

# 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 20158; Direcção: 2 752;

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

1511

1—DEZEMBRO—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

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 BIVAR  
J. L. COELHO DOS REIS  
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

Os «Lusíadas» e a revolução nacional de 1640 . . . . .	431
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT. . . . .	432
Revista das Revistas: Panorãa Ferroviário Internacional . . . . .	433
Uma justa consagração . . . . .	435
Pelo mundo fora..., por JORGE RAMOS . . . . .	438
Linhas Portuguesas . . . . .	439
Companhia de Seguros «Alentejo» . . . . .	439
Linhas Estrangeiras . . . . .	439
Parte Oficial. . . . .	440
Há 50 anos . . . . .	441
Imprensa . . . . .	441
Recortes sem comentários . . . . .	442
Publicações recebidas. . . . .	443
Gazeta dos Caminhos de Ferro. . . . .	444



# OS «LUSÍADAS» e a revolução nacional de 1640

NADA menos nada mais de vinte e oito edições tiveram os *Lusíadas* desde os fins do século XVI até à Revolução de Dezembro de 1640.

Luís de Camões tornara-se o poeta eminentemente nacional — e tanto na leitura do poema como na das *Rimas* aqueles portugueses que nunca tinham aceiteado e reconhecido como reis os três Filipes de Espanha, procuravam, uns o esquecimento das tristes realidades, outros a esperança em melhores dias. A Pátria não tinha morrido. Ela existia viva nos versos sonoros do poeta e na alma dos portugueses. Não podia desaparecer esse sentimento de independência, que era uma herança de séculos e estava na massa do sangue.

Camões dera-lhe expressão superior e eterna. Não foram apenas os fidalgos que prepararam a conspiração e a revolução do 1.º de Dezembro. O alto clero português tomou parte activa nesse movimento nacional. Em casa de D. Rodrigo da Cunha, Arcebispo de Lisboa, se reuniram muitas vezes, até vésperas da Revolução, os partidários do Duque de Bragança. Não devemos nem podemos esquecer este nome. D. Rodrigo da Cunha resistiu fièlmente não só às sugestões, não só às promessas, mas também a todas as imposições de Madrid. Julgaram até possível tentá-lo com a oferta do capelo cardinalício!

O Bispo de Targa, Frei Tomé de Faria, apesar dos seus oitenta anos, traduzia,

em latim, as estrofes dos *Lusíadas*. Sempre os *Lusíadas*! A Pátria estremecia nos versos heróicos do poema e os corações dos portugueses não eram insensíveis ao apelo camoneano:

*Esta é a ditosa pátria minha amada!*

Na ampulheta do tempo os anos foram caindo lentamente, e três séculos nos separaram da data gloriosa. Os *Lusíadas*, sem perderem jámais o seu ardente significado patriótico, deixaram de pertencer exclusivamente a Portugal, converteram-se na epopeia das viagens marítimas. Grito de guerra há trezentos e dez anos, é, hoje, uma afirmação eloquente de simpatia universal. Os *Lusíadas* pertencem à Península Ibérica, onde vivem, fraternalmente, dois povos que procuram compreender-se para melhor se estimarem. Com efeito, graças a uma política bem conduzida as relações entre os dois países peninsulares não podiam ser melhores. A amizade peninsular é um facto. É uma das garantias da civilização latina. Que seria do Ocidente sem uma política de boa vizinhança entre Portugal e a Espanha?

Camões é o génio tutelar de uma pátria que soube encontrar nos seus versos o segredo dos seus mais altos destinos.

Lêem-se as suas estrofes e é como se olhassemos para um espelho: vemos nelas reflectida a nossa própria alma.



O Terreiro do Paço tem o seu nome ligado às lutas da D. João IV



# Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

## As «Bodas de Diamante» da Sociedade de Geografia

COM uma sessão solene, presidida pelo Chefe do Estado, a Sociedade de Geografia do Lisboa comemorou, na noite de 22 de Novembro, as suas «Bodas de Diamante» ou sejam 75 anos de existência. A Sala Portugal, engalanada como estava com bandeiras nacionais e estrangeiras, a comprovar as relações de amizade e cultura da nobre colectividade com diversos países, parecia mais bela e mais vasta.

Nela cabiam, com efeito, 75 anos de glória, que o ilustre Professor Fernando Emídio da Silva recordou em breve mas eloquente discurso, e cuja acção, ao longo de três quartos de século, o sr. Ministro das Colónias elogiou em termos muito justos.

O sr. Marechal Carmona, ao associar-se às homenagens prestadas à Sociedade, houve por bem colocar na bandeira desta instituição as insígnias da Grã-Cruz da Ordem da Instrução Pública com que a condecorava. Com essa condecoração, o País, por intermédio do sr. Presidente da República, manifestou, mais uma vez, o seu reconhecimento pela obra realizada pela Sociedade.

Fundada em Novembro de 1875 por Octávio Guedes, Cândido Morais, Luciano Cordeiro, Pereira de Miranda, Pequito Rebelo e João de Brito Capelo, deve-se a esta colectividade não apenas serviços de ordem científica e de propaganda, mas, também, uma consciência mais ampla da nossa missão imperial.

Só por isso ela merece a gratidão do País.

## Pintor Fausto Sampaio

ENTRA-SE na Sociedade Nacional de Belas Artes e logo, com os primeiros quadros, sente-se um deslumbramento. Não há dúvida: estamos na presença de um pintor vibrante, comunicativo, com um sentido voluptuoso e ardente da vida e das cores. Esse pintor é Fausto Sampaio.

Cheio de personalidade, Fausto Sampaio conquistou na pintura portuguesa contemporânea um dos mais altos lugares, e tendo trazido alguma coisa de novo para a arte de pintar, trouxe também novos temas, novas paisagens. Quem, por ventura, esqueceu os quadros que consagrou a Macau e Timor? As suas viagens pelas colónias comoveram a sua alma de artista e enri-

queceram as cores da sua paleta. Ao contemplar os seus quadros sentimos em todos eles palpitar, cantar, não apenas a alma de pintor em êxtase mas o próprio mistério da alma das coisas.

Desta vez, Fausto Sampaio trouxe-nos apenas 44 quadros. Mas que enorme, que excepcional, que maravilhosa exposição! Cada um dos seus quadros é uma verdadeira sinfonia de cor. Que belos os seus quadros consagrados ao Douro! E a sedução de outras terras, como Macau e Johannesburgo voltou, de novo, a enriquecer e a dar interesse às paredes do salão da Sociedade Nacional de Belas Artes.

A pintura portuguesa não morreu, nem está decadente. Enquanto houver pintores como Fausto Sampaio não podemos duvidar do génio criador dos nossos artistas.

## António Montês

O sr. António Montês, Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade da C. P. não é apenas um ferroviário competente e distinto, é também um escritor de nobres qualidades e um fino espírito de artista, com uma obra literária brilhante. Exaltador da terra portuguesa, as Caldas da Rainha, sua cidade natal, devem-lhe um alto serviço: a criação do Museu Provincial de José Malhõa, hoje um dos melhores, mais ricos museus do País.

António Montês, com a criação e a organização desse museu, deu a todos os portugueses uma lição de amor e de orgulho pela terra natal, lição eloquente que, por certo, não deixará de ser imitada.

José Malhõa, o pintor, por excelência, da gente rústica, e, sem dúvida o mais português dos pintores portugueses dos últimos tempos, tem sido e continua a ser a paixão mais absorvente da sua vida. A exposição que organizou, em Setembro, nas Caldas da Rainha e foi visitada por milhares de pessoas, constituiu um verdadeiro acontecimento nacional. Quase toda a obra do Mestre pôde ser admirada num grande e admirável conjunto que, talvez, nunca mais venha a repetir-se.

Para lhe testemunharem o apreço em que têm as suas qualidades pessoais e os seus méritos de escritor e crítico de arte, e, ainda, como reconhecimento pela obra realizada no Museu das Caldas da Rainha, muitos artistas, escritores e admiradores de António Montês reuniram-se, recentemente, em sua volta, num jantar na «Marques». Nada mais justo.



## REVISTA DAS REVISTAS

# Panorama Ferroviário Internacional

## Mais um depoimento a favor da electrificação dos caminhos de ferro

Mr. Barnes, ministro dos Transportes Britânicos, falando por ocasião dum banquete que lhe fora oferecido pela «Electric Vehicle Association of Great Britain» afirmou que uma maior electrificação transformaria economicamente os Caminhos de Ferro. Também declarou que o desenvolvimento da camionagem havia comprometido seriamente todos os sistemas ferroviários existentes. Disse também que os caminhos de ferro, em Inglaterra, não teriam um futuro decadente e triste, porque ele estava convencido de que os mesmos sofreriam uma grande transformação, quando toda a tracção estiver confiada à electricidade.

### Carris «Vignole» Ingleses

Lê-se na revista *Neue Technik*, de Viena, que os caminhos de ferros britânicos acabam de adoptar 2 novos tipos de carris com patilha, cujo emprego, depois do ensaio efectuado actualmente em 260 milhas de via, deve ser generalizado:

Tipo	Superfície de corte (cm <sup>2</sup> )	Peso por m. l. kg./ml.	Momento de Inércia		Módulo de resistência	
			x-x (cm <sup>4</sup> )	y-y	Cabeça (cm <sup>3</sup> )	Patilha
Tipo F. B.	69,1	54	2327	403	276,8	311,7
Tipo B. H.	59,1	48	1461	170	215	189,0

As barretas correspondentes para os dois tipos de material têm as cotas seguintes:

F. B.: comprimento 508<sup>mm</sup>; secção 32,5<sup>cm<sup>2</sup></sup>; peso 12,4 kgs.

B. H.: comprimento 467<sup>mm</sup>; secção 21,6<sup>cm<sup>2</sup></sup>; peso 7,3 kgs.

### A Electrificação dos Caminhos de Ferro Franceses

Escreve Edmond Delage na Secção Estrangeira da revista *Ferrovíarios*, que a França possui a rede ferroviária em que circulam os comboios mais rápidos da Europa e do mundo, como podem comprová-lo os turistas que chegam da América e são imediatamente transportados do Havre à capital nos comboios transatlânticos. Esta velocidade, que aumenta sem cessar, deve-se a uma modernização constante da rede.

Desde alguns anos antes da guerra, a S. N. C. F. aplicou o seu principal esforço técnico na electrificação, cujas vantagens são conhecidas: em primeiro lugar, importantes economias tanto de combustível como de mão de obra; em segundo lugar, vantagens materiais consideráveis, como seja a possibilidade de alcançar velocidades «máximas» enormes e de recuperar os atrasos, supressão de tomadas de água e carvão, simplificação das operações de preparação e conservação das máquinas, aumento das comodidades para o pessoal e para os passageiros graças à eliminação do fumo e das faúlhas.

Apesar destas vantagens, os caminhos de ferro franceses foram lentos a entrar em vias de electrificação! Nas vésperas da guerra, só algumas grandes linhas do Sudoeste e do Sul estavam dotadas de tracção eléctrica.

As outras redes, mais próximas à fronteira do Este, abstinham-se de adoptá-la em virtude de motivos militares e estratégicos.

Uma das maiores, a Paris — Lion — Mediterrâneo, está sendo objecto actualmente de importantes transformações neste sentido. Os trabalhos, iniciados há três anos e efectuados em perseverança e actividade, deram a princípios deste ano, como primeiro resultado, a electrificação do troço Laroche-Dijon da linha de Paris a Lion. Paris-Dijon estará electrificado em fins deste ano e o conjunto da rede em 1953.

Uma das principais vantagens desta realização será a melhoria dos horários dos comboios de passageiros.

A não ser pelas objecções de ordem militar que se opuseram à electrificação, esta parecia impôr-se a toda a rede. A artéria, que enlaça Paris com centros industriais e comerciais tão importantes como Dijon e Lion, o Jura, o Creusot, Saboya e o Dauphiné, os Alpes, Saint-Étienne e Grenoble, Suíça e Itália, e, por fim, com o grande porto e a região de Marselha, com Lauguedoc e com as estações turísticas da Costa Azul, tem uma circulação, tanto de passageiros como de mercadorias, de uma densidade superior à de qualquer outra linha de igual comprimento. O tráfego ordinário de comboios rápidos e expressos de passageiros é actualmente da ordem dos 100 por dia, subindo a mais de 150 nas épocas de férias e festas; o



transporte de mercadorias, anda à volta de 10.000 toneladas por quilómetro e por dia. Com a electrificação o número de combóios aumentará em cerca de 50%.

Os estudos relativos a esta grande transformação iniciaram-se em 1938, época em que o engenheiro Le Besnerais, então director geral da S. N. C. F., resolveu empreender os primeiros projectos e iniciou negociações com as autoridades militares. Depois da guerra e do armistício, os trabalhos têm prosseguido.

O aspecto financeiro da obra, tal como resultava dos cálculos de Abril de 1940 e do tráfego de 1939-1940, fazia prever uma economia anual de 339 milhões de francos para uma inversão total de 3.540 milhões. Mediante o consumo de 400 milhões de quilovátios, que representam este ano 0,3% da produção eléctrica francesa, realizar-se á uma economia de 600.000 toneladas de carvão, tanto mais precioso quanto fôr carvão transformável em coque e, portanto, utilizável na siderurgia, o que permitirá à França uma importante redução das importações.

### Programa do Orçamento para 1950 em Inglaterra

As cifras dos empreendimentos ferroviários publicadas no orçamento de 1949 — conforme vem escrito na revista inglesa «Modern Transport» — compreendiam a reparação corrente de material e das vias e os trabalhos de conservação em geral. Este ano, a base de cálculo é diferente e já inclui verbas para a renovação de material, das vias e dos edifícios ou para o aumento do material rolante ou fixo.

As cifras são dadas aqui em milhões de libras:

	1948	1949	1950
Material rolante . . . . .	28	29	79
Vias e edifícios . . . . .	48	49	
Construção e Obras Públicas	10	10	

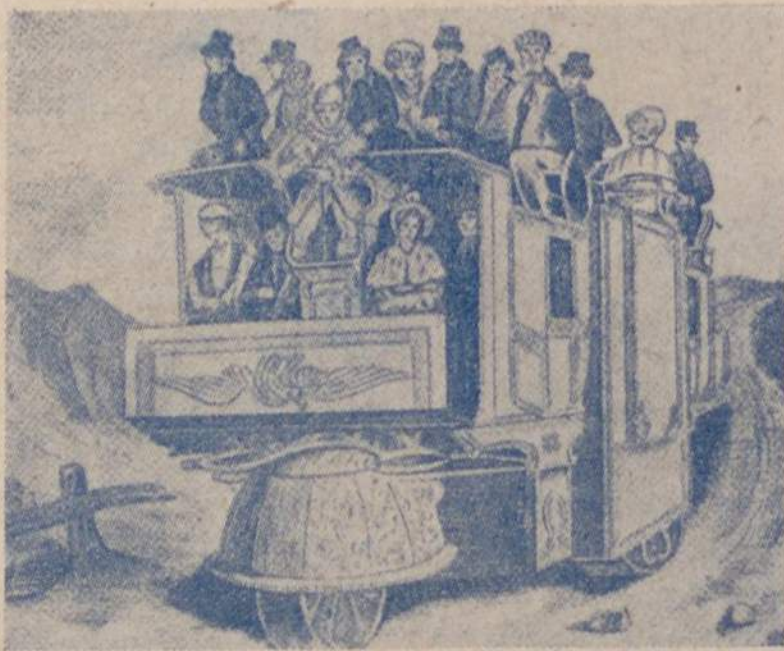
Pelo que os números indicam, até na Inglaterra, país de grande densidade ferroviária e fortes recursos neste meio de transportes, se luta com dificuldades quanto à aquisição de verbas para a renovação e conservação da rede. Não vai, pois, que estranhar o saber-se que países, pequenos como o nosso, lutam também quando pretendem estabelecer os seus Orçamentos em matéria de caminhos de ferro.

### Hospitalização dos Ferroviários

É este um problema por que as classes sociais se debatem. E não o têm resolvido. A não ser a CUF, em Portugal nenhuma outra empresa tem este magno problema em posição sequer satisfatória.

A propósito recortamos da «Rail et Ronte» a seguinte local:

Quando a hospitalização dum agente é necessária, ela faz-se sem qualquer dificuldade, por simples aviso do médico da S. N. C. F. tem lugar em geral, num serviço particular de Hospital ou mesmo na clínica dum especialista-consultor: evita-se, com efeito, na medida do possível, que o agente hospitalizado perca o contacto com o Serviço Médico da S. N. C. F.. Assim a criação dos serviços hospitalares, pertencendo inteiramente à S. N. C. F., é considerada por todos como oportuníssima, e os serviços são modelares.





# Uma justa consagração

*O Director do Museu Provincial José Malhõa, sr. António Montês, ———— foi homenageado com um banquete, ———— a que assistiram numerosos artistas, escritores e amigos pessoais*

**G**ENTE do melhor quilate social e intellectual prestou homenagem ao nosso distinto colaborador, o escritor António Montês, no passado dia 23, por meio dum banquete realizado na Pastelaria Marques e a que não faltou, a par do espírito aliciante dos vinhos, o adorno quente e entusiasta das palavras.

As razões por que uma centena de ilustres pessoas se reuniram são sobejamente conhecidas dos nossos leitores, em face dos escritos de António Montês e em face das notícias que, frequentemente, os jornais diários inserem a respeito do Museu José Malhõa, sua arrojada criação nas Caldas da Rainha.

António Montês, esse talento irrequieto e devotado pela arte, não viu, pois, a sua obra esquecida ou até desprezada, como é vulgo hoje acontecer em matéria de iniciativas puramente espirituais. Teve junto de si, nessa inesquecível reunião, o estímulo e o aplauso sincero de individualidades ilustres, como os senhores Dr. João de Almeida, director geral do Ensino Superior e de Belas Artes; eng. Espregueira Mendes, director geral da C. P.; D. José Siqueira, membro da Junta Provincial da Estremadura; Pintores Severo Por-

tela, Varela Aldemira e Alberto de Sousa; escultores Leopoldo de Almeida e Anjos Teixeira, que representava a Sociedade Nacional de Belas Artes, os quais ocuparam a mesa de honra. Outras individualidades como o Subdirector da C. P. Eng.º Campos Henriques e os Eng.ºs Alberto Rego, Manuel Campêlo, Almeida Henriques, Horta e Costa, Francisco Gavicho e Adriano Baptista; os pintores João Reis, Albino Cunha, Pedro Guedes, Romano Esteves, José de Souza, Augusto Bártholo, João Marques, João Rosa Rodrigues, Lino António; os escultores António Duarte e João Fragoso, e ainda muitas dezenas de amigos e admiradores como capitão Salvador de Almeida, Joaquim dos Santos Júnior, Dr. Ramiro Caldas, Alvaro Portela, Dr. Armando da Fonseca Filipe, António Correia de Oliveira, Valentim de Carvalho, Dr. Ramos da Costa, Pedro de Andrade, Pessoa Martins, Adriano Monteiro, Júlio da Costa Pinto, Eng.º Caldeira Santos, Seixas Gomes, Teixeira Alvarenga, Mário Monteiro, Agostinho Fernandes, Augusto Pinheiro de Oliveira, Frederico Silva, Abel Leite Pinto, Camilo Bastos, Salgueiro da Costa, Abel Hopffer Romero e esposa, Afonso dos Santos, Manuel Castelhana,



A mesa de honra no banquete de homenagem a António Montês



Augusto Murta e esposa, D. Maria Helena Coimbra, D. Maria Montês, Artur Maia, Manuel Morgado, Mário Monteiro, Carlos Mira, J. Júlio Moreira, J. Ascensão Monteiro, Hermínio L. d'Almeida, Antero de Tovar Faro, Sá Pilão e Mário Ribeiro Sanches.

Das Caldas da Rainha veio a comissão que ali organizou o primeiro banquete de homenagem ao Director do Museu José Malhõa, composta dos srs. Dr. Augusto Coimbra, Carlos da Silva Pardal, Eduardo Antão, Carlos Silva e João Serafim Moreira.

Não pode ser esquecido que esta festa de homenagem fica a dever-se a alguns admiradores, dos mais próximos, de António Montês. Entre eles o pintor de arte Severo Portela, mestre Leopoldo de Almeida, pintor José de Sousa, architecto Eugénio Correia e o nosso Director Carlos d'Ornellas, que viram coroada de êxito a iniciativa por que trabalharam. Ao nosso querido Director é justo prestemos incondicional elogio pelo seu capricho de organizador excelente e respeitado —

Foi dada, de seguida, a palavra ao Sr. D. José Siqueira, que em nome da Junta Provincial da Estremadura dirigiu acolhedora homenagem a António Montês, dizendo: — Continuará a Junta, de vontade sempre pronta, para acarinhar e mesmo ampliar o projecto de arte que António Montês concebeu e realizou.

Pela Gazeta pronunciou uma breve saudação o nosso querido redactor prof. Vidal Caldas Nogueira que, em termos singulares já conhecidos dos nossos leitores, disse: «... a arte é universal e património de todos, porque ela é a realização humana da Beleza, e o homem que pensa e vive pelo espírito nada mais procura no mundo senão o belo! Consagrando, pois, através desta festa significativa, a obra intelectual de António Montês, não fazemos um favor. Subimos antes um degrau na escada toda longa que nos guia até as paisagens do Estético. E aproveitamos o ensejo de mostrar-lhe o que o país lhe deve, por ter feito de José Malhõa um monumento nacional».

Ouvido com interesse pela assistência, o escri-



Um aspecto da assistência ao banquete

não fosse ele, com orgulho o afirmamos, um dos jornalistas da nossa terra mais viajados pela estranja.

Após a refeição, abundante no humor discreto dos convivas e também de sabor e arte no arranjo culinário, Carlos d'Ornellas em nome do Presidente da mesa, deu a palavra ao pintor Severo Portela, que historiou com graça o seu primeiro encontro com António Montês e a maneira como nasceu a ideia do Museu das Caldas. Ainda lembramos o interessante perfil com que soube definir a arte de Malhõa: — António Montês foi buscar com génio e mestria às artes plásticas, não um pintor qualquer, mas só aquele que era capaz, pela virtuosidade de sua obra, de representar a psicologia do povo português. Malhõa pintou o fado, a viela, a camponeza, a paisagem, e entrou no palacio real para perpetuar na tela a figura tão portuguesa de D. Carlos. Arte assim, tão genérica no objecto, merecia realmente a consagração, sem precedentes em Portugal, que António Montês lhe votou...

tor Caldas Nogueira continuou: «¿Como poderia Portugal provar que é um país de cultura e de civilização sem o esplendor do colorido que nossos olhos vêem num Sousa Pinto, num José Malhõa, num Artur Loureiro, num Carlos Reis, num Roque Gameiro, num Silva Porto, num Marques de Oliveira, num Henrique Pousão? Todos estes artistas e muitos outros tão ilustres, que até nesta reunião são presentes, criaram o hábito das peregrinações de arte, já não só através dos museus nacionais, mas também através da província portuguesa, toda encanto e pitoresco no castiço de suas paisagens, e toda garbosa na imponência de seus monumentos. ¿E digam-me quem mais tem, ultimamente, em Portugal, contribuído para que o povo se desloque de terra em terra e leve na alma o desejo de saborear no campo o paladar dessas telas cozinhadas pelo génio do pintor luso? Está em todos nós acordada a mesma resposta: António Montês. A nosso favor nada viria melhor do que a influência de milhares de visitantes às Caldas no período da exposição de José Ma-



lhôa, o que ainda há pouco foi corroborado por Severo Portela. Mas a obra de António Montês não ficou por ali. Todos os domingos se realizam, país fora, excursões de organização bem cuidada e que igualmente se devem ao seu dinamismo criador como Chefe dum Serviço de Turismo, que é hoje dentro da C. P. um dos mais representativos quanto à posição social da empresa.

O nosso redactor terminou, desejando a António Montês aquela saúde de corpo e espírito para que continui sempre ao serviço incondicional da arte nacional.

Deu agora o Director da *Gazeta* a palavra ao sr. José Júlio Moreira, ferroviário muito ilustrado e viajado, que em nome dos seus camaradas da C. P. e da S. E., «testemunhou o seu alto apreço pelo grande organizador e distinto publicista que é António Montês». Disse mais que «António Montês, tanto pela exposição nacional, como por esse livro de oiro, relicário de preciosidades sobre Malhòa, que tão pacientemente organizou, conseguiu levar a cabo um empreendimento de raro mérito, quase uma temeridade que se impõe, sob todos os aspectos, à gratidão imarcescível dos homens de boa vontade».

Foi então que António Montês, profundamente comovido, saudou o Director Geral do Ensino Superior e de Belas Artes, Dr. João de Almeida, que presidindo ao jantar, mostrava uma vez mais a sua simpatia pelo Museu das Caldas. Depois de pôr em relevo o carinhoso auxílio que aquela entidade tem dispensado ao Museu Caldense autorizando ali o depósito de várias peças de pintura pertencentes aos museus nacionais, António Montês, saúda o Eng.º Espregueira Mendes, que, como Subsecretário do Estado das Obras Públicas, inaugurou, no Ano dos Centenários, o Museu Provincial de José Malhòa.

Depois de breves palavras de reconhecimento à comissão organizadora do jantar, agradeceu aos artistas o carinho que sentem pelo museu, traduzido em dezenas de obra de arte oferecidas generosamente, referindo-se de forma especial a Agostinho Fernandes e José de Sousa, que muito auxiliaram o orador na fundação do museu.

Para os seus camaradas ferroviários, teve palavras de enternecedora amizade, afirmando quanto lhe era grata a sua presença e por fim, verdadeiramente impressionado, António Montês confessa ter-lhe sido mais fácil erguer o Museu das Caldas, do que terminar o seu discurso, tão grande é a sua comoção.

O sr. dr. João d'Almeida encerra a curta série de discursos, com agradecimentos aos organizadores de tão justa homenagem a uma das pessoas que — diz o orador — considera como amigo e de quem é admirador pelo seu trabalho e gosto pela arte.

Está certo, diz ainda o Dr. João d'Almeida, que a homenagem a António Montês, cuja obra já teve ocasião de admirar, constituirá um estímulo para novos empreendimentos, terminando por abraçar o homenageado, gesto que é seguido por dezenas de amigos, artistas, camaradas e admiradores presentes na interessante festa.

★ ★ ★

No expediente, encontravam-se muitas dezenas de cartas e telegramas das seguintes entidades:

Eng.º Alvaro de Lima Henriques, António Victor Guerra, Eng.º Henrique Pinto Bravo, Dr. João Lapa, Eng.º António Branco Cabral, Eng.º Joaquim de Barros, Paulino de Albuquerque, António Martins Ferreira, Pedro Correia Marques, Pintor Falcão Trígoso, Pintor Abílio Meirelles, Alexandre Matias, Alvaro Portela, Eng.º Carlos Santos, Eng.º Francisco Antunes, João da Silva Cruz, Prof. André Navarro, Pintor José Felix, Cor. Manuel Afonso de Campos, Dr. Mario Lyster Franco, João Montês, Filinto de Figueiredo, Acácio Sottomayor, Camara Municipal das Caldas da Rainha, Cor. João Teixeira Pinto, Padre José Lacerda, Dr. Acácio Tavares, Francisco Ferreira da Silva, Dr. Manuel Bastos Mendes, Dr. José Venâncio Paulo Rodrigues, Manuel de Barros, D. Julieta Ferrão, Augusto Cardoso Pinto, Laboratórios «Bial», Cor. Simões de Souza, D. Ermelinda Caldas, Pintor António Saúde, Dr. António Pinto Basto, Rafael Duarte, Eng.º Azevedo Nazaré, Francisco Mendia, Eng.º José Júlio Santos, Mário Pereira, Dr. Carlos Albuquerque, Celestino da Mota Mesquita, Câmara Municipal do Entroncamento, Rodrigues Marques, Eng.º Frederico Abragão, Eng.º José de Souza Gomes, Eng.º José Filipe Barata, Tomaz dos Santos, D. Maria de Lourdes Bártholo, Appio Sottomayor, João Bruges de Oliveira, Casimiro Campos, Dr. Carlos Botelho Moniz, Eduardo Frutuoso Gaio, *Gazeta das Caldas*, Vasco Moura, Eng.º Pedro de Brion, Dr. Tavares de Almeida, Cap. José Rodrigues da Silva Mendes, etc., etc..



# Pelo mundo fora . . .

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

## Antologia

— «Sigo neste comboio. Tu querida  
Recorda-te das horas deliciosas  
Que ambos passámos desfolhando rosas  
Na taça do prazer.  
— «Oh! Sempre! Sempre!  
E deu um nó no lenço  
Para não se esquecer.

Gomes de Amorim

## O sinal de alarme

O rápido devia levar uma marcha superior a noventa à hora. Fatigado de assistir à desfilada dos postes, circun-vaguei o olhar pelo compartimento. Uma velhota a um canto, dois embrulhos, a minha mala. Em cima, à esquerda, um gancho com o aviso: *Sinal de alarme. O seu emprego injustificado sujeita a procedimento judiciário.* — Bem! — disse aos meus botões. — é preciso ter cuidado com estas coisas. O problema absorveu-me por completo. O seu emprego injustificado... Diabo! até que ponto é justificado o emprego do sinal de alarme? Se eu agora puxasse o gancho, era justificado? Não, claro que não. Mesmo que fôsse para ver mais calmamente a paisagem? Também não. Em boa lógica, resumi, o emprego nunca é justificado, pois a comodidade ou a segurança de um só não pode prevalecer sobre a pressa dos restantes passageiros, prejudicando os horários. Para isso lá está aquele maldito procedimento judiciário! Enfim, se o aparelho existe, para alguma coisa serve. É de presumir. Na altura conveniente, puxa-se o gancho e pronto! O pior é o procedimento... Essa agora! Num caso de aperto, sempre há-de haver desculpa. A não ser que...

Em Alfarelos, só me lembrei de que tinha sede depois de o comboio retomar a marcha. E a rapariga da água ali mesmo ao pé! Que raiva! Não seria justo que accionasse o sinal de alarme? Ergui a mão, mas hesitei: ... «sujeita a procedimento judiciário». Paciência! Bêbo na primeira estação. Positivamente quem viaja não tem comodidades nenhuma. O restaurante é tão caro! E que calor, que calor de abrasar! Abri a janela, li: «não se debruçar». Irra! hei-de debruçar-me já que não sujeita a procedimento judiciário. Debrucei-me, o chapéu voou-me da cabeça. E esta?! Tenho o sinal de alarme. — Dei um pulo, mas não tive coragem. O dístico preveniu-me, em letras negras sobre fundo branco, de que havia um procedimento judiciário nos casos de emprego injustificado. Deixei-me cair cheio de desalento, sobre o meu lugar. A velhota cabeceava. O sujeito que entrara em Alfarelos folheava, com lentidão, o guia dos caminhos de ferro. Fechei os olhos, devaneando ao ritmo dos rodados. Adormecia já, quando tive de repente a impressão de que se passavam coisas anormais nas proximidades. Relanceei a vista pelo banco fronteiro — O sujeito que entrara em Alfarelos ocupava-se em estrangular a velhota com uma das mãos e em violar com a outra o embrulho mais pequeno.

Como nunca tinha visto semelhante espectáculo, fiquei um pouco intrigado, e só segundos depois me veio à mente que devia socorrer a pobre velha. Mas como? O sujeito era provavelmente um bandido. Havia o sinal de alarme. Contudo... Seria por acaso justificado o seu emprego naquela ocasião? Não se tratava de um sábio, nem de um herói, nem de um estadista. Apenas de uma velhota ignorada, cujo desaparecimento não trazia nenhum prejuízo social. Nessas condições, seria justificado o emprego do sinal de alarme? Pelo menos, sobravam motivos para discutir e eu, na dúvida, não estava para me sujeitar ao impertinente procedimento judiciário. Fingi portanto que continuava a dormir.

A velhota debatia-se ainda, e o sujeito, para liquidar de vez o assunto, coseu-a a facadas com uma perícia de profissional experimentado. Não senti uma impressão por aí além, porque o caso não era comigo. O que me preocupava era uma pura questão dialética, sobre a justificação ou não justificação do uso do sinal de alarme. Vencendo os meus escrúpulos, resolvi-me por fim a puxar o gancho. Não cheguei a puxá-lo: tinha reconhecido que era inútil. A minha companheira de viagem transformou-se num completo cadáver, e o sujeito entretinha-se agora em desfazer o segundo embrulho. Antes assim! Ao menos não corria eu o risco do procedimento judiciário. Isto de a gente tomar as coisas muito a sério, nunca dá bom resultado. Quando o comboio entrou nas agulhas de Santarém, abri os olhos ostensivamente e espreguicei-me, como ao despertar dum longo sono. O sujeito estava a contas com uma garrafa de *Chaves* e devorava a sua terceira sandwich. Fitou-me com simpatia e disse-me, apontando o corpo inerte da sua vítima:

— Morreu há bocadinho. Uma apoplexia fulminante.

— Ah sim? — Comentei, afectando serenidade.

Não trocámos mais uma palavra. Uma vez por outra, disfarçadamente, eu lia o letreiro do sinal de alarme. Quando saltei no Rossio, vinha um pouco abatido, mas sentia ao mesmo tempo o orgulho de quem sabe respeitar os regulamentos.

Bastos Guerra — «Cem Por Cento Falado»

## Via livre

Os caminhos de ferro são como as mulheres: é preciso muito dinheiro para as manter. — *Maxime du Camp*

— A vida é uma linha férrea, a Morte a estação de destino. — *António Pérez*

— Oito dias de viagem com uma mulher que se ama, que encanto! Três semanas, que catástrofe! — *Etienne Rey*

— A vida é uma viagem que nem sempre se faz em comboio de recreio. — *Comerson*

— O sono é um pequeno apeadeiro no percurso da existência. — *Georg Wulf*

— O que é melhor do que a presença de espírito num desastre de caminho de ferro? Ausência de corpo. — *Punch*



## Linhas Portuguesas

### Novo apeadeiro

No dia 26 de Novembro foi inaugurado o novo apeadeiro de Soudos, situado ao quilómetro 1,290 do ramal de Tomar, entre Lamarosa e Carrascal.

Este apeadeiro, que foi construído a expensas dos povos da região, fica servindo uma vasta área populacional que compreende Vila Nova, Soudos, Pé de cão, Moreiras, Vila do Paço, Pousos e Carrazede. O primeiro comboio a parar no novo apeadeiro será o n.º 443, seguindo-se-lhe todos os restantes previstos no horário. As automotoras que circulam diariamente no aludido ramal também ali terão paragem sempre que haja passageiros com destino ao novo apeadeiro.

## Companhia de Seguros "Alentejo"

A exemplo dos anos anteriores, a Companhia de Seguros «Alentejo» levou a efeito mais um jantar de confraternização de empregados e patrões para comemorar o trigéssimo aniversário da sua fundação.

Ao excelente repasto, que foi oferecido pela administração, compareceram cerca de oitenta convidados, presidindo o sr. dr. Alvaro Barata, pela Assembleia Geral. Na mesa de honra sentaram-se mais os srs. dr. Leopoldo do Valle, António Piano, dr. Segneri, Francisco Piano e dr. Ribeiro Ferreira.

Falou em primeiro lugar o sr. dr. Alvaro Barata, que lembrou as reuniões transactas onde sempre se tem posto em foco a cooperação de bom trabalho e a disciplina existente entre empregados de todas as categorias, o que tem dado origem ao óptimo desenvolvimento da companhia que progride de ano para ano. Saudou a seguir o dr. Segueri, administrador delegado, e a Imprensa ali representada pelo nosso Director.

Falou, a seguir, o sr. Inácio Mesdes, como empregado mais antigo para saudar os directores, em nome do pessoal.

Seguidamente o dr. Segueri agradeceu as palavras de elogio dos oradores que o antecederam e diz não esquecer a estreita colaboração de todo o seu pessoal para o bom êxito e progresso da companhia.

Finalizou a curta série de discursos o nosso director, que saudou a assistência, o dr. Leopoldo do Valle e, num rápido improviso, historiou a sua amizade pela companhia e seus dignos gerentes.

## Linhas Estrangeiras

### ITÁLIA

No dia 20 de Outubro iniciou-se, em Roma, com duração de três dias, uma reunião de ferroviários dos caminhos de ferro de 5 países, como primeiro contacto nas negociações para impedir uma guerra de tarifas de fretes internacionais para transporte do tráfego da Áustria para o mar.

Espera-se que as negociações tenham como resultado um acordo para impedir uma competição desastrosa entre os vários caminhos de ferro de Estado que ligam a Áustria com o Mar do Norte e a costa adriática.

Assistiram à conferência delegados dos caminhos de ferro do Estado da Áustria, Itália, Alemanha Ocidental, Jugoslávia e zona livre de Trieste.

A reunião, convocada por iniciativa dos caminhos de ferro ocidentais alemães, tomou a forma de uma permuta de pontos de vista altamente técnicos para alisar o caminho conducente a um acordo formal.

Embora os portos do Adriático de Veneza, Trieste (zona livre) e Fiume (Rijeka — Jugoslávia) sejam as mais próximas saídas da Áustria para o mar, as tarifas de fretes mais baixas dos caminhos de ferro alemães podem desviar muitos dos fretes destinados ao sul para os portos do Mar do Norte, de Hamburgo e Bremen e, numa menor medida, para os portos holandeses ou belgas.

Não assistiram à reunião de Roma representantes dos portos interessados.

### CHINA

Anuncia-se para breve, segundo informações provenientes de Hong-Kong, uma conferência entre ingleses e comunistas chineses para o restabelecimento do tráfego ferroviário entre Kaulun e Cantão, e que os chineses que, até agora, têm feito malograr as negociações exigindo uma parte demasiadamente elevada dos resultados do troço britânico da linha, desejam chegar a uma solução para poderem importar as mercadorias acumuladas em Hong-Kong por causa da falta de navios. O sr. I. B. Trevor, director da parte britânica do caminho de ferro seguiu para Cantão onde lá esteve este ano por duas vezes.





# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

### Direcção-Geral de Administração Política e Civil

#### Repartição do Pessoal Civil Colonial

O «Diário do Governo», n.º 212, I série, de 20 de Outubro, publica o seguinte:

PORTARIA N.º 13:334

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Colónias, nos termos do § 1.º do artigo 17.º do Decreto n.º 20:260, de 31 de Agosto de 1931, incluir, para os devidos efeitos, a categoria de fiel de depósito de materiais de 2.ª classe da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes na classe XV da tabela anexa ao referido Decreto n.º 20:260.

*Para ser publicada no «Boletim Oficial» de todas as colónias.*

## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

### Secretaria

O «Diário do Governo», n.º 229, I série, de 10 de Novembro, publica o seguinte:

Declara-se para os devidos efeitos, que entre o original, arquivado nesta Secretaria, e o texto do Decreto n.º 37:843, publicado pelo Ministério das Finanças, Direcção-Geral da Contabilidade Pública, no *Diário do Governo* n.º 104, 1.ª série, de 2 de Junho último, existem as seguintes divergências, que assim se rectificam:

No artigo 3.º, onde se lê: «artigo 292.º Produto da venda de títulos ou de empréstimos a realizar...», deve ler-se: «artigo 291.º Produto da venda de títulos ou de empréstimos com aplicação a ...».

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 274, III série, de 24 de Novembro, publica o seguinte:

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director-geral de Caminhos de Ferro, para cumprimento das disposições do Decreto n.º 22:502, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 28 do próximo mês de Dezembro, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Amarante, se

há-de proceder à venda em hasta pública de uma parcela de terreno considerada sobrente, com a superfície de 184m<sup>2</sup>,12, localizada à esquerda da linha férrea do Douro, entre os quilómetros 51,115 e 51,142, freguesia de Real, concelho de Amarante, distrito do Porto, e que confronta ao norte e poente com o caminho de ferro e ao sul e nascente com António Pinto Marques, sendo a base de licitação de 10\$ por metro quadrado.

É citado, nos termos do artigo 6.º do supracitado decreto, o proprietário confinante acima mencionado, o qual tem direito de opção e de requerer o que tiver por conveniente para aquisição da referida parcela de terreno.

O «Diário do Governo», n.º 263, II série, de 11 de Novembro, publica o seguinte:

#### Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrente uma parcela de terreno, com a superfície de 48m<sup>2</sup>,59, localizada entre os quilómetros 23,964,49 e 24,008,00 da linha férrea do Vale do Vouga, 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 de S. João da Madeira, concelho de Oliveira de Azeméis e distrito de Aveiro, e confronta ao norte e nascente com o caminho de ferro e ao sul e poente com Manuel Pereira de Almeida.

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

Esta portaria substitui e anula, para todos os efeitos, a portaria de 29 de Agosto de 1950, publicada no *Diário do Governo* n.º 207, 2.ª série, de 5 de Setembro do mesmo ano.

O «Diário do Governo», n.º 271, III série, de 21 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrente uma parcela de terreno, com a superfície de 101m<sup>2</sup>,15, localizada do lado esquerdo da linha férrea da Beira Baixa, entre os quilómetros 40,770,28 e 40,802,70, 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 de Envendos, concelho de Mação e distrito de Santarém, e confronta ao norte com João Pereira e ao nascente, sul e poente com o caminho de ferro.

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 275, III série, de 25 de Novembro, 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, 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 e aos quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas da antiga rede relativos à abertura à exploração do apeadeiro denominado Soudos, construído ao quilómetro 1,300 do ramal de Tomar entre a estação de Lamarosa e o apeadeiro do Carrascal.



# Há 50 anos

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

## A questão da Companhia Real

Registemos:

A companhia real tem, pelo seu contracto firmado em 14 de setembro de 1859, uma garantia expressa nos seguintes termos.

«Art.º 34. O governo não poderá conceder, durante o tempo d'esta concessão, linha alguma parallelá ás que fazem objecto do presente contracto, sem consentimento da empresa, excepto quando a distancia entre essa linha e esta fôr superior a 40 kilometros.

Em vista d'este artigo, e preten lendo a companhia Carris construir uma linha ferrea parallelá á sua até Sacavem, projectando estendel-a até mais longe, tanto d'este lado como, muito mais, do lado occidental da cidade, linha disposta para ser utilizada no serviço de passageiros e fraccionada mechanicamente, a companhia protestou legalmente e pediu embargo das obras.

Este protesto, feito em maio e confirmado em junho ultimo, só agora produziu os efeitos d'embargo que só vein a tornar-se effectivo na parte da linha em construcção áquem da estação de Santa Apollonia.

Já anteriormente o governo, pela sua parte, intimára a Companhia de tracção electrica para suspender os trabalhos que principiára na estrada do Dáfundo, além do municipio de Lisboa, n'uma estrada pertencente ao governo, mandando que a repuzesse no estado em que existia ao começar a obra, por não poder o contracto comprehender zonas situadas fóra de Lisboa, nem por qualquer outro modo a companhia carris de ferro ou a da tracção electrica ter sido devidamente auctorizada a occupar a estrada com as suas obras de assentamento de linhas, e muito menos, portanto, a explorar-as mais tarde.

O governo, porém, fundando se em que não podem ser embargadas obras em terrenos municipaes, mandou levantar o embargo e as obras lá vão proseguindo enquanto prosegue tambem os seus tramites o processo de defesa dos direitos que á Companhia Real assistem para afastar um concorrente.

Coincidindo com aquelle embargo, a camara municipal,

como procuradora ou defensora da Companhia Carris fez iutimar a Real a suspender a passagem dos seus comboios no cruzamento da rua 24 de Julho, em Alcantara e na cintura de Lisboa em Entre-Campos, o que significava apenas a suspensão de todo o serviço entre a estação do Rocio e as linhas de leste e norte, isto é, que os comboios internacionais teriam que passar a fazer serviço em Santa Apollonia.

O governo vendo tal attitude da camara municipal mandou-lhe communicar, por intermédio do sr. governador civil que ella não podia oppôr-se a essa passagem e devia evitar qualquer acto n'esse sentido.

Deve-se registrar tambem que na sessão da vereação lisbonense de 22 do corrente, o presidente sr. Conde de Restello, declarou que se estivesse presente na sessão em que foi resolvido embargar aquellas passagens dos comboios e a da rua do Livramento, teria votado contra; mas logo depois o sr. conde deixou a presidencia, sendo n'ella substituido pelo sr. Correia Guedes, que immediatamente admittiu uma proposta do sr. Alves do Rio, para «que a camara represente ao governo a necessidade de, pela repartição d'obras publicas, ouvida a Fiscalisação dos caminhos de ferro, ser obrigada a companhia real a proceder á construcção do viaducto indispensavel a fim de se supprimirem as passagens de nivel das ruas do Livramento e 24 de Julho, conforme o contracto celebrado entre a Camara e a dita Companhia.»

Esta proposta foi logo approvada por unanimidade.

Não fazemos commentarios porque esses — no estylo que o caso merece, são feitos no artigo que hoje publicamos na secção editorial.

## Imprensa

### «O ECO DE ESTREMOZ»

Completo 40 anos de existência o semanário *O eco de Estremoz*, defensor acérrimo dos interesses daquela encantadora e progressiva cidade alentejana.

Com muita simpatia saudamos por tal facto o seu illustre director e proprietário, sr. Adriano da Conceição Mota, que com tanta distincção vem honrando a imprensa regional do País.

# CEL

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

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.da

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUÍDORA, L.DA

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

C E L

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE



# Recortes sem comentários

## Peregrinações

Porto, 23, de Out. — Como referimos há dias, a sr.<sup>a</sup> D. Maria Rosa de Sousa Santos, de 46 anos, residente em Rebordões (Rio Tinto), chegou a Roma ao fim de longa caminhada, que durou três meses, sem utilizar qualquer meio de transporte. Tinha feito essa promessa e conseguiu cumpri-la, chegando aquela cidade com a melhor disposição.

E, em Castel Gandolfo teve a felicidade de ser recebida pelo Papa, na companhia do padre dr. Alvim, vice-reitor do Pontifício Colégio Português.

A sr.<sup>a</sup> D. Maria Rosa regressará a Portugal de automóvel.

(Do Diário de Notícias)

## Renasce o cinema alemão

O dia 8 de Abril de 1950 foi uma data memorável para o cinema alemão. Foi o dia em que o Parlamento de Bonn votou uma lei de protecção ao cinema germânico que se fundamenta num subsídio de 150.000 contos na nossa moeda, não a produtores individuais mas a quem se apresente com uma lista de produção que inclua várias películas. Quer dizer que os alemães não estão dispostos a favorecer aventureiros, mas a consolidar uma indústria efectiva de filmes que pode conduzir ao esplendor de antes e dos primeiros tempos da guerra. Ao mesmo tempo, o Parlamento votou uma moção para que o governo consiga dos Comissários aliados o restabelecimento da UFA, a organização a quem se deve a grandeza do cinema alemão no plano artístico, cultural e científico.

Por outro lado o cinema alemão tem estado ausente das telas estrangeiras para que o seu nível, até há pouco deficiente, não apagasse a maravilhosa lembrança que vivia nas retinas. Mas esse interregno parece ter terminado. Assim, a concessão de prémios e de autorização para exportação voltou a animar os estúdios da nova Alemanha. Assim foi concedido de novo o Prémio para a película de maior valor artístico e cultural a «Noite de Vigília» (Nachtwache), onde o confusionismo e a incerteza dos homens de hoje se animam em belas imagens devidas à «Shorchtfilm». Em «Noite de Vigília» reflecte-se o actual momento religioso alemão de que sairá, talvez, a unificação das igrejas católica e protestante.

(Do Noticias da Figueira)

## O Papa não deixará Roma...

Alguns jornais estrangeiros deram a notícia de que o Papa, em caso de guerra, mudaria o Vaticano para o Canadá.

A notícia foi logo desmentida, afirmando os meios autorizados que o Papa nunca deixará Roma.

Assim como o Papa não prepara a guerra também a não teme.

Apenas quer evitar a psicose da guerra, que rasteja entre os povos, e emprega todos os meios, ao seu alcance, para evitar uma terceira guerra catastrófica.

O dever de todos os cristãos é afirmar, praticamente, o seu zelo de apostolado fraterno, recorrendo à oração e praticando a caridade em todas as esferas, de modo a tornar menos pesada a vida que o egoísmo e a corrupção, derivados das descrença, tornaram para tantos um verdadeiro inferno. Esse é o exemplo que o Papa nos dá e todos devemos seguir, combatendo, assim, os germens que ameaçam desabrochar numa nova e horrível tragédia humana

(De A Guarda)

## Por defender direitos de esposa e mãe

Na barra da Tijuca do Rio de Janeiro, caída à beira da estrada e muito maltratada e ensanguentada, alguns populares encontraram uma senhora que levaram para o hospital Miguel Couto e que uma vez ali declarou chamar-se Albertina Moreira Nogueira de Paula, ter 40 anos, ser de nacionalidade portuguesa e casada com o prof. Luis Nogueira de Paula, de 49 anos, catedrático da faculdade de Ciências Económicas.

Acrecentou morar na Praia do Flamengo, 190, apartamento 201.

Explicando o estado em que fôra encontrada, disse que seguira o marido e que o surpreendera em flagrante delito de infidelidade conjugal. O marido, porém, ao ver-se descoberto, encolerizou-se e espancou brutalmente a esposa, abandonando-a depois, à beira da estrada, enquanto partia de automóvel, com a rapariga com quem fôra surpreendido, funcionária do Ministério do Trabalho.

A sr.<sup>a</sup> D. Albertina Nogueira de Paula declarou aos jornalistas que tem dois filhos menores e que lutará até ao fim na defesa do seu lar e dos seus direitos de esposa e de mãe.

(Dos Jornais)

**FAROLIS**

**ÓPTICAS E  
PROJECTORES**

**FOCAGEM  
REPARAÇÕES  
SUBSTITUIÇÃO**

**ESTAÇÃO DE  
SERVIÇO  
CIBIÉ**

A. A. SILVA av. 24 de Julho, 26-b LISBOA



## Publicações recebidas

### «História da Tauromaquia»

Acaba de sair o fascículo n.º 6 desta magnífica publicação, que honra os seus organizadores e editores, a indústria gráfica do país e constitui para todos os aficionados um grande motivo de alegria, pois temos, finalmente, uma obra digna de se apresentar galhardamente em qualquer parte, ao lado do melhor que na vizinha Espanha tem aparecido, no género.

Estamos na presença não apenas de uma obra de arte, mas também de um trabalho de investigação histórica, cuja leitura será altamente proveitosa para quantos se interessam por conhecer a evolução da sociedade portuguesa, os seus costumes e tradições.

No fascículo presente, recorda-se o entusiasmo do Rei D. Carlos pela festa de toiros que se reflectia nos filhos, reproduzindo-se, a propósito, uma fotografia em que se vê D. Manuel II, quando, ainda infante, desempenhou o papel de *neto* numas tourinhas em Sintra.

Em *hors texte* o fascículo 6.º desta preciosa obra traz uma página desenhada por Alvaro Duarte de Almeida e a reprodução de um quadro a óleo — *Toureiro Ferido*, do pintor Manuel Lima.

**Plano de Assistência Médico-Social,**  
para a Caixa Sindical de Previdência dos  
Tipógrafos, Litógrafos e Ofícios Correlativos e Estudo Económico e Financeiro.

A Federação Nacional dos Sindicatos dos Tipógrafos, Litógrafos e Ofícios Correlativos, cumprindo um despacho da Direcção Geral de Previdência e Habitações Económicas de I. N. T. P., procedeu à elaboração de um plano de organização do Serviço Médico Social para a Caixa de Previdência dos Tipógrafos, Litógrafos e Ofícios Correlativos, acompanhando-o de um estudo económico e financeiro, o qual termina com um apelo às entidades competentes, no sentido de que estas permitam à Caixa de Previdência que organize os seus serviços médicos privativos, excluindo a da Federação respectiva, visto não poder suportar o pesado tributo que lhe é exigido pela Federação das Caixas de Previdência «Serviços Médicos-Sociais».

### Guia Profissional do Concelho de Alcobaça

Vai já no sétimo ano de publicação o Guia Profissional do Concelho de Alcobaça, fundado e dirigido pelo jornalista Fernando António Alves, que fez da sua publicação um excelente órgão de propaganda da bela e histórica vila.

No volume presente presta-se homenagem à

memória de Manuel da Silva Carolino, a quem o progressivo concelho ficou a dever grandes serviços.

A Fernando Alves, com as nossas felicitações pelo êxito da sua publicação, os nossos agradecimentos pela oferta de um exemplar.

### Administração Geral do Porto de Lisboa (Contas do Ano de 1949).

Está publicado o 1.º volume do Relatório da Administração Geral do Porto de Lisboa, com as contas do ano de 1949. Subscreve-o o ilustre Administrador-Geral, sr. engenheiro Salvador Sá Nogueira, que já no Relatório anterior fizera algumas considerações de grande interesse sobre zonas francas.

A propósito da portaria de 14 de Fevereiro de 1949, pela qual o Governo nomeou uma comissão para estudar: a) as considerações que se devem fazer no actual regime de entreposto no sentido de dar àqueles dos actuais entrepostos do porto de Lisboa que delas forem objecto o carácter do centro de distribuição de produtos originaes do ultramar português e do Brasil, que neles venham a ser recebidos e b) a possibilidade e a conveniência do estabelecimento de uma zona ou zonas francas no mesmo posto, o sr. eng. Sá Nogueira escreve:

«Quanto ao estudo do ponto b) foi posteriormente mandado que se considerasse também a possibilidade de o fazer em relação ao porto de Setúbal.

«Vê-se, pois, que o problema está merecendo a atenção de quem de direito, e é de esperar que se lhe encontrem as mais convenientes soluções.

O estudo da comissão, pela natureza delicada do seu objecto é incompatível com impaciências e precipitações. Há que fazê-lo em extensão e profundidade e com a ponderação que a sua importância requer.

E a fechar, o sr. engenheiro Salvador de Sá Nogueira afirma:

«Com a modificação para melhor do funcionamento dos entrepostos no sentido, portanto, de lhes aumentar a produtividade, espera-se que aumente o movimento marítimo e comercial do porto.

«Conhecido que seja o programa do plano de melhoramentos, em adiantado estado de execução já, ver-se-ão largamente aumentadas as possibilidades e capacidades do porto e poder-se-á então fazer muito do que hoje é irrealizável por carência de cais, espaço em terra e apetrechamento portuário.

«Finalmente, o porto franco, se se chegar à conclusão da possibilidade e conveniência ou necessidade do seu conhecimento, será natural complemento do porto fiscal em que se transformar o actual».



## Gazeta dos Caminhos de Ferro

O excelente bi-semanário *Notícias da Beira*, transcreveu, na íntegra, na sua edição de 17 de Outubro, com palavras amáveis, de boa camaradagem, tanto para a *Gazeta* como para o sr. Coronel de Engenharia Alexandre Lopes Galvão, o artigo «O Porto e o Caminho de Ferro da Beira», da autoria deste nosso ilustre colaborador, e publicado no nosso número 1506, de 16 de Setembro, reservando o lugar de honra à referida transcrição.

Registando, desvanecidamente, o facto, restamos agradecer ao *Notícias da Beira* as referências dirigidas ao sr. Coronel Lopes Galvão e à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.



Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.ª dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS

**BERTRAND IRMÃOS, L. DA**  
PRIMA PELA QUALIDADE  
DOS SEUS TRABALHOS  
FIXE BEM  
trabalhos de

FOTOGRAVURA  
TIPOGRAFIA  
OFFSET E  
LITOGRAFIA

**BERTRAND (IRMÃOS), L. DA**

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

Casa

*Gama*

Lda.

LOTARIAS

RUA DO AMPARO, 51 — Telefone 2 4000 — LISBOA

# ELVAS

TEM FINALMENTE O

## HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,  
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

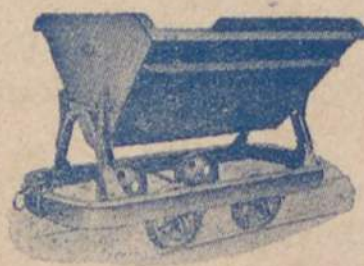
MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-  
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR  
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

## 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

## Auto-Braamcamp

Amadeu Fernandes, Limitada

Peças e acessórios para automóveis e camions

Rua Castilho, 29

Telefone : 50 902

L I S B O A

( P O R T U G A L )

## METALÚRGICA, L. DA

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

L I S B O A

Telef. 27 140