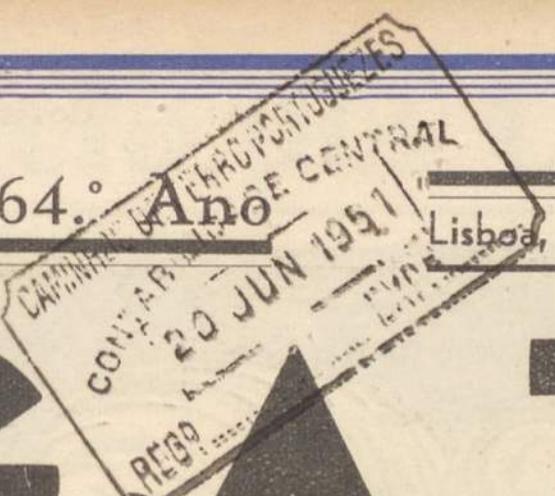


7.º do 64.º

Ano

CENTRAL

Lisboa, 16 de Junho de 1951



Número 1524

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

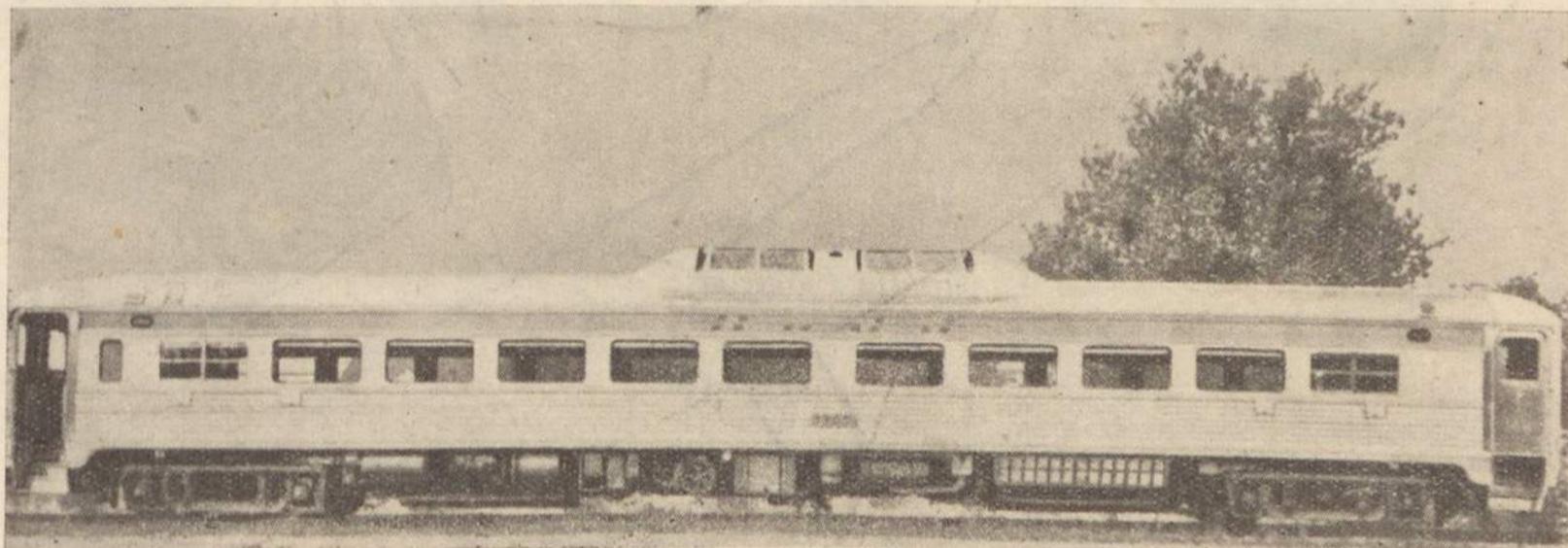
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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



Automotora Diesel-Eléctrica

THE  COMPANY

PHILADELPHIA 32 (Pa)

MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL

LEVEZA, DURAÇÃO

ECONOMIA DE CONSERVAÇÃO

DIRECÇÃO PARA A EUROPA: 20, Av. Franklin D. Roosevelt, PARIS (8^e)

Representante Geral para Portugal e Colónias: CARLOS EMPIS — RUA DE S. JULIÃO, 23 — LISBOA



TOSSE ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE

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 BX 20158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1984
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos) 190

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194
Delegado em Espanha: JUAN B., CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1524



16—JUNHO—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 MONTÉS
Engenheire 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

A Concessão Única, por <i>MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR</i>	139
Assembleia Geral da C. P.	142
Crónicas de Viagem: De Lisboa a Roma, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i>	145
Notas da Quinzena, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	148
Há 50 anos	149
Federação Internacional da Imprensa Técnica Periódica	149
Caminhos de Ferro Coloniais	149
Imprensa	149
Recortes sem comentários	150
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	151
Espectáculos	151

A CONCESSÃO ÚNICA

I

Por MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

E' tradição da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* ocupar-se com o maior escrúpulo de todos os problemas ferroviários, especialmente os nacionais, como tem acontecido na sua longa existência de sessenta e três anos. Mendonça e Costa, claro e conchedor do que escrevia e depois, durante mais de quarenta anos, Fernando de Sousa, que foi o primeiro ferroviário português de todos os tempos, apresentaram com independência e boa orientação o parecer acerca do que ia acontecendo. Assim a *Gazeta* tratou do projecto de arrendamento dos Caminhos de Ferro do Estado em 1897, da calamidade das greves ferroviárias de 1910 a 1927, do arrendamento definitivo do Sul e Sueste e do Minho e Douro em 1927, e de muitos outros assuntos, em artigos notáveis, que sempre serão lidos com satisfação e aproveitamento.

Infelizmente, em 1945, já não eram vivos Mendonça e Costa e Fernando de Sousa, e, apesar da *Gazeta* ter muitas pessoas com ampla competência para tratar de problemas de grande importância para o futuro ferroviário da Nação como o seu ilustre e actual director Sr. Carlos d'Ornellas, coube-me a honra de me ocupar⁽¹⁾ da proposta de lei de coordenação dos transportes terrestres, apresentado à Assembleia Nacional pelo então Ministro das Obras Públicas, sr. Engº Cancela de Abreu. Continuando na mesma orientação, vou apreciar os decretos-leis n.^{os} 38:244, 38:245, 38:246, 38:247 e 38:248 de 9 de Maio de 1951, resultantes da aprovação da lei n.^o 2:008 de 7 de Setembro de 1945.

Como é sabido, mas convém recordar, a lei n.^o 2:008 foi o resultado duma longa crise ferroviária, que, ligeiramente, vou analisar.

Em Portugal, duma maneira geral até 1930, especialmente as linhas da Companhia Portuguesa deram lucro, não faltando a afluência de passageiros e mercadorias que se elevava de ano para ano.

Porém, a partir de 1930, devido à crise económica que durou até 1933 e mais ainda à transformação da rede rodoviária mercê da magnífica política de estradas do Estado Novo, o aumento de

veículos automóveis, que se iniciara desde 1925, começou a manifestar os seus efeitos, de forma a surgir uma grave situação ferroviária, semelhante áquela que outros países já sentiam. À estrada que o caminho de ferro vencera, vingava-se num triunfo espetacular, e que o público aplaudia com entusiasmo, pois a via férrea também soubera criar os seus inimigos, devido à superioridade que se arrogou, suportada contra vontade, mas que um dia os seus opositores encontravam no automóvel um meio de luta com possibilidade de oferecer combate. À máquina a vapor opunha-se o motor de explosão.

Sem vantagem para ninguém, pôde-se contemplar uma luta entre dois meios de transporte, que, longe de serem inimigos deviam colaborar no fim único de bem servir o público, favorecendo a economia nacional e não prejudicando-a.

O problema foi largamente estudado, havendo uma vasta bibliografia sobre a matéria, desde livros exaustivos até artigos das revistas da especialidade. Em Portugal convém não esquecer os estudos notáveis dos srs. dr. João Faria Lapa⁽²⁾, dr. Carlos Hermenegildo de Sousa⁽³⁾, as quatro conferências efectuadas em 1938⁽⁴⁾, os artigos publicados na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e no *Boletim da C. P.*.

No que diz respeito a Portugal, e é o que me proponho tratar, podem-se estabelecer com relação à crise ferroviária quatro períodos: 1.^o de 1930 a 1934; 2.^o de 1934 a 1939; 3.^o de 1939 a 1945; 4.^o de 1945 a 1951.

No primeiro período, de 1930 a 1934, as empresas ferroviárias lamentavam a sua situação, clamavam contra o automobilismo e pretendiam medidas contrárias aos transportes rodoviários, especialmente a camionagem por motivo da fuga das mercadorias, que constituem, como é sabido, a fonte mais importante das receitas ferroviárias.

O Estado, fundamentando-se no código da estrada aprovado pelo decreto com força de lei n.^o 18:406 de 31 de Maio de 1930, esperava que os interessados, em regime de completa liberdade, resolvessem o pleito, sem qualquer intervencionis-

mo. As lamentações das empresas ferroviárias e a verificação de que uma tal situação não podia continuar, determinaram as primeiras medidas do Governo, em 1934, com a publicação de algumas disposições legais destinadas a regulamentar a camionagem, verdadeiro fantasma dos caminhos de ferro, mas, que é de justiça dizer, tinha uma acção desordenada e por vezes prejudicial.

O segundo período, de 1934 a 1939, viu a situação agravar-se devido à fuga, de ano para ano mais acentuada, de passageiros e mercadorias, pelo que as empresas solicitaram em 1938 do Ministro das Obras Públicas, Engº Duarte Pacheco, um aumento tarifário.

Duarte Pacheco foi incontestavelmente um notável Ministro das Obras Públicas pela audácia das concepções, larga visão de estadista. Trabalhador incansável, prestou ao País os mais assinalados serviços, porém a sua actuação, ferroviária caracterizou-se por uma atitude de observador, que, ainda hoje, é difícil de compreender. Um homem como Duarte Pacheco sabia o que queria em matéria ferroviária, todavia nunca o disse, pelo que esse facto constitui um mistério, para o qual só encontro explicação da sua actividade ser chamada para outros sectores, e se, infelizmente, não tem falecido em 1943, acabaria por interferir.

Não quis Duarte Pacheco publicar por decreto-lei o aumento tarifário solicitado, pelo que o Governo enviou uma proposta à Assembleia Nacional, originando um largo debate em que os caminhos de ferro foram duramente atacados, chegando a dizer-se que ainda vigoravam os horários do tempo de El-Rei D. Luís, e a oposição foi tão forte, que o aumento de 10 % sobre as tarifas apenas se permitiu durante cerca de seis meses, devendo nesse prazo de tempo efectuar-se a remodelação tarifária. A atitude da Assembleia Nacional, francamente hostil aos caminhos de ferro, mostrou bem que a proposta de lei foi aprovada devido à influência governativa, e a maioria de votos favorável era bem reduzida quando da votação final.

Estes factos provocaram uma certa emoção, convencendo a Companhia Portuguesa a fazer aquilo que já devia ter realizado havia muito, pôr-se em contacto com o público por meio de uma série interessantíssima de conferências e efectuar alguns melhoramentos. Constituem essas conferências trabalhos muito importantes, que sempre se lerão com aproveitamento, sendo oradores além de Fernando de Sousa, os srs. General Raúl Esteves, Prof. Doutor Fezas Vital e Engenheiro Vasconcelos Correia, que expuseram a situação dos transportes ferroviários, faltando apenas que alguém com imparcialidade falasse em nome dos transportes rodoviários, para o problema ser visto sob todos os aspectos. O segun-

do período ia terminar com a perspectiva agradável das empresas ferroviárias modernizarem os seus serviços, especialmente as carroagens pela aquisição de novas e de automotoras, de forma ao público ser melhor servido, quando um trágico acontecimento veio trazer uma situação nova, a Grande Guerra Mundial de 1939 a 1945.

Foi sob o signo dessa conflagração que decorreu o terceiro período de 1939 a 1945, demonstrando-se inesperadamente a superioridade indiscutível das comunicações ferroviárias, os benefícios dos transportes automóveis e o triunfo da aviação. Embora Portugal conseguisse salvar-se das calamidades guerreiras, mercê da inteligente e hábil política do sr. Prof. Doutor Oliveira Salazar, sofreu, porém, muitas consequências, que se traduziram no capítulo dos transportes terrestres por uma restrição acentuada no número de comboios, todavia superior ao de 1914 a 1918, desaparecimento quase completo de automóveis e camiões, pelo que o público acidiu em massa aos caminhos de ferro, que souberam, com galhardia e no meio de muitas dificuldades, devido à falta de combustível e de matérias primas, servir à Nação.

O caminho de ferro brilhou fulgorantemente, mas não soube atrair os passageiros para quando se restabelecesse a normalidade, esquecendo, que, embora desempenhando um serviço público concedido, tem de se preocupar em atrair a freguesia dentro do possível, favorecendo-a, beneficiando-a, mostrando-se um amigo e não um superior. Falta psicológica grave, de que resultou na primeira oportunidade, uma vez terminada a Grande Guerra Mundial e a gasolina em abundância, a fuga para os transportes rodoviários.

Desta vez o Estado interveio, ocupando a pasta das Obras Públicas e Comunicações o sr. Engenheiro Cancela de Abreu, que apresentou em Fevereiro de 1945 à Assembleia Nacional uma importante proposta de lei destinada a coordenar os transportes terrestres ferroviários e rodoviários, suscitando o problema bastante interesse. A Câmara Corporativa elaborou um interessante e cuidadoso parecer da autoria do sr. Prof. Dr. Rui Ulrich propondo algumas alterações limitadas, mas na Assembleia Nacional a discussão foi tão vigorosa e tão desfavorável aos caminhos de ferro, que tornou-se necessária a apresentação de um projecto de lei de substituição da proposta de que resultou a lei n.º 2:008 de 7 de Setembro de 1945, muito diferente da proposta originária. Ditando princípios (⁵), escreveu o sr. Dr. Faria Lapa, a que é difícil atribuir definida ou precisa aplicação prática, estabelecendo regras de duvidosa interpretação, encurtando em sensível medida a feição limitadora da concorrência que dimanava da proposta, ela tornou esta última, em muitos pontos, por completo irreconhecível, sem que para o

efeito, deve dizer-se, tivesse de qualquer forma concorrido o douto parecer da Câmara Corporativa.

Posta em execução a lei n.º 2:008, foram publicados o decreto-lei n.º 35:196 de 14 de Novembro de 1945 que criou o Conselho Superior de Transportes Terrestres, fundindo-se nele as atribuições do Conselho Superior de Viação e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro dissolvidos nessa data, e o decreto n.º 37:272 de 31 de Dezembro de 1948 regulamentando os transportes automóveis por estrada.

O quarto período, de 1945 a 1951, começou com a promulgação da lei n.º 2:008 de 7 de Setembro de 1945 que determinou, entre outras disposições, a fusão de todas as empresas ferroviárias numa só, salvo qualquer excepção que se quisesse estabelecer, seguindo a política da unidade ferroviária que outros países já conheciam.

Assim acontecera na Alemanha, na Itália e em parte na Suiça.

A Bélgica, conhecendo a péssima administração dos caminhos de ferro pelo Estado, criou⁽⁶⁾, a Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Belgas, que começou a funcionar em 1 de Setembro de 1926, abrangendo com excepção do Nord Belge, todas as vias férreas por espaço de 75 anos. A convenção⁽⁷⁾ de 31 de Agosto de 1937 determinou em França a exploração das linhas férreas das companhias e do Estado pela Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro, que começou a sua actividade em 1 de Janeiro de 1938. Perante o descalabro dos caminhos de ferro espanhóis, foi criada⁽⁸⁾ a Renfe pela lei de 24 de Janeiro de 1941, unificando as vias férreas, com excepção da via estreita.

Anos depois, acontecia o mesmo na Grã-Bretanha.

A unificação ferroviária por território nacional foi o princípio estabelecido na maioria das nações europeias, verificando-se o mesmo fenômeno no Brasil e República Argentina.

Em 1945 existiam em Portugal a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e a Sociedade Estoril para a via larga; a Companhia Portuguesa para a Exploração e Construção de Caminhos de Ferro, a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e a Companhia

dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal para a via estreita. A empresa mais importante, quer pelas linhas que possuia, quer pela organização, era a Companhia Portuguesa, entidade naturalmente indicada para tomar posse de todas as vias férreas. Assim aconteceu, adquirindo a Companhia Portuguesa todas as concessões, rescindindo os sub-arrendamentos das vias estreitas do Estado, unificando-se em 1 de Janeiro de 1947, com excepção da linha do Cais de Sodré a Cascais, os caminhos de ferro em Portugal Continental sob a direcção da Companhia Portuguesa.

Manteve-se a excepção da Sociedade Estoril, que explora pelo contrato de 7 de Agosto de 1918 a linha que seria electrificada em 1926, pertencente à Companhia Portuguesa e já indicada, não se compreendendo o motivo dessa exclusão parecendo que seria preferível a unificação total.

Desde 1945 que se iniciaram no Conselho Superior de transportes terrestres os estudos para a remodelação jurídica das concessões existentes pois se embora a partir de 1947, todas as empresas, com excepção da Sociedade Estoril, se integraram na Companhia Portuguesa, todavia as concessões estavam feitas às várias companhias, pelo que se tornava necessária a sua remodelação, tanto mais que algumas concessões atingiam em 1959 o seu termo, como a Linha do Leste e a Linha do Norte. Para resolver esse problema é que foram publicados os decretos de Maio deste ano, já indicados, e que apreciarei nos próximos números da *Gazeta*.

⁽¹⁾ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1374 de 16 de Março de 1945, págs. 125 a 129.

⁽²⁾ Sr. Dr. João Faria Lapa, *Transportes Terrestres*, Lisboa, 1946.

⁽³⁾ Sr. Dr. Carlos Hermenegildo de Sousa, *Política Económica de Transportes*, Lisboa 1946.

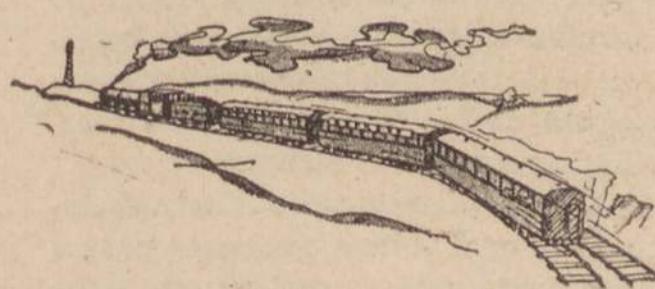
⁽⁴⁾ Sr. General Raúl Esteves, *O Problema Nacional dos Caminhos de Ferro*, Lisboa 1938; Eng.º José Fernando de Sousa, *O Problema Nacional Ferroviário*, Lisboa 1938; Sr. Prof. Dr. Domingos Fezas Vital, *A C. P. e a Crise dos Caminhos de Ferro*, Lisboa 1938; Sr. Eng.º António Vasconcelos Correia, *A Vida da C. P. desde o Convénio de 1894*, Lisboa 1938.

⁽⁵⁾ Sr. Dr. João Faria Lapa, obr. cit., pág. 315.

⁽⁶⁾ Avelar Ruas, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1217 de 1 de Setembro de 1938, pág. 399 a 403.

⁽⁷⁾ Avelar Ruas, *Gazeta* cit. n.º 1225, de 1 de Janeiro de 1939, págs. 49 a 50.

⁽⁸⁾ Miguel Sanchez Garcia, *Generalidades sobre Ferrocarriles*, Madrid, s. d., pág. 18.



ASSEMBLEIA GERAL DA C. P.

Aprovação das bases para a concessão única constante do Decreto n.º 38.246

NA tarde de 7 do corrente, reuni-se, na Estação do Rossio, a assembleia geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para tomar conhecimento das bases da concessão única e votar as alterações que vão ser introduzidas nos estatutos.

Estavam presentes 79 accionistas, que representavam 10.820 acções. Tomou a presidência da mesa o sr. dr. Bustorff Silva, ladeado pelos srs. drs. José Alberto dos Reis, comissário do Governo junto da Companhia, Mendes de Carvalho e Arnaldo Pinheiro Torres. O Conselho de Administração da C. P. estava representado pelos srs. Coronel Pinto Osório, General Raúl Esteves, Dr. Mário de Figueiredo, Major Mário Costa, Dr. Fezas Vital e Leite Pinto, vendo-se ainda o Director Geral da Companhia, sr. Eng.º Espregueira Mendes.

Depois de lido pelo presidente da mesa o texto da convocação, fez uso da palavra o sr. Dr. Jaime de Azancot, que pediu à assembleia um voto de sentimento pela morte do Chefe de Estado. Proposto, pelo presidente, um minuto de silêncio, que foi rigorosamente cumprido, o sr. Dr. Jaime Azancot, continuando no uso da palavra, depois de fazer várias considerações sobre a representação do Estado naquela assembleia, afirmou que a aceitação das bases para a concessão única propostas pelo governo correspondia ao não recebimento de dividendos durante 50 anos. Declarou, no entanto, que aceitava as referidas bases, mas de uma forma condicionada. Ao concluir, enviou para a mesa uma proposta no sentido de que o Conselho de Administração podesse ao Governo que autorize a pagar as importâncias necessárias para atribuir aos accionistas um dividendo de cinco por cento nos anos em que a Companhia não tenha lucros a distribuir.

O sr. José Lucas Coelho dos Reis, que foi o segundo accionista a fazer uso da palavra, depois de analizar a situação financeira da Companhia, declarou apoiar a proposta do orador antecedente.

O sr. Agostinho de Paiva, que não concordou com a aceitação das bases propostas pelo Governo, alegando que elas não salvaguardavam os interesses dos accionistas, sugeriu que algumas economias se poderiam fazer, manifestando-se, a propósito, contra a concessão de bilhetes gratuitos a determinados empregados e suas famílias, os quais, se fossem pagos, corresponderiam à importância de 5 mil contos. Quanto à distribuição dos dividendos, mostrou-se pessimista.

O sr. engenheiro Cunha Leal segue-se no uso da palavra. As suas intervenções nos trabalhos das assembleias gerais da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses são sempre ouvidas com o maior interesse. Depois de várias considerações sobre a forma do funcionamento das sociedades anónimas, analisou as declarações do sr. Dr. Jaime Azancot, definindo a seguir a posição do Governo perante o problema criado pela camionagem. A propósito, dissertou sobre a evolução dos transportes, desde a velha diligência à aviação. Ocupou-se, seguidamente, dos prejuizos da exploração, afirmando que, proporcionalmente, o «déficit» da C. P. é muito inferior ao que, no presente, sofrem todas as companhias de caminhos de ferro dos países civilizados.

Depois de se referir às operações de resgate de várias companhias, em 1945, e à forma como elas foram feitas, afirmou que havia a necessidade de melhorar todas as formas de transporte ferroviário. E solicitou: Para melhorar os serviços de caminho de ferro, o sr. eng.º Araújo Correia calculou serem necessários mais de dois milhões de contos. Esse capital deverá ir buscar-se ao Estado, dado que nem a camionagem nem a aviação permitem, no presente, prescindir-se dos caminhos de ferro, tão necessários, nesta época de incertezas, até para eventuais transportes militares.

O sr. eng.º Cunha Leal, declarando que votava as bases para a concessão única, apelou para o Estado no sentido de atender aos legítimos interesses dos accionistas.

Qualquer oposição à aprovação das referidas bases — acentua — resultaria num maior e mais grave prejuízo para os particulares.

Em seguida é concedida a palavra ao sr. Alfredo Ferreira que afirmou ser sua convicção de que, se a Companhia entrar no regime preconizado nas bases de concessão única, o capital e os lucros deverão ficar assegurados. De outra forma, a C. P. não encontraria quaisquer possibilidades para vencer a sua crise presente.

O sr. Dr. Jaime Azancot, que pediu de novo a palavra, disse saber que o Conselho de Administração fizera tudo que estava ao seu alcance na defesa dos interesses dos accionistas.

O sr. eng.º Cunha Leal, pede novamente a palavra para informar a assembleia de que não aprovava a proposta apresentada pelo orador antecedente, pois esse documento era contrário às próprias determinações do Código Comercial, não podendo as acções da C. P. ser consideradas como valores privilegiados.

O sr. Dr. Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da Companhia, ao fazer uso da palavra, elogiou em primeiro lugar o discurso do sr. eng.º Cunha Leal, afirmando a sua concordância total com as observações por ele apresentadas à proposta do sr. Dr. Azancot. Fez em seguida algumas considerações sobre a eventualidade do resgate e afirmou que esse resgate em nada poderia favorecer os accionistas. Quanto ao futuro dos caminhos de ferro no nosso país, discordou da opinião do sr. eng.º Cunha Leal, pois sendo Portugal uma nação em franco desenvolvimento era de esperar um sensível aumento de tráfego, e o tráfego era o maior problema da Companhia. E sublinhou:

— O grande concorrente da C. P. não é propriamente a carreira regular da camionagem mas a camionagem de aluguer e particular. E a concluir afirmou ter esperança de ver ainda associadas estas duas modalidades de transporte.

O sr. Dr. Fezas Vital, do Conselho de Administração da C. P., informou a assembleia de que a Companhia tem feito todos os esforços para diminuir os seus encargos. As economias em pessoal obtidas pela Direcção Geral elevaram-se a 11.544 contos, tendo sido também muito importante a redução nas despesas de tracção, e se mais não fez foi porque houve que atender no primeiro caso à situação dos empregados e no segundo às necessidades de continuar a bem servir o público.

O sr. eng.º Cunha Leal, no final da apreciação das bases para a concessão única, fez um novo apelo à generosidade do Estado em relação à posição dos accionistas.

Fizeram ainda uso da palavra os srs. Lucas Coelho dos Reis e Armando de Sampaio e por fim o sr. Dr. Mário de Figueiredo.

Tendo verificado que se encontravam já na assembleia geral 104 accionistas, representando 12.075 acções, o sr. Dr. Bustorff Silva pôs à votação a alínea *a*) da ordem do dia, a qual consistia na aprovação, ou recusa, por parte da Companhia das bases para a concessão única, constantes do Decreto-Lei n.º 38.246, publicado no «Diário do Governo» do dia 9 do corrente.

Foi aprovada com a abstenção de um accionista.

A alínea *b*) — deliberar acerca da operação financeira prevista no Decreto-lei n.º 38.246 e votar nas emissões de obrigações até 350.000.000\$ — foi aprovada por unanimidade.

Publicamos a seguir, na íntegra, os artigos que se julga conveniente alterar, tais como foram apresentados à Assembleia Geral:

Art. 4.º — O capital da Companhia é de 20.000.000\$000, representado por vinte mil acções, cada uma do valor nominal de 1.000\$00. Destas acções deduzir-se-ão as que, por qualquer título, se tornarem propriedade da Companhia, as quais serão anuladas. Para este efeito deverá inscrever-se no activo uma verba correspondente ao valor das acções anuladas, não se alterando no passivo a cifra do capital social. § único. O capital social poderá ser elevado, uma ou mais vezes, por simples resolução do conselho de administração, até ao montante de Esc. 100.000.000\$00. Além deste limite o aumento só pode efectuar-se por deliberação da assembleia geral, sob proposta do mesmo conselho.

Art. 12.º — O conselho terá um

presidente e um vice-presidente. O primeiro será designado livremente pelo Governo de entre os administradores; o segundo será eleito anualmente pelo conselho de administração entre os seus membros. O conselho elegerá também, anualmente, de entre os seus vogais, um administrador-delegado, ao qual competirá prover à gerência dos negócios correntes da administração, superintender na execução das deliberações do conselho e exercer todas as demais atribuições que o conselho nele delegar. § 1.º O vice-presidente e o administrador delegado podem ser reeleitos. § 2.º Na falta do presidente e do vice-presidente as sessões serão presididas pelo vogal que o conselho designar.

Art. 13.º — Cada um dos administradores eleitos deverá caucionar a sua gerência por meio de acções da Companhia que representam o capital de 30.000\$00. Estas acções serão depositadas nos cofres da Companhia dentro de oito dias a contar da eleição e não poderão ser alienadas nem inventadas senão depois de aprovadas, pela assembleia geral, as contas da gerência respectiva.

Art. 15.º — O mandato dos administradores eleitos tem a duração de três anos, excepto nos dois primeiros anos do triénio que se seguir à aprovação destes Estatutos, em cada um dos quais se fará a renovação dum dos administradores. Determinar-se-á, por sorteio, qual o administrador sobre que há de recair a renovação. No primeiro ano o sorteio abrangerá os quatro administradores; no segundo incidirá sobre os três restantes. É permitida a reeleição. § único. Aprovados estes Estatutos, a assembleia geral ordinária que se seguir procederá à eleição dos quatro administradores.

Art. 17.º — Sem prejuízo do disposto no artigo 54.º compete ao conselho praticar todos os actos e exercer todos os poderes relativos à administração da Companhia. Cabe-lhe designadamente: *a*) Celebrar todos os contratos e accordos respeitantes aos fins mencionados nos artigos 3.º e 4.º, precedendo autorização do Governo e da assembleia geral, quando necessária; *b*) Adquirir bens mobiliários ou imobiliários necessários para a realização dos fins da Companhia e aliená-los quando desnecessário; *c*) Celebrar convenções com outras empresas cujos transportes ou estabelecimentos de qualquer natureza possam interessar á vida da Companhia; *d*) Regular, segundo os Estatutos, o

emprego e a aplicação dos fundos de reserva de quaisquer outros; *e*) Fixar e modificar as tarifas e o sistema de arrecadação das receitas, nos termos da Concessão; *f*) Estabelecer regimes especiais de exploração económica, nos termos da Base IX da Concessão; *g*) Aprovar os regulamentos necessários para a execução dos serviços; *h*) Aprovar o orçamento das receitas e despesas; *i*) Contrair empréstimos para a satisfação das necessidades da Companhia; *j*) Realizar todos os contratos atinentes à conservação e exploração das linhas, estabelecimentos e empresas da Companhia, e nomeadamente os contratos de fornecimento, de aquisição de máquinas, materiais, utensílios e ferramentas; *k*) Autorizar todas as transferências de valores e fundos, desistir de privilégios, dar quitações, efectuar renúncias; *l*) Nomear e demitir o director-geral e, sob proposta deste, os subdirectores, chefes de divisão e chefes de serviço e quaisquer outros empregados cuja nomeação e demissão não sejam cometidas ao director-geral; *m*) Nomear e demitir o secretário-geral e, sob proposta deste, os funcionários superiores e quaisquer outros empregados dos serviços que lhe estão subordinados, cuja nomeação e demissão não sejam cometidas ao secretário-geral; *n*) Fixar os quadros do pessoal e respectivos vencimentos e conceder as gratificações que considerar justas; *o*) Autorizar a proposição de quaisquer acções e processos, assim como as desistências, confissões e transacções relativas a processos pendentes; celebrar transacções extrajudiciais; autorizar compromissos arbitrais; *p*) Submeter à assembleia geral as propostas para deliberações que sejam da competência exclusiva da mesma assembleia; *q*) Dirigir ao Governo, com prévia autorização da assembleia geral, petições sobre prolongamento de caminhos de ferro ou ramais.

Art. 19.º — Ao director-geral da Companhia compete, sob a superintendência do Conselho, a direcção superior dos serviços técnicos e administrativos, com excepção dos que estão subordinados ao secretário-geral e a comissões autónomas. O director-geral assiste às sessões do conselho, nas quais tem voto consultivo: tem às suas ordens todos os empregados, exceptuados os que dependem do secretário-geral e das comissões referidas; nomeia e demite os empregados cuja nomeação e demissão o conselho lhe tenha delegado; propõe ao conselho a no-

meação e demissão dos restantes e a fixação dos vencimentos de todos; prepara o expediente relativo à modificação das taxas e tarifas, à organização de regulamentos para a execução de serviços e à celebração de contratos relativos à construção das linhas e das outras empresas compreendidas nos fins da Companhia. O conselho de administração determinará as restantes atribuições do director-geral e poderá delegar nele os poderes que entender. § único Poderá haver um ou mais subdirectores que coadjuvarão o director-geral e o substituirão nas suas faltas e impedimentos.

Art. 20.^o O secretário geral da Companhia assistirá às sessões do Conselho, ao qual submeterá, para deliberação, os assuntos que lhe estão confiados. Incumbe-lhe além disso, ler e lavrar as actas das sessões, nas quais registará fielmente as deliberações tomadas e, em resumo, os fundamentos invocados. § único. As actas serão assinadas pelo presidente. As cópias ou extractos serão subscritos pelo secretário geral e não poderão ser passados a pessoas estranhas sem autorização do presidente.

Art. 21.^o Todos os documentos relativos à gerência ordinária da Companhia serão assinados pelo administrador-delegado. Os documentos relativos a contratos e a actos que ultrapassem a gerência ordinária, serão assinados pelo presidente e por um administrador. § 1.^o Tratando-se de títulos de acções e obrigações da Companhia, uma das assinaturas pode ser de chancela. § 2.^o O Conselho definirá o que se entende por gerência ordinária.

Art. 23.^o Uma comissão de três accionistas, eleita em sessão ordinária da Assembleia Geral, fixará a verba global destinada à remuneração dos membros do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal e à do Conselho do Governo. A distribuição da verba por cada um dos interessados compete ao Conselho de Administração, devendo o Comissário do Governo ser retribuído como os vogais do Conselho que não exerçam as funções de presidente nem de vice-presidente. § 1.^o A fixação global a que se refere este artigo valerá por três anos. A verba será levada a conta de despesas gerais. § 2.^o A Assembleia Geral Ordinária que se seguir à aprovação destes Estatutos, elegerá a comissão de que trata este artigo.

Art. 24.^o O Conselho Fiscal será composto de três membros, de nacionalidade portuguesa, eleitos pela

Assembleia Geral de entre os accionistas. É aplicável aos membros do Conselho Fiscal, feitas as devidas adaptações, o que se dispõe no artigo 15.^o e seu parágrafo. § único. O Conselho terá um presidente, eleito anualmente pelos seus membros. É permitida a reeleição.

Art. 29.^o A Assembleia compõe-se dos accionistas que possuirem trinta acções. Os possuidores de acções em número inferior a trinta poderão agrupar-se de modo a completar este número, a fazer-se representar por um deles ou por outro accionista com assento na Assembleia.

Art. 30.^o Para poderem tomar parte na Assembleia deverão os accionistas fazer averbar as suas acções dominativas ou depositar as suas acções ao portador até dez dias antes do designado para a realização da sessão. Aos accionistas habilitados a tomar parte na Assembleia serão passadas cartas de Admissão. § único. O depósito das acções será feito nos cofres que o anúncio da convocação da Assembleia designar.

Art. 33.^o A cada trinta acções corresponderá um voto; mas nenhum accionista particular terá direito a mais de cinco votos, seja qual for o número das suas acções, assim como nenhum accionista particular poderá, por si e como representante de outros, reunir mais de cem votos.

Art. 39.^o Salvo o disposto no artigo 36.^o, a Assembleia considerar-se-á regularmente constituída, uma vez que os accionistas presentes e representantes atinjam pelo menos, o número de vinte e possuam a quarta parte do capital social § único. Quando se verifique, pelos depósitos de acções, que a Assembleia não pode funcionar, o presidente convocará imediatamente nova reunião para data que não esteja distanciada, nem mais de vinte, nem menos de quinze dias. Nos primeiros dez dias, a contar desta segunda convocação, será admitido o depósito de acções.

Artigo transitório. A Assembleia Geral Ordinária que se seguir à aprovação destes Estatutos poderá efectuar-se no mês de Julho.

A alínea b) — deliberar acerca da operação financeira prevista no Decreto-lei n.^o 38-246 e votar emissões de obrigações até 350.000.0\$00 — foi aprovada por unanimidade.

As alíneas c) e d) — modificações de vários artigos dos estatutos — foram também aprovadas com ligeiras alterações, depois do sr. dr. José Alberto dos Reis ter prestado à assembleia vários esclarecimentos.

Ao votar-se, porém, as alterações aos artigos 29.^o e 33.^o, que determinavam, respectivamente, que a assembleia geral era formada pelos accionistas que possuissem trinta acções e que para poderem tomar parte nela os accionistas as deveriam averbar até dez dias antes do designado para a realização da sessão, falaram os srs. eng. Cunha Leal, Agostinho Paiva e Alfredo Ferreira os quais manifestaram a sua discordância. A assembleia suspendeu nessa altura a votação.

Momentos depois o Prof. José Alberto dos Reis anunciou que, consultado sobre o assunto o sr. ministro das Comunicações, este declarara não ver inconveniente em que o Conselho de Administração retirasse as alterações aos dois referidos artigos.

Logo a seguir o sr. dr. Mário de Figueiredo declarou que a Direcção da C. P. retirava as citadas modificações.

Foram ainda aprovadas três propostas da sr. eng. André Navarro no sentido de serem concedidos ao Conselho de Administração poderes para elaborar contratos, e um voto de confiança.

A concessão à C. P. de todas as linhas férreas do continente

Na presença do sr. Procurador Geral da República, foi ante-ontem assinado, no gabinete do sr. Ministro das Comunicações, o contrato de concessão à C. P. de todas as linhas férreas do Continente português. Assinaram o contrato, em nome do Estado aquele membro do Governo e em nome da C. P. os seus administradores engenheiros Pinto Osório e general Raúl Esteves.

CRÓNICAS DE VIAGEM

DE LISBOA A ROMA

X

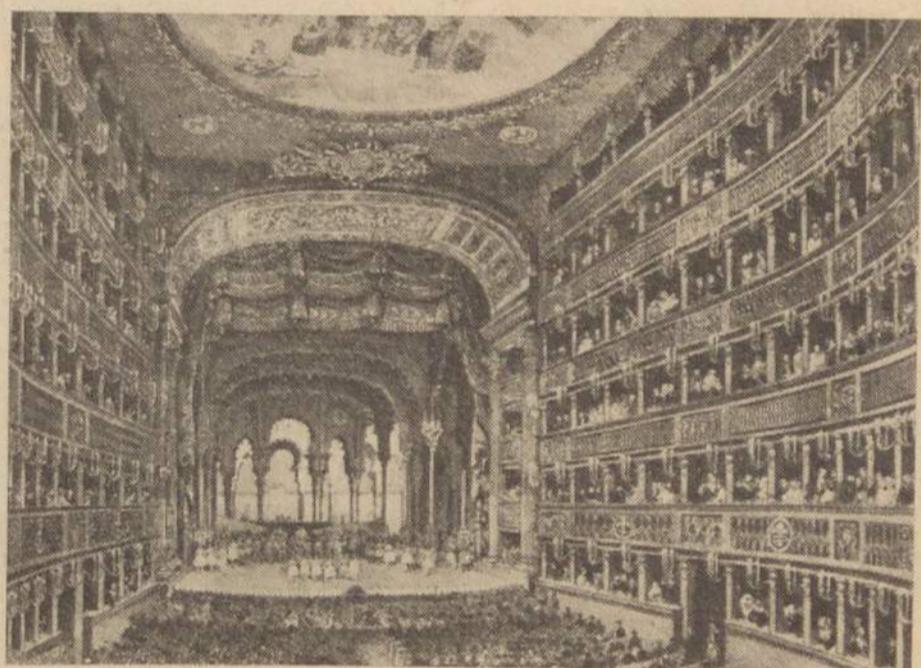
Por CARLOS D'ORNELLAS

AS sessões do Congresso foram marcadas para as nove horas da manhã e em todas elas actuaram sempre os delegados portugueses com intervenção nos assuntos respeitantes a caminhos de ferro da Metrópole e colónias portuguesas.

As tardes foram reservadas às visitas técnicas e a excursões várias que o tempo, permanentemente chuvoso, não deixou apreciar. As primeiras foram feitas à Sociedad Terni, Central Hidroeléctrica de «Galletto», Fábrica de Pneumáticos «Pirelli», Fundição «Prenestina» e Instalações da gare de Roma, e as segundas, dedicadas às famílias dos congressistas, também efectuadas debaixo de chuva, foram o circuito da Via Apia antiga, Albano, Genzano, Nemi, Via del Laghi, Marino, Frascati e Monte Cavo; visita a Hóstia e Lido; Este e Adriana; Auzio e Netuno; exterior de Roma por Praça Esedra, Santa Maria Maior, S. Giovanni de Latrão, Coliseu, Arco de Constantino, Circo Massimo, Porta de S. Paulo, Vila Ciarra, Porta de S. Pancrácio, Gianicolo, S. Pedro, Monte Mario, Vila Madama, Foro de Itália, Ponte Milvio, Vila Glória, Praça do Povo, Pincio, Vila Burguesa, Porta Pinciana e Praça Esedra.

Durante estas visitas foram-nos oferecidos chás e aperitivos.

No dia 28, depois de uma tarde livre, realizou-se no Felix Palace Hotel o banquete oficial, oferecido pelo Ministro dos Transportes, senador de Aragona,



NAPOLES — Teatro di S. Carlos

em honra dos delegados participantes nos trabalhos da sessão. Traje a rigor, com condecorações. Jantar igual ou muito parecido com os que, habitualmente, são servidos nas recepções oficiais, e uma belíssima orquestra, dirigida pelo professor Mário Polini, deu-nos este magnífico programa: *Valsa Kaiser*, de Strauss; *Sinfonia do Barbeiro de Sevilha*, de Rossini; *Serenata*, de Mozart; *Silvano e Amigo Fritz*, de Mascagni; *Marcha Turca*, de Mozart; *Madame Butterfly* (Sinfonia), de Puccini; *Danúbio Azul*, de Strauss; *Viúva Alegre*, de Franz Lehár; e *Dança das Horas*, da *Gioconda*, de Ponchielli.

Após breves discursos do Presidente da Mesa, Di Raimondo e Delory, terminou o banquete oficial para dar lugar à exibição de grupos folclóricos no Salão Nobre do Hotel, cujas canções napolitanas nos agradaram sob todos os pontos de vista.

O meu diário regista no dia 30 uma visita a Nápoles, Pompeia e Capri. Assim, às 7,30 desse sábado, uma composição de quinze luxuosas carruagens de



Alguns congressistas com suas famílias apreciando a vista parcial do porto de Nápoles

primeira classe sai de Roma, com seiscentos congressistas, vence o percurso em menos de três horas e às 10,20 desembarcamos na Margelina.

Nápoles, com a sua população de 1.010.000 habitantes, não nos dispõe mal, apesar de a vermos através de uma rápida visita, num autocarro que tem por destino levar-nos ao Parque de Rimembranza. Daqui avista-se uma cidade antiga que foi bastante maltratada durante a última grande guerra. Atacado o seu porto por fortes e constantes bombardeamentos aéreos, a cidade foi também atingida no interior, tendo ficado bastante danificados vários monumentos e grande número de edifícios.

A História de Nápoles e do seu reino identifica-se, durante um longo período de 22 anos, com a História de Espanha. Foi fundada e habitada pelos colonos gregos e tornada colónia romana na época imperial. Devastada pelos bárbaros, passou, em 1266, para o domínio dos Angeois e em 1442 para os Aragoneses. Carlos d'Anjou, que foi seu rei, embelezou a cidade em 1270, perdendo depois a Sicília que



Aspecto do Porto de Nápoles visto do *Parco della Rimembranza*

Pedro de Aragão havia conquistado. De 1532 a 1554 esteve sob o domínio espanhol e foi seu vice-rei D. Pedro de Toledo, que enriqueceu Nápoles com belos monumentos. Em épocas sucessivas foram feitas muitas outras construções de certa utilidade, algumas das quais ainda hoje existem. No ano de 1734 o infante Carlos de Bourbon de Espanha apoderou-se da cidade, estabelecendo a dinastia dos Bourbons até que, em 1860, José Garibaldi, o célebre patriota italiano, que nasceu em Nice em 1807 e faleceu em 1882, entrou na cidade, onde encontrou palácios, hospitais, quartéis, etc..

Um notável movimento artístico nasceu e desenvolveu-se em Nápoles, quando ali convergiam no Século XV pintores e escultores da Flandres, Catalunha, França e norte da Itália. Sucessivas vagas de artistas se seguiram, e, no princípio do século XVII, apareceram Miguel Angelo, o cavaleiro d'Arpin e Ribéra, que ocupou o primeiro lugar. Outros mestres se sucederam, com eles.



NISIDA, sítio encantador em frente ao porto de Nápoles, ligado à cidade por uma estreita língua de terra (vista do *Parco della Rimembranza*)

Quando seguimos de Veneza para Bolonha, disse-nos um companheiro de viagem que admirava os napolitanos, pois estes sempre se viam alegres e bem dispostos, cantarolando a todo o momento, embora a fome e o frio os atacassem e não tivessem trabalho.

De facto, ao desembarcarmos, nota-se que a cidade é alegre pelo seu movimento e pelo ruído constante, motivado pela agitação permanente de transportes.

Durante o trajecto que fizemos para o Parque de Rimembranza, através da luz viva de um belo e claro dia e das lindas cores daquele mar, jazida de milhares de vidas, Nápoles mostra-nos o seu muito falado vulcão, conhecido pelo nome de Vesúvio, que, desde o ano de 1942, reduziu a sua actividade a uma simples e inofensiva nuvem de fumo que mal se distingue do ponto, não muito distante, em que nos encontramos. Dos trezentos e setenta vulcões que há quarenta anos existiam e se encontravam em actividade, era este o mais importante, pois tem mil e duzentos metros de altura. Reduziu a cinzas, no ano de 79 D. C., as cidades de Herculano e Pompeia, submergindo-as.

Em 1651, sete correntes de lava, que atingiram a



O Vesúvio em erupção

velocidade de mil metros por hora, inundaram muitas aldeias das montanhas próximas fazendo desaparecer perto de quatro mil pessoas. Em 1794, Tôrre do Grego, aldeia perto do Vesúvio e junto ao mar, foi atravessada por uma corrente de lava que lhe arrebatou quatro centenas dos seus habitantes, reduzindo-a a uma massa de três a vinte metros de espessura, avançando ainda cem metros dentro do mar. Estas correntes necessitam seis horas para descer desde a cratera até ao mar. Quando se aproximavam as erupções, os animais em toda a cidade deram sinal. As cinzas da cratera elevaram-se a uma altura de três mil metros, condensando o vapor e aumentando bruscamente a tensão eléctrica; sucediam-se os relâmpagos e o barulho era ensurdecedor. A certa altura, o Vesúvio começou a lançar pedras de um metro cúbico à altura de mil metros.

Baixamos à cidade, depois de apreciar a majestosa vista do Parque, para se proceder à instalação dos congressistas, a qual se fez com relativa facilidade.



Um grupo de excursionistas em Pompeia

dade, sendo lamentável que alguns hotéis, considerados de primeira e segunda ordem, não usem ainda meios de higiene bem necessários ao turista que, saindo de sua casa, ambiciona instalar-se convenientemente e ter como base essencial uma cama com lençóis limpos e uma mesa conveniente, como nos foi dado observar por toda a Itália que percorremos. Quem entra num hotel e se instala no quarto e ao abrir da cama nota os lençóis enxoalhados, já lhe não apetece dormir, por muita boa apresentação que tenha o hotel, as suas instalações e a distinção de quem nos serve.

Mas, deixemos o caso para quem nele tenha interferência directa.

Temos de visitar Pompeia, que dista Nápoles uns vinte e quatro quilómetros. O autocarro em que seguimos rodeia, durante longo tempo, o Vesúvio. A ideia da devastação originada pelo vulcão não nos aterroriza, possivelmente por sabermos que o mesmo, pelo menos agora, transferiu o seu poder para outro local.



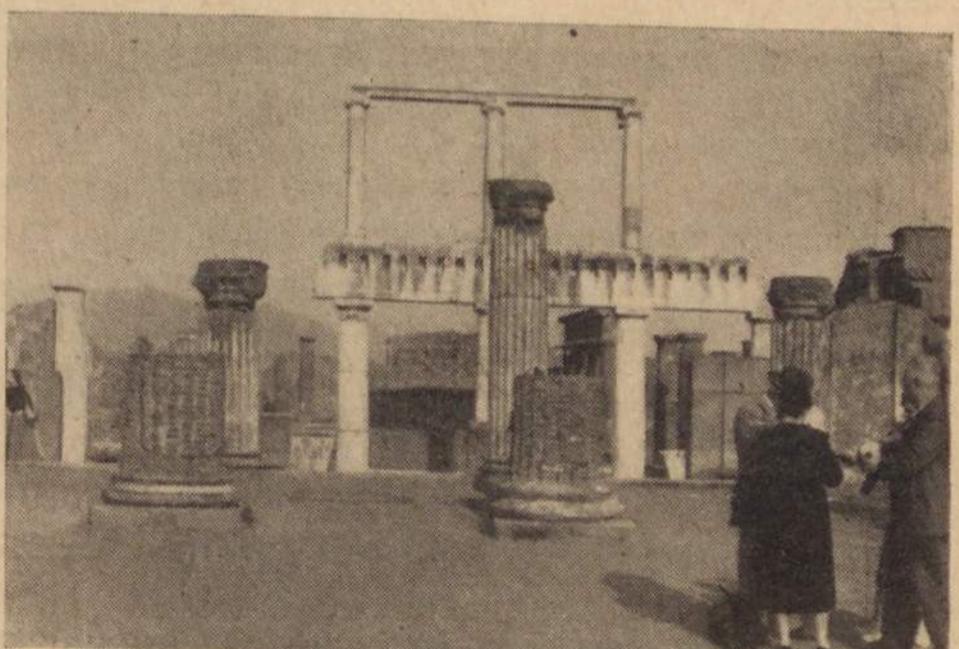
É com prazer e curiosidade que se percorrem as ruas mortas de Pompeia

Estamos em Pompeia, a cidade que o Vesúvio sepultou e que atrai o mundo inteiro, em visita de curiosidade, embora ela se encontre permanentemente mergulhada numa profunda tristeza, pelo menos para aqueles que leram as páginas dispersas sobre a sua ruina. São duas horas que mal chegam para ver a sua quarta parte. Diz-se que os trabalhos de escavação da antiga cidade, de 50.000 habitantes, começaram em 1748 e que já estão a descoberto mais de dois terços, inclusivé o seu anfiteatro, que conserva uma grande parte da construção inicial. Percorremos alguns quilómetros, mal sentindo a fadiga do passeio, prodigamente compensada com pinturas e construções dispersas, que nos deixaram admiravelmente impressionados.

Não resistimos à tentação de uma rápida visita ao museu que exibe ânforas, caldeiras de bronze e uma imensidão de púcaros, bacias, jarras, quadros com pinturas, cujas cores ainda não perderam a vivacidade, enfim um sem número de objectos que nos foi dado ver e apreciar dentro daquele curto espaço de tempo.

Ainda se conservam em Pompeia anúncios e cartazes para a propaganda eleitoral.

(Continua)



As ruínas de Pompeia falam-nos numa linguagem expressiva

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Feira das Indústrias Portuguesas

A' gosto percorrer as instalações da Feira das Indústrias Portuguesas, que este ano ocupam o dobro do espaço da Feira de 1950. Lição magnífica constitui este certamen para quantos desejam conhecer as invulgares qualidades de trabalho e o génio criador dos técnicos e dos operários portugueses e, simultaneamente, os recursos do País. Desta vez, os organizadores do notável certamen quiseram dar-nos também a presença das nossas províncias ultramarinas de Angola e Moçambique, ambas ricas em produtos de subsolo.

Não tenhamos dúvida de que, hoje, em determinados sectores industriais, nada temos que invejar ao que se faz lá fora. Muitos dos nossos produtos alcançaram no estrangeiro, nos mercados mais concorridos, posição invejável, como, por exemplo, as nossas casimiras. Mas o que talvez não saiba a maioria dos nossos leitores é que em Portugal se fabricam peças de automóvel, as quais, depois de prontas, seguem para a América do Norte, onde são aplicados na construção de carros das melhores marcas.

Visitar a Feira das Indústrias Portuguesas sendo um dever é também um prazer.

De tudo ali se vê, desde um simples botão de casaco, a uma máquina de costura, desde uma delicada filigrana, trabalhada em ouro, à peça mais fantasista da indústria vidreira, que está a notabilizar-se entre nós.

Afirmação de beleza e lição incomparável, que nos ensina a olhar com orgulho e respeito para os nossos técnicos.

País em marcha, sempre novo e actual, Portugal tem diante de si, quer na Metrópole, quer nas províncias ultramarinas, um largo e glorioso futuro.

A Feira das Indústrias Portuguesas coloca-nos num plano superior e dá-nos a medida da nossa cultura, da inteligência dos nossos operários e dos recursos materiais de que dispomos.

Ricardo Covões

FOI um homem excepcional este Ricardo Covões que um brutal desastre de automóvel atirou inesperadamente para a morte. Filho do povo, o que foi em vida ficou a devê-lo apenas ao seu esforço, à

sua fé em si próprio, à sua bondade, ao seu sonho de beleza e aos filhos do povo dedicou sempre o melhor do seu afecto e do seu interesse.

Muito novo ainda dedicou-se ao jornalismo, depois aos negócios teatrais.

O «Coliseu dos Recreios» teve nele um grande empresário. O público de Lisboa tem que ser grato à sua memória: Ricardo Covões não procurou apenas divertilo com as companhias de círco nem deslumbrá-lo com as montagens opulentas das revistas em que ele também colaborava como autor, diligenciou, simultaneamente, contribuir para a sua cultura, contratando magníficas companhias de ópera, de que faziam parte os mais célebres cantores da Itália.

As crianças das escolas tiveram em Ricardo Covões um grande amigo, e foi ali, nas tardes infantis, que milhares delas aprenderam a sorrir para a vida.

Possuidor de uma boa fortuna, grande parte dos seus proveitos foram distribuídos por obras de assistência e nunca a sua bolsa se fechou quando um artista desempregado o procurava. E muitos foram os que ele socorreu. Se todos os empresários pudessem ser como foi o ilustre extinto, o desemprego dos artistas de teatro seria coisa ignorada e inexistente.

A morte de Ricardo Covões representa uma grande perda, não apenas como empresário mas também como homem de coração. E hoje são tão raros os homens generosos, porque desconhecem aquela santa alegria de ver, em sua volta, gente feliz.

Lisboa, capital de Congressos

SUCEDEM-SE os Congressos Internacionais em Lisboa, que, com a preferência, vai ganhando, assim, aos poucos, terreno na indústria turística. O XIII Congresso da Câmara do Comércio International, realizado esta semana, trouxe à nossa capital nada menos do que 700 delegados estrangeiros e 50 jornalistas.

Lisboa, capital de Congressos, teve mais uma vez a honra de receber algumas das mais altas figuras do momento, entre as quais, com significado especial, e os srs. Paul G. Hoffman, antigo administrador do Plano Marshall e actual presidente da Fundação Ford, e William R. Herod, ministro coordenador da Produção da Defesa do Pacto do Atlântico.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Junho de 1901)

Tracção electrica

A Companhia Carris de ferro de Lisboa importou já 122 carros de tracção electrica, procedentes de Nova-York e Philadelphia, no valor de 500 contos. Deve importar mais 40 carruagens de tramways de grandes dimensões.

São 80 abertos, de dimensões, forma e disposição apparente, identicos aos que fazem as carreiras de Bemposta e Lumiar; 40 carros fechados, de extrema elegância e comodidade e mais 2 carros de leito raso, affeiçoados ao transporte de tanques ou depositos de agua, apparelhados para a rega das ruas do transito.

Os carros teem todos dois motores electricos, um para cada eixo, dependentes d'uma machina fixa.

As experiencias começaram em 15 de julho e a exploração ao publico em meados de dezembro, nas carreiras de Algés, Poço do Bispo, rua do Ouro, rua Augusta, Avenida, e Conde Barão.

Os fiacres electricos de Paris

A Companhia de Pequenas Carruagens, que tão grande entusiasmo chegou a despertar nos seus accionistas, resolveu pôr de parte os sonhos doirados com que se fundou.

Cada uma das carruagens que trazia em serviço custava-lhe nem mais nem menos de 50 francos por dia, e a Companhia não podia exigir dos conductores que as tomavam de aluguer mais de 25 francos.

Em quanto duraram as experiencias, a Companhia perdeu 1.500 francos por dia.

FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DA IMPRENSA TÉCNICA PERIÓDICA

Dr. Marius Berthet

Tivemos o prazer de receber nesta redacção o nosso velho amigo, o sr. dr. Marius Berthet, advogado e ilustre engenheiro, que veio a Lisboa, na sua qualidade de jornalista, assistir ao XIII Congresso da Câmara do Comércio Internacional.

O sr. dr. Marius Berthet, que é Secretário General da Fédération Internationale de la Presse Technique et Périodique, com sede em Paris, aproveitou a sua breve estadia na nossa capital, para estudar as possibilidades de montar em Portugal uma delegação do organismo a que pertence.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Causou a maior satisfação em todo o Sul de Angola a autorização do sr. Ministro das Colónias, para o começo dos trabalhos de construção do primeiro troço do prolongamento, para Leste, do Caminho de Ferro de Moçamedes ligando Sá da Bandeira a Quipungo.

Foram já adquiridos 120 quilómetros de linha correspondendo exactamente à distância entre Sá da Bandeira e Quipungo.

Quanto ao prolongamento do mesmo caminho-ferro para o Sul, encontram-se praticamente terminados os trabalhos da plataforma e edifícios do troço Chibia-Gambos, devendo principiar agora os trabalhos de assentamento da linha.

Imprensa

«O COMÉRCIO DO PORTO»

O *Comércio do Porto* acaba de entrar no 97.º ano de publicação, estando, portanto, nas vésperas do centenário. E' o diário mais antigo da progressiva capital nortenha e porque, na Impresa, envelhecer é sinónimo de rejuvenescer, *O Comércio do Porto*, pode considerar-se um dos mais novos jornais do país, não apenas pelo seu excelente aspecto gráfico, mas também pela maneira tão competente como digna como os problemas do país são tratados nas suas prestigiosas colunas.

Aos srs. F. Seara Cardoso, ilustre director, editor e proprietário de *O Comércio do Porto*, e a Hugo Rocha, seu Chefe de Redacção, apresentamos os nossos cumprimentos de felicitações, cumprimentos esses extensivos a todos os seus ilustres redactores e colaboradores.

«JORNAL DE NOTÍCIAS»

Entrou no 64.º ano de publicação o diário portuense *Jornal de Notícias*, da ilustre direcção do sr. dr. M. Pacheco de Miranda. Honrando sempre as suas nobres tradições, o *Jornal de Notícias* não é apenas um grande jornal do Porto mas um grande jornal português, redigido por distintos profissionais do Imprensa e colaborado por algumas das pessoas mais ilustres do país.

Gazeta dos Caminhos de Ferro apresenta ao *Jornal de Notícias* cumprimentos de felicitações pelo seu aniversário.

«DIÁRIO DO ALENTEJO»

Com a sua edição de 1 de Junho, completou 19 anos de publicação o *Diário do Alentejo*, porta-voz regionalista, que aos problemas do distrito de Beja tem dedicado a mais interessada atenção.

Em 19 anos de existência o *Diário do Alentejo* realizou uma obra de sá política regionalista, de que muito justamente se pode orgulhar.

Os nossos cumprimentos.

«LISBOA CARRIS»

Sob a direcção do sr. F. Avilez e tendo como editor o sr. Pedro da Conceição, voltou a publicar-se a revista *Lisboa Carris*, orgão cultural e de iniciativa do pessoal da C. C. F. L..

A sua publicação, que será feita regularmente de dois em dois meses, conta com o patrocínio do sr. Reginald J. Smith, novo Administrador Geral da Carris.

O número presente, o quinto da série, traz interessante colaboração dos srs. Eng.º António Paes de Sande e Castro, F. Avilez, Silva Bastos e outros distintos funcionários da Carris, e é ilustrado com excelentes fotografias.

Por iniciativa desta excelente revista, vai realizar-se uma Exposição em Outubro, que terá o título de «Horas Vagas», na qual todos os funcionários da Companhia poderão exibir trabalhos da sua execução ou autoria.

Com muita simpatia e a melhor camaradagem desejamos a *Lisboa Carris* uma longa vida.

Recortes sem comentários

Heroísmo dum operário português

RIO DE JANEIRO, 3 de Maio — Um despacho do Ministro do Trabalho, concedendo a medalha de ouro ao electricista português Augusto Gonçalves, que a recebeu no dia 1 das mãos do Presidente Getúlio Vargas, é do teor seguinte:

«Tendo em vista a heróica conduta do electricista Augusto Gonçalves, por ocasião do acidente verificado no dia 20 de Fevereiro último, no Caminho Aéreo do Pão de Açucar quando o referido empregado, com elevado senso do dever profissional e grande desprendimento pessoal, praticou actos de bravura e de tocante solidariedade humana, arriscando a própria vida, resolvendo nos termos do decreto 25.527, de 22 de Agosto de 1950, e de acordo com o parecer da Comissão Especial nele prevista conceder ao citado trabalhador, Augusto Gonçalves, a medalha de ouro, como prémio da sua excepcional conduta, digna de servir de exemplo a todos os trabalhadores do Brasil.»

(De ANI)

D. Miguel na Universidade de Coimbra

Aos trinta quadros representativos dos reis de Portugal, que se podem ver na galeria da Sala Grande dos Actos da Universidade de Coimbra, adicionou-se agora o de Sua Majestade o Rei D. Miguel I.

Obra do pintor Ventura Porfírio que o copiou do original de Giovani Ender, o referido retrato ficou ocupando um lugar a meio da parede da direita da Sala dos Capelos, para o que se tornou necessário deslocar muitos dos retratos dos outros monarcas, que já ali figuravam, aproximando-os uns dos outros.

Dessa maneira, se prestou justiça à nobre figura do Senhor D. Miguel como ainda, pelo novo arranjo se pode ali colocar, futuramente, como está previsto o de D. António Prior do Crato, que ficará na parede do fundo.

(Do Correio do Minho)

Um bispo assassinado brutalmente pelos bandos comunistas, por defender a honra de 300 mulheres

Anunciam de Roma que o inquérito para o processo da beatificação do prelado húngaro, Mons. Apor, começou pelo assassinato, praticado pelos comunistas russos, em Abril de 1940, quando o heróico Bispo defendia a honra de 300 mulheres e raparigas que, havendo procurado refúgio no Paço episcopal, escaparam às violências e insultos que à sua honra pretendiam fazer os bandos marxistas.

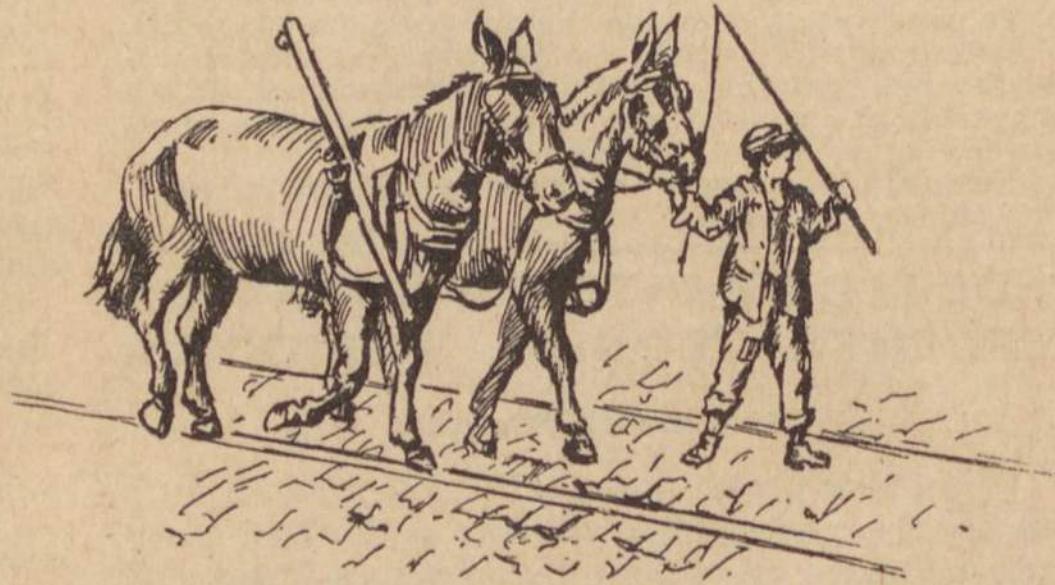
Soldados soviéticos que as perseguiam, pretendiam entrar à força no Paço. Saiu-lhes ao caminho o bispo, de mitra e báculo, exortando-os a que se detivessem. Mataram-no, mas depois, impressionados com o episódio, retiraram-se. Assim se salvaram da deshonra as 300 mulheres e jovens que se haviam acolhido à protecção do corajoso prelado.

Este episódio do assassinato do glorioso Prelado, por um bando de comunistas, é mais que um episódio da luta que Moscovo leva aberta contra a Igreja, o Direito e a Justiça que Ela representa; define, na sua substância, o sentido e o valor da Igreja e do marxismo, a defesa e o ultrage da honra, não só das mulheres, mas da vida humana, e diz-nos o que seria o mundo, se por castigo de Deus, viesse a cair sob a suja tirania comunista.

(De A Guarda)

Um homem simples

... e a sua história



Em 1898, ainda no tempo dos «americanos», entrou para a Companhia Carris, como sota, um rapazinho de 13 anos de idade. Começou a trabalhar nas mudas da Calçada da Pamplha, galopando o «Laranja» e o «Marrocos». Ganhava 3 tostões por dia — bons tempos!...

Com a chegada dos «eléctricos», em 1901, a sua situação foi sucessivamente melhorando: agulheiro, sinaleiro e, finalmente, condutor — a sua grande aspiração.

O seu aprumo e compostura depressa o tornaram verdadeiro tipo de funcionário-modelo; a tal ponto que, certo dia, os passageiros da linha do Poço do Bispo promoveram uma festa em sua homenagem, que os jornais desenvolvidamente noticiaram.

Encontra-se hoje na situação de reformado, em condições que lhe permitem gozar sem preocupações os seus 65 anos de idade e 52 de bons serviços.

Este exemplo é um dos muitos que a Companhia Carris estimula e favorece para manter com eficiência os seus transportes

«AO SERVIÇO DE LISBOA»

3 Série de resenhas, por meio das quais a C. C. F. L. o porá ao corrente de alguns aspectos da sua organização, necessária para proporcionar ao Públco um serviço eficiente de transportes.

Caldas da Cavaca

(AGUIAR DA BEIRA)

Estância de cura e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

Água a mais fluoretada do país, a única que contém muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doenças de fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias.

Balneário moderníssimo, um dos melhores do país

Director clínico: **Dr. José de Azinheira Pral**

Lindo parque com divertimentos para crianças

Pensão Avenida Óptimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobiliados de aluguer, para famílias

Dirigir correspondência ao gerente das **CALDAS DA CAVACA — Aguiar da Beira**, ou pelo Telefone n.º 6126



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO
(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo
Preparatório e Instrução Primária
com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEFONE: 62430

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Falta de espaço

Por falta de espaço, vêmo-nos forçados a adiar para o próximo número a publicação de alguns artigos.

Tendo-se esgotado as nossas edições de 16 de Maio e 1 de Junho (n.ºs 1522 e 1523), em que inserimos o texto do diploma que habilita o ministro das Comunicações a celebrar com a C. P. o contrato de concessão única, no nosso próximo número, a sair em 1 de Julho, voltaremos a publicá-lo na íntegra, satisfazendo, assim, numerosos pedidos.

A edição, especial, da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* do dia 1 de Julho é consagrada às nossas praias e termas, e terá 64 páginas.

Enquanto não for resolvida a crise de papel, que vem assoberbando todas as empresas jornalísticas, os nossos números vulgares não excederão o limite de 16 páginas.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 22 — «Campeonato de luta».

EDEN — Às 21,30 — «O homem das calças pardas».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Reposição de grandes filmes».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

FINALMENTE CHEGARAM NOVAS REMESSAS DA The Red Hand Compositions Co - Londres

Tintas inglesas
anticorrosivas
e decorativas

Tintas especiais
para navios de
ferro e madeira



RED HAND

MARCA REGISTADA

AGENTES E DEPOSITÁRIOS:

D. A. KNUDSEN & CO. LTD.— LISBOA
Cais do Sodré, 8, 2.º — Telfs. 22787 - 22790 - 31163

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

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em
PRAIA DO RIBATEJO — CAIXARIAS — PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO
EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES
End. Telef. — Thocrusilhos — Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo
Escritório em Lisboa — 4, LARGO DE STEPHENS, 5
End. Teleg. — Snadek — Telefone n.º 21868

CHOCOLATE NELIUS

O MELHOR
MAIS CARO
MAIS NUTRITIVO

UM PRODUTO DA FAVORITA

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Esc. 13:500.000\$00 (ouro) ou £ 3.000:000

ENDERECO TELEGRÁFICO

LOBITANGA { LISBOA
 | LOBITO
 | LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO
ENTRE A EUROPA E A
ÁFRICA CENTRAL



ESCRITÓRIOS:

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — **LISBOA**
TELEFONE: 30978

COMITE DE LONDRES: Princes House —
95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)

Fassio, Limitada

TRACTORES

MÁQUINAS AGRÍCOLAS
—E INDUSTRIAIS—

20, RUA JARDIM DO REGEDOR, 32 LISBOA

Telefones: 31902/3/4



“GREY”

VIGAS E FERROS T

AGENTES EXCLUSIVOS PARA PORTUGAL E COLÔNIAS PORTUGUESAS:



NOGUEIRA, Limitada

LISBOA
R. dos Douradores, 107, 1.º
Telef. P BX 21381-82



POR T O
134, Rua do Almada, 136
Telef. 7107