

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 MENDONCA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: PB X 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

1512



16—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 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.^a CARLOS ROMA MACMADO
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

| | |
|---|-----|
| Os ferroviários portugueses e as suas viagens ao estrangeiro | 447 |
| Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional | 448 |
| Pelo mundo fora..., por JORGE RAMOS | 450 |
| Ecos & Comentários, por SABEL | 451 |
| Festas do Natal | 452 |
| Imprensa | 452 |
| Há 50 anos | 453 |
| Publicações recebidas | 453 |
| Parte Oficial | 454 |
| Sensações duma viagem em Caminho de Ferro, por M. PI NHEIRO CHAGAS | 455 |
| Recortes sem comentários | 458 |

OS FERROVIÁRIOS PORTUGUESES E AS SUAS VIAGENS AO ESTRANGEIRO

Por iniciativa da «Boletim da C. P.» que vem sendo dirigido com tanto acerto e inteligência pelo sr. Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes e a que o nosso querido amigo e ilustre escritor, sr. António Montês, na sua qualidade de editor e redactor principal, vem dando uma colaboração brilhante, os ferroviários portugueses realizaram já duas excursões ao estrangeiro, a primeira, em 1949, à França, e a segunda, em Junho deste ano, à Suíça, estando a organizar-se uma outra, para a próxima primavera, a Espanha e às Baleares. A excursão à França foi, de algum modo, uma retribuição amável da visita que, pouco antes, um grupo de ferroviários franceses havia feito ao nosso país.

Com estas excursões os ferroviários portugueses, que são sempre magnificamente recebidos pelos seus camaradas estrangeiros, alargam e enriquecem a sua cultura, conhecem e apreciam novas civilizações, e contribuem ao mesmo tempo para o estreitamento dos laços, que devem ser sempre fraternais, e que unem a grande família ferroviária.

Aprende-se muito com as viagens que se fazem aos países estrangeiros, e aprende-se também a olhar melhor, com mais justiça, com mais carinho e orgulho para as nossas coisas.

As viagens ampliam e melhoram a nossa visão, colocam-nos na presença de problemas, de melhoramentos, de novidades, e provocam-nos o desejo de, no nosso país, vermos também uma réplica a todas essas coisas que nos surpreendem e maravilham.

No que diz respeito a assuntos da sua especialidade, as viagens à França e à Suíça proporcionaram aos ferroviários portugueses a oportunidade de conhecer, de perto, o funcionamento dos serviços dos caminhos de ferro daqueles dois países,

onde se está a operar uma verdadeira revolução de ordem técnica.

A França, como ninguém ignora, está a reformar, aceleradamente, o seu sistema ferroviário, a introduzir no seu serviço de passageiros e mercadorias, melhoramentos consideráveis, e, quanto à Suíça, bastará dizer que o caminho de ferro está ao serviço do turismo, a sua grande indústria nacional, levando os visitantes a todos os pontos de interesse paisagístico.

O nosso caminho de ferro, tendo sido construído exclusivamente para servir a agricultura, o comércio e a indústria, aproximando os grandes centros produtores, serve também o turismo. Não nos referimos apenas às linhas de Sintra e Cascais, queremos também incluir as do Vale do Vouga, as do Norte do País, e as do Sul, que atravessa regiões encantadoras.

Os ferroviários portugueses tiveram também ocasião de revelar aos ferroviários franceses, que visitaram, há dois anos, o nosso País, que a C. P., além de dispor de excelente material, tem desenvolvido, por intermédio dos seus serviços de Turismo, o gosto pelas viagens, com a organização de combóios populares. É sempre agradável ver coisas novas — mas enche-nos de satisfação verificar, lá fora, ao fazermos as inevitáveis comparações, que em Portugal há muita coisa de que muito justamente nos podemos orgulhar.

Numa viagem aprende-se sempre muito, quer viajando no nosso próprio País, quer percorrendo terras estranhas. Uma viagem é uma lição prática, directa, e o que nelas se observa e admira fica-nos para sempre gravado na memória.

Os ferroviários portugueses que, por iniciativa do «Boletim da C. P.», visitaram a França e a Suíça e, em breve, vão até Espanha e às Ilhas Baleares, enriquecem e enobrecem os seus conhecimentos com uma cultura viva.

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Projecto da Construção dum Caminho de Ferro dos Estados Unidos ao Alasca

Diz a revista *Rail et Route* que partir dum canto dos Estados Unidos por caminho de ferro para ir ao Grande Norte poderia tornar-se, num futuro próximo, uma realidade para os americanos.

Com efeito, o presidente Truman acaba de assinar recentemente uma legislação com o fim de negociar com o governo canadiano a construção duma via férrea de acesso, indo dos Estados Unidos ao Alasca pelo Canadá.

Esta legislação autorizava o estudo do plano e o orçamento aproximado das despezas a fazer.

O traçado da via iria de Príncipe Jorge (Colúmbia Britânica) à Fairbanks (Alasca), onde juntar-se-ia ao caminho de ferro deste território.

Do ponto de vista militar este caminho de ferro é importantíssimo e seria a via de acesso mais directa e mais rápida para as forças militares estacionadas no Alasca, as quais não recebem agora os seus reforços e munições senão por barcos ou pela grande estrada internacional Alcan (Alasca-Canadá).

A maior parte dos Columbianos britânicos crêem que, se este projecto se realizar, o seu «Caminho de Ferro do Grande-Este Pacífico» seria um importante elo de ligação com a estrada dos Estados Unidos ao Canadá. Com efeito, por seu turno as autoridades governamentais da Colúmbia Britânica conceberam um programa de prolongamento do caminho de ferro em 83 milhas de linha: Vaucouver-Quesnel até ao Príncipe Jorge, que juntar-se-á neste ponto à linha do «Canadian National Railway». Este plano tinha sido concebido em 1912. Também os columbianos britânicos esperam agora que o prolongamento do «P. G. E.» permitirá transportar pelo caminho de ferro num futuro próximo os americanos.

Do ponto de vista técnico, os engenheiros esperam, por seu lado, que o prolongamento de Príncipe Jorge a Fairbanks, representando cerca de 1.000 milhas de via nova, não lhes criará muitas dificuldades de construção.

O traçado seguiria o vale, estendendo-se para o lado oeste das Montanhas Rochosas, vale designado pelo nome de «fosso» das Rochosas. O tempo ali é bastante suave e regular para permitir a passagem dos comboios por todo o ano.

Uma companhia americana mostrou que estava disposta a dispensar: 300.000.000 dólares para completar o «P. G. E.», ou seja 500 milhas de via férrea de Watson Lake, no território de Yukon, no Alasca.

Uma extensão do «P. G. E.» além do Príncipe Jorge tornaria os canadianos mais felizes. Permitiria também o alargamento de algumas centenas de milhas de via para o norte e Este em direcção de Dawson Creek, valorizando assim uma região agrícola de cultura de azeites «melhores, dizem eles, que os da Pensilvânia».

Os columbianos britânicos esperam também grandes melhoramentos deste programa, porque actualmente menos de 20.000 habitantes vivem nesta zona. Um afluxo de novos emigrantes sentir-se-á logo que este programa esteja cumprido ou sejam aproximadamente três anos.

A Colúmbia Britânica é um país de montanhas, onde milhares de metros quadrados de terreno podem ser tornados produtivos pela irrigação, já que a água é abundante. É uma província de 366.000 milhas quadradas, de que 7.000 milhas são os lagos. Ela é maior que os estados de Oregon e Washington reunidos.

Aparelho distribuidor de bilhetes aos passageiros apressados

Nos Estados Unidos acaba de ser construído um aparelho que distribui automaticamente aos passageiros apressados os bilhetes para o trajecto de sua escolha nas estações, aeroportos, estações de autocarros e todos os lugares públicos de circulação intensa.

Verdadeiramente automático, este aparelho imprime num instante o bilhete pedido, com a inscrição dos pontos de partida e chegada, do itinerário, do preço, da indicação «ida» e «ida e volta», vagão-salão ou vagão-lit. Basta que o passageiro retire duma caixa justaposta ao aparelho distribuidor uma plaqueta metálica correspondente ao percurso que pretende fazer e introduza esta plaqueta no aparelho, ao mesmo tempo que o mostrador indica o preço do bilhete. Entretanto, o mostrador compõe o bilhete, lança-o fora, regista a soma sobre uma bobine interior, onde se pode ler em qualquer o quantitativo vendido.

Construtor do aparelho: General Register Company, em Long Island City — Nova Iorque.

O «Intelex» reserva automaticamente os lugares nos comboios

Para reduzir de dois terços o tempo que exigem actualmente as operações de marcação de lugares nas redes ferroviárias dos Estados Unidos, uma das maiores companhias de caminho de ferro americanas começou a instalar um aparelho chamado «intelex» que se encarrega automaticamente de todo o trabalho. É com um sistema electrónico e mecânico que foi construído o aparelho. Brevemente, este aparelho ficará instalado em toda a rede da Pennsylvania Railroad Cy., que se prolonga numa extensão 40.000 quilómetros.

O Governo Brasileiro auxilia também as companhias de caminhos de ferro

Da *Revista Ferroviária*, extraímos:

O presidente da República deu a sua sanção à lei que autoriza o Poder Executivo abrir o crédito

especial de Cr\$ 94.500.000,00, pelo ministério da Viação, destinado a auxiliar a *Great Western of Brazil Railway Company*, do aumento dos ordenados e salários dos seus empregados, não podendo dar-lhe outra aplicação.

Dêsse crédito a quantia de Cr\$ 31.500.000,00 será aplicada no aumento relativo ao segundo semestre de 1949, e o restante, Cr\$... 63.000.000,00, no aumento relativo ao exercício de 1950.

O aumento dos ordenados e salários é fixado na lei que permite o arrendamento de uns e outros a fim de evitar padrões que dificultem a elaboração das folhas de pagamento.

Os vencimentos até Cr\$ 500,00 terão o aumento de 100%; mais 20% sobre quantias excedentes dos primeiros Cr\$ 500,00 até Cr\$ 1.000,00 e mais 10% sobre as quantias excedentes dos primeiros Cr\$ 1.000,00.

Dos orçamentos futuros deverá constar, na parte relativa ao Ministério da Viação, a importância de Cr\$ 63.000.000,00 para continuação em cada exercício, do auxílio concedido.



Pelo mundo fora . . .

Por JORGE RAMOS

CURIOSIDADES

Alfredo Linger, que viveu em Londres, era dotado de memória prodigiosa. Basta dizer que repetia sem gaguejar e em perfeita ordem os nomes de todas as estações das linhas férreas da Europa! Levado perante o Congresso Científico de Paris realizado em 1902, assombrou os cientistas que dele faziam parte.

— Em esperanto, locomotiva, passageiro, vagão e estação, é respectivamente: *lokomotivo, pasagero, vagono e stacio*.

— Em 1916 as linhas férreas exploradas na Síria eram sete: de Beyrut a Damasco através do Bekaâ (145 quil.); de Damasco a Mézérib, pelo Haurão (via estreita com 103 quil. de extensão), uma via larga, partindo de Belsão até Beyut-Damasco (estes 331 quil. atingiam Ballakck e Hamab); uma linha partindo de Homs até Tripoli, no Mediterrâneo; um pequeno ramal de 20 quilómetros de El-Maamattein a Djounié, no Libano; uma linha de dia estreita de Jaffa a Jerusalém (cerca de 90 quilómetros) e a grande linha de Hadjaz a Medina, com vários entroncamentos (1.650 quil.) atravessando a Galileia, uma parte de Heirão, as planícies de Deraâ a Maân no deserto, etc.. Nesse ano os alemães tinham começado a construir em Alep um ramal que ligaria aquela linha à Alexandreta, mas cujos trabalhos não foram por diante.

(Da obra de Nadra Montran *La Syrie de Demain*)

REVISTA DA IMPRENSA

O expresso El Capitan, com 26 carruagens de aço inoxidável aproximava-se a 160 quilómetros por hora do têrmo da sua viagem, vindo de Los Angeles. Eram 5,40 da manhã e Chicago estava apenas à distância de 236 quilómetros. Numa linha paralela, também com destino a Chicago, ia o Kansas City Chief, que corria modestamente a 100 quilómetros horários. Nos dois comboios, correndo lado a lado próximo de Monica, a madrugada e o movimento haviam penetrado nos dormitórios. Os lavatórios estavam cheios de mulheres embelezando-se e homens fazendo a barba. Quando El Capitan começou a ultrapassar o Chief, a tripulação da sua grande locomotiva ouviu qualquer coisa como que arrastando-se debaixo da carruagem-correio; o travão de um freio rompeu-se e emaranhou-se no engate. Um instante depois, o vagão-correio saiu dos trilhos fazendo descarrilar todas as carruagens que vinham atrás. A carruagem 2918 saltou, bateu de lado na locomotiva do Chief atirando-a para a direita, fora da linha; as carruagens de passageiros do Chief balançaram-se mas não saíram da linha. Quatro das leves e velozes carruagens do El Capitan colocaram-se lado a lado como as dobras dum gigantesco acordeon de aço. Dentro do El Capitan estavam 598 passageiros quase todos molestados e apavorados. Oitenta e sete estavam feridos, e nove da carruagem 2918 eram cadáveres.

(do *The Portland Oregonian*)

Segundo informa o *Jornal de Campinas* do Estado de São Paulo, a Prefeitura do Distrito Federal deu a uma das artérias o nome de *Avenida Francisco Bicalho*.

Trata-se de um dos mais distintos engenheiros brasileiros, nascido em Ouro Preto, no Estado de Minas Gerais. Foi o director do Caminho de Ferro do Rio de Ouro e é autor da obra «Plano para a realização do melhoramento dos portos do Brasil e projecto para expansão das Estradas de Ferro».

— O caminho de ferro do Lobito que atravessa a região do sul do Congo Belga vai ser utilizado pela Rodézia do Norte para acesso ao Atlântico.

(de *The African Market*, de Johanesburgo)

VIA LIVRE

Namoro moderno é um comboio que a bem da moralidade só devia de andar no túnel.

Mário Marques

A maledicência corre mais que um comboio expresso.

Paul Nassif

Os gracejos são como os comboios: voltam ao sítio de onde saíram.

Bernard Shaw

A experiência é um comboio que chega sempre atrasado.

George Dubois

A ociosidade é uma locomotiva sem carvão.

Joubert

Para alguns o viajante é apenas um saco de escudos que deve ser desinflado o mais depressa possível.

Victor Hugo

O tempo é uma locomotiva que nos conduz a certa gare para que não há bilhetes de volta.

Comerson

RISO FERROVIÁRIO

Um soldado apeava-se em todas as estações e, depois de beber um copo de vinho, voltava à carruagem com mais pragas e palavrões.

O padre pergunta-lhe: Aonde vais, meu filho?

— A Aranjuez.

— Para onde vais é para o inferno!

— Não faz mal; tenho bilhete de ida e volta.

(De *La Abeja* — Toledo)

Ecos & Comentários

P o r S A B E L

O regresso de Gibraltar à Espanha recorda-nos o caso de Olivença

Agência noticiosa Reuter enviou de Londres, com data de 26 de Novembro, uma larga informação que os jornais portugueses publicaram com grande relêvo, acerca de um pedido formulado à Inglaterra pela rádio de Madrid. Esse pedido consiste nem mais nem menos no regresso de Gibraltar à Espanha e dele se fez eco, dando-lhe, assim, carácter oficial, o diário madrileno Arriba, orgão da Falange Espanhola.

Eis o texto integral da informação da Reuter tal qual saiu nos jornais de Lisboa:

LONDRES, 26 — «A rádio de Madrid, apresentando a pretensão espanhola à ocupação de Gibraltar, «território espanhol», declarou que «a Grã-Bretanha» deve sair, se quiser ser encarada em Espanha como amiga.

Em comentário feito no principal boletim noticioso, a rádio de Madrid declarou: «Desde o dia 4 de Agosto de 1704, em que a bandeira britânica foi hasteada no rochedo de Gibraltar, os espanhóis não conseguiram esquecer essa iníqua espoliação de solo espanhol».

O comentador referiu-se á inauguração, na quinta-feira passada, do primeiro conselho legislativo de Gibraltar, por ele classificado de «pantomima». Disse que a cerimónia causava ao povo espanhol a impressão de ser «uma penosa experiência com um golpe cuja ferida ainda está em aberto». «O povo espanhol — disse — não esqueceu essa data de 1704, como nenhum povo digno a podia ter esquecido. Disse que «se nos mantemos silenciosos, enquanto outros protestam e pedem restituições mais duvidosas, é porque estamos desejosos de não quebrar a unidade, hoje mais essencial do que nunca, das nações ocidentais». E prosseguiu: «Contudo, o nosso silêncio não deve ser interpretado como consentimento».

O comentador acrescentou que se Gibraltar foi útil à Grã-Bretanha nas duas últimas guerras mundiais, isso se deveu à benevolente neutralidade da Espanha. E continuou: «Hoje a fiscalização dos estreitos, exercida anteriormente por Gibraltar, passou para a costa Sul de Espanha e para as bases aéreas que lá se encontram e para a costa africana. Desta forma, embora supérflua, ou mesmo prejudicial, a Grã-Bretanha insiste em que Gibral-

tar é a chave dos estreitos e constitui uma peça de primeira ordem no sistema de defesa imperial. A chave dos estreitos encontra-se hoje em poder da nação espanhola e está em boas mãos».

O comentador disse que se a Grã-Bretanha teve interesses na região de Gibraltar, interesses que podem ser discutidos, tem de encontrar nova chave, procurando a amizade do povo espanhol. «E como pode a Espanha contribuir seriamente para a tão apregoada solidariedade e unidade ocidentais, enquanto uma parte do seu solo continua inutilizada em mãos estranhas?». O comentador disse que o regresso de Gibraltar a Espanha deve tornar-se um facto. Enquanto isso não acontecer, os espanhóis (a não ser um punhado de anglofilos decadentes) não podem encarar a Grã-Bretanha como amiga. — (R.).

Com data de 28 de Novembro a agência EFE enviou para os jornais portugueses a seguinte notícia, que transcremos também textualmente:

LONDRES, 28. — «Um informador do «Foreign Office» informa que o Governo da Grã-Bretanha não pensa protestar contra a publicação, no diário «Arriba», de um pedido da restituição de Gibraltar à Espanha. Acrescenta que o caso pode ser sério, mas não é trágico».

O caso de Gibraltar veio lembrar-nos o caso de Olivença, vila portuguesa, caracteristicamente alentejana, onde ainda se fala português e onde, até há bem pouco tempo, as ruas tinham designações de pessoas e factos portugueses. A vila de Olivença, que Beresford entregara, provisoriamente, aos espanhóis até à assinatura do tratado de paz — cláusula que a Espanha reconheceu e assinou em 7 de Maio de 1817, Olivença ainda não voltou para Portugal, apesar de no Congresso de Viena de Áustria, reunido em 9 de Junho de 1915, a Espanha ter prometido devolver-nos essa parcela de território português.

Se à Espanha custa, o que é compreensível, ter Gibraltar, porta do Mediterrâneo — nas mãos da Inglaterra, também a nós nos dói o facto de não termos reintegrada na sua verdadeira pátria a nobre e alentejaníssima vila de Olivença.

Gibraltar, Olivença... Os factos quase se assemelham... Mas se Gibraltar constitui uma posição militar de indiscutível importância que a Inglaterra não deseja perder, o mesmo não se dá com Olivença, vila pacífica, sem valor estratégico.

Salero espanhol

O Notícias da Beira, interessante semanário colonial, publicou a seguinte notícia:

MADRID, — Solicitados pelo formal «Pueblo», a comentarem as danças que recentemente foram introduzidas em Espanha, trazidas da América do Norte e do Sul, 68 por cento dos leitores que

responderam, consideram essas danças como «apenas próprias para selvagens». Vinte e dois por cento dos leitores acham que as danças «não são tão divertidas como as antigas». Apenas 5 por cento se mostram favoráveis.

Solicitados a darem a sua opinião sobre se preferiam mulheres espanholas às estrangeiras, 86 por cento optaram pelas espanholas.

Nós somos da mesma opinião, e, apesar de não sermos do futebol alinharmos pelo lado das espanholas e da sua encantadora música.

O preço do papel

A Direcção do Grémio Nacional dos Editores e Livreiros pede-nos a publicação do seguinte comunicado:

«Superiormente autorizado pelo sr. ministro da Economia, o Grémio Nacional dos Editores e Livreiros informa que não tem qualquer fundamento o boato corrente de que o preço do papel de impressão vai aumentar».

De *República*

* * *

Superiormente autorizado por Sua Excelência o Ministro da Economia, o Grémio Nacional dos Editores e Livreiros informa-nos de que não tem qualquer fundamento o boato corrente de que o preço do papel de impressão para livros vai aumentar. Registamos o facto com prazer, porque ele significa não estar a indústria do livro — já tão sobrecarregada — ameaçada com novas dificuldades.

O mesmo não acontece com o jornal, cujo papel nas últimas semanas aumentou de uma forma alarmante.

De *A Voz*

* * *

Agora um telegrama do Canadá, de 19 de mês findo, informa o seguinte:

«Dizem de Montréal que os consumidores de papel de jornal canadense encontram-se, presentemente, em presença de três preços em consequência de uma situação confusa como já há muitos anos se não dava no Canadá, pois enquanto as companhias Great Lakes, St. Lawrence Paper Mills e Powell River aumentaram os seus preços para 110 dólares por tonelada, a International Paper e a Abitibi para 106, as restantes continuam a manter o de 100 dólares».

Vamos aguardar mais dois meses para ver a volta que tudo isto leva.

«Coisas» da Guerra

As companhias de caminhos de ferro americanos, quando da última guerra, chamada a segunda mundial, viviam com certo embaraço pois no final e após a desmobilização das suas tropas, as receitas eram, algumas empresas, deficientes e mal chegavam para cobrir as despesas.

Recentemente já se anuncia que as mesmas melhoraram consideravelmente e é o «Jornal do Comércio» que, em telegrama de Nova York, diz:

«A Investment Bankers Association declarou que as companhias de caminhos de ferro americanos poderiam muito bem ter, este ano, receitas em valor jamais atingido em tempo de paz mas que as perspectivas dos lucros nos tempos chegados, são menos brilhantes. A comissão dos títulos ferroviários daquela Associação salientou que as companhias podem contar com um tráfego bastante grande durante os próximos anos em consequência do programa de rearmamento, mas que este factor favorável é combatido pela política adoptada pelo Governo em matéria de transportes, que não é sensata e precisa bem de ser actualizada. A Associação acrescenta que as recei-

tas ferroviárias que em 1948 totalizaram 698 milhões de dólares devem atingir este ano 750».

Foi a nova guerra na Coreia que veio favorecer as companhias americanas, Mal de uns para bem das Empresas.

O «olho de gato»

Os ciclistas que ultimamente tem sido vítimas da sua imprudência, principalmente por essas estradas das províncias onde correm desabridamente sem se lembrar onde é a sua direita, têm agora para a noite o «olho de gato», segundo lemos em telegrama da LPS, que transcrevemos:

Um dispositivo simples mas engenhoso que aumentará muito a segurança dos ciclistas durante a noite, foi aperfeiçoado agora por uma firma de Smethwick (Birmingham).

É o produto de 18 meses de investigação e experiências, consistindo num «olho de gato» ligado ao pedal. O «olho de gato», semelhante aos usados na sinalização das estradas, é montado numa mola metálica que pode facilmente ser fixada no pedal da bicicleta.

Esse reflector, que custa 3 xelins por cada jogo de 4, são fabricados em várias cores e são duradouros e à prova de ferrugem.

A firma já recebeu encomendas substanciais da Áustria, Canadá, Índia e Nova Zelândia.

FESTAS DO NATAL

O DE «OS CARLOS»

Para comemorar não só o XX aniversário da sua fundação mas, também, a Natividade de Cristo, o Grupo onomástico mais antigo do País vai realizar, com fins de assistência, o «Natal dos Carlos» contando, para isso, com a colaboração dos seus consócios e amigos.

Nesse sentido a Direcção do Grupo enviou a todos os seus filiados da Província uma circular, solicitando dinheiro, géneros, roupas, tabacos e, se fôr possível, também brinquedos, pois os Carlos miúdos também desejam ter na quadra mais festiva do ano a sua «Árvore de Natal».

A iniciativa, digna do aplauso geral, vai encontrar certamente eco em todos os corações bem formados e ninguém, por isso, deixará de enviar aos «Carlos», com sede em Lisboa, na rua Augusto Rosa, 14, qualquer donativo em dinheiro ou géneros.

Imprensa

«NOVIDADES»

O diário católico *Novidades* festejou ante-ontem mais um aniversário da sua publicação, distribuindo um bodo pelos seus pobres.

O nosso cartão de felicitações.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Dezembro de 1900)

Linhos Portuguezas

Estações do Porto — O sr. ministro das Obras Públicas, respondendo a um ofício de felicitação da Associação Commercial d'aquella cidade e a varias reclamações que a mesma lhe faz, diz que a administração dos caminhos de ferro do Estado tem tomado a peito a realização de melhoramentos necessarios na estação de caminhos de ferro na alfandega, tendo mandado elaborar um projecto de transformação d'aquella estação, que está sujeito á apreciação do concelho technico das obras publicas, assegurando que, apenas esse corpo consultivo dê o seu parecer e o julgue em condições de ser aprovado, providenciará para que se proceda desde logo á sua execução. Tambem informa que vae fazer a aquisição de material circulante para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Accrescenta que, por despacho de 5 do corrente, aprovará o projecto de construcção de caes cobertos e descobertos em Campanhã e que dentro em pouco terão o devido desenvolvimento os trabalhos da construcção da estação central de S. Bento.

Com efeito, em sua sessão de 14 o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado já resolveu pedir auctorisação ao ministro para empregar 200 contos do seu fundo na aquisição de machinas, carruagens e wagons para as linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste.

Coimbra a Arganil — Na semana finda foi o sr. engenheiro Vasconcellos Porto proceder a uma vistoria do estado da linha em construcção paralysada entre Coimbra e a Louzã.

E' lastima, em verdade, que aquella linha, que poderia dar bons resultados sendo construída por um meio económico, esteja abandonada, quando não difficultaria, se os verdadeiros interessados coadjuvassem, acabar se a construcção, aproveitando, enquanto é tempo, parte das grandes sommas alli consumidas em trabalhos e material.

Mas se é costume do nosso paiz ninguem tomar parte nos encargos de que lhe devem resultar vantagens, contentando-se em reclamar dos poderes centraes que lhe dêem o que a propria iniciativa não produz!

Cintra à Praia das Maçãs — Por acordo entre a direcção d'esta companhia e os seus empreiteiros srs. H. Darras & Companhia, de Paris, está-se estudando a adopção da tracção electrica para esta linha, em substituição da de vapor que se projectava empregar.

O sistema será o de fio aereo por ser mais economico de que o do carril intermédio ou lateral.

A estação geradora será installada em Cintra e produzirá a força não só sufficiente para a tracção da linha como para a illuminação da villa, o que é uma enorme vantagem muito para apreciar. Estão encarregados dos estudos os srs. engenheiros Cerveira d'Albuquerque e Arthur Bual, e logo que tanto estes estudos como os da parte económica estejam concluidos, será convocada uma assembléa geral de accionistas para lhes ser apresentada esta modificação dos antigos projectos.

Publicações recebidas

Liga dos Combatentes da Grande Guerra — Relatório da Gerência de 1948

O Relatório da Gerência da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, referente ao ano de 1948, agora publicado, coloca-nos na presença de números eloquentes, que falam alto à nossa sensibilidade e que comprovam não apenas a competência de quem dirige os destinos desta nobre instituição mas também o carinho e a atenção que são votados aos ex-combatentes e aos seus filhos.

O quadro n.º 1, inserto a páginas 19, fornece-nos elementos de grande interesse acerca da obra assistencial da Liga, que dentro das suas possibilidades e recursos vai alargando a sua esfera de acção. Assim, comparando as verbas dispendidas em 1948 com as do ano anterior, vemos que houve uma diferença para mais de 124.478\$46.

A Liga merece o carinho de todos os portugueses. Ela não limita a sua acção à distribuição de pensões e subsídios, mantém também a Casa dos filhos dos Soldados e a Colónia de Férias e Repouso "Artur Jorge Guimarães".

O autor do presente Relatório foi o sr. tenente-coronel David Aboim.

«Aguas Medicinais do Portugal de Alén-Mar» — pelo Dr. Ascensão Contreiras

O ilustre médico hidrologista e nosso prezado amigo e colaborador, sr. Dr. Ascensão Contreiras, apresentou ao II Congresso Luso-Espanhol de Hidrologia, realizado em Madrid, em Junho de 1950, uma comunicação sobre «Aguas Medicinais do Portugal de Alén-Mar». Trabalho notável, digno de vulgarização, o Autor, depois de o ter publicado no «Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa», apresentou-o agora em separata, dando-lhe, assim, uma nova e mais ampla audiência.

O Dr. Ascensão Contreiras procede neste seu trabalho ao inventário da riqueza hidrológica das nossas províncias, com inicio em Cabo Verde, onde avultam as nascentes de origem vulcânica, terminando em Timor, onde existem várias águas, sem esquecer, é claro, as nascentes de Angola, Moçambique e Estado da India.

O Autor deste trabalho prestou um excelente serviço de propaganda ao nosso País. Bem haja.

«História da Tauromaquia»

Acaba de sair o fascículo 7 da monumental *História da Tauromaquia*, magnífica edição de Realizações Artis. Trata-se, como já temos dito, de um documentário de grande interesse não apenas artístico mas também histórico, em que são estudadas, pormenorizadamente, diversas épocas da vida portuguesa.

Como os anteriores, este fascículo n.º 7 vem ilustrado com muitas gravuras, trazendo em Hors-Text a reprodução de uma gravura em cobre de 1705 — *Uma corrida real no Terreiro do Paço* e a reprodução de um quadro do pintor Manet *Corrida de Toiros*.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

O «Diário do Governo», n.º 241, I série, de 24 de Novembro, publica o seguinte:

Decreto-Lei n.º 38:071

Com o propósito de contribuir para a economia da exploração e para o progresso dos caminhos de ferro, garantindo simultaneamente à mão-de-obra nacional uma eficaz protecção, o Decreto n.º 13:829, de 17 de Junho de 1927, no seu artigo 33.º, concedeu às empresas ferroviárias a isenção de direitos e outros encargos alfandegários na importação do material fixo e circulante necessário para a construção e exploração dos caminhos de ferro que não puder ser fabricado nos estabelecimentos industriais do País.

Não foi considerada expressamente no referido decreto a situação perante as obrigações aduaneiras das empresas que, mediante contrato com as concessionárias reconhecido pelo Governo, explorem nas linhas destas serviços especiais de utilidade pública.

Afigura-se ao Governo estar dentro do espírito que presidiu ao estabelecimento do benefício do artigo 33.º a sua extensão a estas empresas, pelo que resolveu conceder-lhes a isenção de encargos alfandegários nas mesmas condições em que a ela têm direito as companhias concessionárias.

Por outro lado, devido a novos sistemas de exploração e de tracção de comboios e à existência de novas máquinas e maquinismos que asseguram uma maior rapidez e segurança no transporte ferroviário, torna-se necessário actualizar o disposto no § 1.º do citado artigo 33.º, onde se enumera o material cuja importação se isenta de direitos.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. O artigo 33.º do Decreto n.º 13:829, de 17 de Junho de 1927, passa a ter a seguinte redacção:

Art.º 33.º É concedida às empresas ferroviárias, já constituídas ou que venham a constituir-se e a outras que com elas tenham contratos de prestação de serviços especializados, de reconhecida utilidade no quadro geral da sua exploração, a isenção de direitos alfandegários e emolumentos consulares para a importação do material fixo e circulante e seus componentes, destinados à construção e exploração de caminhos de ferro, que não puderem ser fabricados nos estabelecimentos industriais do País nem possam ter aplicação racional e económica em outros serviços.

§ 1.º Para aquisição de quaisquer materiais a que se refere o presente artigo serão previamente ouvidos os industriais do País e os seus produtos sempre preferidos, desde que os preços destes não ex-

cedam 10 por cento do custo dos estrangeiros similares, postos em portos nacionais e devidamente despachados.

§ 2.º Para efeitos de isenção de direitos considera-se:

1.º *Material fixo*: elementos de superestrutura, tais como: carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metálicas, aparelhos de mudança e cruzamento de vias, de sinalização e encravamento; de pesagem de veículos; placas e pontes de inversão, guindastes fixos; apoios metálicos constitutivos da linha de contacto nos caminhos de ferro electrificados e material das pontes metálicas.

2.º *Material circulante*: locomotivas, tenderes, automotoras e tractores para manobras nas estações ou para reboque de comboios, carruagens, vagões; guindastes móveis, vapores, batelões de carga; objectos manufacturados que sejam partes componentes do material circulante, tais como: bogies, rodados, eixos, centros, cubos e aros de rodas e respectivo material de fixação, caixas de lubrificação de tipo especial (isotermos, com rolamentos de rolos ou de esferas, etc.), obturadores de feltro para caixas de lubrificação; aparelhos de aquecimento para carruagens, geradoras eléctricas para iluminação de carruagens e locomotivas.

3.º *Diversos*: motores, máquinas fixas e máquinas-ferramentas com destino às oficinas de construção e reparação do material ferroviário; peças laminadas, forjadas ou de aço moldado, destinadas a receber mão-de-obra complementar e que não possam ter aplicação racional e económica diferente, metais em fio nu, em barra, em folha, varão ou tubos, varão de cobre ou outros metais, furado, para escoras de caldeiras; aparelhos especiais, registadores, ou destinados à manutenção e segurança da circulação do material tractor e viaturas; aparelhos de elevação, de propulsão, de translação do material circulante e de transporte de materiais dentro das oficinas, tais como: pontes rolantes, macacos de elevação, guinchos, transbordadores (*chariots*), molianas, carros motorizados.

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

Paços do Governo da República, 24 de Novembro de 1950. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — Artur — Águedo de Oliveira — Adolfo do Amaral Abanches Pinto — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Veríssimo Cunha — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Manuel Maria Sarmento Robrigues — Fernando Andrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araujo — José Soares da Fonseca.

SENSAÇÕES DUMA VIAGEM EM CAMINHO DE FERRO

(Do livro "Scenas e Phantasias Portuguesas", de M. PINHEIRO CHAGAS)

HÁ poucos anos, folhetinista que fosse ao Porto, tinha obrigação de escrever uma livraria inteira; Garrett foi apenas a Santarém e escreveu dois volumes.

Os episódios abundavam, a mula do almocreve, o quarto da estalagem, as imprecações do arrieiro, os vagos terrores do pinhal, os quadros bucólicos da estrada, tudo isso fornecia de estirados capítulos as páginas do livro ou as colunas do jornal.

Hoje tudo se esvaiu, se dissipou diante da vertiginosa velocidade do caminho de ferro. A mula do almocreve, melancólica e de orelha caída, conta ao serão na cavalariça às sobrinhas que a ouvem atentas, as aventuras da sua mocidade, e os costumes extravagantes dessa geração extinta que ouava confiar os imprudentes membros aos desencontrados solavancos do seu diabólico chouto.

O barrete branco do stalajadeiro, que assomava outrora ufano de si à porta da locanda, quando despontava no horizonte um combóio de viajantes, esconde-se hoje tristemente no fundo dos aposentos, como diadema de rei destronizado, ou capacete de veterano. O pinhal, sulcado pela locomotiva, perdeu os seus lóbregos terrores; os ladrões degeneraram em Menalcas, e as harpas dos pinheiros, em vez de entoarem, quando o vento lhes agitava as tranças, uma lúgubre nénia, emudecem trémulas e pasmadas, ao ouvirem o rincho prolongado e assustador do cavalo de fogo, que vôlea em galope desenfreado por entre o seu cortejo espectral.

É uma das impressões mais características da viagem em caminho de ferro esta que se sente ao vêr passarem por diante dos olhos, em rápida carreira, tantos e tão variados quadros, que contrastam pela sua serena imobilidade com o fogosíssimo galopar, em que se nos afigura que vôam. Involuntariamente vêmos nisto a imagem da vida, e do tempo. "O tempo, disse não sei já que grande

escritor, é a praia que parece fugir diante dos olhos do viajante, quando é ele que lhe foge". Grande e verdadeiríssimo pensamento! Enganou-se a antiguidade quando deu azas ao tempo; somos nós que as temos.

O tempo, essa fracção da eternidade, conserva-se imóvel e sereno, vendo-nos passar, ou doidos de prazer, ou melancólicos, ou taciturnos, ou palradores, ou agitados por sinistras paixões, ou embévecidos no inefável extasi da felicidade. O tempo é a praia, que se desata aqui em fôres, além apresenta rochedos nús e eriçados de agudas pontas, mais adiante estende o doirado areial, e nós, nadadores a quem impele a vaga do destino, vamos correndo para diante dêle, e ora tentamos aferrarnos ao ramo florido e o ramo desprega-se-nos das mãos, e fica-se baloiçando ao sabor das auras para deliciar o nadador que se nos segue; ora procuramos esquivar-nos ao gume das rochas, e as rochas implacáveis vão-nos rasgando as carnes, até nos largarem, também com a mesma impassibilidade, com que se nos furtou a ramaria avergada de flores; ora desejamos repousar os membros fatigados na praia feiticeira, e repulsa-nos a praia, impele-nos a vaga sempre, sempre, até que fundeâmos alfim no porto sombrio do sepulcro.

A viagem em caminho de ferro ainda mais aviva a semelhança. O quadro simbólico toma então as proporções do drama, com os seus variadíssimos e animadíssimos episódios. As flores, ou as fragas, ou as areias da praia, são simples imagens, como a poesia as pode mostrar, mas as cenas da estrada que atravessamos são quadros verdadeiros da existência, como os que a varinha mágica da fada teatral faz brotar do palco, diante dos olhos do espectador atento. E nós entramos no grupo, somos actores das cenas, figuras das paisagens, e corremos, fugimos, voamos, arrastados pelo impla-

cável turbilhão, levados no manto ardente dêsse Mefistófeles da ciência, que se chama locomotiva.

Ainda mais verdadeira se torna a comparação para quem fizer a viagem, como nós a fizemos partindo ao alvorecer de Lisboa e chando ao Porto quando estava cerrada a noite.

Afogueava-se o horizonte nos clarões da aurora, quando íamos a caminho de Santa Apolónia. Os primeiros raios do sol doiravam os mastros dos navios, as torres das igrejas, e a flor das leves ondas do Tejo. Tudo tomava um aspecto feiticeiro e deslumbrante. O céu todo sorrisos, toda júbilos a terra. O rio envolvia-se ufano no seu manto azul, como se tivesse ainda a festejar a entrada de alguma dessas esquadras, que voltavam do Oriente, avergadas de tesouros, e tripuladas por mareantes heróis. Ilusões da manhã da vida, sonhos que a fantasia borda na tela do horizonte, quando os nossos olhos, apenas entreabertos e risonhos ainda, a auxiliam no imaginário lavor!

Depois embarcámos no wagon, e confiámos ao vôo rápido do combóio. Que deliciosas cenas! Que idílios! Que romances encantadores! E fugíamos-lhes, e fugíamos-lhes sempre, mas quâsi sem repararmos em tal, porque aos quadros, em que se nos enlevavam os olhos, sucediam outros não menos belos, porque não havia solução de continuidade nessa cadeia de encantamentos. E não é assim a mocidade, despreocupada, risonha, folgasã, que deixa correr sorrindo o fio de sêda e oiro dos seus dias de primavera, até que o sorriso se lhe gela nos lábios, quando o fio que tece o burel da velhice sucede ao que tecia a maravilhosa clâmide da juventude?

Há um não sei quê de estranho, repito, nessa sucessão de cenas tranquilas, risonhas, separadas entre si por tão largos intervalos e que se enfeixam para nós num só quadro, pela unidade que lhes imprime a rapidez da corrida. Aqui um formoso cotage desperta sorrindo aos raios da manhã. Pelas janelas entre-abertas divisa-se vagamente um quarto alegre, alvo e sereno; incendeiam-se os vidros, inundados pelo fulgor do astro nascente; no páteo, fechado pela grade, agrupa-se um bando de galinhas, capitaneado pelo sultão de crista vermelha; uma criada debruça-se da varanda, sacode o avental cheio de milho; um outro vulto de mulher encosta-se ao parapeito, e relanceia os olhos pelo poético panorama que a rodeia. Passa o combóio; a criada pára de sacudir o avental, e,

resguardando os olhos do sol, mira, sorrindo-se, a locomotiva, que vôa, sacudindo ao vento o seu penacho de fumo; o galo volta a cabeça espantado, e envia-lhe, como que em desafio o seu canto matinal; e ainda não acabámos de descrever o que vimos, e já a habitação campestre nos fica lá bem longe com os seus quadros bucólicos, a sua inalterável tranquilidade.

Outra cena. Espreguiça-se o rio ao nosso lado, pelas férteis margens, que banha; um barco preguiçoso deixa-se embalar pella corrente; o barqueiro sentado na prôa, fuma indolentemente o seu cachimbo ao sol; mais além, outro bote, com a vela branca desfraldada ao sôpro da brisa, voga com socêgo e majestade, como um cisne que sulca as tranquilas águas do lago. E de aí a instantes a vela branca é um ponto no horizonte, e o bote indolente já nem se distingue com o vulto do seu despreocupado tripulante.

Mutação à vista. Pastagens abundantes, cortadas por miriadas de pequenos canais formados ou pelo rio, ou pelas chuvas.

Um rebanho de bois ou de cavalos vagueia disperso pelo campo. O sol faz cintilar as águas, e dá mais tom ao verde da relva. Quando passa a locomotiva um ou outro boi levanta a cabeça, e crava no combóio o seu olhar vago e melancólico. Fita algum cavalo as orelhas, arqueia o colo, reteza os músculos das pernas, e mira com espanto esses carros, em que o seu auxílio é dispensado. E tudo se esvai com uma incompreensível rapidez, e nós fugimos sempre, sem podermos nem por um instante demorar-nos no seio dessas paisagens, que estão convidando ao repouso e à tranquilidade.

Santarém! Bradam os condutores. Apeiamo-nos por instantes. Ruas alegres, cenas domésticas, crianças agrupadas às portas, e mirando-nos com os seus grandes olhos pasmados e atentos; janelas abertas, em cujos parapeitos está o vaso de flores que vai ser regado por mão cuidadosa, janelas cerradas, cujas cortinas se agitam impelidas pela tímida curiosidade de alguma pupila dum Bartolo Santareno.

Le rideau de ma voisine
Se soulève lentement

diria Alfredo de Musset. A que distância estará já de nós aquele cotage risonho, que primeiro entrevimos? Longe, bem longe, como dentro em

pouco nos vai também ficar longe Santarém com as suas ruas meio campestres, e a sua moderada agitação.

E depois campos vastos, por entre os quais coleia um carreirinho. Aldeões trajando os seus fatos domingueiros, seguem-no, folgando e rindo; voltam da missa do lugar. Param de quando em quando os caponezes, encostam-se aos grandes varapaus, contemplando os plainos verdejantes; elas arregacjam as saias garridas, e compõem com mais donaire as roupinhas vistosas. Depois, alcantis vestidos de musgo e fetos por onde salta um rebanho de cabras, e lá no viso do serro o pegureiro estampa o seu vulto selvagem no azul do espaço, e tira alguns sons melancólicos (que muito a custo se entreouvem) da flauta agreste que põe aos lábios como um pastor de Quita. E a tudo fugimos, e a tudo nos arrancamos, e vamos correndo sempre, atravessando vales ridentes, montes escarpados, poéticas paisagens, túneis sombrios, monótonas planuras.

Coimbra! Ei-la, apinhando a sua casaria nas faldas do seu monte. O sol, que já vai pendendo para o ocaso, mas que ainda brilha no céu com intenso fulgor, acaricia com os seus raios de ouro a formosa filha do Mondego. Alguns estudantes, embuçados nas suas batinas passeiam indolentemente junto da estação. No parapeito de uma alta muralha, que domina a estrada, agrupam-se inúmeros curiosos, que veem saborear as doçuras do sol do nosso inverno. E nós fugimos sempre caminhando para as trevas, que já vagamente assomam no horizonte.

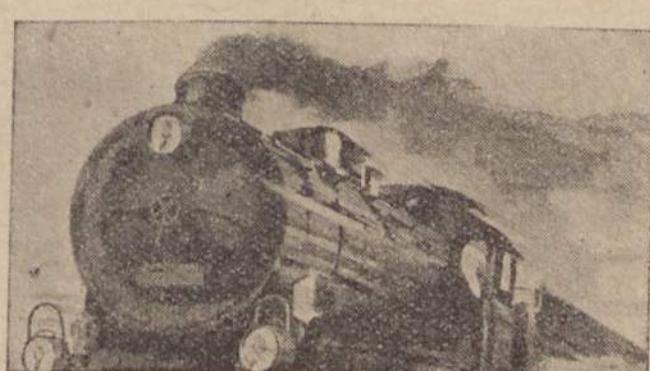
Coimbra, nesta nossa viagem simbólica, é o

ponto culminante da montanha da vida, o zenith do sól da existência. Daí por diante tudo é um descer infatigavelmente a falda melancólica, um caminhar constante para as sombras, para a noite.

Tinge-se já a paisagem nas cores melancólicas do crepúsculo; ao longe desenha-se o vulto sombrio das montanhas, que cerram o horizonte oriental. Do outro lado principia a ouvir-se vagamente um flébil murmúrio que não é senão o eco ainda distante do imenso rugido do oceano.

E à medida que nos vamos aproximando do termo da nossa viagem, vão-se condensando cada vez mais as sombras, os raios do sól já são apenas uns descorados raios, que se prendem e além à ramaria das árvores, aos píncaros dos montes, aos vidros das janelas; azula-se cada vez mais o cabeça distante dos serros, desmaia o vivo anil do firmamento, desbota-se a relva da planície, passa o vermelho do ocaso por mil e mil cambiantes até se transformar no roxo-violeta do crepúsculo, os objectos vão perdendo as formas, e tomado um aspecto vago e indistinto, e ao longe vai reboando cada vez mais próximo o rugido eterno do mar, como ao findarmos a peregrinação da vida vamos ouvindo, cada vez mais próximo, cada vez mais assustador, o bramir dêsse oceano imenso, que se chama: Eternidade!

E tudo nos foge sumindo-se nas trevas; esvaem-se as árvores como fantasmas, some-se a casaria das povoações, e debalde tentamos reter essa paisagem, que vemos apagar-se-nos da vista, debalde, que a locomotiva implacável não desaferra a preza, e arrasta-nos tremenda, rugidora e fatal.



Recortes sem comentários

Balanço Horrible

CIDADE DO VATICANO — O Vaticano publicou, hoje, um balanço da perseguição da Igreja Católica nos países de Governo comunista da Europa Oriental. Na lista aparecem 11.000 padres e monges, executados, presos ou deportados; 3 Bispos executados; 1 Cardeal condenado a prisão perpétua; 2 Arcebispos condenados a longos tempos de prisão; 1 Arcebispo guardado em casa e centenas de clérigos no exílio.

O Vaticano apresenta o seguinte quadro, país por país:

ROMÉNIA — Todos os padres ainda vivos se encontram na prisão. Pelo menos 700 foram mortos. Todas as relações com o Vaticano foram quebradas.

BULGÁRIA — Todas as instituições eclesiásticas foram postas fora da lei e não há relações com o Vaticano. Pelo menos 120 padres e outros religiosos encontram-se na prisão ou no exílio.

ALBANIA — Todos os Bispos e 715 padres foram presos como «inimigos do povo». Dois bispos foram mortos e o Arcebispo de Durazzo condenado a 20 anos de prisão.

UCRANIA — Mais de 3.600 padres foram mortos. Nove Ordens Religiosas foram dissolvidas. Seis Seminários, 100 escolas e mais de mil Igrejas e capelas foram fechadas.

POLONIA — Pelo menos 7.000 padres foram «molestados» pela polícia política; cerca de 1.000 padres foram mortos ou encontram-se em campos de concentração.

CHECOESLOVAQUIA — Todas as organizações católicas foram dissolvidas. O Arcebispo Josef Beran, de Praga, encontra-se detido em casa. Pelo menos 300 padres encontram-se na prisão. Todas as escolas católicas foram encerradas, a instrução religiosa suprimida nas escolas oficiais.

HUNGRIA — Até ao princípio de Junho, 588 padres tinham sido executados, presos ou deportados. Um Bispo foi executado pelo exército soviético, o Cardeal Josef Mindszenty foi condenado a prisão perpétua. Durante o mês de Junho cerca de mil frades e freiras foram levados dos seus conventos para campos de concentração. Cerca de 80 padres conseguiram fugir do país.

LETONIA, ESTONIA e LITUANIA (agora províncias russas) — Cerca de 1.000 padres e outros religiosos foram mortos ou presos.

JUGOSLÁVIA — Pelo menos 1.554 padres foram executados, presos ou deportados, dos quais 196 mortos sem julgamento, e 32 após julgamento sumário, perante tribunais populares. O Arcebispo Louis Stepinac, de Zagreb, foi condenado a 16 anos de prisão. Em fins de 1949 apenas 400 paróquias tinham ainda os seus párocos. Cerca de 409 padres conseguiram fugir do país.

(De *A Guarda*)

Enterada viva

Em Ancona, cidade italiana, foi encontrado no cemitério o esqueleto contorcido de uma mulher que deve ter sido enterada viva e morreu dentro do caixão, de terror e de fome.

As mãos do esqueleto de Rosa Menichelli, de 28 anos, que foi enterrada há 10 anos, estavam fechadas sobre o crânio.

Os médicos dizem ser evidente que Menichelli não estava morta quando foi enterrada no caixão.

(De *Gazeta de Cantanhede*)

Pão com ratos!

Os serviços de Fiscalização da Intendência Geral dos Abastecimentos receberam uma queixa, acusando a Panificação Chelense, com sede naquele populoso bairro, de ter vendido um pão dentro do qual havia um rato! O estabelecimento foi minuciosamente inspecionado por pessoal dos respectivos serviços, que verificou a maior falta de higiene que é possível imaginar, não faltando entre a farinha, areia, teias de aranha, baratas, etc. A par disto, o pessoal trabalhava nas mais precárias condições de higiene, tendo o sócio-gerente Alberto Alves confessado aos agentes que o pão fora vendido com o rato era de fabrico da casa. Foi-lhe instaurado o respectivo processo, que será enviado para o tribunal competente.

Noutras padarias e fábricas de moagem do País, estão também a fazer-se vistorias quanto à qualidade de farinha, fabrico de pão e condições de higiene.

(Do *Diário Popular*)

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

É preciso gastar menos

Da leitura da proposta da Lei de Meios, em estudo na Assembleia Nacional, deduz-se sem esforço de maior que entre as intenções do sr. ministro das Finanças figura à cabeça a de conseguir, por meio de medidas oportunas e apropriadas, uma redução substancial das despesas públicas, conseguida principalmente por cortes nos gastos representativos e sumptuários, ao que parece, muito exagerados. Assim, no artigo 12.º, além de outras providências de carácter restritivo, figura a de «reduzir ao mínimo possível as missões oficiais fora do País», enquanto no artigo 13.º se dispõe que «no mais curto lapso de tempo possível, o Governo fará a revisão das disposições legais e da prática em vigor sobre a existência e utilização de automóveis oficiais devendo prescrever-se medidas no sentido de que as viaturas do Estado circulem acompanhadas de cédulas e tenham cor uniforme e dísticos que facilmente revelem o serviço a que pertencem disponham de assistência técnica em oficinas centrais e de recolha em garagens sob fiscalização».

Estas são as promessas e as perspectivas que, sobre os dois assuntos que na administração dos dinheiros do Estado ocupam lugar muito saliente, se incluiram no articulado da referida proposta de lei. É o actual ministro das Finanças, sr. dr. Artur Águedo de Oliveira, pessoa de extrema probidade moral e mental e ainda de vontade forte, que sabe o que quer e não hesita nos meios a aplicar para alcançar aquilo que deseja e considera útil ao País. Se ele entende que é seu dever restringir ao máximo o número de embaixadas, missões, delegações representativas e outros enviados especiais a congressos, conferências, reuniões e conciliábulos fora de portas, é porque pela análise dos factos e pelo directo conhecimento que tem de tudo isso se convenceu de que alguns exageros se praticam, a que é preciso pôr imediatamente termo. A sua lealdade para com o País, o dever que sobre ele pesa de evitar que os dinheiros da Nação sejam mal gastos a isso o forçaram. Ainda bem que assentou nessa orientação imposta por um conjunto de realidades impossível de encobrir.

Vamos por partes. O uso dos automóveis do Estado e a sua multiplicação de há muito que atingiram proporções, se não escandalosas, pelo menos exageradas. Não há serviço público de certa importância que não possua para regalo dos seus dirigentes e das famílias automóveis, não raro de grande luxo e de uma imponência fora de todos os limites. E como são utilizados? Empregam-se apenas em facilitar o desempenho de missões de serviço, em transportes rápidos dos funcionários que os têm sob as suas ordens? Só quem não anda a pé pelas ruas de Lisboa e não topa a cada passo com a multiplicidade de veículos oficiais motorizados e não repara em quem vai lá dentro pode dar resposta afirmativa a estas perguntas. Os automóveis do Estado servem não só para facilitar o desempenho das suas funções aos burocratas que os têm ao seu dispor, mas, ainda, para levar ao colégio os meninos pequenos e grandes, para passear as senhoras à hora do chá pela Rua do Ouro e pelo Chiado, para ir às compras, para tudo, enfim, quanto as necessidades caseiras de deslocação exigem.

Serviços de reduzida actividade, muitos deles de carácter cultural e até científico, cuja acção se passa nos gabinetes, nos laboratórios e nos observatórios, dispõem de automóveis privativos, para uso e abuso dos chefes e dos seus familiares. Quem paga a gasolina que eles gastam, o óleo que queimam, os pneus e os próprios condutores? Os cofres públicos, evidentemente. De onde veio o dinheiro para adquirir esses carros, das melhores marcas quase sempre, que deslizam pelas ruas citadinas e servem também para longas excursões pelos arredores e pela província aos domingos e dias santificados? Do tesouro Nacional

disfarçado em opíparas dotações, que dão para tudo sem ser preciso levar a função de economizar até à privação.

É a esta verdadeira orgia automobilística que, decerto por a conhecer bem, o sr. ministro das Finanças quer pôr côbro, conforme o fez saber à Assembleia Nacional e ao País. Resta ver em que fica a sua iniciativa, de tão alto significado moralizador e de tão expressivo zelo pela aplicação dos dinheiros do contribuinte. Será ela sancionada pelas duas casas do Parlamento e até agravada com disposições coercivas novas, como é lícito esperar? Nem por um momento se pode pensar em que a atitude do ministro responsável seja rejeitada ou contrariada. A utilização dos automóveis oficiais, que custam muito dinheiro e cuja manutenção é caríssima, tem de ser sujeita a regras inflexíveis que a restrinjam ao mínimo e que não permitam o prosseguimento dos abusos verificados, de tão desagradável reflexo na opinião pública.

Pelo que se refere às missões ao estrangeiro, que o sr. dr. Águedo de Oliveira quer reduzir a um mínimo indispensável, o seu critério também não pode ser repelido pela Assembleia Nacional. Há, sem nenhuma espécie de dúvida, reuniões em que Portugal não pode deixar de estar presente para defender os seus interesses e o seu prestígio. Há organismos internacionais em que o País tem os seus lugares marcados, que tem de ocupar, sejam quais forem os sacrifícios que essa obrigação lhe imponha. Mas mandar numerosas representações a todos os congressos que dançam e a todos os colóquios, conversas e reuniões de uma esterilidade confragedora não é de admitir. Há, na verdade, nesse capítulo largas economias a efectuar, embora isso pese áqueles que estão sempre com o pé no estribo para, à custa da Nação e sem nenhum proveito para ela, irem ao estrangeiro encharcar-se de civilização e de toleima.

Os tempos vão duros para todos. E o Estado não pode furtar-se a essa dureza, que só tem contrapartida nas restrições que cada qual faça para a atenuar, quando não para a vencer. Se o regime de poupança a todos toca, não é curial que a administração pública se lhe exima. Também ela deve ser obrigada a poupar, tanto mais que o que ela gasta é de todos e não poucos terão pago o que o fisco lhes pede com o próprio pão da boca. Eis porque o regime de economias anunciado e exigido na Lei de Meios não pode ser acolhido com desdém ou com indiferença. Automóveis oficiais só para quem tiver direito a eles. Bem feitas as contas, não serão muitos. Missões ao estrangeiro apenas as que o brio e os interesses nacionais exijam. Esta é a doutrina a seguir. É a que o sr. ministro das Finanças preconiza. Não há remédio senão aceitá-la e praticá-la.

(De *O Século*)

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{DA}
CASA FUNDADA EM 1865

CASA FUNDADA EM 1865
rede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em

Casa Gama L.da

Sociedade Abastecedora
de Madeiras, L.^{da}

SÓCIO GERENTE
EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO
RUA DA BENEFICENCIA, 209
LISBOA Telef. 72671

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO

COMPANHIA
«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

///

SEDE
Rua da Vitória, 88-2.^o — LISBOA
Telefones 2 8952 — 2 8953

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA
AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.^o, L.^{TD}

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

E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}

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

AGENTE NO PORTO:

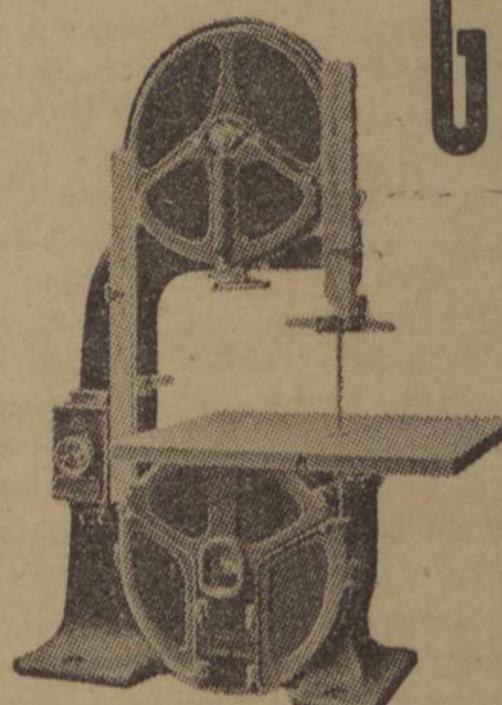
TAIT & C.^o

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

**MAQUINARIA
PARA MADEIRA**

GUILLIET

DE FAMA
MUNDIAL



FÁBRICA
EM
AUXERRE
(FRANÇA)
FILIAL PORTUGUESA

GUILLIET, L.^{DA}

Exposição e venda

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

IMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉCTRICA TEL. 62177-62178
AVENIDA 24 DE JULHO, 188 — LISBOA TEL. 62177 LAMPAR

ADQUIRIR O NOSSO MATERIAL
É GARANTIA DE OBTER MATER-
IAL DE QUALIDADE
SUPERIOR



LÂMPADAS

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES
GERADORES



ENAE

Fábrica Nacional