

10.° do 64,

Lisboa, 1 de Agosto de 1951

Número 1527

GAZETA dos CAMINHOS de FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Típ. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, *Rua da Horta Séca, 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 Séca, 7, 1.º
Telefone P-B X 20158 — LISBOA



VIANA DO CASTELO – Santa Luzia

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 27520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos) 190

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

1527



1—A G O S T O — 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 ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

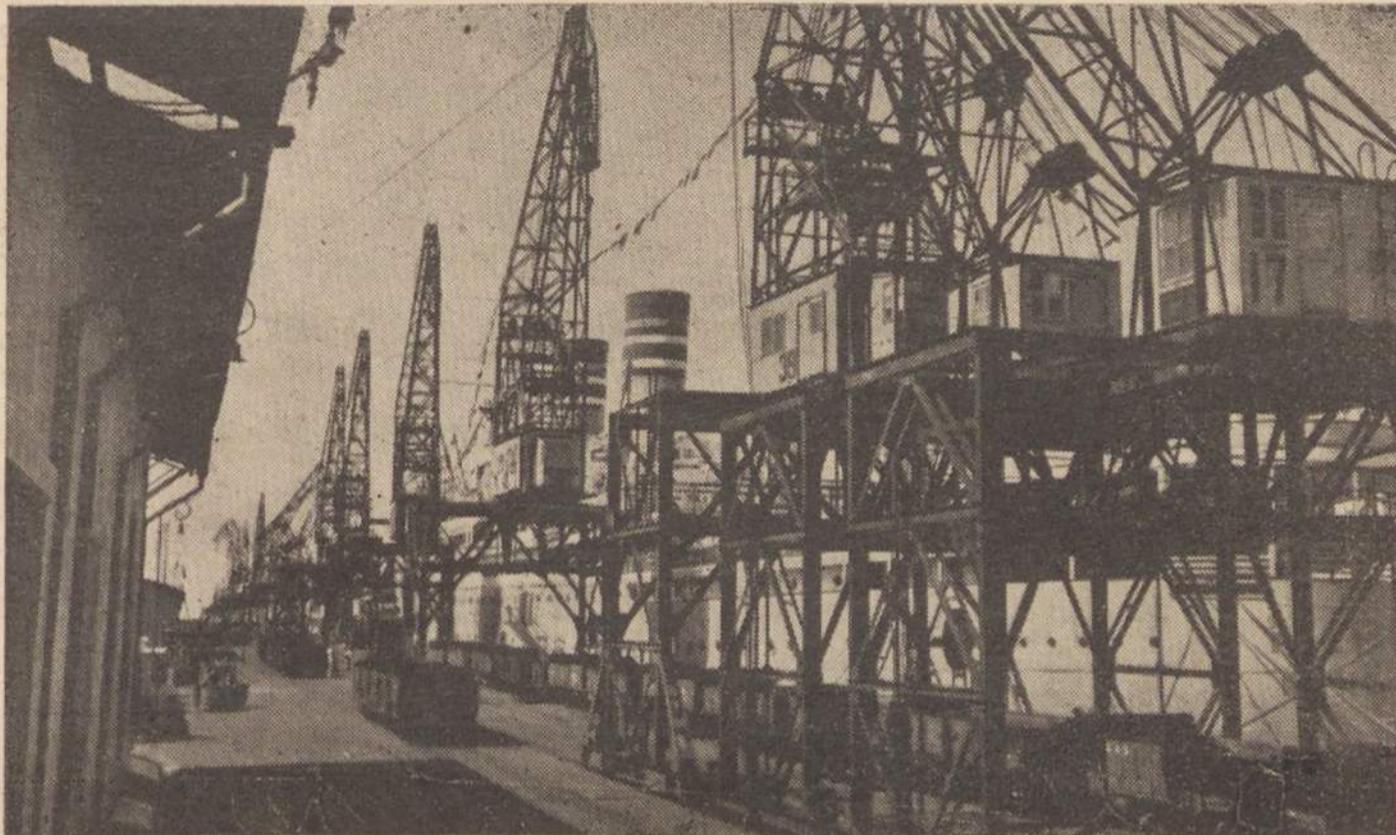
General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.º CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÉS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA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

COLABORADOR ARTÍSTICO:
STUART DE CARVALHAI



—S U M A R I O—

Moçambique e a sua capital, pelo DR. ANTÓNIO DIAS	219
Dr. Fezas Vital	221
Jardim Zoológico	221
A Concessão Única, por MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR	222
Há 50 anos	224
Assembleia Geral da C. P.	225
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT	228
Revista das revistas: Panorama Ferroviário Internacional	229
O Dia do Ferroviário.	231
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	231
«Manual do Viajante em Portugal»	231
Espectáculos	231
Recortes sem comentários	235



LOURENÇO MARQUES — Cais Gorjão

Moçambique e a sua capital

Pelo D.R. ANTÓNIO DIAS

«Tudo quanto há de belo e grandioso nas terras imensas de Moçambique, vive quase ignorado do mundo, porque África continua envolta no secular mistério e silêncio.» Assim termina um artigo da revista *Defesa Nacional*, dedicado à Província Ultramarina de Moçambique. Os seus montes, as suas fragas são como: «Catedrais de rocha negra,» vendo-se os seus rios em «louca cavalgada,» a que nada resiste neste Mundo novo que está surgindo, onde «tudo é sempre novo,» e no qual a «luta de renovação é constante.»

Eu, como tantos que passámos pelos bancos das escolas primárias, também só conhecíamos Moçambique pela «mancha verde desbotado,» em qualquer atlas, onde

o professor nô-la apresentava como sendo dum país desconhecido, uma colónia que servia para degredados, exprimindo-se deste modo: «De Moçambique, de todo este mundo, sabia vagamente aquilo que nos ensinaram, sem amôr, sem entusiasmo, nos bancos das escolas,» e continuem a ensinar, por não saberem mais nem melhor, dessas províncias, partes integrantes da Nação, que, pelo «Dever de Império» tínhamos obrigação de conhecer essa cidade de 37.000 habitantes civilizados, Lourenço Marques, capital de Moçambique que vemos transformada, rapidamente, numa cidade que rivaliza com as mais modernas da Europa. Quem a visita, fica atónito com o seu progresso, que nunca lhes ensinaram, ou abordando-a, sulcando os mares, pelos

caminhos que os portugueses ensinaram ao mundo, saindo de transatlântico, seguindo a derrota dos *Lusíadas*, ou pelo Mediterrâneo, Canal de Suês, Índico, entrando no porto, pelo Cais Jordão, ou cortando os céus, de aeroplano, sentindo a emoção duma viagem de poucas horas, para atingir o Campo de Aviação de Marvane.

Dum ou doutro ponto, poucos passos teremos de dar, para atingirmos o Hotel Aviz, na rua Miguel Bombarda, que tem um excelente panorama, para o mar, da Baía do Espírito Santo, da sua Esplanada, donde nos podemos inebriar na contemplação de tanta grandeza e sonhar com os episódios dos *Lusíadas*, como este de António Fernandes, ensinando as Minas de Oiro da Monomotopa, em 1514 e 1515, como nô-lo descreveu Hugh Trecey e o comenta Cae-tano Montez.

Fazendo uma digressão pela cidade, afim de tomar apontamentos para aumentarmos a nossa fé lusíada, a recordar os heróis da colonização, encontramos logo, na Praça Mousinho de Albuquerque, a sua Estátua Equestre, ficando, na mesma Praça: a Sé Catedral, a Câmara Municipal, onde podemos contemplar o salvador do Império Ultramarino, naquelas paragens, qual outro Frade do Carmo, que, numa época difícil, salvou Moçambique de cair no abismo, compreendendo o seu magnífico gesto de salvar o império, efectuando a prisão do Gungunhana, quando lhe aconselhavam o contrário. Este monumento é obra do Mestre Simões de Almeida.

Poucos passos andados, encontrámos a estátua de António Enes, escritor, dramaturgo e Comissário do Governo, que bem serviu a Pátria e as letras, embora houvesse sido ele quem se opusesse ao pensamento de Mousinho, procurando impedir que ele aniquilasse aquele soba.

Na mesma Praça é também o magnífico edifício dos Organismos Económicos. Prosseguindo nesta viagem, à roda da Cidade, depara-se-nos o Museu Alvaro de Castro, Homem que foi um valor moral,

político e social, patriota às direitas, há poucos anos desaparecido.

Neste lugar, merece referência especial o edifício da «Africa Life».

No Portugal Africano, Moçambique é um país novo, na linha do progresso, sempre em frente, conduzido por uma admirável administração modelar, realizando as obras que acabamos de enumerar, desvanecidamente.

Merece-nos também nota especial o edi-



LOURENÇO MARQUES — Estátua Equestre de Mousinho.

fício em construção da «Companhia Industrial Matola Sar. Lmtd.», já quase concluído, empreendimento que virá honrar a indústria nacional.

A ânsia de progresso é tanta que, agora, em Lourenço Marques, no cais Jordão, foram construídos mais 300 metros, sendo a importante obra inaugurada pelo Secretário do Governo Geral, no dia 28 de Maio, por se encontrar doente o Governador

Geral, tendo entrado pela primeira vez no porto o barco sueco *Kolsmaren*, o que deu origem a um copo de água, onde se falou da Empresa, a que pertence o navio, de Portugal e do seu progresso. Estão em curso importantes obras, para no Porto convergir o tráfego da linha de Caminho de Ferro da Beira, com a Rodésia do Sul. Este Caminho de Ferro importantíssimo, há pouco nacionalizado e, como o disse o engenheiro Pinto Teixeira, no seu brinde, no convés do transporte, o primeiro a acostar ao Cais Jordão: «*A necessidade deste Cais vai ser ainda melhor reconhecida, quando tivermos de fazer ligações ferroviárias com a Rodésia Sul. Qualquer que seja a solução que venha a ser adoptada, para essas ligações, do que não há dúvida é de que uma maior quantidade de tráfego afluirá, então, a este porto.*»

Em 19 de Dezembro de 1950, este prolongamento do Cais de Lourenço Marques, esteve prestes a concluir-se. Obra de certa magnitude, feita em beton armado, nela se empregaram 1.030 estacas circulares, 204, quadradas, e 575 pranchas, servindo tudo para se construirem plataformas necessárias ao desenvolvimento do tráfico, como sejam armazéns e vias férreas, de ligação ao cais e para que o serviço dos guindastes seja fácil, onde se tornaram precisas estas máquinas, ao serviço do excelente porto de Lourenço Marques.

Devo dizer que a primeira estaca foi posta em 13 de Maio de 1949, dia de Nossa Senhora de Fátima, possivelmente depois de uma cerimónia simples, mas expressiva, na Capela de Ipala, mandada construir pela Administração dos Caminhos de Ferro de Moçambique.

A ampliação do cais valorizou enormemente o porto, tornando-o próprio para nele serem feitas descargas de material «extra pesado», como aconteceu em fins de Dezembro de 1950, com 4 volumes de grande peso e de difícil manuseio em porto acanhado, destinados à União Sul Africana, para o que satisfez este porto.

O percurso teve depois de ser feito por

estrada, por as máquinas não caberem nos túneis de caminhos de ferro da Rodésia.

A Administração dos Caminhos de Ferro em Ipala fez construir uma Escola moderna.

Em Moçambique, procura-se o «ouro negro», e os técnicos americanos da Empresa: «Mozambique Gulf Oil Company» dotaram-na do mais perfeito material de exploração do sub-solo incluindo uma perfuradora que desce ao seio do orbe terráqueo, até 2.000 metros. Se derem resultado as pesquisas, toda a economia desta parte do território nacional será notavelmente modificada.

E terminemos aqui esta digressão no Teatro Cine «Manuel Rodrigues», que rivaliza com os melhores da Metrópole, apesar de inaugurado em 1949, agradecendo ao *vademecum* que nos forneceu David Dinis e ao *Notícias*, de Lourenço Marques, jornal que constitui, em cada número, uma verdadeira encyclopédia ultramarina, a oportunidade deste artigo.

DR. FEZAS VITAL

Encontra-se internado num quarto particular do Hospital de S. José, onde se submeteu a uma operação de alta cirurgia, o nosso querido e ilustre amigo sr. Professor Fezas Vital, membro do Conselho da Administração da C. P..

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta ao ilustre enfermo sinceros desejos de rápido restabelecimento.

Jardim Zoológico

Inauguração de novos melhoramentos

Hoje, pelas 17 horas, com a presença de convidados e representantes da Imprensa, a ilustre Administração do Jardim Zoológico de Lisboa procederá à inauguração de vários melhoramentos, entre os quais figuram a Tenda do Faustino & C.ª, para instalação de 50 macacos, a nova instalação do gato-tigre, do lince e roedores, aviário e uma bela exposição das colecções do sr. dr. Alfredo Pedro Guisado, doadas às Laranjeiras.

A CONCESSÃO ÚNICA

III

Por MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

UMA das inovações do decreto-lei n.º 38.246 de 9 de Maio de 1951 é o estabelecido pelas bases VII e VIII, permitindo à Companhia Portuguesa o emprego de outros tipos de transporte sem ser o ferroviário, doutrina discutível, que não seria de aceitar outrora em plena prosperidade ferroviária, e contrariando a especialização dos transportes. Parece que uma emprêsa de caminhos de ferro só deve dedicar-se à actividade ferroviária, pois, no caso contrário, é lógico admitir que uma emprêsa rodoviária possa também explorar vias férreas. Apenas a necessidade de proteger os caminhos de ferro, leva a aceitar o princípio de permitir à Companhia Portuguesa a exploração de transportes por via terrestre, fluvial ou aérea, afluente ou de ligação com a sua rede.

Se o desejar, fica a Companhia Portuguesa autorizada a efectuar transportes rodoviários, o que aliás acontecia já com a carreira de camionagem do Barreiro a Faro e as da região do Vale do Vouga, facultando-se-lhe a montagem de uma rede de serviços que poderão prejudicar gravemente as emprêses de camionagem.

Imparcialmente tem de se notar o facto.

Quanto à via fluvial, salvo o serviço de vapores de Lisboa ao Barreiro para permitir a ligação com as linhas do Sul e Sueste, não é natural que se dedique a Companhia Portuguesa ao exercício deste meio de transporte, muito desenvolvido em França e na Bélgica, mas bastante reduzido em Portugal, apesar de susceptível de uma certa expansão.

A exploração de linhas aéreas é uma novidade interessante, estabelecendo a base VI a restrição do Governo poder dar o exclusivo dos transportes aéreos.

Até agora tem-se julgado em Portugal que o grande inimigo do caminho de ferro é a camionagem, e, noutras países, os transportes por rios e canais, quando, no futuro, para as grandes distâncias, a aviação constituirá um concorrente poderoso dos serviços de passageiros e de mercadorias ricas. No nosso país sómente existe a linha aérea Lisboa-Porto, de fraco movimento, apesar

da regularidade, segurança e excelência de serviços, porém, com os progressos da aviação, é natural que surjam outras linhas, enquanto se desenvolverão os aviões particulares e mesmo os taxis-aéreos, que o futuro nos trará, sem para isso ser necessário o espírito inventivo e genial de Júlio Verne. Claro que, enquanto não se popularizem os serviços aéreos de passageiros em Portugal e abundem os aeroportos, os aviões não farão concorrência ao caminho de ferro. Todavia desejou-se com razão prever o futuro, podendo a Companhia Portuguesa estabelecer linhas aéreas, sem prejuízo dos exclusivos que o Estado possa conceder.

Entendo que seria mais lógico a existência de empresas especializadas e não uma só para os transportes ferroviários e aéreos, mas tem de se atender às necessidades económicas e financeiras da exploração, pelo que a possibilidade de uma só companhia regulando todos os transportes, e que hoje parece audacioso, não o será para os vindouros, da mesma forma que é actualmente a emprêsa única ferroviária com referência às primeiras companhias organizadas para a exploração de uma só via férrea de reduzida extensão. Se Fontes Pereira de Melo, Sousa Brandão, João Crisóstomo de Abreu e Sousa, Marquês de Salamanca e outros pioneiros dos caminhos de ferro em Portugal, lhes tivessem dito que viria o tempo em que uma só emprêsa deteria todas as linhas, não acreditariam, apenas o arrojo de Salamanca não se deteria e aplaudiria com satisfação.

Além da viação rodoviária, fluvial ou aérea, determina a base VIII que a Companhia Portuguesa fica autorizada, por si ou por emprêsa associada, a realizar serviço combinado de pessoas ou de mercadorias, como já acontece com a Emprêsa Geral de Transportes, propriedade da Companhia Portuguesa que detém o capital accionista, a qual conduz a domicílio as mercadorias nas cidades e povoações mais importantes. Serviço semelhante existe em Espanha, onde a «Renfe» possui camionetas para mercadorias e outras para passageiros que os transportam ao centro das localidades, e, apesar do mau material empregado,

é, sem dúvida, um serviço útil, mais barato que o emprêgo de automóveis. Em Portugal, apenas Lisboa, Porto, Coimbra, Braga e Sintra, possuem transportes colectivos monopolizando esse serviço empresas ou os respectivos municípios, pelo que a Companhia Portuguesa não poderia nesses lugares empregar meios próprios, mas seria muito vantajoso que o exemplo espanhol e de outros países fosse seguido em Vila Real, Penafiel, Aveiro, Vizeu, Guarda, Castelo Branco, Tomar, Évora, Beja, Faro, Portimão e quando as estações se encontrarem afastadas como Abrantes e Portalegre, facilitando a afluência do público.

As bases III, IV, V e VI, ocupam-se da transformação da rede, sua ampliação, meios para o fazer, e construção de novas linhas, pelo que tratam da matéria deveras importante e merecedora de exame.

A rede actual não corresponde às necessidades nacionais, não só pela sua reduzida extensão, como por erros de traçado e falta de complementos indispensáveis. O plano geral da rede ferroviária, aprovado pelo decreto com força de lei n.º 18.190 de 10 de Abril de 1930, que se encontra actualmente em vigor, necessita de uma remodelação vasta, pois não corresponde às necessidades actuais. Apesar de na sua quase totalidade ser da autoria do mais ilustre ferroviário português e antigo director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Fernando de Souza, apresenta o defeito da abundância de ramais e de linhas, que só se explicariam em plena enforia ferroviária. O entusiasmo e a paixão ferroviária do seu autor fez com que se projectassem linhas de fraco porvir, quando os caminhos de ferro iam atravessar a sua maior crise, pelo que esse plano não chegou a executar-se, salvo numa ou outra excepção.

Sem dúvida⁽¹⁾ o caminho de ferro é um instrumento de trabalho e como tal susceptível de criar riqueza. Não é, por conseguinte, indispensável que exista numa determinada região tráfego capaz de sustentar um caminho de ferro para que este possa criar-se. Porém, tem de se ver que nas circunstâncias actuais existem outros meios de transporte. O plano geral necessita de ser modificado, e constituirem-se as linhas indispensáveis, assunto de que na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* se tem ocupado brilhantemente o meu ilustre amigo e distinto escritor, sr. Guerra Maio, e sobre o qual já escrevi uma série de artigos.

Da elaboração do plano de novas linhas ocupa-se o n.º 3 da base III, determinando que tem de ser organizado em conformidade com o art. 4 do decreto lei n.º 35:196 de 24 de Novembro de 1945, estatuindo que o conselho Superior de Transportes procederá à revisão do plano da rede ferroviária aprovada pelo decreto com força de lei n.º 18:190 de 10 de Abril de 1930, com a revisão da comissão

nomeada por portaria de 2 de Maio de 1944. Ignoro os tralhos dessa comissão e do Conselho Superior de Transportes Terrestres, mas é de admitir, que, em sete anos, já deva existir um plano muito completo de novas linhas, tanto mais que não são muitas as que se hão-de construir.

A transformação e o reapetrechamento da rede actual, determinada nas alíneas 1 e 2 do n.º 1 da base III, resolve uma grave dificuldade actual, de insuficiências há muito apontadas e que não têm encontrado solução. A linha portuguesa está bem construída, muito segura, mas necessita de modernizar-se, especialmente a via estreita, devido às condições deficitárias das antigas companhias administradoras, que obrigou a importantes despesas por parte da Companhia Portuguesa, assim que assumiu a sua exploração.

O plano de transformação e reapetrechamento da rede actual deve ser apresentado dentro de um ano a contar da data da assinatura do contrato, ou seja até Junho de 1952, ao Governo, período de tempo suficiente, pois há muito que a Companhia Portuguesa tem obrigação de saber onde se encontram os vícios e defeitos do sistema e quais os processos para os resolver. Segundo a base IV, conterá o plano o estudo económico-financeiro em que se fundam as soluções propostas; na previsão dos resultados sobre a exploração; na indicação das repercussões sobre os outros meios de transporte e forma da sua coordenação; no estudo da electrificação das linhas ou troços de linhas que se julgue conveniente executar. Com estas precauções procura-se pôr termo ao regime anti-científico em que têm trabalhado os caminhos de ferro.

Até há pouco⁽²⁾, escreveu o Sr. Prof. Eng. Vicente Ferreira: «ninguém conhecia nem pensava conhecer o custo da produção dos transportes; na realidade o seu cálculo é extremamente difícil e dispendioso, pelo que só raras empresas se abalancavam a estabelecê-lo regularmente. Os sistemas tarifários são por isso ainda hoje grosseiramente empíricos, e desta circunstância tiram proveito o público e os governos; o público reclamando preços de transporte indefinidamente mais reduzidos; os Governos empilhando encargos sobre encargos e multiplicando até à asfixia a ingerência do Estado na exploração e na própria administração das redes, nem uns nem outros curam de saber se com tais exigências arruínam ou não as empresas.

A electrificação das linhas férreas portuguesas ou de troços de linhas mostra que a solução tanto poderá ser tomada no conjunto como em parte. Em Portugal apenas se encontra electrificada a linha de Cascais, desde Agosto de 1926, a seguir interrompida, e, com regularidade, desde Dezembro desse ano, mas há muito que o assunto tem sido debatido na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e em outras publicações, sendo a tendência mais

generalizada a da defesa da electrificação. Todavia só a Suiça atingirá em 1952 a electrificação total das diversas linhas férreas, enquanto em França estão apenas as vias férreas mais importantes, e em Espanha sómente uma ou outra. O plano de electrificação do País, que se está executando com as várias centrais hidro-eléctricas e constitui uma glória do estadista genial, sr. Prof. Doutor Oliveira Salazar, que a tornou possível, facilitará as possibilidades da electrificação ferroviária, libertando a Nação da importação de carvão e óleos estrangeiros. Convém, porém, não esquecer que a electrificação dos caminhos de ferro é muito dispendiosa, embora permita uma exploração mais económica e com melhores resultados.

A Companhia Portuguesa efectuará a exploração da rede segundo os métodos duma empreza industrial, e creio que nesta matéria há muito a fazer, transformando os serviços, simplificando-os, e estabelecendo entre eles uma perfeita colaboração. Uma forma seria o emprego da organização americana. Segundo o sr. Brigadeiro Corregedor Martins⁽³⁾ a maior parte das administrações ferroviárias europeias, incluindo a portuguesa, empregam o sistema francês da divisão em três grandes agrupamentos: exploração, material e tração, via e obras. A organização americana

segue o conceito da existência de duas divisões: «operating department» e «traffic department». O primeiro ocupa-se da realização dos transportes e o segundo da gestão comercial, assemelhando-se à organização das grandes indústrias.

Para a execução dos planos de transformação e reapetrechamento são necessárias quantias importantes, que a Companhia Portuguesa, quase sempre em regime deficitário, não possui, pelo que compete ao Governo, segundo a base V, conceder os meios financeiros indispensáveis, e, quando da execução desses planos não resultar equilíbrio económico para a Companhia, poderão ser atenuados os encargos ou concederem-se subsídios reembolsáveis ou não. Compreende-se o alcance desta providência, pois procurando-se com outras disposições evitar a má situação financeira da Companhia, seria absurdo agravá-la quando procurasse servir melhor o interesse nacional.

(1) Comision Burgalesa de Iniciativa Ferroviária. Dos Ferrocarriles Internacionales y la Red Burgalesa, Burgos 1919, pág. 6.

(2) Sr. Prof. Eng.º Vicente Ferreira, Boletim da C. P., n.º 58, Abril de 1934, pág. 63.

(3) Sr. Brigadeiro Corregedor Martins, Estradas e Caminhos de Ferro, lições litografadas, proferidas na Escola do Exército em 1940-1941, pág. 432 a 435.

Há 50 anos

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

Linhos Portuguesas

Mirandela a Bragança. — Agora se annuncia para muito em breve o concurso para a construcção d'esta linha. Parece que d'esta vez é certo. Pelo menos, assim o anunciam as *Novidades*, que sempre se mostraram bem informadas sobre este assunto.

Famalicão a Guimarães. — O Conselho dos caminhos de ferro do Estado já deu parecer ácerca do inquerito administrativo aberto sobre o pedido de concessão d'esta linha. Consta-nos, apesar das reservas, que sempre se mantém sobre estas resoluções, que o parecer é contrario ao pedido, o que achamos perfeitamente justo.

Gaia e Espinho. — Esperam-se que estejam concluídas até o mez de outubro proximo os trabalhos de assentamento da segunda via e renovação da primeira entre as estações de Gaia e Espinho.

O estabelecimento d'esta via vae determinar importantes modificações no serviço geral de comboios entre aqueles dois pontos e a cidade do Porto.

Cintra à Praia das Maçãs. — Foi concedida a esta companhia licença para assentar os seus carris no leito da estrada distrital 151.

Companhia Real e Sul e Sueste. — Vamos ter, finalmente, a ligação combinada dos serviços dos caminhos de ferro do Sul e Sueste com os da Companhia Real, de modo a estabelecer-se a exploração directa entre o norte e o sul do paiz.

Consta que, por parte dos serviços da Alfandega, serão proporcionadas todas as facilidades de fiscalização no trajecto fluvial, de modo que os volumes não tenham de ser abertos, seguindo intactos até o termo do seu destino.

Este melhoramento representa uma consideravel receita, aos dois caminhos de ferro, pois evita muitos incommodes e despesas e convida a condução de variadíssimos artigos, que até agora não se fazia por dificuldade de transporte, despacho e outros inconvenientes.

Nova locomotiva. — A nova locomotiva Compound, montada nas officinas geraes da Companhia Real, por empregados d'estas officinas e do deposito de Campolide, já foi experimentada e posta em serviço dos comboios rápidos e expressos da linha do norte. Tem o n.º 65.

Ramal de Setúbal. — Já está no conselho superior de obras publicas a planta do terreno atravessado pelo traçado do ramal da actual estação ao Caes das Fontainhas. Ao que parece a nova linha começará, provavelmente, á entrada da estação, junto das agulhas, passará proximo do poço modernamente construído no Bairro Baptista, atravessará a estrada, entrará na Quinta de Thebaida, passando junto de outro poço, seguirá em trincheira até junto do baluarte do cemitério dos ingleses, entrando alli em tunnel, que se prolongará até a entrada da rua do Quebra Costas, ao lado das Fontainhas, d'onde segnirá até o ponto de desembarque, á beira-rio.

Assembleia Geral da C. P.

Foram aprovados por unanimidade o Relatório e Contas e eleitos os novos corpos gerentes

REUNIU-SE ontem, de tarde, no edifício da Estação do Rossio, a assembleia geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para apreciação e aprovação do Relatório e Contas e eleição de quatro administradores e três membros do Conselho Fiscal, e, também, da comissão que estabelece os vencimentos dos corpos gerentes.

Presidiu o sr. dr. Bustorff Silva, que tinha à direita o sr. Prof. José Alberto dos Reis, comissário do governo junto da C. P., sendo secretariado pelos srs. Martins Alves e Dr. Mendes de Carvalho. Presentes 73 accionistas.

Depois de o sr. Secundino dos Santos, que usou da palavra em primeiro lugar, ter sido elucidado sobre a eleição dos corpos gerentes pelo sr. dr. Bustorff Silva, o sr. Chaves Caminha, referindo-se ao relatório, que considerou bem elaborado e completo, como sempre, disse que havia necessidade de se desenvolver o tráfego, a fim de se aumentarem as receitas da exploração; ocupou-se dos encargos das pensões pela Caixa de Reformas de 1927, e aludindo aos preços das tarifas de transporte de passageiros chamou a atenção dos presentes para a concorrência da camionagem.

Em seguida, o sr. José Lucas Coelho dos Reis fez largas considerações sobre vários ramos de exploração ferroviária. O sr. Alfredo Ferreira, que tomou depois o uso da palavra, analisou as dificuldades com que a C. P. luta e que o Conselho de Administração não pode enfrentar facilmente, zeloso como é na defesa dos interesses da Companhia. E acentuou que não era apenas o desenvolvimento da camionagem que concorria para agravar a crise

do transporte ferroviário: eram poucas as possibilidades financeiras da classe média e dos pobres que não podem viajar — e quanto aos ricos, esses, normalmente, viajam de automóvel. Como resolver o problema? Elevando o nível da vida da população, como, recentemente, na Assembleia Nacional, preconizou o sr. dr. Bustorff Silva.

Falaram em seguida os srs. Cantante Mota, que quis saber quanto ganhava um administrador, e Agostinho Paiva, que insistiu na concessão do desconto de 75% aos accionistas nos bilhetes do caminho de ferro.

Chega agora a vez do sr. Engenheiro Cunha Leal. As paredes desta sala — começou por dizer — parecem-se com o histórico «Muro das Lamentações», pois levantam-se sempre os mesmos problemas e nunca aparecem as soluções. Porquê? Apesar das palavras animosas pronunciadas, em tempo, pelo sr. dr. Mário de Figueiredo, e quando se esperava que os accionistas iam encontrar, finalmente, no actual relatório, compensações para as suas legítimas aspirações, a situação apresenta-se agravada a despeito do aumento da quilometragem e das diminuições de despesas, desfazendo-se, assim, tão doces ilusões. Referiu-se a certos encargos, como o proveniente das reformas pela Caixa de 1927, que acarretou cerca de 25.000 contos de despesa. Como podia a C. P. — perguntou — agravando-se a crise de ano para ano, sair de tão catastrófica situação? Havia, pois, que estabelecer um plano geral de reorganização da C. P.

O sr. Cunha Leal prestou, em seguida, homenagem à administração pela meticulosidade do relatório

apresentado à assembléia, bem diferente de idênticos documentos de algumas sociedades anónimas que nada dizem aos acionistas, e preconizou a substituição total do material de vapor por outro, accionado de forma diferente, a fim de poder alcançar-se uma economia da ordem dos 87.000 contos. Ao fechar o seu discurso acentuou que a crise da C. P. é o resultado da crise económica que o Mundo atravessa e que há de haver sempre «deficit» na companhia enquanto existir o baixo nível da população.

O sr. Miguel de Almeida Melo, que se ocupou da concorrência feita aos caminhos de ferro por parte do comércio e indústria e dos particulares que utilizam, em regime de sociedade, várias camionetas, terminou o seu discurso pedindo provisões legislativas.

Falam depois os srs. Fausto Ferreira e Adriano Lopes.

O sr. Dr. Jaime Azancot, que pediu a palavra, leu uma carta do sr. general Raúl Esteves, que a seguir reproduzimos:

«No momento de deixar de exercer nesta Companhia as funções para que, há bastantes anos, fui nomeado por razões de serviço público, julgo do meu dever deixar claramente exposta a situação tal como ela, de facto, se apresenta, para não haver dúvidas na sua apreciação

No dia 30 do mês de Julho finto fui chamado ao gabinete do Snr. Ministro das Comunicações que me disse, em resumo, o seguinte:

O Governo tinha resolvido rejuvenescer o Conselho de Administração da C. P., e, com esse fim, tinha substituído, nos administradores por parte dos accionistas o Sr. Engº

Leite Pinto, e para os administradores por parte do Estado tinha recaído a escolha no meu nome.

Disse mais que, em nome do Governo, me fazia os agradecimentos pelos serviços que eu tinha prestado: e que na portaria que trouxesse a minha exoneração seriam prestados os devidos louvores.

A esta comunicação eu respondi o seguinte:

1.º — Que em 50 anos de serviço público eu nunca tinha pedido nenhum lugar, e que só tinha ocupado lugares para que superiormente tinha sido nomeado, nos quais procurei sempre empregar toda a minha diligência e dedicação a bem do País.

Que nesta inalterável norma do meu procedimento, eu nada tinha a objectar quando fossem julgados dispensáveis os meus serviços, sendo-me, porém, lícito esperar que alguma explicação lógica me fosse dada quando tal sucedesse.

2.º — Que para comprovar o que digo, e sem pretender fazer alarde de serviços prestados, passava a expôr a minha carreira ferroviária nos seguintes termos:

Em 1919, recém-chegado da Grande Guerra em França, e por ocasião da greve revolucionária da C. P., fui chamado a dirigir, com carácter militar, os serviços dessa Companhia, e nessas funções me conservei, com risco da própria vida, até ser dominada aquela greve.

Logo depois, em 1920, fui nomeado director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, quando era difícil encontrar quem quisesse ocupar esse lugar, e dessas funções nunca procurei receber maiores benefícios materiais, mas, em compensação, recebi alguns tiros dos quais ainda conservo recordações visíveis.

Em 14 de Julho de 1927 fui eleito, em Assembleia Geral da C. P., administrador por parte dos accionistas, cargo que recusei, não tendo chegado a tomar posse.

Finalmente, em 5 de Maio de 1928, o então Ministro das Comunicações enviou o seu chefe do gabinete ao quartel que eu comandava, para me convidar para o lugar de administrador por parte do Estado, alegando-se que eram considerados necessários os meus serviços naquele lugar, que eu aceitei como imposição de serviço, tendo-me apresentado com uma guia militar passada por autorização do Ministério da Guerra.

3.º — Que em todas estas missões, eu procurei, muitas vezes com sacrifício pessoal, e algumas vezes com risco da própria vida, satisfazer ao que de mim se exigia a bem do País, e nunca o fiz com mira em qualquer louvor ou agradecimento.

Assim, na presente ocasião, eu pedia a S. Ex.ª que suprimisse quaisquer louvores que tinha intenção de me conferir, porquanto em minha casa tinha duas gavetas cheias de condecorações, nenhuma das quais, aliás, provinha da actual situação governativa originada no movimento do 28 de Maio, e quanto a louvores tenho algumas dezenas deles averbados na minha folha e concedidos por aqueles que apreciaram os meus serviços.

Ora, não me parece lógico que seja precisamente, quando se resolve prescindir dos meus serviços, que me seja conferido qualquer louvor que eu, evidentemente, não mereço, pois que os meus serviços anteriores nem sequer justificaram qualquer esperança de serem úteis na continuação da missão que eu tenho desempenhado.

4.º — Que agradecendo a obsequiosa atenção da explicação que se pretende dar da minha exoneração, eu não a posso aceitar como boa, porquanto dizendo-se no relatório que precede o decreto da concessão única que se espera de uma administração diligente a boa realização de certos resultados, parece poder deduzir-se que a dispensa dos meus serviços tem por origem a minha falta de diligência visto ser eu um dos dois únicos dispensados.

Neste ponto, S. Ex.ª o Ministro dignou-se esclarecer que não era essa a interpretação a dar àquela passagem do relatório, e que o único motivo da minha exoneração era a necessidade do rejuvenescimento da Administração. A este obsequioso esclarecimento eu pedi licença para observar que aquela interpretação que eu tinha apresentado era, de certo, a que seria dada por todos aqueles que lessem o relatório sem poderem ouvir a explicação de S. Ex.ª.

Demais, ajuntei eu, a razão fundada na necessidade do rejuvenescimento da Administração seria impossível de aceitar, se se notasse que, para esse rejuvenescimento, no que se refere aos administradores por parte dos accionistas, tinha sido excluído precisamente o mais novo deles, e quanto aos administradores por parte do Estado, o mais idoso deles, pessoa aliás de todo o valor, a quem presto a minha homenagem,

tinha sido, não há muito, nomeado Comissário do Governo junto da Companhia, lugar que se liga directamente à sua Administração.

Nestas condições, e embora o Ex.º Ministro persistisse na sua primitiva explicação, eu julgo poder manter também a minha opinião, apoiada em tudo que fica exposto, e que não encontra qualquer fundamento lógico nas razões apontadas, pelo que me reservo o pleno direito de considerar os factos como eles realmente se apresentam.»

O sr. dr. Jaime Azancot, lida a carta acima transcrita, prestou calorosa homenagem tanto ao sr. general Raúl Esteves como ao sr. Prof. Leite Pinto, que deixavam de exercer os seus altos cargos.

O sr. dr. Bustorff Silva esclareceu a assembléia que pelos novos estatutos esta podia nomear quatro administradores, eleitos, naturalmente, por maioria, como em todas as sociedades anónimas, competindo ao Governo o direito de nomear três dos componentes do Conselho de Administração.

O sr. Eng. Cunha Leal, que voltou a falar para fazer o justo elogio dos srs. general Raúl Esteves e Prof. Leite Pinto, formulou votos pelas melhorias do sr. Prof. Fezas Vital.

O sr. Eng. Mário Costa, que falou em nome do Conselho da Administração, começou por agradecer as referências elogiosas à acção desenvolvida. Em seguida afirmou: Quem examinar a quebra das receitas deverá, paralelamente, ver que a redução das despesas tem sido muito superior. O esforço feito no sentido de reduzir as despesas com o pessoal ainda em 1950 se elevou a mais de 11.000 contos. No referente ao combustível, apesar da redução anterior, ainda naquele ano foi possível poupar 26.000.

Continuando, o sr. engº Mário Costa citou as verbas compreendidas na diminuição total de despesas, que atingem 46.000 contos. Por seu turno, os aumentos foram de 19.000, em certas rubricas. Apontou a importância das tarifas especiais, menores, adoptadas em 1950, algumas delas em ligação com a camionagem, citando, a propósito, o facto do barateamento da 1.ª classe nas linhas do Sul e Sueste ter provocado aumento considerável de passageiros, mas diminuição de receitas. Acerca da alegação de que só a linha do Norte não era deficitaria, em detrimento das outras, esclareceu que se as outras não existissem aquela não teria tamanho movimento. Explicou,

ainda, as razões por que se gastaram 1.500 contos na substituição das linhas telefónicas de ferro zíncado, por outras de cobre, mais duradouras e eficientes.

Em seguida, terminada a discussão do relatório, a assembleia aprovou as contas e o parecer do conselho fiscal e propôs votos de louvor ao conselho da administração e ao pessoal da Companhia.

Procedeu-se, depois, à eleição, que deu o seguinte resultado:

Conselho de Administração — Dr. Domingos Fezas Vital, engenheiro Francisco Xavier Lobo de Almeida de Melo e Castro, engenheiro Manuel José Pinto Osório, dr. Mário Malheiro Reimão Nogueira, dr. Mário de Figueiredo, Eng.º Mário Melo Oliveira Costa e Eng.º Frederico Villar.

Conselho Fiscal — Coronel Augusto Azevedo e Lemos Esmeraldo de Carvalhais, dr. Augusto Vitor dos Santos e dr. Emídio Guilherme Garcia Mendes.

Comissão a que se refere o artigo 25.º dos Estatutos — Dr. António Júdice Bustorff Silva, coronel Adelino Alves Veríssimo e dr. José Temás de Antas Megre.

Ministério das Comunicações

Gabinete do Ministro

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, exonerar, a seu pedido, de membro do conselho de administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, cargo que exerceu com muito zelo, dedicação e competência, o general Raúl Augusto Esteves.

Ministério das Comunicações, 30 de Julho de 1951. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

(Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas).

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro das Comunicações, nomear membro do conselho de administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o coronel de engenharia Frederico Maria Magalhães Meneses Vilas Boas Vilar.

Ministério das Comunicações. 30 de Julho de 1951. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

(Não carece de visto ou anotação do Tribunal de Contas).

Secretaria Geral

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 38:247, de 9 de Maio do ano corrente, nomear director geral da Direcção Geral de Transportes Terrestres o engenheiro José António Miranda Coutinho, que anteriormente exercia as funções de director geral da extinta Direcção Geral dos Serviços de Viação.

Ministério das Comunicações, 30 de Julho de 1951. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

(Visada pelo Tribunal de Contas em 30 de Julho de 1951. Registo T. C. 13:160. São devidos emolumentos, nos termos do Decreto n.º 22:257).

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ao abrigo da alínea b) do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 38:247, de 9 de Maio do ano corrente, nomear director dos Serviços de Exploração e Material da Direcção-Geral de Transportes Terrestres o engenheiro Mário Dias Trigo, que na mesma Direcção-Geral vem exercendo as funções de chefe da 3.ª Repartição (Exploração).

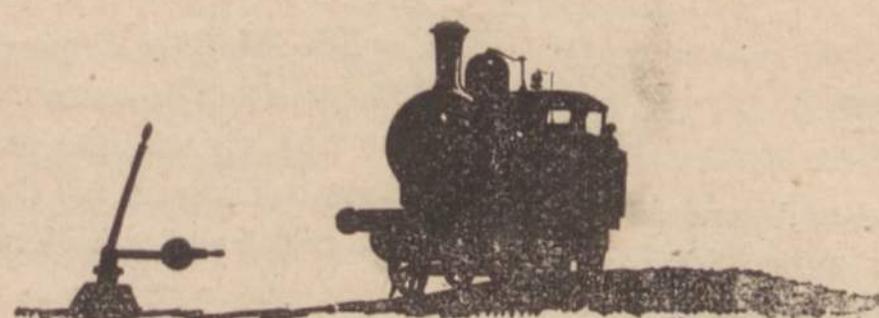
Ministério das Comunicações, 30 de Julho de 1951. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

(Visado pelo Tribunal de Contas em 31 de Julho de 1951. Registo T. C. 13:162. São devidos emolumentos, nos termos do Decreto n.º 22:257).

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ao abrigo do disposto no artigo 29.º e seu § 1.º do Decreto-Lei n.º 38:247, de 9 de Maio do ano corrente, nomear chefe de 3.ª Repartição (Exploração) da Direcção-Geral de Transportes Terrestres o engenheiro Luís da Costa, que na mesma Direcção-Geral vem prestando serviço como chefe de repartição além do quadro.

Ministério das Comunicações, 30 de Julho de 1951. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

(Visado pelo Tribunal de Contas em 31 de Julho de 1951. Registo T. C. 13:161. Não são devidos emolumentos, nos termos do Decreto n.º 22:257).



Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Marechal Pétain

A PÓS uma longa agonia, faleceu no dia 23 de Julho o Marechal Henri Phillippe Pétain. Mais do que um nome ilustre este homem era um símbolo. Com efeito, o Marechal da França representou o orgulho, a valentia, a nobreza da sua pátria imortal. Por ela se bateu. A França deve-lhe a glória da defesa de Verdun, de Fevereiro a Maio de 1916. Foi uma página heróica essa defesa.

Os homens desta témpera ultrapassam as fronteiras da sua própria pátria e apontam-se como lição de patriotismo, de valentia, de dedicação a uma causa.

Tendo conquistado a gratidão de todos os franceses, conquistou também a admiração de todo o mundo. Ninguém, francês ou estrangeiro, pode escrever ou pronunciar o seu nome indiferentemente. Respeitosamente nos curvamos perante a sua memória.

No entanto, esse Homem, cujo cadáver repousa no pequeno cemitério da ilha de Yeu, morreu com o estigma infamante de traidor à sua pátria. Em vão, os seus amigos, os seus admiradores clamaram por justiça. E justiça nunca lhe foi feita.

Acusado de alta traição, durante o tempo em que presidiu ao governo de Vichy, num momento dos mais dolorosos da História da França, nunca se provou, contudo, essa traição.

A figura heróica de Pétain teve em Portugal, como não podia deixar de ser, muitos admiradores. Segundo comunicação enviada à Imprensa, a Cruz Vermelha Portuguesa, desde o fim do verão de 1949, tratava da vinda do glorioso marechal da França para o solo hospitalero de Portugal.

Lisboa, capital de Congressos

A semana passada Lisboa teve a honra de receber como hóspedes alguns cientistas internacionais de grande nomeada, que vieram participar não apenas com a sua presença mas, também, com a sua intervenção nos trabalhos do I Colóquio de Hematologia Africana, que se realizou no Palácio Burnay, à Junqueira, sede da Junta de Investigações Coloniais; no IV Congresso Internacional de Sangue e no III Curso International de Medicina e Cirurgia de Urgência.

O facto desvanece-nos. Lisboa, com estes congres-

sos, entra na categoria de uma das grandes capitais europeias, não apenas pela sua área e número dos seus habitantes, não apenas pelas jóias arquitectónicas que encerra, pela graça dos seus bairros novos, pela sua privilegiada situação, como, também, pela sua actividade cultural, pela contribuição, notabilíssima, que vem dando aos trabalhos científicos de todo o mundo.

Lisboa, com a realização de congressos e reuniões científicas sai do anonimato em que permaneceu por largos anos e conquista uma posição de relevo, como um dos grandes fatores da civilização europeia. A Raça não perdeu nenhuma das suas nobres qualidades e hoje como ontem a voz dos sábios portugueses tem largo e atento auditório. Ainda há pouco o eminentíssimo Professor e artista sr. Reinaldo dos Santos realizou no estrangeiro mais uma notável série de lições, a convite de várias universidades.

Portugal, que sempre se orgulhou da sua bela capital, hoje, mais do que nunca, deve sentir-se ufano pelo facto de Lisboa receber com frequência, os maiores nomes da vida científica internacional.

Feira Popular de Lisboa

No aprazível recinto da Feira Popular, à Palhavã, bela e generosa iniciativa de «O Século», a Câmara Municipal de Lisboa inaugurou, recentemente, com a presença do seu ilustre presidente, sr. tenente-coronel Salvação Barreto, um pavilhão, onde o lisboeta pode admirar, em conjunto, por meio de gráficos, mapas, miniaturas, e fotografias, os progressos da sua linda capital, dentro da qual se estão erguendo outras cidades, como o bairro de Alvalade.

Não há dúvida de que, nestes últimos anos, Lisboa tem progredido extraordinariamente e os estrangeiros que nos visitam são os primeiros a proclamar os seus encantos naturais, o valor dos seus monumentos, o asseio das suas ruas, a higiene dos seus bairros e até os serviços, que consideram modelares, dos transportes públicos.

A Feira popular de Lisboa não é unicamente um local onde a população, nestas noites quentes, encontra um divertido e saudável ambiente, é também uma verdadeira exposição onde, através de inúmeros pavilhões, todos os visitantes poderão formar uma ideia das possibilidades industriais e económicas do país.

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Uma das redes ferroviárias mais densas do mundo

Da interessante e elucidativa publicação «Suisse d'Aujourd'hui» extraímos o seguinte apontamento sobre os caminhos de ferro federais daquele país:

«Presentemente, a Suíça dispõe de uma rede ferroviária que alcança o bonito número de 5792,7 quilómetros, visto figurar, dada a extensão territorial do país, entre as mais densas do mundo. A construção do primeiro grande túnel (Hauenstein, aberto em 1858 numa extensão de 2,4 Km.) e a primeira perfuração dos Alpes (túnel de S. Gotardo, feito em 1882, com 15 Km. de comprimento) são verdadeiros trabalhos de pioneiros. Pela configuração do solo, a construção dos caminhos de ferro neste país colocou os engenheiros perante problemas extremamente difíceis de resolver. A Suíça foi o nono país do mundo a estabelecer vias férreas. O caminho de ferro de cremalheira é de invenção suíça. Deve-se ao engenheiro Nicolau Riggensbach, que utilizou, pela primeira vez, o seu sistema nas linhas do Rigi — a que, em 1871, partiu de Vitznau e a que, em 1873, teve como ponto de saída Arth-Goldau. A estação de caminho de ferro mais alta da Europa abriu-se, em 1912, na Jungfraujoch, a 3457 metros de altitude. Mas a obra mais considerável, no capítulo ferroviário suíço, foi, sem dúvida alguma, a electrificação da sua rede; desenvolvida a tal ponto que a máquina a vapor é, hoje, senão um anacronismo, um objecto de mera curiosidade, na Suíça. No fim de 1946, apenas restavam quinhentos quilómetros de linha ainda não electrificadas. E tratando-se necessariamente de vias secundárias, pode-se dizer, portanto, que a tracção a vapor, actualmente, não assegura mais do que uma parte muito insignificante do tráfego suíço. Os começos da electrificação dos caminhos de ferro suíços datam ainda do século XIX. Electrificaram-se, primeiramente, as linhas de curto percurso e de via reduzida, mas já antes do final daquela centúria se principiaram a electrificar os caminhos de ferro de via normal, e de tal modo que em 1900 havia já 344 quilómetros de linhas electrificadas — 95, de caminhos de ferro suburbanos e os restantes, principalmente, de linhas de «tramways». A abertura à exploração do caminho de ferro Berna-Lotschberg-Simplon, que

se efectuou em 1913, marcou um progresso decisivo na tracção eléctrica das empresas ferroviárias. Esta linha, cujo túnel principal tem 14,6 quilómetros de comprimento, termina à entrada do túnel de Simplon, esse, com 19,8 quilómetros. Explorada, desde princípio, exclusivamente por meio de electricidade, foi a primeira linha de caminho de ferro de importância internacional que recorreu à hulha branca. O êxito foi tanto maior quanto — por causa da deflagração da guerra mundial de 1914, que logo em tão alto grau entravou as importações suíças de carvão — se reconheceram as quase insuperáveis dificuldades de abastecimento desse combustível aos caminhos de ferro explorados a vapor. Dificuldades tantas e tais, que foi preciso, na sua rede, de 4 000 quilómetros, reduzir, primeiro, os horários progressivamente, desde 1915; suprimir, depois, os comboios directos, e ainda, por fim, suspender todo o tráfego aos domingos.»

O Turismo e os comboios da linha de Oeste em Portugal

A C. P. realmente tem-se reabilitado junto da opinião pública, melhorando o seu material, pondo em circulação novos comboios e automotoras, arranjando horários da maior e mais geral conveniência para os clientes e oferecendo grandes regalias em reduções tarifárias.

Com isso lucra a empresa e amplia-se, país fora, a riqueza do turismo português, indústria tão deficitária, mercê da falta de ligação entre as entidades oficiais e particulares e da falta dum plano de conjunto entre os transportes, os municípios e a hotelaria.

Está a esboçar-se, pois, uma programação que dá esperanças. E tem sido bem verificada por todos quantos corporizam esta revista, principalmente pelo nosso redactor V. Caldas Nogueira que, em suas múltiplas digressões de serviço pelo país, observa atentamente como o público comenta e recebe as medidas últimamente postas em exercício pela C. P.

São muitas as linhas da rede nacional e regiões adjacentes que estão a beneficiar. De exemplo, serve a linha de Oeste, através duma paisagem variegada, caprichosa, toda misturada de praias, vinhedos e pinheirais. Os horários recentemente

postos em execução, com comboios e automotoras são, na opinião geral, magníficos.

Os centros de turismo tais como Torres Vedras, Caldas da Rainha, Berlengas, S. Martinho do Porto, Leiria, Marinha Grande e tantos outros saberão, por certo, tirar partido da posição privilegiada que têm relativamente à via férrea. E há centros, como S. Martinho do Porto, já a esboçar um programa de turismo e de renovação para atraír à sua concha Azul — indiscutivelmente a mais linda e a mais singular de Portugal — milhares de visitantes e banhistas. Famílias numerosas, gozando os desconotos da C. P., levarão seus filhos até essa praia ideal para a pequenada buliçosa. E hoje, como ontem, há-de provar-se que os caminhos de ferro, longe de agonizarem, estão cada vez mais preferidos e mais dignos dessa preferência, cá como no estrangeiro.

A primeira ferrovia eléctrica do mundo

Da «Revista Ferroviária», do Brasil, extraímos o seguinte e curioso apontamento:

«Embora se considerem os trens eléctricos meio relativamente novo de transporte, Ursula Eason, no programa da BBC intitulado «Na Grã-Bretanha de agora», fez recentemente uma narrativa aos ouvintes acerca da primeira ferrovia hidroelétrica do mundo, construída em 1879 na Irlanda do Norte e actualmente chamada «Portrush Electric Tramway». A ferrovia ainda serve o Giant's Causeway, uma longa linha de rochas octogonais, que se estende para o mar.

O Causeway é uma das grandes curiosidades geográficas das Ilhas Britânicas, pois que as rochas naturais dão impressão nítida de que foram talhadas à mão. A estrada de ferro antiga corre ao longo da borda do penhasco, e as pequenas carruagens, abertas dos lados, hoje têm cobertura, embora a tivessem antigamente, quando os passageiros recebiam em dose maior do que talvez desejassesem, o ar revigorante do Atlântico Norte.

O empregado mais velho da ferrovia é Robert Scott, que nela trabalha há 57 anos. Scott palestrou com a Sr. Esson sobre os primeiros dias da estrada. A principal mudança desde então foi a retirada do terceiro trilho destinado à energia. Esse trilho situava-se entre o carro ferroviário e a vala lateral, sendo sustentado por postes de madeira de 45 cm. de altura. Surgiram dificuldades e, segundo Scott, não era concedida à companhia corrente suficiente para o pequeno trilho de força, de modo que este foi substituído pela instalação de fios aéreos.

A locutora da BBC concordou em que a medida

tinha sido boa, já que o trilho de força naquela posição representava perigo. Mas o Sr. Scott discordou, contando o caso de uma velha do distrito que costumava sentar-se no trilho todas as tardes. Advertiram-na de que apesar das suas saias fartas, o hábito era perigoso, mas mesmo assim, ela não desistiu da prática aparentemente tola, alegando que sentia alívio do reumatismo.»

Vantagens a alcançar com a melhoria de serviço

São muitas as vantagens a esperar do Plano de Reformas que se está executando em Espanha e que vem totalmente descrito na magnífica publicação que a RENFE acaba de editar. Entre elas:

- a) Solidez, segurança e eficácia de todo o material fixo, de tracção e rolante da «RENFE» e de suas instalações auxiliares.
- b) Diminuição de rampas nas montanhas para maior eficiência e rapidez dos transportes e possível economia de combustível.
- c) Equilíbrio económico e independência financeira da RENFE.
- d) Dar intenso trabalho à indústria nacional, merecedora de aplauso pelo seu esforço, e poder conseguir a sua perfeição para lograr no futuro a completa autosuficiência nacional.
- e) Melhoria do nível de vida do pessoal, pois a obter-se mais proveitoso fruto do seu trabalho, serão os participantes do equilíbrio económico do sistema.

O panorama de aperfeiçoamentos de serviços reparte-se pelos:

- a) Serviços de passageiros em rápidos de dia, por comboios automotores ou pelo «Talgo», cumprindo-se os notáveis augúrios que até hoje se fizeram a seu respeito, com a duração média de 8,6 horas, salvo Algeciras e Galiza, que exigirão até 11,5 horas.

Interligações provinciais e locais com serviço de automotoras, frequentes e eficazes serviços de correios e expressos com diminuição de duas a três horas sobre os percursos actuais.

- b) Modernização de todo o parque de carruagens de passageiros, em cuja conservação cooperará o público em seu próprio interesse.
- c) Segurança no transporte de mercadorias.
- d) Serviço de porta a porta em todas as grandes capitais.
- e) Coordenação prática e eficaz com o transporte por camionagem.

O DIA DO FERROVIÁRIO

vai realizar-se, com várias festas,
em Pampilhosa do Botão

Nos próximos dias 4, 5 e 6 do corrente, realizam-se, na Pampilhosa do Botão, as festas do Dia do Ferroviário, que prometem ser muito animadas e contribuirão para um maior estreitamento dos laços de amizade que unem a grande família dos que aos caminhos de ferro e ao País dão o melhor do seu esforço.

Trata-se, pois, de uma verdadeira festa de confraternização, de cujo programa, elaborado de modo a despertar justificado interesse, constam uma récita no Teatro-Clube, concerto pela excelente Banda do Ateneu Ferroviário que, propostadamente, se deslocará a Pampilhosa do Botão, exibição do Rancho Infantil dos Filhos dos Ferroviários, arraial, um desafio de futebol e corridas de bicicletas.

No dia 5 realiza-se, no Teatro Clube, uma sessão solene, à qual assistirão os srs. governador-civil e presidente da Câmara Municipal de Aveiro, o delegado do Instituto Nacional do Trabalho, o Director e o subdirector da C. P., respectivamente srs. Engenheiro Espregueira Mendes e Pereira Barata, funcionários superiores da C. P.

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

O Comércio do Porto, na sua edição de 12 de Julho, em correspondência de Barca de Alva, inseriu a seguinte local, referente aos artigos publicados na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* pelo nosso prezado amigo e distinto colaborador sr. Guerra Maio, sobre o «rápido» Porto-Medina:

«Tem sido aqui muito apreciados os artigos do sr. Guerra Maio, na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, sobre o «rápido» Porto-Medina, principalmente o do número de 1 do corrente, em que o considerado ferroviário preconiza o estabelecimento dum comboio rápido e diário entre o Porto e Barca de Alva, ao qual, para que tenha movimento, é necessário dar a convergência das várias carreiras de caminhetas que servem a linha para cá da Régua, assim como dos comboios das linhas do Tua e do Sabor, vista a minguada população das terras ribeirinhas. Aquele articulista quer — e nisto prova a sua capacidade de realização — que o comboio rápido a estabelecer páré, apenas, como, outrora, o Porto-Medina, em Penafiel, Régua, Tua, Pocinho e Barca de Alva, se bem que, em vista das novas estradas que vão à Ferradosa e a Almendra deviam parar nestas estações. Parece nos, porém, que até que esse rápido seja estabelecido, se devem prolongar a Barca de Alva os semi-directos Porto-Tua, já previstos no horário actual.»

"Manual do Viajante em Portugal"

Acaba de aparecer, em 8.ª edição, o segundo volume do «Manual do Viajante em Portugal», consagrado às províncias, contendo um mapa de Portugal, plantas do Porto e Braga, itinerários de excursões não só no país mas também para Madrid, Paris, Vigo, Santiago de Compostela, Salamanca, Badajoz, Sevilha e Barcelona.

O «Manual do Viajante em Portugal» apresenta-se bastante actualizado nesta sua última edição e as páginas consagradas ao Porto foram totalmente refundidas. Para quem queira viajar como turista no seu país, este «Manual» torna-se absolutamente indispensável, pois além de notas históricas, de grande interesse, contém a enumeração de monumentos, igrejas, hotéis, restaurantes, termas, etc..

Wiese & C.^a, L.^{da}

**Agentes de Navegação
Marítima e Aérea**

///

Telefones: 34331 (5 linhas)

R. do Alecrim, 12-A LISBOA

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 22 — Revista «Sol de Portugal».

EDEN — Às 21,30 — «Traição».

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

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADEMAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEIS CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÓEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L. da

ARMAZÉM:

AZAMBUJA

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:

Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

LISBOA
PORTUGAL

PRODUTO V. A. P.—PORTUGAL

FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL
O IDEAL DA PELEÀ venda nas boas casas das especialidades e principais farmá-
cias. 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



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS
E DAS COLÔNIASO «Diário do Governo», n.º 110, da I Série, de 2 de Junho,
publica o seguinte:

Declaração

Para os devidos efeitos se faz público que, por despachos de S.S. Ex.º o Ministro das Finanças e o Subsecretário de Estado das Colónias, respectivamente de 15 do corrente e de 19 de Abril último, e nos termos do artigo 2.º do Decreto n.º 37.912, de 1 de Agosto de 1950, artigo 2.º do Decreto n.º 37.950, de 8 de Setembro do mesmo ano, artigo 2.º do Decreto n.º 38.182, de 26 de Março do ano corrente, e artigo 2.º do Decreto n.º 38.215, de 3 de Abril último, foi aprovado o plano de reembolso das despesas efectuadas pelo Ministério das Finanças com o reapetrechamento do Caminho de Ferro da Beira, constante dos quadros I, II, III, IV-A, IV-B e V anexos e mandadas observar as seguintes regras em relação às despesas acessórias ou acréscimos das previstas nos contratos celebrados:

- a) Despesas de seguro do material cujos preços não incluiram esse encargo — pagas directamente pela Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique;
- b) Despesas de frete do material nas mesmas condições — reembolsadas no número de anuidades que se comportar no prazo de reembolso do material, calculadas também à taxa de 2 1/2 por cento ao ano;
- c) Importâncias a mais pagas de frete pelos adjudicários nos casos em que estes cotaram os preços na base do contrato entre os Caminhos de Ferro de Moçambique e a Conference Line, se tiverem de pagar pela tabela normal — pagas nas condições da alínea a);
- d) Diferenças para mais entre as importâncias cota-das para frete e seguro e as que os adjudicários efectivamente pagarem, comissões a banqueiros, diferenças de cotações e diferenças para mais nos juros liquidados com as prestações do material alemão, inglês e sul-africano — reembolsadas até 30 de Maio em relação à despesa efectiva dos doze meses findos em 30 de Setembro do ano anterior;
- e) Diferenças para menos nos encargos referidos na alínea anterior — encontradas, até à concorrência das importâncias que atingirem, nas anuidades seguintes ao seu apuramento, nos termos da mesma alínea.

Para ser publicado no «Boletim Oficial» da colônia de Moçambique.

Direcção-Geral da Fazenda pública, 16 de Maio de 1951.
— O Director Geral, António Luís Gomes,

QUADRO I

Reembolso do material belga adquirido pelos direitos de saque

Valor, na data dos contratos, dos pagamentos a fazer:

À Greeg Car Company	24.362.143\$00
À S. A. Compagnie Centrale de Construction Haine-Saint-Pierre	14.097.080\$10
La Brugeoise et Nicaise & Delcuvé, S. A.	29.308.027\$50
	67 767.250\$60
Anuidade a 2,5 por cento em vinte e cinco anos	3.678.129\$80

1.ª anuidade em 30 de Maio de 1951.
25.ª anuidade em 30 de Maio de 1975.

QUADRO II

Reembolso do material belga não adquirido pelos direitos de saque

Valor do material, frete e seguro a pagar:

À Société Anonyme des Forges Usines & Fonderies de et à Haine Saint-Pierre	43.495.236\$40
--	----------------

Reembolsos a efectuar em:

1951	1.ª prestação, em 30 de Maio de 1951	6.621.300\$10	
	2.ª prestação, em 30 de Novembro de 1951	6.621.300\$00	13.242.600\$10
1952	1.ª prestação, em 30 de Maio de 1952	1.572.457\$80	
	2.ª prestação, em 30 de Novembro de 1952	1.572.457\$80	3.144.915\$60
1953	1.ª prestação, em 30 de Maio de 1953	8.889.909\$00	
	2.ª prestação, em 30 de Novembro de 1953	8.889.909\$00	17.779.818\$00
1954	1.ª prestação, em 30 de Maio de 1954	4.663.951\$40	
	2.ª prestação, em 30 de Novembro de 1954	4.663.951\$30	9.327.902\$70
			43.495.236\$40

QUADRO III

Reembolso do material alemão

Valor de 2 1/2 por cento, na data dos contratos, dos pagamentos a fazer e juros a 4 por cento

Data dos pagamentos	Capital em dívida no final do semestre	Juros a 4 por cento	Amortizações	Total a pagar	Valor na data dos contratos
1950 — Novembro, 4	47.788.628\$60	—\$—	9.557.725\$60	9.557.725\$60	9.557.725\$60
1951 Maio, 4	38.230.903\$00	764.618\$10	4.778.862\$90	5.543.481\$00	5.475.042\$00
Novembro, 4	33.452.040\$10	669.040\$80	4.778.862\$90	5.447.903\$70	5.315.028\$00
1952 Maio, 4	28.673.177\$20	573.463\$60	4.778.862\$90	5.352.326\$50	5.158.868\$20
Movembro, 4	23.894.314\$30	477.886\$30	4.778.862\$90	5.256.749\$20	5.006.427\$70
1953 Maio, 4	19.115.451\$40	382.309\$00	4.778.862\$90	5.161.171\$90	4.857.573\$50
Movembro, 4	14.336.588\$50	286.731\$80	4.778.862\$90	5.065.594\$70	4.712.181\$10
1954 Maio, 4	9.557.725\$60	191.154\$50	2.389.431\$40	2.580.585\$90	2.372.953\$00
Novembro, 4	7.168.294\$20	143.365\$90	2.389.431\$40	2.532.797\$30	2.302.543\$00
1955 Maio, 4	4.778.862\$80	95.577\$30	2.389.431\$40	2.485.008\$70	2.233.715\$70
Novembro, 4	2.389.431\$40	47.788\$70	2.389.431\$40	2.437.220\$10	2.166.417\$90
		3.631.936\$00	47.788.628\$60	51.420.565\$60	49.158.475\$70
Contrato adicional referente às seis locomotivas Santa Fé					(a) 2.469.247\$70
					51.627.723\$40

Anuidade de 51.627.723\$40 a 2 1/2 por cento, em quinze anos, 4.169.788\$50.

1.ª anuidade em 30 de Novembro de 1951.
15.ª anuidade em 30 de Novembro de 1965.

(a) Esta feita a actualização, para a data do contrato, do pagamento a efectuar com a recepção definitiva.

QUADRO IV

Reembolso do material inglês e sul-africano

A) Material adquirido à Dorman Long (África), Ltd.
(Conversão de libras em escudos ao câmbio de 80\$92)

Prestações	Vencimento do reembolso	Capital em dívida no início do semestre (a)	Juros a 4 por cento	Amortizações	Total a pagar
No acto da assinatura do contrato.	24-10-1950	—\$—	—\$—	—\$—	(b) 8.410.960\$00
1.ª semestralidade	24-3-1951	53 830.141\$80	(c) 5.889\$20	3.588.676\$10	3.594.575\$30
2.ª semestralidade	24-9-1951	50.241.465\$70	1.004.829\$30	3.588.676\$10	4.593.505\$40
3.ª semestralidade	24-3-1952	46.652.789\$60	933.055\$80	3.588.676\$10	4.521.731\$90
4.ª semestralidade	24-9-1952	43.064.113\$50	861.282\$30	3.588.676\$10	4.449.958\$40
5.ª semestralidade	24-3-1953	39.475.437\$40	789.508\$70	3.588.676\$10	4.378.184\$80
6.ª semestralidade	24-9-1953	35.886.761\$30	717.735\$20	3.588.676\$10	4.306.411\$30
7.ª semestralidade	24-3-1954	32.298.085\$20	645.961\$70	3.588.676\$10	4.234.637\$80
8.ª semestralidade	24-9-1954	28.709.409\$10	574.188\$20	3.588.676\$10	4.162.864\$30
9.ª semestralidade	24-3-1955	25.120.733\$00	502.414\$70	3.588.676\$10	4.091.090\$80
10.ª semestralidade	24-9-1955	21.532.056\$90	430.641\$10	3.588.676\$10	4.019.317\$20
11.ª semestralidade	24-3-1956	17.943.380\$80	358.867\$60	3.588.676\$10	3.947.543\$70
12.ª semestralidade	24-9-1956	14.354.704\$70	287.094\$10	3.588.676\$10	3.875.770\$20
13.ª semestralidade	24-3-1957	10.766.028\$60	215.320\$60	3.588.676\$10	3.803.996\$70
14.ª semestralidade	24-9-1957	7.177.352\$50	143.547\$00	3.588.676\$10	3.732.223\$10
15.ª semestralidade	24-3-1958	3.588.676\$40	71.773\$50	3.588.676\$40	3.660.449\$90
Doze meses depois de finda a execução da encomenda	Onze meses depois de finda a execução da encomenda.	—\$—	—\$—	—\$—	(b) 5.046.576\$00
					74.829.796\$80

(a) Só em relação aos 80 por cento do montante do fornecimento cobertos por financiamento.

(b) A pagar directamente aos fabricantes.

(c) Respeita apenas a um dia, visto o montante do financiamento ser posto à ordem dos fabricantes por uma só vez em 28 de Abril de 1951 e esta semestralidade se vencer no dia imediato.

B) Material adquirido à Metropolitan Cammel Carriage and Wagon C.º Ltd.

Semestralidades	Vencimento do reembolso	Capital em dívida no início do semestre	Juros a 4 por cento (a)	Amortizações	Total a pagar
1.ª	2-3-1951	23.781.983\$40	—\$—	1.585.465\$00	1.585.465\$00
2.ª	2-9-1951	22.196.518\$40	—\$—	1.585.465\$60	1.585.465\$60
3.ª	2-3-1952	20.611.052\$80	—\$—	1.585.465\$60	1.585.465\$60
4.ª	2-9-1952	19.025.587\$20	—\$—	1.585.465\$60	1.585.465\$60
5.ª	2-3-1953	17.440.121\$60	(b) 89.046\$40	1.585.465\$60	1.674.512\$00
6.ª	2-9-1953	15.854.656\$60	317.093\$10	1.585.465\$60	1.902.558\$70
7.ª	2-3-1954	14.269.190\$40	285.384\$30	1.585.465\$60	1.870.849\$90
8.ª	2-9-1954	12.683.724\$80	253.674\$40	1.585.465\$60	1.839.140\$00
9.ª	2-3-1955	11.098.259\$20	221.965\$60	1.585.465\$60	1.807.431\$20
10.ª	2-9-1955	9.512.793\$60	190.256\$10	1.585.465\$60	1.775.721\$70
11.ª	2-3-1956	7.927.328\$00	158.546\$60	1.585.465\$60	1.744.012\$20
12.ª	2-9-1956	6.341.862\$40	126.837\$40	1.585.465\$60	1.712.303\$00
13.ª	2-3-1957	4.756.396\$80	95.127\$90	1.585.465\$60	1.680.593\$50
14.ª	2-9-1957	3.170.931\$20	63.419\$00	1.585.465\$60	1.648.884\$60
15.ª	2-3-1958	1.585.465\$60	31.709\$50	1.585.465\$60	1.617.175\$10
			1.833.060\$30	23.781.983\$40	25.615.043\$70

(a) Só são devidos sobre os saldos em dívida depois de completada a execução da encomenda.

(b) Calculados de harmonia com a provável data em que ficará completada a execução da encomenda.

QUADRO V

Encargo anual do Caminho de Ferro da Beira com os reembolsos constantes dos quadros I a IV

Anos	Quadro I	Quadro II	Quadro III	Quadro IV-A	Quadro IV-B	Total anual
1950	—\$—	—\$—	—\$—	8.410.960\$00	—\$—	8.410.960\$00
1951	3.678.129\$80	13.242.600\$10	4.169.788\$50	8.188.080\$70	3.170.930\$60	32.449.529\$70
1952	3.678.129\$80	3.144.915\$60	4.169.788\$50	(a) 14.018.266\$30	3.170.931\$20	28.182.031\$40
1953	3.678.129\$80	17.779.818\$00	4.169.788\$50	8.684.596\$10	3.577.070\$70	37.889.403\$10
1954	3.678.129\$80	9.327.902\$70	4.169.788\$50	8.397.502\$10	3.709.989\$90	29.283.313\$00
1955	3.678.129\$80	—\$—	4.169.788\$50	8.110.408\$00	3.583.152\$90	19.541.479\$20
1956	3.678.129\$80	—\$—	4.169.788\$50	7.823.313\$90	3.456.315\$20	19.127.547\$40
1957	3.678.129\$80	—\$—	4.169.788\$50	7.536.219\$80	3.329.478\$10	18.713.616\$20
1958	3.678.129\$80	—\$—	4.169.788\$50	3.660.449\$90	1.617.175\$10	13.125.543\$30
1959 a 1965	3.678.129\$80	—\$—	4.169.788\$50	—\$—	—\$—	7.847.918\$30
1966 a 1975	3.678.129\$80	—\$—	—\$—	—\$—	—\$—	3.678.129\$80

(a) Inclui o pagamento de 5.046.576\$00 a fazer doze meses após a execução total da encomenda, na hipótese de que esta fique completada em 1951, conforme previsto no contrato.

Direcção-Geral da Fazenda Pública, 16 de Maio de 1951.—O Director-Geral, António Luís Gomes.

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, Lda

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L
SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}
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

Recortes sem comentários

Reparos — Reprimam-se certos ciclistas!

Há uma temporada para cá, certos «meninos», a rondar os vinte de idade, na parte da tarde de cada dia, montados em bicicletas, percorrem as ruas e travessas da vila, à laia de corrida, com uma velocidade de pasmar.

Viemos, por acaso, a saber o motivo dessas digressões ciclistas: quais frangaínhos petulantes, andam, esses «meninos», fazendo «rapapés» a uma frangaínha já arriçada, «rapapés» que consistem em passarem pela porta dela inúmeras vezes, uma tarde inteira...

Mas o pior de tudo é que os amores nublam-lhes a razão, e a velocidade que imprimem às máquinas pode trazer consequências funestas. Ainda há poucos dias, um incidente se registou originado por um desses velocipedistas. Foi na Rua Mousinho de Albuquerque, frente à padaria do sr. Francisco Teodósio. O ciclista descia a grande velocidade a Travessa da Raposa e, quando ia a entrar na rua, choca com um automóvel que passava. O automóvel, que vinha devagar, estacou, mas o choque não se pôde evitar; a bicicleta embateu e o ciclista «voou» sobre o «capot» do carro, indo cair no outro lado...

Consequências: riscaduras e escoriações apenas, felizmente. Mas, claro, foi porque a sorte presidiu ao sinistro, quando não, teríamos hoje talvez que lamentar mais um acontecimento grave.

Torna-se necessário que esses ciclistas sejam admoestados seriamente, quando em flagrante delito.

Também se estão a notar uns abusozinhos, quanto a velocidade, da parte de quem conduz bicicletas motorizadas. A sensatez diz nos que, ao menos dentro da vila, se conduzem bicicletas motorizadas em andamento moderado.

(De *O Riomaorense*)

Tauromaquia — Touros de morte...

A propósito do sensacional caso recentemente ocorrido na praça do Campo Pequeno e que teve por protagonista o famoso «espada» português Manuel dos Santos, preso e processado por ter morto um dos touros que lidou, é interessante recordar que há uma vila do País onde são toleradas corridas de touros de morte.

Trata-se de Barrancos, a vila fronteiriça do nosso distrito, onde, anualmente, se efectua uma corrida ao uso da Espanha, que termina com a morte dos «bichos».

Os «espadas» costumam ser artistas espanhóis.

Essas corridas anuais de Barrancos despertam sempre o maior entusiasmo e atraem a presença dos aficionados de todos os pontos do Baixo-Alentejo.

(De *Diário do Alentejo*, 7/6/51)

«O homem que faz chover»

Tem percorrido várias Nações, oferecendo o seu invento, o *Homem que faz chover*.

Nos seus passeios esteve em Lisboa e dali seguiu de avião para as nossas Províncias de África, donde regressa em breve para fazer experiências em Portugal demonstrativas de que a chuva está na sua mão de semear. Chove quando e onde quer.

O que é certo é ter a chuva levantado no dia em que o *Homem que faz chover* embarcou para África.

Que regresse em fins de Julho e princípios de Agosto são os nossos votos. Já todos estamos fartos de *chuva de água*; agora do que se precisa é de *chuva de juizo*.

(De *O Mensageiro*, de Leiria)

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.º, L.^{TD}

Rua Bernardino Costa, 47, 1.^º — Telef. 23282/4/5

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

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

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

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84
PORTO



Avenida Palace Hotel

Endereço Telegráfico: «PALACE-LISBOA»

Telefones 3 0154-3 0157. — LISBOA

Hotel de 1.ª classe, situado no coração da cidade, junto da estação do Rossio e perto da Avenida da Liberdade

130 Quartos — 80 Quartos com banho

Telefones em todos os quartos ligados à rede Internacional

AQUECIMENTO CENTRAL, ESMERADÍSSIMA COMIDA — VINHOS SELECTOS — AMÉRICA BAR

Preços moderados para estadias prolongadas condições especiais



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