

4.º do 64.º Ano

Lisboa, 1 de Maio de 1951

Número 1521

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

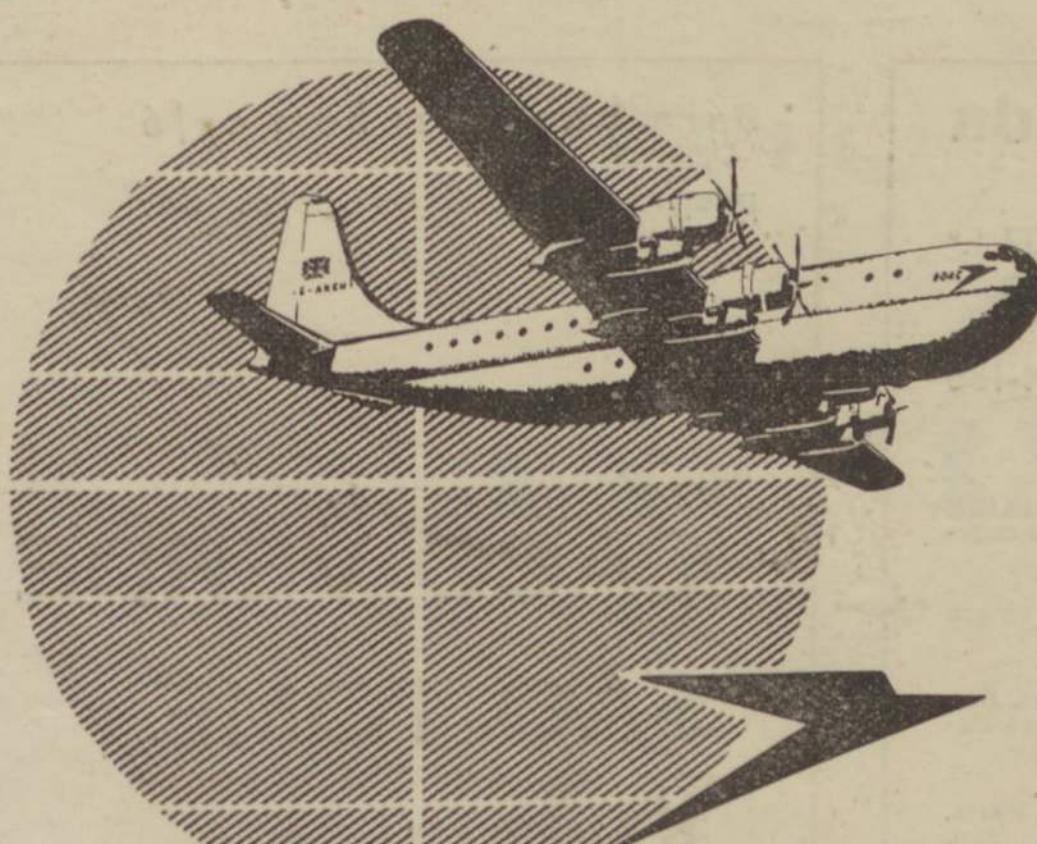
FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA



VOE PELA B.O.A.C

BRASIL, VENEZUELA E U. S. A.

PELA B. O. A. C.

APROVEITE A COMODIDADE E A SEGURANÇA QUE LHE OFERECEM 33 ANOS
DE EXPERIÊNCIA E PREFIRA A B. O. A. C.



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: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Prémiada 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

1521

1—MAIO—1951

ANO LXIV

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng. CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTES
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 CARVALHAIOS



S U M A R I O

Marechal Carmona	83
Notas da quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT	86
O «Porto-Medina», por GUERRA MAIO	87
O turismo é uma franca universidade	89
As crianças e a circulação nas grandes cidades	91
Capitão Jayme Gallo	91
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	92
Crónicas de Viagem: De Lisboa a Roma, por CARLOS D'ORNELLAS	93
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	95
Imprensa	95
Há 50 anos	96
Parte Oficial	98
Caminhos de Ferro Coloniais	98

Marechal Carmona

QUANDO, no dia 18 de Abril, a Emissora Nacional anunciou o falecimento do sr. Marechal Carmona, fê-lo nos seguintes termos:

«Portugal está de luto! Com a morte do sr. Marechal Carmona a Nação perde um grande e nobre Chefe de Estado. O Mundo perde um grande homem de bem!»

Efectivamente, o País perdeu com a sua morte uma figura de prestígio, um grande Chefe de Estado que soube honrar o seu alto posto e representar com dignidade o povo a que presidiu durante o espaço longo de 25 anos.

No exercício da suprema magistratura do País, o sr. Marechal Carmona soube fazer-se querido e admirado e podia orgulhar-se de que soubera conquistar, mesmo no sector dos que participam na chamada oposição, o maior respeito.

No sr. Marechal Carmona coexistiram sempre o homem de bem e o homem de coração aberto a sentimentos generosos. A sua bondade foi uma das qualidades mais proeminentes da sua personalidade.

O duplo assassinio de D. Carlos e de D. Luís Filipe desgostára-o profundamente, e a si próprio jurou não se filiar em partido algum político. Quando, em Outubro de 1910, proclamada a República, o general Moraes Sarmento o chamou, com apro-

vação do Governo Provisório, para colaborar com a Comissão encarregada de proceder à reorganização do Exército, não o fez para lisongear um político mas para ter a seu lado um técnico de valor superior.

Em 1923, já com o posto de general, tomá parte, como ministro da guerra, no governo presidido pelo Dr. Ginestal Machado.

Dois factos, e ambos sucedidos antes da Revolução de 28 de Maio, vieram colocar em alta evidência a nobreza do seu carácter e a imparcialidade serena dos seus juízos. Referimo-nos aos julgamentos, no Tribunal Militar de Santa Clara, o primeiro em Abril de 1923, dos implicados nos crimes da «Noite Sangrenta», e o segundo, em 1925, dos participantes no movimento de 18 de Abril. Em ambos esses julgamentos o sr. Marechal Carmona tomou parte como Promotor de Justiça, tendo ficado célebre a frase proferida neste último julgamento: «Quando homens desta envergadura e deste valor se sentam nos bancos dos reus é porque a Pátria está doente. E quando, lá fora, andam em liberdade os causadores dos males da Pátria é triste ver aqui oficiais de tanto valor.»

Em 28 de Maio de 1926, ao triunfar o movimento que ficou conhecido com o nome de Revolução Nacional, o sr. Marechal Carmona é chamado a colaborar no Governo saído desse movimento, na qualidade de ministro dos Negócios Estrangei-



(Fotografia oferecida à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* por ocasião
do nosso número especial dedicado à Exposição do Mundo Português)

ros. Em 9 de Julho desse mesmo ano assumiu a chefia do governo, desempenhando, simultaneamente, as funções de Chefe do Estado.

O homem eminentemente que tinha saído, não de um partido político, mas da parte sã do Exército, não trazia para o espinhoso exercício do seu alto cargo, nem paixões, nem ódios, mas, apenas, o amor viril e consciente da Pátria e o desejo veemente de servir com lealdade os interesses de todos os portugueses. A Pátria sentia-se doente e era preciso curá-la; os portugueses estavam divididos e impunha-se o dever de proceder à sua unidade moral. Em 25 de Março de 1928, o povo português ratifica e consagra, por 500.000 votos, a escolha feita pelo Exército do sr. Marechal Carmona para Presidente da República.

As suas qualidades de oficial culto e inteligente, à sua distinção natural, o sr. Marechal Carmona acrescentava mais duas que muito contribuiram para o prestígio e para a simpatia de que foi objecto: o dom da simplicidade e o dom da bondade. O seu prestígio, como Chefe da Nação, consolida-se, ultrapassa as fronteiras, conquista a simpatia das Nações. Em Outubro de 1929, visita a Espanha, a convite de Afonso XIII. Para a política de boa vizinhança dos dois países peninsulares essa visita representou um grande passo dado em frente.

Mas os mais importantes entre os grandes actos políticos do Marechal Carmona, como Chefe de Estado, que a História há de registar com letras de ouro, são as suas visitas oficiais à Madeira, a S. Tomé e Príncipe e a Angola, em Julho de 1938; à Madeira, a S. Tomé e Príncipe, a Angola, a Moçam-

bique e à União Sul-Africana, em Junho de 1939, e, finalmente, a visita à Madeira e aos Açores em Julho de 1941.

Todas essas visitas, sem exceção, foram verdadeiramente triunfais.

Pela sua distinção pessoal, pela afabilidade do trato, por aquela simplicidade de maneiras que era sempre nele um motivo de encanto; por aquela bondade, tão portuguesa, que enternecia, o sr. Marechal Carmona conquistou em toda a parte o respeito e a estima das populações. Todas essas visitas tiveram, por esse facto, o selo e a grandeza das solenes apoteoses.

As manifestações de que foi alvo — e todas elas espontâneas — correspondia com um sorriso aberto e bondoso. Paternalmente, melhor diremos, com o carinho de quem era já avô, ele afagava as crianças e quando, encontrando-se já na União Sul Africana, uma deputação de mineiros negros de Moçambique o foi cumprimentar, o Marechal Carmona, com surpresa de todos os estrangeiros, apertou, a um e um, as mãos desses humildes trabalhadores, mas respeitáveis e admiráveis pela alegria e pelo orgulho que sentiam em ser portugueses.

* * *

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que sempre recebeu do sr. Marechal Carmona as melhores atenções, distinguindo-a com autógrafos e fotografias, associa-se ao luto nacional, reconhecendo que, com o seu falecimento, desapareceu um grande Chefe de Estado, que soube pela sua simplicidade e pelo seu aprumo conquistar a simpatia e o respeito de todos os portugueses e a consideração das Nações amigas.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Marechal Carmona

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que recebeu do sr. Marechal Carmona, por mais de uma vez, provas de especial deferéncia, dedica à sua memória as suas primeiras páginas, nas quais se relata, em resumo, a sua admirável acção política. Permitem-me, pois, que ao abrir esta crónica, eu recorde, não sem vaidade, que há sete anos, ao inaugurar-se, no Jardim da Estrela, um monumento a João de Deus, eu tomei parte, a convite generoso do meu querido e ilustre amigo, sr. dr. João de Deus Ramos, na tarde literária consagrada ao poeta do «Campo de Flores» e do pedagógo da «Cartilha Maternal», efectuada no Museu que tem o seu nome imortal.

Acompanhava o sr. Marechal Carmona um outra figura eminent, o saudoso Ministro das Obras Públicas, engenheiro Duarte Pacheco, que era algarvio e que, nessa qualidade, se encontrava presente na sessão de homenagem à memória do maior poeta do Algarve.

Tomaram parte na tarde literária do Museu João de Deus o poeta Carlos Queirós, que já desaparecendo número dos vivos, e que traçou, num trecho de prosa admirável, o perfil moral do genial patrono daquela nobre casa; o poeta Silva Tavares, que leu o poema «A Vida». A minha colaboração consistiu na leitura de duas poesias de João de Deus.

Estou ainda a ver tanto o Marechal Carmona como o engenheiro Duarte Pacheco nessa tarde e não me esqueço de que eram bem visíveis num e outro o interesse e a atenção com que seguiam as leituras feitas por nós.

Para os leitores, isto não tem importância, mas tem-na para mim.

Exposições de Arte

NA Sociedade Nacional da Belas Artes e no salão da Agência Havas, realizaram-se duas exposições de grande interesse, que foram muito visitadas.

O «Salão da Primavera» trouxe à presença do público magníficas produções, vendo-se largamente representada a escultura. Se, por um lado, os juris de admissão, são mais severos na sua escolha, por outro há a registar, da parte dos expositores, um maior cui-

dado em apresentar trabalhos dignos dos nomes que assinam os quadros.

O prémio de viagem «José Malhoa» foi este ano atribuído a Silva Lino, um artista da nova geração de muito talento, que foi um dos discípulos mais queridos do falecido pintor e desenhador João Saavedra Machado. Silva Lino trouxe para a pintura uma grande sensibilidade e uma técnica que a pouco e pouco foi ganhando personalidade. Mais de que uma esperança, é uma afirmação, uma certeza; a certeza de que, em breve, na plena posse de todas as suas qualidades, teremos nele um mestre.

A exposição de pintura levada a efeito na Agência Havas — «1.º Salão da Escola de Paris» — e organizada por Michel Couturier e Paul Haim teve o mérito de trazer ao conhecimento do público de Lisboa alguns dos maiores pintores franceses contemporâneos, dos mais representativos, como Renoir, Cézane e Maurice Utrillo.

Um outro pintor que merece especial menção é Nivert, que dá às suas figuras um extraordinário volume de formas, dando-nas a ilusão de que estamos em frente de baixos relevos.

Para quem não pode ir a Paris visitar os seus belos museus e as suas exposições, este Salão teve a vantagem de dar a conhecer algumas obras primas da pintura francesa. Até nem faltou, para maior interesse, o célebre Pablo Picasso, cujas cerâmicas são, na verdade, muito curiosas.

Romances e filmes policiais

Opúblico leitor e o público que frequenta as casas de espectáculos continuam a manifestar grande predilecção pelos romances e pelos filmes sensacionais. O género policial está novamente em moda. É uma paixão absorvente. Desde que soube que Fidalgo de Almeida lia em viagem o célebre Rocambole, perdi a vergonha de confessara que aos treze anos, já tinha lido não só os romances folhetinoscos de Ponson de Terrail mas, também, os romances de Perez Escrich.

Hoje, que sou um rapaz de cinquenta e muito poucos anos, não tenho também receio de declarar que fui uma noite destas ao Eden ver o filme «O homem da Torre Eiffel», e que dei por bem empregado o meu tempo. Se o assunto intressa, o desempenho é simplesmente admirável. Os actores desaparecem para darem lugar a personagens reais.

«Porto-Medina»

P o r G U E R R A M A I O

Um ferroviário do Minho e Douro, o Sr. F. L. escreve-me uma amabilíssima carta confessando-se meu leitor assíduo — ainda os há — e pede-me para lhe dizer o que era o «Porto-Medina» e quais as razões por que adquiriu tão grande celebridade, pois quando o conheceu em 1919 nada tinha de extraordinário. De facto, o famoso comboio vivia e vive ainda no coração dos portuenses. Fora estabelecido, creio que em 1904, e circulou até 1914, primeiro duas vezes por semana e depois três. A sua composição era uma velha carruagem de bogies de 1.ª e 2.ª classes da Companhia de Salamanca e que fôra da Companhia Internacional das Carruagens-Camas que ia até Medina — onde ligava com os expressos de Madrid e Paris — duas carruagens de 1.ª classe, duas de 2.ª, um salão restaurante pertencente ao Minho e Douro, comunicando com a cozinha, feita dum velho vagão de mercadorias e um furgão. As nossas carruagens eram daquela série de dois eixos, construídas na Bélgica e que ainda hoje circulam em vários comboios das linhas do Minho e Douro. A carruagem da Companhia de Salamanca tinha molas magníficas e viajava-se nela por prazer. O comboio era o orgulho dos portuenses, havendo dele até bilhetes postais ilustrados, que se mandavam aos amigos como símbolo do progresso nortenho.

Tenho aqui diante de mim o horário desse comboio excelente, tal como eu o conheci em 1910. Partia do Porto às 12 horas em ponto e chegava à Barca d'Alva às 4,55 da tarde, onde deixava o material português, seguindo dali apenas a carruagem mixta e o salão restaurante e parando até Salamanca em Fregejeda, Lumbráles, Villares de Yeltes, e Fuentes de San Esteban. No percurso português, parava sómente em Ermezinde, Penafiel, Régua, Pinhão, Tua e Pocinho, assim como na Ermida onde se atestava de água. Ah que saudades eu tenho da Ermida desde que ali passei, menino e moço, a caminho do Porto, a fim de embarcar em Leixões no vapor francês «Ville de Saint Nicolas», a caminho do Brasil e onde me refastelei com um copo de água deliciosamente fresca; essa saudade mais se acentuava, já nas costas do Brasil onde nos da-

vam a beber água dum tanque, tão morna como o calor tropical que caía sobre nós.

O «Porto-Medina» saía sempre do Porto cheio de passageiros e à partida de Campanhã, sete minutos depois, serviam-nos um magnífico almôço de quatro pratos, sobremesa, vinho e café compreendido, por seis tostões. Os passageiros enchiam o salão restaurante e gosavam da paisagem e do prazer infinidável de verem ficar para trás as numerosas estações do percurso, sem paragem e através das quais o maquinista apitava festivamente.

O grosso dos passageiros ficava na Régua, indo o comboio quase vazio até à Barca d'Alva e de onde saía para Espanha, com meia duzia de viajantes e às vezes nem isso. Mas viajar no «Porto Medina» até à Régua ou até ao Pinhão que fosse, era para os portuenses um acontecimento. Os jornais anunciam que o Sr. F. tinha seguido no «Porto-Medina» para a sua casa do Pinhão que o Sr. C. fora visitar o seu tio, antigo ministro, e agora residente em Lamego; que o sr. B. e sua Família partiram a descansar uns dias na quinta de... no Pocinho, fora os que iam para o estrangeiro. Na estação de S. Bento não se cabia, amigos e conhecidos vinham ali dizer adeus aos que partiam sendo a despedida sempre muito afectuosa, etc., etc.. Viajar no «Porto-Medina» era o mesmo que ter passado a noite num salão de difícil acesso, correspondia a ter jantado em casa da Sr.ª condessa de... onde só eram recebidas pessoas gradas, ou então ter tirado o prémio imediato em meio bilhete da lotaria da Santa Casa. Mas havia uma certa razão, ter um comboio de início no Porto e numa linha, com 43 estações e apeadeiros, parar apenas em 7, era quando ele passava de se lhe tirar o chapéu com respeito e admiração.

O conselheiro José d'Alpoim, relatando numa folha do Porto uma viagem que fizera ao estrangeiro, louvou a cesta de uvas que Guerra Junqueiro lhe mandara à Barca d'Alva, da sua quinta da Batoca, com que a sua massagista se regalara em Berne, mas não deixou de dizer que fizera a viagem no comboio correio por o «Porto-Medina» não parar na Rêde, onde ele morava. Não se la-

mentou, e certamente por saber que um comboio daqueles não era para parar em estações intermédias. Se fosse hoje, qualquer logista ou professor de instrução primária, com entrada nos jornais, reclamaria a paragem do rápido na sua estação, «das mais importantes da linha», etc., etc.. Mas o Conselheiro Alpoim era coerente, e fez apenas a amarga alusão de que o cocheiro de Mesão Frio, com a parelha estafada, se recusára a trazê-lo à Régua no seu trem.

A Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, entusiasmada com o excelente comboio, estabeleceu ela também um rápido, de Bragança, de onde partia às 5 horas da manhã, para vir ligar ao Tua, ao «Porto-Medina». Rápido que se compunha de uma única carruagem de *bogies*, de 1.^ª e 2.^ª e que tinha bom aproveitamento, de Bragança, Santa Comba de Rossas, para Macedo de Cavaleiros e Mirandela. É que os trasmontanos gostam de se levantar cedo e o comboio estava a calhar. No regresso já não era a mesma coisa, por que como o rápido tinha que esperar pelo comboio omnibus, que vinha do Porto com correspondência do rápido de Lisboa, chegava a Bragança à meia noite e 45 minutos.

Anos depois, creio que em 1913, o Minho e Douro resolveu-se enfim, depois de muitas reclamações, a estabelecer ligação do «Porto-Medina» para as Pedras Salgadas e Vidago, melhoramento que os aquistas das duas estâncias receberam com alvoroço e o utilizaram fervorosamente. Um dia em que eu regressava a Lisboa, um passageiro ao trasbordar na Régua para o famoso rápido e carregado com as maletas e a chapeleira, fê-lo tão apressadamente que derrubou a mulher dos bolos, os quais rolaram na plataforma como se tivessem rodas.

Mas a utilização do «Porto-Medina» era paradoxal para muitos passageiros. Como não havia carreiras de diligência que o ligasse às terras distantes — Sabrosa, Alijó, Tabuaço, S. João da Pesqueira, Carraceda, Foscôa, Freixeda do Torrão, Escalhão, cujas distâncias não iam além duns 20 quilómetros — os passageiros tinham que pagar pela carripana que os levasse a casa mais do que custava o bilhete desde o Porto. Hábeis tinham sido os cocheiros da Régua, que nos dias em que o «Porto-Medina» se efectuava, estabeleciaiam car-

reiras, para Armamar, Lamego e Moimenta, as quais davam um notável afluxo de viajantes ao comboio.

Um dia no Porto, enquanto eu conversava com o então chefe do serviço do tráfego, António Duarte do Amaral, ao mesmo tempo cooproprietário do *Guia Oficial dos Caminhos de Ferro*, de que eu era o compilador, entrou no gabinete um funcionário superior, seu subordinado, com o projecto de duas carruagens de *bogies* para o «Porto-Medina», que iam ser construídas nas oficinas de Campanhã. Entretanto o chefe do Tráfego era chamado ao gabinete do Director. Fiquei só com o funcionário a quem, para alimentar a conversa, lembrei a conveniência de se chamar a atenção dos empresários das várias diligências do Alto Douro para, a exemplo dos seus colegas da Régua, estabelecerem carreiras de ligação com o «Porto-Medina», as quais trariam ao magnífico comboio uma boa corrente de tráfego.

O homem considerou-me com espanto, certamente pela situação que lhe criaria a ele, um funcionário superior do caminho de ferro ir negociar com alquiladores. O que haviam feito as alquilarias da Régua não lhe agradava, pois dias havia em que tinha que se aumentar a composição do rápido em prejuízo dos outros comboios; demais o «Porto-Medina» fora criado para o serviço internacional e não para os passageiros da linha.

António Duarte do Amaral voltou e acabou de examinar os planos das carruagens, que como eu achou excelentes e o funcionário enrolou nervosamente os papéis, bastante contrariado com as minhas sugestões e apertando-me friamente a mão, abalou certamente com vontade de me dizer coisas feias.

Aquelas carruagens, nem outras nunca se fizeram e o «Porto-Medina» foi restabelecido em 1919 com o material antigo. Mas aquilo foi o canto do cisne, por que, por falta de combustível, pouco depois foi suprimido para não voltar a circular, com grande pesar dos portuenses que, durante muitos anos, alimentaram a esperança de o verem de novo por esse Douro acima, silvando alegremente.

O que tudo isto prova é que, desde longa data, o público gosta de comboios rápidos consagrando-lhe o seu favor e a sua simpatia.



POR TERRAS DO ESTRANGEIRO

O turismo é uma franca universidade

Os campos coloridos da FRANÇA convidam-vos a viajar

O turista que, no último verão, percorrera as estradas e os caminhos de ferro da França, e o desportista que, neste último inverno, deixou o seu burgo para se dirigir a uma das muitas estações de inverno, verificaram que, felizmente, os percursos intransitáveis há quatro anos estão hoje totalmente reconstruídos.

A França foi um dos países do mundo, cuja rede rodoviária e ferroviária sofreu os efeitos mais destruidores da última guerra, mas foi também aquela que, mais rápida e perfeitamente, se restabeleceu, o que se deve ao espírito e ao esforço tenaz desse povo eternamente jovem, como é o da França.

A estrada francesa é uma das mais belas do mundo. Certamente, ela não apresenta nem a rectidão geométrica das autoestradas americanas, nem a fria aparência das famosas "autobahn" alemãs. É bem mais caprichosa; prefere as curvas fantasistas à rigidez arquitectural e é esta preferência que dá à estrada francesa o seu "charme" de todos sabido!

Percorramos uma estrada nacional numa bela manhã de primavera, por exemplo, a que, por Lontoise, nos conduz a Rouen, capital da Normandia, dominando o vale do Sena. Que de encanto para o automobilista que se extasia com a paisagem! Poucas qualidades exteriores a distinguem das outras vias chamadas departamentais e vicinais.

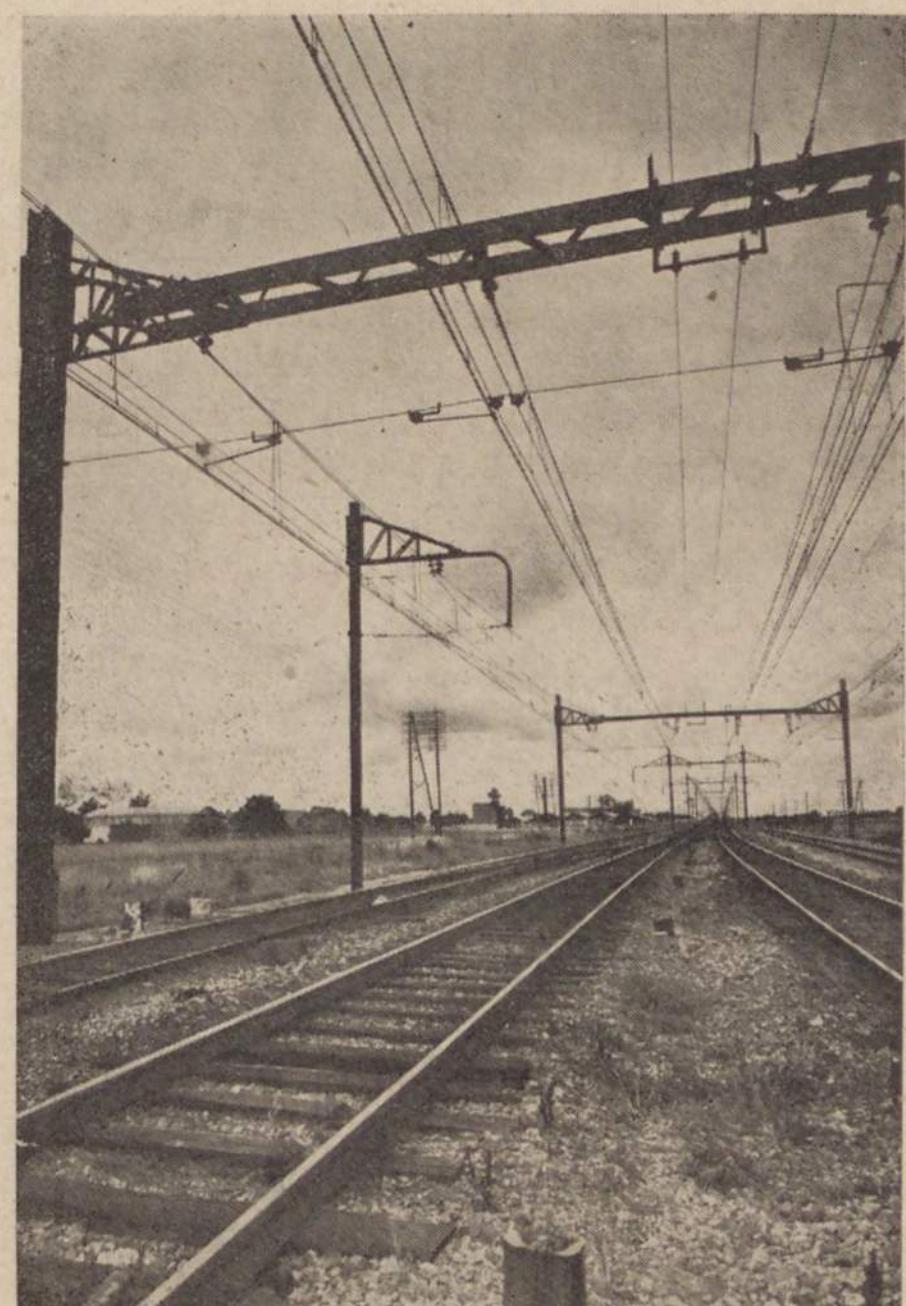
Em suma, tudo satisfaz as condições referidas por um automobilista médio para realizar com plena segurança uma boa velocidade horária, admirando ao mesmo tempo a magnificente paisagem, emoldurada a intervalos regulares por troncos de árvores floridas que bordam dum lado e doutro toda a fita da estrada. Dirão os ironistas que uma estrada de França não se concebe sem uma bordadura de árvores para recordar aos sonhadores que vão ao volante e a seu lado... que existe bem perto um limite para os seus sonhos! E assim ao longo de 80.000 quilómetros — é o comprimento da rede de estrada nacionais — as paisagens de França exibem ao visitante as belezas da sua verdura ou a decoração das suas montanhas e as estradas

permitem ao tráfego comercial assegurar a ligação entre os centros vitais do país.

Quanto às estradas departamentais, as mesmas têm um encanto tal que o automobilista que não fôr apressado prefere abandonar as nacionais para se embrenhar nos 250.000 quilómetros que elas oferecem ao amador de caminhos desconhecidos.

Com o conjunto dos caminhos vicinais, cuja rede de 300.000 quilómetros oferece perspectivas inesperadas de pitoresco, as estradas departamentais são assim o verdadeiro elo entre os inumeráveis pequenos centros da Província francesa.

Pela via férrea, o viajante, se participa menos inti-



A electrificação dos caminhos de ferro franceses intensifica-se cada vez mais. Uma das linhas da rede de Oeste



Uma estrada dos arredores de Main-
tenon, de poéticas e frescas sombras

mamente da paisagem que o automobilista aprecia, todavia, graças às condições de conforto, segurança e rapidez que lhe são oferecidas, a atracção dum passeio agradável ora pelas planícies e pelos vales de França, ora pelas gargantas da Creuse, ou ao longo do Reno.

Atendendo aos danos profundos causados pela guerra na linha e nas obras de arte do ca ninho de ferro e sabendo agora que a rede francesa está inteiramente reconstituída, não podemos deixar de prestar pública e justíssima homenagem ao esforço hercúleo fornecido por todos os serviços da S. N. C. F. (Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses). Este esforço, que permitiu à França reconstituir-se em dois anos apenas, merece ser conhecido por todos quantos visitarem aquele país e beneficiarem do conforto das suas linhas.

Hoje como antes da guerra, o turista reencontra a mesma segurança e rapidez, e nada o impede, se tiver a precaução de marcar os seus lugares com alguns dias de antecedência, de gosar com toda a calma o convite à feliz e atraente viagem que lhe faz a paisagem campestre dessa França imorredoira!

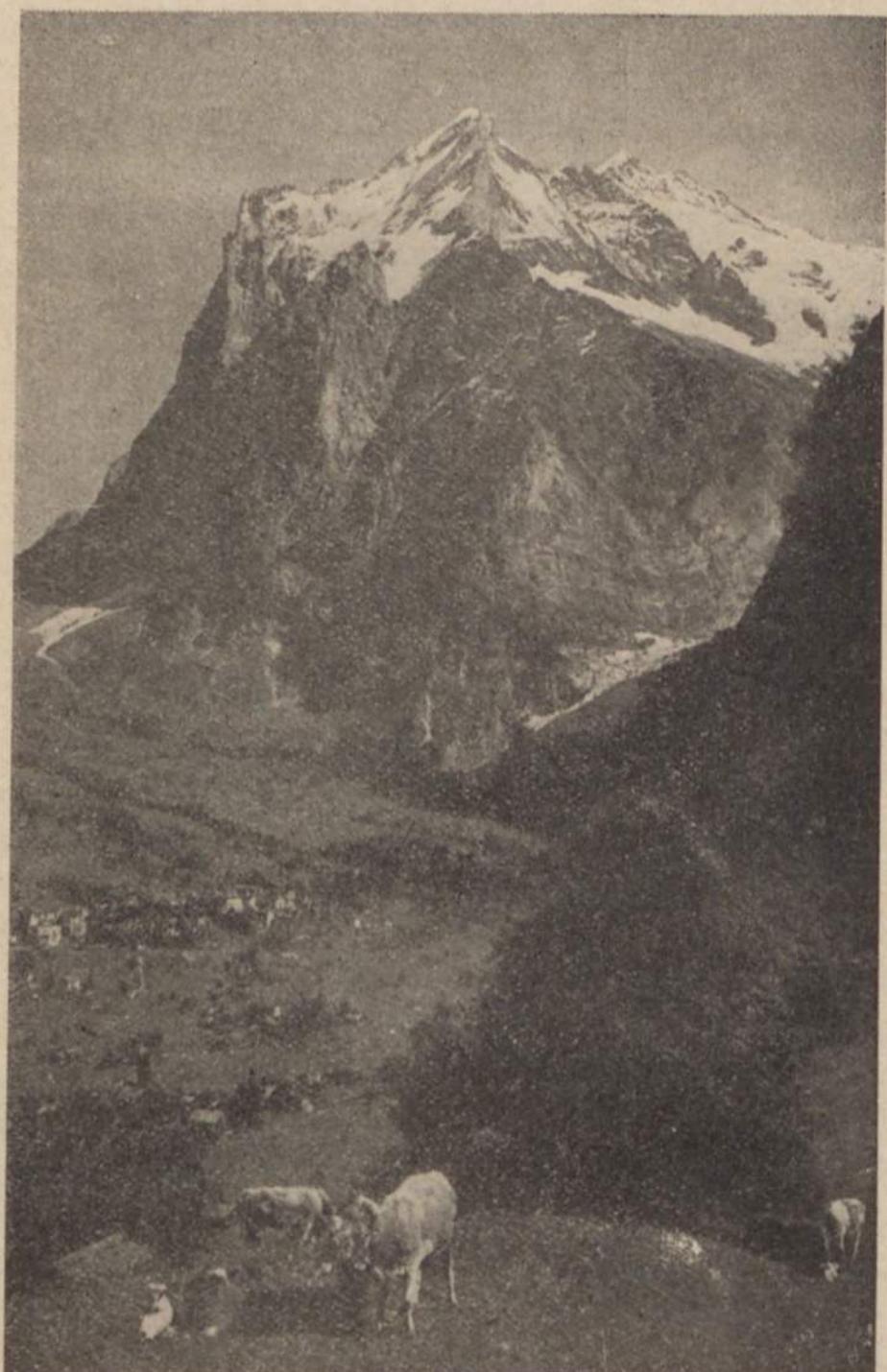
O Caminho de Ferro da — Jungfrau na SUÍÇA —

É raro encontrar-se uma tão bela paisagem de sabor alpino e tão perto das neves eternas, como a que vamos descrever. Caminha-se sobre verdes prados que se estendem a jeito de tapetes até ao vale. Uma brisa ligeira agita um sem número de canteiros azuis e amarelos, com as suas orquídeas, as pequenas violetas, as campânulas e as primaveras. Correm agora meses de

sonho para esse jardim de maravilha que reclama a visita dos turistas. Apenas ali faltam as árvores! Foi em vão que se tentou fazê-las crescer naquele jardim. No Oberland bernês, o limite da floresta encontra-se a 1.800 metros de altitude; mas o arvoredo já aparece sobre as duas vertentes da Scheidegg para o observador que esteja do lado do vale. Em primeiro lugar, vislumbra-se a vegetação de tom verde cinzento, depois o pinheiral negro e, enfim, as árvores de fruto, detrás das quais se esconde Grindelwald. Do lado poente, alteiam-se, bem perpendiculares, as rochas desnudadas do vale de Lauterbrunnen.

Neste conjunto apertam-se à direita e à esquerda montanhas fortemente recortadas e, detrás delas, os colossos de gelo formam um contraste admirável com a natureza soridente do primeiro plano: o Eiger e a sua parede norte, inacessível, atira-se em direcção ao céu tal como uma pirâmide; o Moench, de possante estatura, encosta-se à Eigerjoch dum lado e ao Jungfrau joch do outro — a Jungfrau enfim, na sua brancura imaculada, que está acompanhada dos dois Silberhoerner. E, por cima de tudo, o azul mais profundo do céu!

Há algumas dezenas de anos ainda, só um atalho estreito e difícil conduzia à Wengernalp e o viajante não encontrava na Pequena Scheidegg nem albergue,



Um aspecto de Grindelwald

As crianças e a circulação nas grandes cidades

O EXEMPLO DE FRANCFORT

O problema da circulação de carros nas grandes cidades tem preocupado, em todos os países, a polícia de trânsito.

Num artigo, subscrito pelo publicista espanhol H. Mayer, e que acabamos de ler na revista "Transportes por Carretera", editada, em Madrid, pelo Instituto del Transporte, vimos que na cidade alemã de Francfort, as crianças, sobretudo, são alvo de especial atenção.

Ali, como, afinal, em todas as cidades populosas, o público enerva-se à espera do sinal que manda parar o tráfego, mas é o peão infantil que se mostra mais impaciente.

Para evitar desastres lamentáveis, procura-se educar os condutores e os transeuntes, improvisando-se novas soluções para conseguir a possível segurança no trânsito. Para obter resultados mais positivos, intervêm nessa campanha educativa as próprias crianças.

É nas proximidades do Palácio da Ópera, precisamente um dos pontos centrais de Francfort e em que a circulação é mais densa e perigosa, que os agentes oficiais ensaiam os processos mais eficazes, ao lado da multidão.

Com esse propósito, as zonas de maior concorrência são balizadas com postes e placas nos edifícios, recomendando-se aos condutores de veículos o maior zelo e prudência e fazendo compreender aos peões, e em particular aos garotos, que a rua não é um lugar de recreio.

As precauções redobram naquelas zonas da concorrência escolar para que as crianças se encontrem

nem abrigo, enquanto hoje, de leste e de oeste, vias férreas sobem até ali, vindo quer de Lauterbrunnen, quer de Grindelwald. Perto da estação grandes construções foram levadas a cabo: hoteis, bazares, etc. E, à volta destas edificações, a vida palpita num movimento alegre: chamada dos porteiros, toque estri-dente das campainhas, alegre conversação em todas as línguas; depois a corrida para o bufete, para os bazares, para os guichés do correio e do telegrafo. À chegada de cada comboio, é uma nova animação. São frequentes os dias em que o caminho de ferro de Jungfrau conduz mais de 3.000 pessoas à Scheidegg. A maior parte de entre elas querem subir mais alto ainda, até junto dos glaciares que parecem tão próximos. Os turistas rodeiam o grande telescópio Zeiss apontado para Jungfrau e graças ao qual é possível seguir a marcha dos alpinistas, escalando a parede escarpada do Silberhorn.

Adivinhamos já que os nossos leitores deitaram mão da pequena agenda de bolso e escreveram, como por magia, os nomes dos pontos da Suíça que hão-de visitar, entre eles a atraente Scheidegg.



Em determinado dia do ano, os rapazes são instruídos nas práticas da circulação, para que compreendam melhor a utilização dos sinais

sempre sob a vigilância do polícia de serviço e dos sinais protectores.

Em determinados pontos simulam-se até acidentes para dar à multidão uma lição realista da maneira como se deve proceder em tais casos. As ambulâncias acorrem rapidamente para demonstrar a sua eficácia, realizando-se então todos os trabalhos adequados, para eficiente exemplificação do público.

Os resultados têm sido óptimos, pois em Francfort os acidentes diminuiram consideravelmente.

Capitão Jayme Gallo

No dia 18 de Abril foi operado de uma hérnia, na Liga dos Amigos dos Hospitais, pelo distinto e bem conhecido cirurgião, sr. Dr. Jorge Silva Araújo, o nosso querido amigo e ilustre colaborador, sr. capitão Jayme Gallo.

O sr. capitão Jayme Gallo, que entrou em franca convalescença, sente-se infinitamente grato pela carinhosa assistência que lhe dispensou o sr. Dr. Jorge Silva Araújo, filho do antigo director da clínica cirúrgica dos Hospitais Civis de Lisboa, sr. Dr. Joaquim Silva Araújo, devotado amigo dos ferroviários.

Gazeta dos Caminhos de Ferro apresenta ao sr. capitão Jayme Gallo vivas felicitações pelo êxito da operação a que foi submetido e na qual o sr. Dr. Jorge Silva Araújo pôs à prova os seus altos méritos.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

A Universidade de Columbia arrendou o palácio do falecido rei do aço Carnegie, para ali estabelecer uma escola de estudos sociais. O palácio custou mais de três milhões de dólares.

(Da revista literária *Al-Motamid*, de Larache)

Um homem que em Dresde endireitava os punhos de uma velha bicicleta para fazer o cabo de uma tocha de soldar, recebeu um tiro no estômago disparado por uma das extremidades dos punhos quando lho batia fortemente.

Alguem colocára lá dentro um cartucho carregado com bala.

(Do semanário *Vowaerts* — Viena)

Uma variedade de esquilo, que habita nas imediações das termas de Yellostowne, bebe água quente das fontes termais, e parece que quanto mais quente mais gosta.

(De *Cabalgada* — Buenos Ayres)

Em 1891, quando Selma Silg e Jorge Nusen, à falta de automóveis, que, nesse tempo, ainda não haviam sido inventados, roubaram um cavalo da família e nele fugiram para se casar, toda a gente disse que tal casamento não duraria muito tempo. Esta semana o casal celebrou o seu 60.º aniversário de casamento na companhia de dezoito filhos.

(Do *Svensk Sjofartstidning* — Oslo)

As autoridades de N. Iorque advertiram os vendedores de jornais para suspenderem a venda da revista «Sunhisne», publicada por uma associação de nudistas, porque as ilustrações constituem matéria obscena.

(Da revista *Prismes* — Zurique)

Em Alcañiz foi presa uma mulher que enviou a uma vizinha um bolo envenenado. As duas mulheres eram muito amigas, tendo um exame médico revelado que a remetente do bolo fora atacada repentinamente de loucura.

(De *El Diário Montañez* — Santander)

Durante os primeiros meses do corrente ano aumentou 3 por cento o número de mulheres, com menos de 21 anos, presas em Belgrado por vários delitos graves.

(Do semanário *Vrij Nederland*, de Amsterdam)

Com destino a N. Yorque saiu de Singapura um avião conduzindo um jardim zoológico: 6 elefantes, 4 leopardos, 120 macacos e uma cobra de 22 pés de comprimento.

(De *Verve* — Paris)

Em Bilbau, os ladrões entraram num escritório de venda de carvão, tentando arrombar um cofre. Como o não conseguissem, levaram-no, apesar de ter o peso de quinhentos quilos. Continha duzentas pesetas ..

(De *El Periodista* — Barcelona)

Uma senhora belga, de 36 anos de idade que foi atacada, de soluços violentos há dois meses, continua a soluçar num hospital de Anvers sem que os médicos encontrem meio de debelar a crise.

(Do semanário *L'Emancipation* — Toulouse)

Foi inaugurado em Zurique um Museu Filatélico contendo colecções particulares de selos, avaliados em três milhões de francos.

(Do semanário *La Suisse* — Berne)

A fortuna do Rei das Pérolas, Abdulah Isaash, que há pouco morreu em Beyrute foi definitivamente fixado em 370 milhões para efeitos de contribuições.

(Do semanário *Baradah* — Damasco)

Os prejuízos resultantes de incêndios na Austria no último ano foram calculados em 75 milhões, 8 por cento mais que no ano anterior.

(do *Pravo Lidu* — Praga)

Os proprietários de salões de aluguer para entretenimentos públicos em Jerusalém foram avisados que as licenças lhe serão caçadas, se alugarem as salas para espectáculos de music-hall onde figurem artistas pouco... vestidas.

(Do jornal *Akbar Elyoom* — Beyrute)

O dr. Fred Habdank, de Viena, declarou que é aconselhado o uso de Raios X no tratamento de furúnculos.

(Do semanário *Macyarsac* — Budapeste)

A fortuna pessoal do soberano de Eydebarah, considerado o homem mais rico do mundo, é de cerca de 285 milhões de dólares, a maior parte em dinheiro e jóias, e o restante em propriedades que lhe rendem oito milhões por ano.

(De *Atlantida* — Buenos Ayres)

O Banco de França, como a Comédie Française, deve a sua existência a Bonaparte. Os que o dirigem chamam-se Regentes. Alguns deles são chefes de grandes empresas, enquanto outros são membros das mais antigas famílias do país. A história dos Regentes do Banco de França é talvez mais romântica que muitos romances. A política francesa é cortejada por supostos apaixonados e o Banco de França faz o papel de pai severo. As suas ramificações estão profundamente arraigadas no solo da França. Pode aniquilar qualquer governo francês.

(De *Tribune Economique* — Paris)

O Governo holandês reduziu a 30% o consumo de electricidade em casas particulares, medida adoptada em virtude da escassez de carvão.

(Do diário *Wochenecho* — Viena)

CRÓNICAS DE VIAGEM

DE LISBOA A ROMA

VIII

Por CARLOS D'ORNELLAS

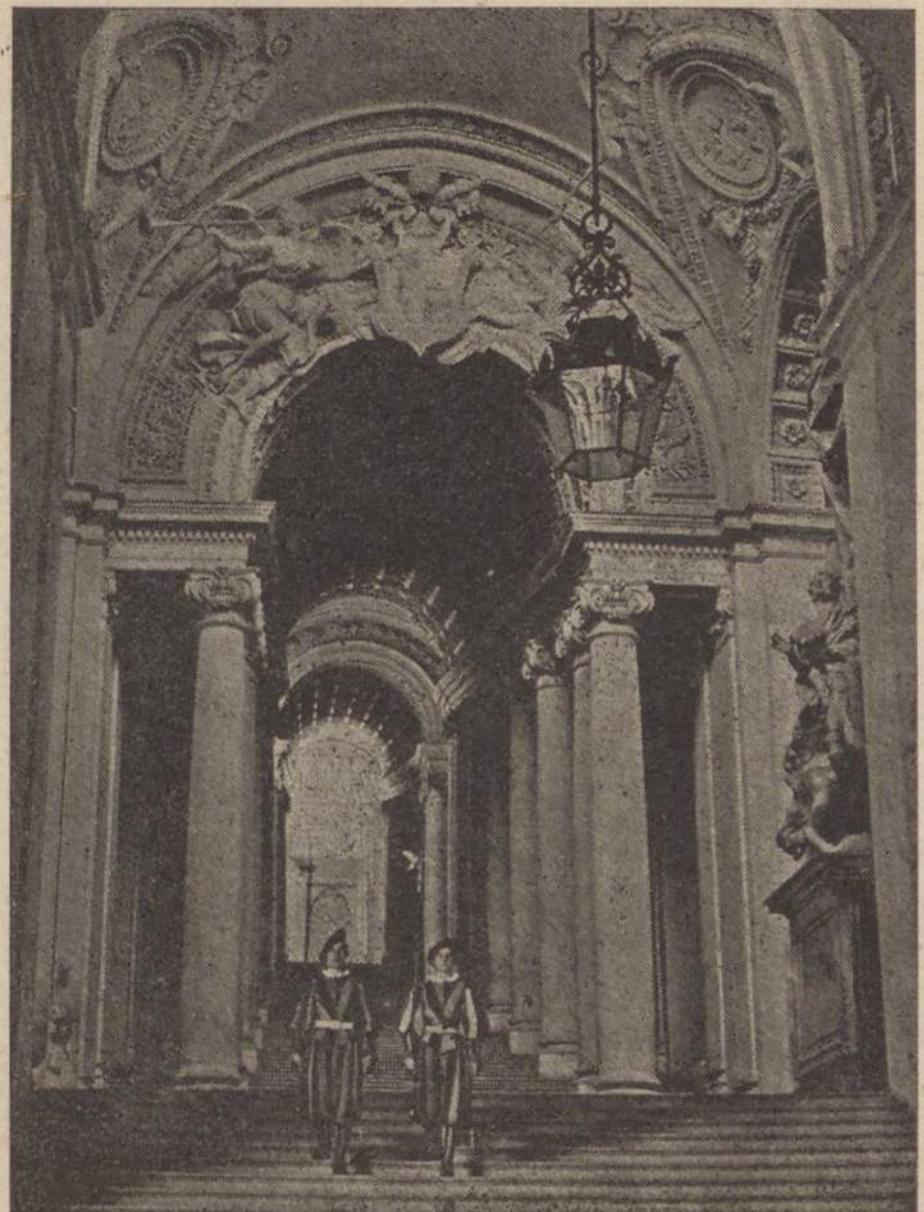
Ea 24 de Setembro chegámos a Roma, desembcando na nova estação terminus — a maior estação ferroviária da Europa. Nada falta neste monumental estabelecimento: telégrafo, telefones, agências de turismo, navegação e aviação; restaurantes para as 5 classes, casa de chá, biblioteca, compartimentos para quem quer escrever, enfim todos os serviços necessários para o viajante que, não desejando sair da própria estação, tem bem onde passar umas horas.

Mas, ao chegarmos à capital da Itália não queremos deixar de, em síntese, dar umas resumidas notas históricas da cidade que foi, durante muito tempo, senhora do mundo e que possui uma população de um milhão seiscentos e trinta e dois mil habitantes aproximadamente. Situada à Beira do Tíbre, Roma, embora a tradição nos diga que foi fundada em 754 A. C., é mais do que provável ter sido edificada em época mais longínqua. Tudo o que se afirma àcerca do nascimento e crescimento da que hoje se chama cidade Eterna pertence, pois, ao domínio da lenda, das hipóteses e da fantasia. Começou, naturalmente, por ser uma simples vila fortificada. No decurso do período dos reis sustentou lutas com os Latinos e os Etruscos. Em 390 A. C. os gauleses destroem-na. Reedificada, e após três guerras sucessivas contra os Samnitos, consegue, finalmente subjugá-los. Esta vitória encoraja os romanos e inspira-lhes, por ventura, o seu destino de povo guerreiro e conquistador, que havia de ter o mundo na mão. Tendo vencido Pyrro — célebre guerreiro morto no cerco de Argos por uma velha, que, de cima de um telhado, lhe atirou com uma telha à cabeça — Roma aventureou-se a grandes empresas. As guerras sucedem-se e o seu poder alarga-se, consolida-se.

A grande Grécia, a Sicília e Cartago caem-lhes sob o seu domínio. Depois de ter derrotado os Teutões e os Cimbres, conquista a Ásia Menor, a Síria e a Palestina. Em César, Roma encontra não apenas um grande escritor, mestre da língua latina, mas um grande general. É Júlio César quem dirige os exér-

citos que conquistam a Gália Transalpina e parte da Bretanha. Adversários políticos apunhalaram-no em pleno Senado. Com Octávio Augusto, pessoa brilhante nas letras e na poesia, Roma é já cabeça gloriosa de um vasto Império. Mas é Trajano quem conhece o máximo esplendor de Roma. Começa depois, com Diocleciano, a decadência da famosa cidade, a qual se agrava quando Constantino transfere a capital do Império para Bysâncio, que tomou o nome de Constantinopla, morrendo a defendê-la.

Os Bárbaros, os Vândalos, uns após outros, apoderam-se de Roma e saqueiam-na. A glória declinava. A boa estréla de Roma parecia que se ia apa-



As entradas do Vaticano são guardadas pela típica guarda Suíça

gar de vez. Mas é a Igreja que vai salvar a latinidade, convertida ao cristianismo. Os Papas renovam o esplendor da maravilhosa cidade e fazem dela a



Castelo de S. Angelo, que data do ano 590, do tempo dos Imperadores Adriano e António Pio

capital do mundo. Júlio II, grande político, e Leão-X, protetor das artes, letras e ciências, possibilitaram o grande movimento literário e artístico da Renascença, que tanta influência exerceu no mundo latino. Mas em 1527, com o Pontífice Clemente VII, aliado de Francisco I contra Carlos V, Roma conhece novamente horas sombrias. Os luteranos e os mercenários saquearam-na ferozmente. Mais uma vez a estrela de Roma empalidecia.

Com outro Papa, Pio VI, conclui-se o Museu Pio-Clementino, cuja construção tinha sido iniciada por Clemente XIV. Napoleão em 1809 anexou ao Império francês os Estados da Igreja, e no ano seguinte o Senado da França declarava solenemente Roma segunda capital do Império e em 1811 — os factos sucedem-se vertiginosamente — Napoleão conferia a seu filho recém-nascido o título de Rei de Roma!

Com a queda de Bonaparte e o regresso de Pio VII, em 1814 — o Papa, que sagrou Napoleão I, em Paris e o excomungou pouco depois — volta à Cidade Eterna e Roma recupera a posse de quase todo o seu tesouro artístico. Em Março de 1848 o Papa Pio IX introduz nos seus Estados o Governo

constitucional; o ministro Rossi é assassinado em 15 Novembro, e a 24 do mesmo mês o Papa vê-se na necessidade de abandonar a capital.

Com o triumvirato de Mazzini, Saffi e Armellini, a República é proclamada em Roma, no dia 9 de Fevereiro de 1849. Garibaldi toma a defesa militar da cidade. A França não se alheia do destino do Papa e envia-lhe, para o defender, um exército, que entrou em Roma no dia 5 de Fevereiro de 1849. Em 12 de Abril do ano seguinte, Pio XX pôde voltar tranquilamente a Roma.

O dia 20 de Setembro de 1870 é uma data gloriosa para a Cidade Eterna: os soldados italianos, abrindo uma brecha nos muros junto da Porta Pia entram em Roma, não para a destruirem, não para a despojarem das suas obras de arte, mas, simplesmente, para a proclamarem capital do reino de Itália.

Mas vem a segunda guerra. Os acontecimentos internos e externos mudam a fase das coisas, as tropas das nações aliadas ocupam a Itália, Mussolini — o heróico comandante das tropas da «marcha sobre Roma» — é deposto e fuzilado pelos soldados que, isoladamente, vagueavam nas ruas e, a 2 de Junho de 1946, Roma é proclamada capital da República Italiana.

Em três séculos e meio foram quarenta e nove os imperadores que dirigiram os destinos de Roma, trinta e um dos quais foram assassinados.

* * *

Se antigamente Roma era triste com as suas ruas estreitas e suas casas escuras, hoje pode dizer-se que é uma cidade com uma entrada ferroviária de larga expansão, seguindo-se artérias modernas embelezadas com monumentos admiráveis que a cada canto se notam.



O Coliseu

Perto de quatrocentas igrejas rodeiam a cidade, mas não é possível vê-las uma por uma. Percorremos as mais indicadas no Ano Santo.

(Continua)

Panorama Ferroviário Internacional

O sistema ferroviário na Holanda

O distinto economista D. José Luis Barcelo, director de «El Mundo Financeiro» escreveu na revista «Ferroviários» de Espanha que a rede ferroviária dos países baixos é menos densa que em vários outros países da Europa, mas tal circunstância encontra-se compensada pelo importante papel que a navegação fluvial desempenha no transporte de mercadorias. Por se dedicar o serviço ferroviário principalmente ao transporte de passageiros, rivalizam vantajosamente com os dos países circunvizinhos, no que respeita a velocidade. Grande parte da rede havia sido electrificada, e o magnífico material aerodinâmico, com sua marcha rápida e silenciosa transportava os passageiros com um máximo de segurança e conforto.

Em 1938, cerca de 65 % dos trajectos cobria-se com uma velocidade de mais de 60 kms.-hora, resultando que, dados os terrenos tão pantanosos, sobretudo no Oeste do país, pode classificar-se de muito favorável.

Oscaminhosdeferro viram-setambém duramente castigados pelas operações da guerra, pelos ataques aéreos, pelas espoliações e pelo vandalismo teutónico. Depois da libertação, as comunicações ferroviárias acharam-se suspensas na sua quase totalidade, tendo a Direcção de enfrentar um completo caos. A Direcção dos Caminhos de Ferro pôs imediatamente em acção todos os seus meios disponíveis, dedicando-se à ampla e árdua tarefa de restabelecer a circulação normal dos comboios, trabalho que pôde realizar-se, graças à vontade e perseverança de todos os seus contribuintes. E é realmente assombroso ver como os caminhos de ferro se restauraram dos danos e perdas causadas pela guerra, e a situação actual permite considerar já como resultado, em parte considerável, o problema que surgiu ao terminar a guerra, como consequência das destruições produzidas nas instalações e no material.

Projectou-se um grandioso plano, cuja realização já começou, para completar a modernização e electrificação dos caminhos de ferro, demonstrando com ele que a Holanda se preocupa para que o país marche no ritmo da actualidade. O meio mudou, o ambiente é distinto, a luta é mais ardorosa e os caminhos de ferro tendem a uma sólida e rápida expansão demonstrando com ela como se trabalha na Holanda.

Teleférico de novo sistema na Suíça

A estância para desportos de verão e de inverno de Craus sur Sierre (Valais) acaba de ser enriquecida com um teleférico completamente original, sendo esta instalação a primeira do género na Europa. Este teleférico estabelece o enlace entre a estação de Craus sur Sierre (1500 metros) e Bellalui, situada a 2.300 metros de altitude, que oferece uma admirável vista panorâmica sobre as cadeias dos Alpes e constitui o ponto de partida para numerosas excursões, tanto de verão como de inverno.

Este tipo de teleférico, chamado «gôndolas», constitui um sistema intermédio entre o verdadeiro teleférico de cabines e o de assentos isolados. Em lugar de duas grandes cabines, o construtor calculou umas 50 cômodas gôndolas, de quatro assentos cada uma, rodando sobre um cabo tractor e podendo pô-las em marcha com uma frequência adaptável à afluência de passageiros, até ao máximo de uma em cada 30 segundos, de maneira que se podem transportar 480 pessoas por hora. O trajecto de 3,1 quilómetros de comprimento total, percorrido em dezasseis minutos, divide-se em dois sectores independentes unidos pela estação intermédia, onde se encontra também o mecanismo que acciona o cabo tractor.

Imprensa

«DIÁRIO DE LISBOA»

Entrou no 31.º ano de publicação o vespertino «Diário de Lisboa», que veio revolucionar, melhorando o consideravelmente, o jornalismo português, não apenas no seu aspecto gráfico, mas, também, nos seus processos redactoriais. Sempre dirigido pelo sr. dr. Joaquim Manso, simultaneamente escritor e jornalista, o seu quadro de redacção é constituído por alguns dos melhores, mais prestigiosos profissionais da Imprensa.

Ao sr. dr. Joaquim Manso e a quantos ali trabalham, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta os seus melhores cumprimentos.



PONTA DELGADA - Um trecho da Baixa

(Foto Nóbrega)

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Maio de 1901)

Caminho de Ferro das Furnas a Ponta Delgada

Por OLIVEIRA SIMÕES

FOI apresentado ás camaras, pelo governo, uma proposta de lei que auctoriza a Junta Geral do districto autonomo de Ponta Delgada a contractar a construcção e exploração de uma linha ferrea entre a séde do districto, o pitoresco Valle das Furnas e a villa da Ribeira Grande, estabelecendo as bases do contracto.

Não é nova esta proposta. Já em julho de 1899 a junta obteve por lei identica autorização, mas o concurso aberto em março de 1900 ficou deserto e aquella corporação não julgou conveniente aproveitar a faculdade, que a mesma lei lhe concedia, de construir por conta propria e explorar, por si ou indirectamente por arrendamento, o referido caminho de ferro.

Logrou todavia obter em março do corrente anno uma proposta vantajosa, pois que a empresa que pretende a concessão attende e obedece sensivelmente ás clausulas da lei de 1899 e dispensa a garantia de juro que a junta districtal tinha de prestar.

A proposta de lei visa a auctorizar o respectivo contracto, introduzindo algumas modificações nas suas bases, que representam alguns melhoramentos.

Apontal-as hemos adeante.

Não proseguiremos porém sem accentuar primeiramente quanto julgamos credora de elogio a junta geral do districto de Ponta Delgada pela sua persistencia.

São pouco frequentes entre nós estes factos. Como é rara a iniciativa individual para emprehendimentos de alcance económico, para as grandes empresas industriaes e commerciaes, que poucas vezes se podem realizar sem o concurso de muitas pessoas e a associação de muitos inter-

ressos; é rara tambem a iniciativa local, em que as diferentes terras do paiz se proponham com os seus recursos proprios emprehender obras e trabalhos de tamanho alcance. Em geral, só se espera da providencia governativa. O paiz, mesmo nos assumptos locaes mais limitados, mesmo para os negocios intimos que não ultrapassam o circulo estreito de um districto ou d'uma provincia, não dispensa a tutoria, a tutella e auxilio do poder central para que appella constantemente, como quem se não julga emancipado e se acobarda na lucta pelo progresso.

A junta de Ponta Delgada não pede qualquer auxilio, não exige que lhe construam a sua linha, que garantam o juro do capital que alli haja de se immobilizar ou se auxilie as suas obras com uma subvenção kilometrica. Promove a execução d'este grande melhoramento local com os proprios meios de que dispõe e dá assim um exemplo digno de ser imitado.

Os novos processos de tracção pela força electrica facilitam a resolução do problema da viação accelerada em muitos pontos do paiz. Se as populações ou as localidades interessadas diligenciarem pela realização d'essas linhas, procederem aos estudos technicos e economicos, fizerem a propaganda das vantagens d'essas construções e facilitarem esses emprehendimentos sem se reclinarem inertes na esperança das providencias que o governo venha a tomar um dia, certamente se contribue efficazmente para a continuação da nossa rede ferroviaria que tem e terá durante muito tempo as malhas demasiado largas.

Vejamos as alterações feitas pela actual proposta de lei, que já tem parecer favoravel da respectiva comissão da camara dos senhores deputados.

No n.º 1.º do artigo 1.º introduziu-se a ideia de que a tracção poderá ser a vapor ou electrica, e a de que a linha poderá assentar nas bermas ou faixas de rolagem das estradas, com auctorização da junta geral.

No § 2.º do mesmo artigo introduziu-se uma nova alínea que inclue o orçamento nas peças que a empresa deve submeter á approvação da junta geral.

No artigo 3.º estabeleceu-se que no leito das estradas só poderá assentar-se uma via.

No artigo 6.º fizeram-se as modificações que resultam da ideia de ir aproveitar geralmente o leito das estradas para assentar a linha. Deixou-se á empresa a proposta sobre

as inclinações, raio de curvas, fórmula dos perfis e traçado, devendo, porém, essa proposta ser aprovada préviamente pelo governo. Assim se supprimiram dois artigos das antigas bases, sem o menor inconveniente.

O artigo 19.º, que substituiu o antigo artigo 20.º, ficou redigido em termos mais genéricos para prevenir a *hypothese da tracção differente da de vapor*.

O artigo 24.º, que substituiu o antigo artigo 25.º, explica na sua segunda parte o modo por que se efectua o resgate ou remissão. Introduziu-se um § para fixar as despesas de exploração e os seus limites e um outro § para definir a garantia do pagamento das annuidades a satisfazer pela remissão.

O artigo 26.º antigo, em que a junta dava uma garantia de juro, foi eliminado.

Por este motivo desapareceram também os artigos 27.º, 28.º, 29.º e 30.º antigos.

O artigo 25.º, que corresponde ao antigo artigo 31.º, teve algumas mudanças. Dá-se o direito de preferência à empresa para a construção de quaisquer prolongamentos, ramais ou linhas paralelas e modificou-se a parte referente ao resgate.

No artigo 29.º eleva-se a 35 anos o prazo de isenção de contribuições que pelo artigo 36.º antigo era só de 25 anos; no artigo 30.º eleva-se também a 8 anos o prazo para livre importação de material que era de 6.

Introduziu-se um novo artigo, que é o 32.º, para permitir a importação livre de direitos durante 35 anos (o prazo do resgate fixado) do combustível para as máquinas.

Em vez dos artigos antigos 41.º, 42.º e 43.º, há o artigo 35.º relativo às tarifas. Subsistem com o § 1.º e 2.º deste artigo os § 1.º e 2.º do artigo 42.º antigo.

Pelo artigo 46.º alterou-se o artigo 54.º antigo, dispensando-se um compartimento especial para o transporte das malas de correspondência e respectivo condutor, e suprimindo-se a cláusula que obrigava a empresa a conceder licença para a colocação dos fios telegráficos nos seus postes.

Pelo artigo 50.º o depósito, que o antigo artigo 58.º fixava em 30:000\$000, ficou reduzido a 10:000\$000. Os artigos de todo o capítulo IV tiveram numerosas mas pouco importantes alterações.

Suprimiu-se o § único do antigo 61.º que realmente se podia dispensar, visto estar consignado no artigo 53.º que é necessária a aprovação do governo.

A multa de que reza o artigo 55.º ficou reduzida a 200\$000, pelo antigo artigo 65.º era de 1:000\$000 réis tudo moeda fraca.

O artigo 56.º altera algumas disposições consignadas no antigo artigo 66.º, preceituado claramente o modo por que tem de proceder-se, quando a empresa não cumpre o contracto.

No artigo 57.º acrescentou-se ao motivo de excepção os casos de força maior *por motivos comprovados*. Suprimiu-se por isso essa excepção no artigo 58.º, que tem só um § em vez dos dois que havia no antigo artigo 69.º

Foi eliminado no antigo artigo 74.º, que corresponde ao novo artigo 61.º, o n.º 3.º que se referia aos regulamentos para cobrança, fiscalização e entrega de impostos de trânsito e sello.

No artigo 62.º estabelece-se que o 5.º árbitro seja nomeado pelo presidente da relação dos Açores, em vez de o ser pelo supremo tribunal de justiça, como estava anteriormente.

Suprimiram-se os antigos artigos 77.º e 78.º, cuja matéria era realmente estranha ao assumpto.

O artigo 65.º, que é o último da proposta, admite que a empresa concessionária seja estrangeira, devendo porém ficar sujeita às leis e tribunaes portugueses.

Como se vê d'esta comparação, as modificações tendem apenas a aliviar um tanto, mas sem prejuízo para o estado ou para a junta, os encargos da empresa, dando-lhe alguns outros benefícios, como são os dos ampliações de prazos, reduções de depósitos, permissão de aproveitar estradas, etc, a troco da dispensa da garantia de juro.

A proposta actual é, em summa, melhor do que a da lei anterior.

Só nos deixa appreensões uma cousa: vermos que a concessão vai naturalmente ser feita a uma empresa estrangeira.

São tão tristes mas tão eloquentes as lições que o paiz tem recebido a este respeito; é tão manifesto o mau resultado que advém, mais cedo ou mais tarde, de concessões d'esta natureza a entidades estrangeiras, que receamos sempre a repetição de novas calamidades. Até em obras realizadas nos Açores, já ha experiências bastantes.

Estão na nossa memória o caso Mac-Murdo, as questões do caminho de ferro do sul, da Beira Alta, do porto de Lisboa, etc., etc.

Oxalá em Ponta Delgada possam subtrahir-se a estes contratempos e oxalá tenha breve realização este utilíssimo melhoramento para que se avolume o numero de viajantes que queiram admirar as bellezas d'essa encantadora região de que nos dizem maravilhas, e que até nas estampas e photographias mostra ser um paraíso, uma espécie de alpestre Suíssa, sem geleiras nem nevões.

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, Lda

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

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

PELA

CEL
é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão de Montagem Ferroviária (CEM)

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITA
GLYCOL
O IDEAL DA PELE

A venda nas boas casas das especialidades e principais farmácia. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em sélos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA
Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 64972

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.º, L.º
Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4/5
E. PINTO BASTO & C.º, L.º
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

ELVAS

TEM FINALMENTE O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEI CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO — ELVAS

EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉCTRICA TEL. 62177-62178
AVENIDA 24 DE JULHO, 155 — LISBOA

ADQUIRIR O NOSSO MATERIAL
É GARANTIA DE OBTER MATERIAIS DE QUALIDADE
SUPERIOR

LÂMPADAS

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES

GERADORES

ENAE

Fábrica Nacional



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Diracção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 74, III série, de 31 de Março, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento aos quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas e ramais do Sul e Sueste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são atribuídas distâncias próprias aos apeadeiros de Balancho e de Caridade, situados na linha do Guadiana, troço de Évora a Reguengos.

O «Diário do Governo», n.º 88, III, série, de 17 de Abril, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, com alterações, por despacho desta Direcção-Geral de 10 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a anular diversos avisos ao público publicados pelas empresas exploradoras, cuja matéria já se encontra inserta noutros diplomas tarifários posteriores.

O «Diário do Governo», n.º 88, II série, 17 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 96, de construção de uma retrete na estação de Ferrão, na linha do Douro, de que é adjudicatário Eugénio dos Anjos Martins de Oliveira, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Regressaram a Lisboa os srs. Eng.º Henrique Kopke e Sanches da Gama, respectivamente, director dos Caminhos de Ferro e Portos de Angola e inspector superior do Fomento Colonial, que, em missão oficial do Ministério das Colónias, acabam de visitar Bruxelas, onde trataram de assuntos relacionados com a aquisição de material de caminhos de ferro para Angola.