em grande velocidade das remessas de taras vazias que tenham sido utilizadas no acondicionamento de géneros frescos transportados em grande velocidade e de queijo em grande e pequena velocidade os preços correspondentes, em retorno, das mesmas em pequena velocidade.

O «Diário do Governo», n.º 253, III série, de 31 de Outubro, 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 aditamentos ao «Indicador geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros», aos «Quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas e ramais do Sul e Sueste» e à «Tarifa especial n.º 1 — Passageiros — Bilhetes para comboios tranvias», relativos à abertura à ex-

ploração do apeadeiro denominado de «Bom João», construído ao quilómetro 342,188 da linha do Sul, entre o apeadeiro de S. Francisco e a estação de Olhão.

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 24 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento ao «Indicador geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros», apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estabelecendo as condições reguladoras do serviço de uma báscula para pesagem de carros de carga instalada na estação de Lisboa-P — Cais de Xabregas.

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 desta Direcção-Geral de 24 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, permitindo o agrupamento de determinadas mercadorias para efeito de constituição de remessas de vagão completo de pequena velocidade.

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 desta Direcção-Geral de 24 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é estabelecido até 31 de Agosto de 1951 o preço especial de \$50 por tonelada e quilómetro para as remessas de azeitona expedidas em grande velocidade, com o preço mínimo de 500 quilogramas em vagão completo.

O «Diário do Governo», n.º 256, III série, de 3 de Novembro, 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 autorizada, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, a prorrogação até 31 de Dezembro do corrente ano da validade do aviso ao público B-82, de 11 de Julho último, publicado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativo ao preço especial de \$50 por tonelada e quilómetro estabelecido para o transporte de laranjas, tangerinas e limões.

O «Diário do Governo», n.º 251, II série, de 28 de Outubro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

DESPACHO

Concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovo o projecto de substituição das vigas metálicas do pontão situado ao quilómetro 230,950 da linha férrea do Norte, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», n.º 252, II série, de 30 de Outubro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a área de 473^{m²},13, situada entre os quilómetros 155,449,44 e 155,474,75 da linha do Sul, destinada à construção de uma casa para pessoal.

Pela presente portaria fica anulada e substituída para todos os efeitos a portaria de 30 de Maio último, publicada no «Diário do Governo» n.º 129, 2.ª série, de 5 de Junho do corrente ano.

O «Diário do Governo», n.º 257, II série, de 4 de Novembro, publica o seguinte:

Concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovo o projecto de substituição do pontão metálico situado ao quilómetro 361,242 da linha férrea do Sul, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovo o projecto de substituição do pontão metálico situado ao quilómetro 361,242 da linha férrea do Sul, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DAS COLÔNIAS

Decreto n.º 38:028

O «Diário do Governo», n.º 223, I série, de 3 de Novembro, publica o seguinte:

Concluindo a execução do plano de apetrechamento do Caminho de Ferro da Beira, adjudicou o Governo à firma Breyner & Wirth, Lda, de Lourenço Marques, o fornecimento de oito locomotivas Garratt e sobresselentes, fabricadas na Bélgica pela Société Anonyme Forges, Usines & Fonderies de et à Haine-Saint-Pierre.

Os encargos do contrato a celebrar distribuir-se-ão pelos anos económicos de 1950, 1952 e 1953, pelo que se torna necessário dar cumprimento ao disposto no § único do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 27:563, de 13 de Março de 1937.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º Fica autorizado o Ministro das Finanças a, por intermédio da Direcção-Geral da Fazenda Pública, celebrar com Breyner & Wirth, Lda, de Lourenço Marques, contrato para fornecimento, para apetrechamento do Caminho de Ferro da Beira, de oito locomotivas Garratt e sobresselentes, devendo os encargos do mesmo contrato ser satisfeitos pela forma seguinte:

No ano económico de 1950	7:051.570\$80
No ano económico de 1952	17:920.848\$90
No ano económico de 1953	2:350.527\$20

§ 1.º As importâncias que não forem despendidas num dos anos económicos acima indicados se-lo-ão no seguinte.

§ 2.º As importâncias constantes do presente artigo acrescerão as despesas acessórias de diferenças de câmbios, comissões de abertura de créditos e alterações de fretes e seguros que forem devidas, nos termos do contrato a celebrar.

Art. 2.º O reembolso, pela Direcção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique, dos encargos a que se refere o presente decreto será determinado pela forma estabelecida no artigo 2.º do Decreto n.º 37:950, de 8 de Setembro de 1950.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da *lavoura portuguesa*

Rua do Comércio, 49
LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84
PORTO

Recortes sem comentários

A cabra apanhou tão grande bebedeira de agua-pé que veio a morrer

Foi no lugar de Paço, freguesia do Botão. Andava o dono da cabra a preparar a água-pé, num quinteiro onde o animal permanecia, à solta. A dorna, porque não estava bem vedada, deixava escapar certa quantidade de líquido. E para que este se não perdesse, puseram a apará-lo um grande alguidar de loiça vidrada, que, volta meia-volta, era preciso despejar. Foi numa destas andanças que à cabra cheirou a mosto! E, gulosa, matreira, esperou uma distração do dono para mergulhar o focinho na vasilha e beber, beber à farta, como quem se despede!

Os efeitos não se fizeram esperar por muito tempo. Volvida meia hora, se tanto, o bicho começou a andar à roda, a formar cabriolas fantásticas, parecendo que trazia o diabo no corpo!

O dono, estarrecido, sem compreender, formulava a si mesmo esta pergunta:

— Mas que terá o raio da cabra?... Até que olhou o alguidar e matou o enigma! Nessa altura já o animal, estatelado no solo, tinha os olhos vítreos e se contorcia com dores. Ainda se tentou valer-lhe, derramando-lhe água fria sobre a cabeça. Mas foi tudo inutil! A etilização tinha sido de tal ordem, que o bicho morria pouco depois, dum a maneira original: bêbado como uma cabra!

Sucedeu esta tragédia no lugar de Paço, da freguesia do Botão, há poucos dias ainda.

(Do *Diário de Coimbra*)

A delicadeza

FRANKFORT, 15 — Começa hoje em Frankfort a semana da delicadeza. Todas as pessoas são instadas para mostrarem muito boas maneiras na semana que hoje principia. Cartazes afixados dizem: «Em Frankfort, nós somos delicados».

Nesses cartazes mostrase um homem erguendo o seu chapéu a toda a altura do seu braço. A municipalidade recompensará os polícias, condutores de eléctricos e autocarros, telefonistas e outros empregados em contacto especial com o público e que se façam notar pelas suas boas maneiras. — (R.).

Marcados com ferro em brasa

CIDADE DO VATICANO, 12 — Fontes do Vaticano afirmaram esta noite que trezentos frades católicos tinham sido marcados pela Polícia Checoslovaca, antes de serem deportados da Eslováquia meridional, para destino desconhecido.

As mesmas fontes dizem que, de acordo com as informações chegadas da Checoslováquia, o comboio que transportava os frades, parou, durante a noite, numa estação. A Polícia barbeou os frades capuchinhos, de longas barbas que faziam parte do grupo. Depois marcaram um número na perna de cada um dos deportados, com um ferro em brasa. De madrugada, o comboio continuou a viagem. Depois disso, nada mais se soube dos frades. — (R.).

Uma amnistia

Pela pasta da Justiça foi publicado um decreto-lei concedendo uma ampla amnistia, pela qual são beneficiados muitos indivíduos condenados por delitos comuns.

São do notável documento as seguintes palavras:

Votou a Assembleia Nacional, este ano, uma ampla lei de amnistia, em matéria penal e disciplinar relativa a crimes e actividades políticas.

A circunstância de decorrer em todo o orbe católico o Ano Santo, felizmente associado em Portugal às comemorações do aniversário da morte de S. João de Deus e do aniversário da chegada de S. Martinho de Dume à Península, aconselham, dentro do espírito de perdão e de caridade cristã, à publicação complementar duma amnistia e indulto para delitos comuns.

* * *

O gesto magnânimo do Governo veio restituir ao convívio social e ao ar puro da liberdade muitos portugueses, a quem uma atitude impensada ou um momento de cegueira fez cair nas garras implacáveis da Justiça.

Oxalá que esses portugueses aproveitem a lição e que, uma vez livres, se tornem dignos da consideração da sociedade a que foram restituídos.

(Do *Notícias de Chaves*)

Teixeira Gomes

Foram esta semana trasladados para terra portuguesa os restos desse que foi portador dum nome de luminoso relevo nas letras pátrias, escritor e artista de méritos singular.

Falecido há nove anos na Argélia, para onde se exilara, Teixeira Gomes trocou um dia a requintada elegância do seu viver londrino, aquele prestígio diplomático que lhe merecera o convívio e a amizade dos soberanos da velha Albion pela espinhosa missão de presidir aos destinos do país na hora mais conturbada daquela balbúrdia sangrenta em que nos afundávamos.

Falhados os seus propósitos de conciliação, nada mais lhe restava do que resignar-se aquela apagada e vil tristeza em que nos debatímos, sem esperanças de melhor sorte.

Vítima dessa miséria moral, reflexo em grande parte da baixa política, Teixeira Gomes pôde ainda assistir, do seu exílio voluntário de Bougie, ao ressurgir da Pátria distante da terra em que os seus despojos encontraram por fim, na morte, aquela paz que em vida lhe foi negada.

(Do *Correio do Ribatejo*)

António Maria da Silva

Foi a enterrar, esta semana, uma das figuras mais representativas da República, para cuja implantação deveras concorreu.

Dos vultos mais salientes do velho regime, foi ministro de várias pastas, chefiando o Governo em horas críticas, no tempo dos famosos escândalos dos Transportes Marítimos, dos Bairros Sociais e do Angola e Metrópole, tranquibérias cujo eco se não apagou ainda e contra os quais militou a acção corajosa e digna do eng. António Maria da Silva.

Foi o presidente do conselho que nessa revoltosa agitação política por mais tempo sobrenadou, obra dum carácter firme, visão inteligente e rasgos de audácia.

Infatigável e bondoso, não se lhe pode negar uma vida de dedicação pelos ideais em que formou a sua consciência política.

«Com o meio rim e o revólver no bolso das calças —

escreve Rafil Brandão — marcava o baile nas Necessidades, dando à perna apesar de ameaçado de morte e, olho nos inimigos, olho nos correligionários, lá conduz a tripeça à força de teimosia e de habilidade».

E Guerra Junqueiro, aludindo ao seu esforço e à sua inteligência, comentava:

— «Com meio rim e meio partido não se pode governar melhor».

A sua honestidade se deve aquela exclamação que, em pleno Parlamento, melhor definiu a desgraçada situação em que vivíamos:

— «O país está a saque!»

(Do *Correio do Ribatejo*)

Frei Carlos

O conhecido historiador e crítico de arte, sr. Luís Reis Santos, descobriu, numa capela particular, um notável tríptico de Frei Carlos, pintor flamengo do século XVI. As pinturas representam o «Calvário», no painel central; «S. Jerónimo» e «S. João Baptista» nas abas.

O «Calvário» é a única representação do tema, que se conhece, na obra do famoso pintor. Do painel de «S. Jerónimo» existe uma réplica no Museu Nacional de Arte Antiga, de Lisboa, inferior, porém, ao quadro agora descoberto em que se destaca um belíssimo retrato de uma velha religiosa.

O sr. Reis Santos considera este núcleo de pinturas do primeiro terço do século XVI o mais notável, no seu género existente no País.

(De *O Século*)

Congresso do XIV Centenário da chegada de S. Martinho de Dume à Península

Do sr. Presidente da Câmara Municipal de Braga e da Comissão Executiva do Congresso do XIV Centenário da chegada de S. Martinho de Dume à Península, recebemos um amável ofício de agradecimento á nossa modesta contribuição para a propaganda das comemorações do referido centenário. Nada tinha que nos agradecer o sr. Presidente da Câmara Municipal, pois apenas cumprimos gostosamente um dever jornalístico.

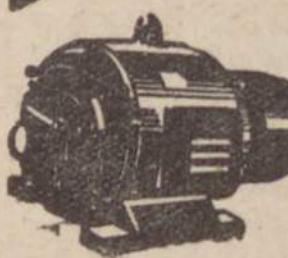
EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉCTRICA TEL. 62177-62178
AVENIDA 24 DE JULHO, 168 - LISBOA
TELÉF. LAMPAR

ADQUIRIR O NOSSO MATERIAL
É GARANTIA DE OBTÉR MATE-
RIAL DE QUALIDADE
SUPERIOR

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES

GERADORES



ENAE

Fábrica nacional



COMPANHIA EUROPÉA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENSEnd. Teleg. EUROPÉA
TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

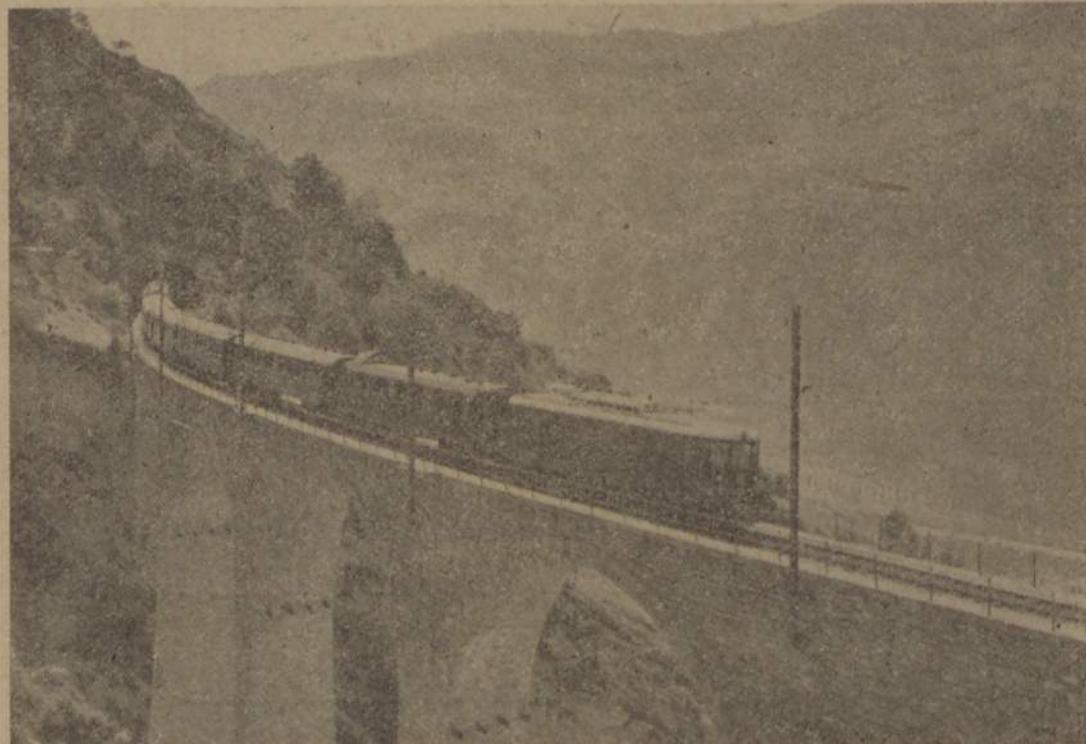
*Dinamos, motores, alternadores
e transformadores*

APARELHAGEM DE ALTA E BAIXA TENSÃO

TURBINAS A VAPOR

*Uma especialidade BROWN BOVERI
na técnica da tracção:*

**Construção de modernas locomotivas
Diesel-eléctricas e com turbinas a gás**



Locomotiva BoBo para comboios rápidos de 4.000 ev.



S. A. BROWN BOVERI & C^{ie} - Baden (Suíça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN****P O R T O :** Praça D. João I, n.^o 25 - 3.^o, Dt.^o

TELEFONE: 23411

TELEGRAMAS: BROWNBOVERI

SAPATARIA

RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBÔA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.^o—Telef. 26519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas

Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas

Dr. Miguel de Magalhães Rins e vias urinárias—à 1 hora

Dr. Vicente Brandão — Pele e sítilis — às 4 horas

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas

Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas

Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos — às 16 horas

Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3.30 horas

Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 5 horas

Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5.30 horas

Dr. Armando Lima — Bôca e dentes, prótese — às 2 horas

Dr. Aleu Saldaña — Raio X — às 4 horas

Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante**em Portugal**