

14.º do 64.º Ano



LISBOA, 1 de Outubro de 1951

Número 1531

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

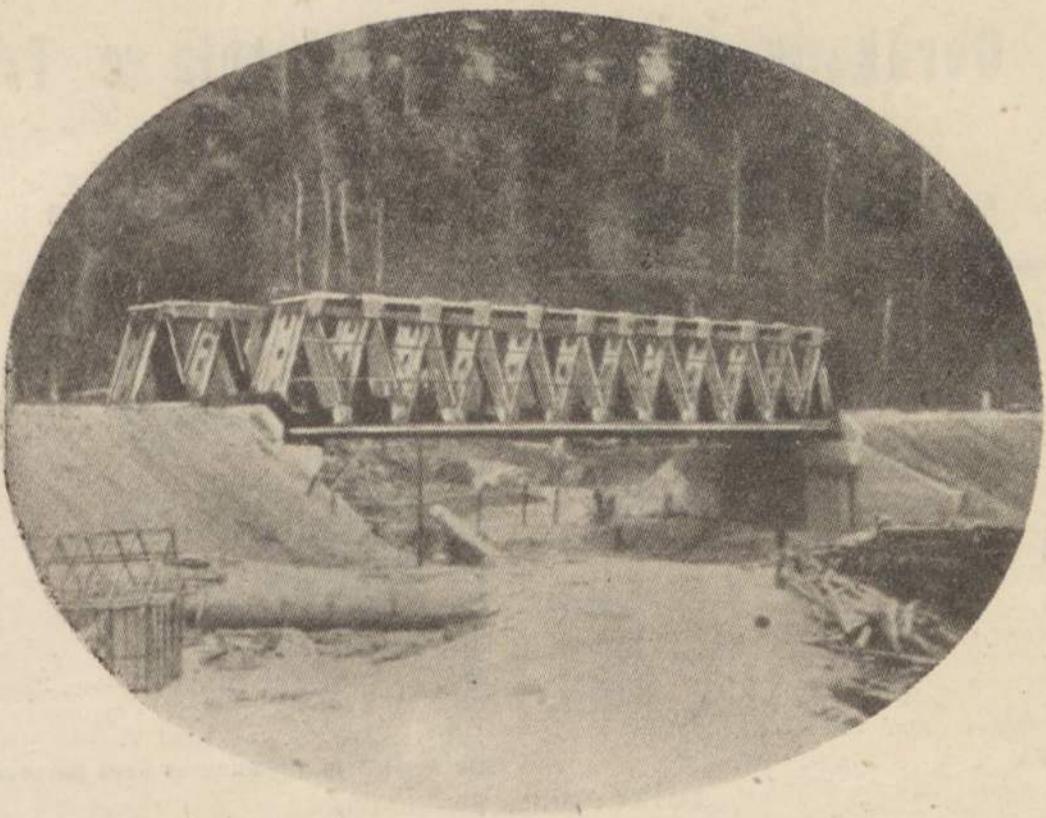
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO  
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
6, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

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

## PONTES CALLENDER-HAMILTON

PARA PEQUENOS E GRANDES VÃOS INSTALAÇÕES PERMANENTES OU PROVISÓRIAS



BRITISH INSULATED CALLENDER'S CONSTRUCTION Co., LTD.

EM EXCLUSIVO

F. NÓBREGA DE LIMA, L.DA

AV. 24 DE JULHO, 1, 2.º — LISBOA

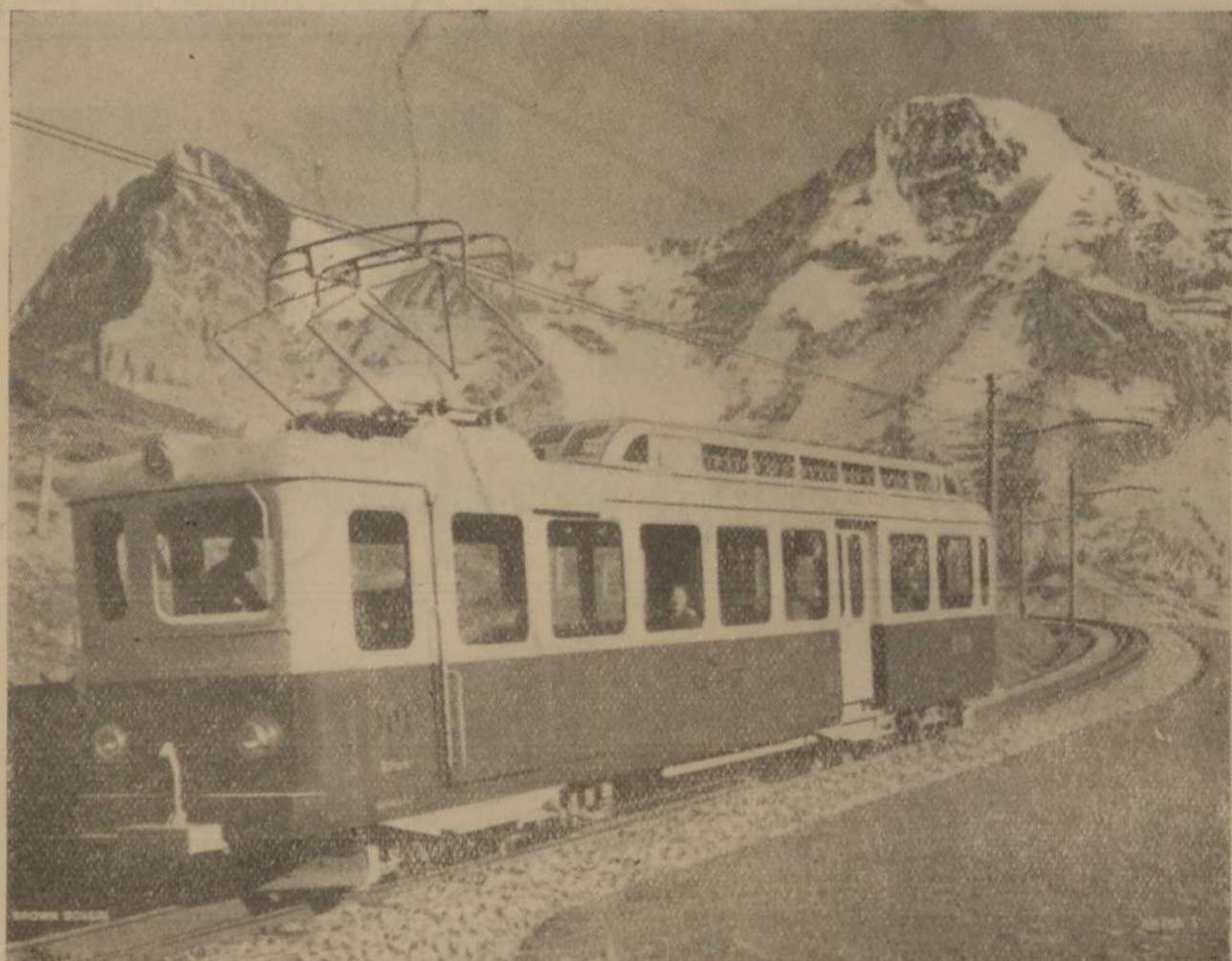
R. JOSÉ FALCÃO, 2 — PORTO

Dínamos, motores, alternadores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

## TURBINAS A VAPOR

Há meio século que a casa **BROWN BOVERI** equipou a primeira locomotiva termo-eléctrica do mundo. Na actualidade mantém em dia a técnica de construção de modernas locomotivas Diesel-eléctricas e com turbinas a gás.



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suiça)

**S. A. BROWN BOVERI & C.º — Baden (Suiça)**

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

**PORTO:** Praça D. João I, n.º 25-3.º, Dt.º — Telefone 23411 — Teleg. BROWNBOVERI



## Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes LISBOA

Carga e expediente, Rua do Comércio, 39 — **Telef. 30551**

### FROTA

n/m. AFRICA OCIDENTAL . . . . .	1.504 T.	n/m. COLARES . . . . .	1.376 T.
n/m. ALCOBAÇA . . . . .	9.437 T.	n/m. CONCEIÇÃO MARIA . . . . .	2.974 T.
n/v. ALCOUTIM . . . . .	10.526 T.	n/m. CORUCHE . . . . .	1.370 T.
n/m. ALENQUER . . . . .	9.437 T.	n/v. COSTEIRO . . . . .	900 T.
n/m. ALEXANDRE SILVA . . . . .	3.110 T.	n/v. COSTEIRO SEGUNDO . . . . .	490 T.
n/v. ALFERRAREDE . . . . .	2.118 T.	n/m. COSTEIRO TERCEIRO . . . . .	1.426 T.
n/m. ALMEIRIM . . . . .	9.437 T.	n/m. COVILHÃ . . . . .	1.376 T.
n/v. AMARANTE . . . . .	12.595 T.	n/v. CUNENE . . . . .	9.800 T.
n/m. AMBRIZETE . . . . .	9.100 T.	n/v. FOCA . . . . .	2.018 T.
n/m. ANDULO . . . . .	9.100 T.	n/v. INHAMBARÉ . . . . .	9.619 T.
n/m. ANTÓNIO CARLOS . . . . .	2.974 T.	n/v. LUSO . . . . .	10.125 T.
n/m. ARRAIOLOS . . . . .	9.437 T.	n/v. MARIA AMÉLIA . . . . .	3.005 T.
a/m. BELAS . . . . .	7.110 T.	n/v. MELLO . . . . .	6.253 T.
n/m. BORBA . . . . .	7.145 T.	n/v. MIRANDELLA . . . . .	7.900 T.
n/m. BRAGA . . . . .	7.110 T.	n/m. SÃO MACARIO . . . . .	1.221 T.
n/m. BRAGANÇA . . . . .	7.110 T.	n/v. SAUDADES . . . . .	6.430 T.
n/m. CARTAXO . . . . .	1.376 T.	n/v. SILVA GOUVEIA . . . . .	1.353 T.
n/v. ZÉ MANEL . . . . .		1.220 T.	
n/p. ALFREDO DA SILVA . . . . .		3.643 T. — Com alojamentos para passageiros de I — II — III classes	

**TOTAL: 191.131 TONELADAS**

### LANCHAS A MOTOR:

**REBOCADORES:** «AFRICA», «CINTRA», «ESTORIL», «GAROTA», «BOLHÃO», «MAQUELA»  
«FREIXO», «S. CRISTOVÃO», «SOURE», «CAROCHA»

64 Batelões (19 de 500 T., 13 de 400 T. e 2 de 250 T.)  
24 Fragatas (2.150 T.)

1 Barca de água (250 T.)

1 Draga «BARREIRO» com 5 Batelões de Dragadas com 80 m<sup>3</sup> cada.

### EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.:

3 navios de 3.600 T. e para 48 passageiros cada.

2 rebocadores de 1.200 T. cada.

### CARREIRAS DE LISBOA PARA:

Norte de Europa — Norte de África — Cabo Verde — Guiné — Angola — Argentina  
— Chile — Estados Unidos — Terra Nova — Gronelândia e costa de Portugal

**IMPORTANTE:**

A COMPANHIA QUE MAIS NAVIOS TEM AO SEU SERVIÇO CONSTRUÍDOS EM PORTUGAL  
NOS ESTALEIROS DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL NO BARREIRO E EM LISBOA

# 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: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934  
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos) 1904

Correspondente no Porto: CARLOS LOPEZ PINTO, Rua das Flores, 124  
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

# 1531



## 1 — OUTUBRO — 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  
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO  
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO  
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

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



S U M A R I O

O Caminho de Ferro mais alto do mundo, por CARLOS BIVAR	303
Turismo 1951, ou continental, por GUERRA MAIO	305
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT	307
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	308
Há 50 anos.	309
Caminhos de Ferro Ultramarinos	309
Os cinquenta anos da Companhia Carris de Ferro de Lisboa e o filme documentário «Rodas de Lisboa»	310
Parte Oficial	312
Espectáculos	317
Recortes sem comentários.	318

# O Caminho de Ferro

---

## mais alto do mundo

---

por CARLOS BIVAR

**D**OIS nomes célebres nos anais da conquista e do descobrimento de territórios do Novo Mundo, foram, sem sem dúvida, os dos dois hispânicos, Almagro e Pizarro, que, num dia do ano de 1585, abordaram a um porto da costa sul-americana, concertados e decididos à conquista de um império onde, segundo rezava a tradição, os seus habitantes só se serviam de utensílios de ouro.

Pizarro separou-se do seu amigo e companheiro, seguindo o rumo norte, derrotando todas as forças indígenas com que topava a tentarem barrar-lhe os passos. Mas, antes de prosseguir, carecendo de fundos para poder alcançar uma base duradoura para as suas aventuras audaciosas, tomou a resolução de se apresentar na corte de Espanha munido de um plano de conquista, elaborado para a ocupação dos territórios, para o que solicitava o auxílio imperial.

Carlos V estabeleceu-lhe uma tença e concedeu-lhe o título e o cargo de capitão general ou de governador geral dos territórios que conseguisse conquistar para a corôa, na província do Peru ou Nueva Castilla.

A oportunidade era, no entanto, extremamente favorável aos desígnios de Pizarro que, nos seus sucessos guerreiros, foi avançando até atingir uma povoação que vegetava sob a autoridade de um chefe indígena, cacique, o qual, forçado a comparecer perante o invasor, acabou por a ele se submeter. O império, à chegada de Pizarro, encontrava-se dividido em dois partidos

opostos que o mantinham em estado de guerra civil. Um deles, defendia os direitos ao trono do príncipe herdeiro, e o outro as aspirações dum bastardo, a quem a sorte da guerra favorecera permitindo-lhe aprisionar o herdeiro legítimo.

Acalmado, um tanto, pela satisfação das suas ambições, o vencedor ocupou-se, então, dos factos estranhos que iam ocorrendo nos territórios do império invadidos por estrangeiros, que já haviam sufocado toda a resistência das forças que tinham sido mandadas contra eles. Mas, em vista do pequeno número de combatentes de que os intrusos se compunham, a sua tranquilidade não sofreu abalo de maior. E, fiado, portanto, no número elevado dos seus defensores, comparado com o do adversário não aceitou as suas imposições. Era, porém, necessário contar com as armas e modo de combater da pequena expedição estrangeira, condições que não foram devidamente apreciadas do que resultou a derrota seguida da prisão do seu chefe, príncipe indígena, submetido a um conselho de guerra que o condenou por diversos delitos, entre os quais o de ter mandado assassinar o seu irmão, legítimo herdeiro, na prisão em que o tinha feito encerrar. Aplicada ao usurpador a pena de Talião, Francisco Pizarro e Diego Almagro deram por terminado o seu conlúio, tornando-se rivais.

Pizarro salvo por Diego Almagro do cativeiro em que os incas, por baldões da sorte, o tinham conservado, não atendeu a

quaisquer actos de submissão a que este último prometia sujeitar-se e teve de sofrer a pena última, a qual, tempos depois, foi, por seu turno, aplicada a Pizarro, que foi substituído na Capitania General ou Governo da nova colónia do Peru por Vaca de Castro, juiz, da confiança de Carlos V, informado como estava por várias vias, dos graves acontecimentos que se iam desenrolando nos vastos territórios da Nueva Castilla, os quais vieram a constituir colónias do seu império tão vasto que, em qualquer parte dele, o sol jamais deixava de brilhar.

Este juiz, Vaca de Castro, era homem superior e, portanto, administrou com senso prático, pondo, tanto quanto possível, em ordem alguma coisa do muito que se achava em desordem. A sua legislação não agradara, porém, a todos e, por tal facto, teve que se haver com os conlúios dos partidos, sendo substituído por um Vice-rei, enviado da metrópole. Blasco Nunes de Vela, que também falhou na sua missão; vencido pelo partido contrário teve que embarcar com destino à procedência, sucedendo-lhe um licenceado de nome *Casca* e a seguir A. Hurtado ou Mendoza como Vice-rei; D. Francisco de Toledo, etc.

A época era de aventuras e, por consequência, os acontecimentos não mudaram de condição, prosseguindo e constituindo um novo período de feição conspiratória, em prol da independência do Vice-reino que, desde 1805, se foram sucedendo com intervalos de sossego aparente, até que, em 28 de Junho de 1821, foi proclamada a sua independência.

\* \* \*

O Peru, como é sabido, é atravessado pela Cordilheira dos Andes que segue paralelamente a Costa do Pacífico, com os seus pontos elevados, um dos quais, o Aconcagua, que, segundo E. Reclus, atinge 7.289 metros. Compõe-se de quatro zonas cada uma delas com os seus recursos económicos ou de produção especiais. A zona costeira produz algodão, açucar, lãs, etc.. Na zona montanhosa encontram-se minerais ricos, ouro, ferro, chumbo. A vertente

oriental dos Andes é propícia à cultura intensiva. A floresta peruana ocupa uma grande área do país, notável na produção de madeiras valiosas, cedro, mogno e outras. A criação de gados incluindo grande número de cabeças, em ovinos, caprinos, bovídeos, suinos, equídeos, híbridos, e os indígenas lamas e alpacas. Nas ilhas costeiras encontram-se importantes depósitos de guano bem conhecido nos mercados da especialidade. A indústria, depois do impulso dado às comunicações de toda a ordem, obtiveram notável desenvolvimento principalmente na que diz respeito a exploração e aproveitamento dos minérios, havendo, portanto, bem apetrechadas fundições, ocupando a indústria metalúrgica um elevado número de operários.

\* \* \*

Proclamada a independência do Peru, foi instituído um poder executivo com um presidente de República eleito por seis anos; um legislativo funcionando com um Congresso de composição bicâmara, de senadores e deputados, respectivamente, de quarenta e oito e de cento e trinta e dois membros. A capital, antiga cidade dos reis, é Lima com 671.000 habitantes incluindo os subúrbios.

No ano de 1851 inaugurou-se o primeiro caminho de ferro desde Callao a Lima, numa extensão de catorze quilómetros e, desde 1868 foram construídas muitas mais linhas atingindo, em 1945, quatro mil e quatrocentos quilómetros.

A rede actual é formada por quatro linhas—1.<sup>a</sup> desde Lima a Izcuchaca passando por Cerro de Pasco.

A 2.<sup>a</sup> desde Mollendo a Arequipa e a Santana. A 3.<sup>a</sup> desde Chimbote a Recuay e a 4.<sup>a</sup> de Paramayo a Cajamarca. O Caminho de Ferro Central atinge a altura de 4.774 metros, o que o eleva à categoria do mais alto do mundo.

Muitas outras linhas estão actualmente em construção, ou projectadas, devendo, num certo lapso de tempo, os Caminhos de Ferro do Peru ser considerados como uns de maior extensão da Costa do Pacífico, na América Meridional.

# Turismo 1951, ou continental

Por GUERRA MAIO

**S**E alguém se lembrasse de pôr em Paris, na Praça da Opera, um desses modernos auto-carros de 40 lugares, com uma tábuleta: *Paris-Lisboa*, por barato que fosse, não lograria apanhar um único passageiro. A viagem era longa e de tal maneira fatigante que não atrairia a clientela. Outro tanto aconteceria se o mesmo auto-carro estivesse numa Praça de Estocolmo, Oslo, Roma ou Copenhague com um dístico: *Paris*.

Mas quem como eu tenha visto desde Maio último, essa série de magníficos auto-carros, ao longo dos Passeios da Ópera, do Boulevard des Capucines, dos Campos Elísios, etc. com a marca de registo dos países nórdicos, compreenderia facilmente que eles vieram com turistas e com os lugares todos ocupados, não em viagens duma assentada, mas por demoradas etapas nas terras importantes que toparam no caminho.

São as agências de viagens desses países e da França, em reciprocidade, que descobriram e realizam essa nova modalidade de turismo. Numerosos foram as caminhetas, mais ou menos confortáveis que este ano sairam de Paris e das principais cidades da França, por essa Europa fora e principalmente para a Áustria e Espanha, os dois países em que respectivamente a vida é hoje mais barata. Para Portugal, que o turismo europeu considera o 3.º em vida mais em conta, poucos, mesmo muitos poucos, foram os auto-carros que para ali seguiram. Causas? Várias, mas que não convém, por agora, analisar.

As agências de viagens conseguem uma numerosa clientela para esse meio de transporte, porque oferecem em sugestivos reclamos, programas atraentes, e pessoas, na maior parte ignorantes em matéria de turismo, tomam nos com fervor e confiança. Os programas são em regra completos e não admitem dúvidas, dando ao passageiro, que se quer iniciar em viajar, todas as garantias. Partida dia tal, almoço e jantar em tais lugares, dormida neste ou naquele hotel, etc., etc.. Isto para viagens de 8, 15, 20 dias ou um mês. Na passagem, visita deste e daquele lugar e uma série de atrativos compreendidos no itinerário. Preços assás elevados, mas o cliente pouco ou nada habituado a viajar, toma os bilhetes com segurança, não receando surpresas desagradáveis. Isto por que o auto-carro é acompanhado por um condutor com-

petente e dedicado, não tendo outro cuidado se não agradar à freguesia. Chega-se ao local do almoço, os passageiros descem do carro, fecham-se as portas do mesmo e põe-se um rapaz do hotel ou do restaurante a vigiar as bagagens do tejadilho e todos comem com apetite. Depois visita à igreja célebre, ao jardim reputado, à estátua do herói — todas as terras têm um — ao aqueduto e todos partem com uma lembrança agradável da vila ou da cidade visitada.

À tarde, ao chegar-se à terra indicada, o condutor faz transportar as malas aos quartos do hotel, enquanto os turistas vão ao botequim do sítio tomar cerveja e gabar a perfeição do serviço. No dia seguinte repete-se a tarefa, e igualmente nas manhãs e nas tardes imediatas, e a viagem termina, ninguém dando conta do seu custo, chegando-se a casa encantado e comunicando-se aos amigos e aos vizinhos, o prazer experimentado numa peregrinação que doutra maneira não teriam feito. Este é o turismo 1951 e há pouco, passando em Irun, vi uma tão grande fila de auto-carros à espera de passarem a barreira alfandegária, que tomava proporções dum êxodo.

Os caminhos de ferro tentaram este ano a organização de comboios expressos internacionais de turismo, com a idéia louvável de fazerem concorrência aos auto-carros, mas desconheço os resultados. É bem possível que tenham feito sucesso, mas também é provável que tenham encontrado certos embaraços na realização, os quais serão corrigidos no próximo ano. A modalidade é diferente e mal comparada; como a do teatro e a do cinema, o fim é o mesmo mas a apresentação do espectáculo é diferente. O auto-carro tem a vantagem de levar o turista junto dos monumentos e dos sítios aprazíveis, assim como do restaurante do hotel, sem cuidados e sem preocupações. O comboio tem a superioridade do conforto das carruagens, do corredor lateral para espalrecer e poder-se ir conversar com os companheiros de viagem; do toucador, do salão restaurante e da rapidez. Partir a horas certas, ao contrário da caminheta que sai sempre atrasada, por que é difícil reunir os passageiros, pois há sempre uma dama que lhe custa sair da cama ou do quarto.

Os comboios internacionais organizados em França este ano, davam aos passageiros a facul-

dade de pernoitarem em hotéis, o que de resto não era possível fazer de outra maneira, pela dificuldade de se alojar 200 ou 300 pessoas em carruagens-camas e ser muito fatigante para os passageiros passarem as noites sentados ou estendidos nas banquetas.

Em qualquer dos casos é uma modalidade de turismo muito interessante, sobre tudo por levar a fazerem viagens agradáveis, pessoas que de outra maneira não sairiam de casa. Como disse, o turismo europeu em auto-carro está em franco desenvolvimento e espero que no ano próximo o caminho de ferro o suplante, pois tem melhores condições para o fazer, sobretudo se der às organizações locais a tarefa de se ocupar dos turistas, no que respeita a alojamento e visita aos atractivos citadinos.

Estas duas modalidades de turismo em grande escala encontram no nosso País obstáculos difíceis de resolver. Como alojar nas nossas principais cidades 300 pessoas vindas em caminho de ferro e que convém, se não ficam no mesmo hotel, que não vão para muito longe, pela dificuldade em os reunir para rápidas visitas e para a partida. A nossa pobreza hoteleira pode-nos dar efeitos contraproducentes. Se não, veja-se o que aconteceu na Argélia, de que há uns 40 anos se fez uma larga propaganda turística e acudiu ali tanta gente, que muitos tiveram que dormir ao ar livre. Parece incrível, mas a má fama lançada pela Europa das dificuldades hoteleiras argelianas ainda há poucos anos preocupava os turistas. Vejamos o caso agora sob o ponto de vista dos auto-carros. Supunhamos um destes veículos em pane numa estrada alentejana, minhota, ou transmontana. E' fácil, por um recado levado por um automóvel que passe, mandar vir ao local da forcada paragem uma ou mais caminhetas para tirar dali os turistas, mas o que não é possível é alojar 35 ou 40 pessoas na vila ou na cidade próxima, com a devida comodidade. A um caso destes assisti no verão passado em Vilar Formoso. Passou ali uma grande caminheta cheia de peregrinos vindos de Lisboa e em direcção a Roma. Eram 23 horas e a passagem da fronteira devia efectuar-se às 16 a fim dos passageiros irem jantar e dormir a Salamanca. Pois bem, por falta de alojamento para todos os peregrinos em Vilar Formoso e em Fuentes de Úñoro, a caminheta seguiu para a capital salamanquina, onde chegou às 7 da manhã; por tanto não à hora do jantar mas do pequeno almoço... Tratava-se dum veículo

português e de passageiros portugueses, de contrário seria um descrédito devido à nossa incapacidade hoteleira. E Vilar Formoso tem agora um lindo hotel, com 18 quartos, 12 dos quais estavam ocupados.

Ignoro a razão do reduzido número de auto-carros com turistas que este ano foram a Portugal, mas não deve ser estranha ao facto a nossa incapacidade hoteleira. As agências de viagens sabem-no muito bem e certamente não querem meter os seus clientes em embaraços. E foi pena, pois as pessoas que hoje se deslocam nessa modalidade de transportes gastam muito dinheiro em extras e partem ajoujadas de lembranças que representam muito dinheiro; além da propaganda eficaz e espontânea que fazem dos países visitados.

Nos vários comboios internacionais de turismo, a que me referi, não foi incluído o nosso País. Seriam as mesmas razões? E' bem possível.

Digam agora se não seria interessante um comboio, muitos mesmo, que saídos de Paris e depois de estacionarem em Salamanca, descesssem pela linha do Douro até ao Porto, donde seguiriam para Braga e Viana, e que depois descesssem para Coimbra, Leiria, onde os passageiros tomariam os auto-carros que os levavam à Batalha, Fátima, etc.. E por fim Lisboa, regressando à origem por Madrid, Sevilha ou por Salamanca.

Não; nós não podemos receber turismo em grande escala — o que é necessário para ele ser proveitoso — sem termos hotéis numerosos, por esse País fora. Como dar de almoçar na Batalha, em Fátima ou em Tomar a uma legião de turistas, com a extrema modéstia dos hotéis e dos restaurantes destas localidades?

O turista de hoje, em regra não se interessa pelo folclore — espécie de romantismo que passou à história — raro compra o Bedeker — agora substituído pelo Guia Hachette e com vantagem. O que lhe importa é conhecer terras e por isso prefere que alguém lhe explique o que tem na sua frente, e lê o menos possível. Por isso os folhetos de turismo em voga hoje na Europa, alargam-se em gravuras e em belas estampas, com reduzidas descrições, que ninguém tem paciência para ler. E o que o viajante de hoje pretende é encontrar um quarto com um mínimo de conforto e uma mesa copiosa, de preferência de cunho regional. Tudo isso não é no nosso País de difícil realização, o que é preciso é fazê-lo.



# Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

## Visita a Portugal do Vice-Presidente da República Brasileira

ESTEVE alguns dias em Portugal, de visita, o Dr. Café Filho, ilustre Vice-Presidente da República Brasileira. Embora de carácter particular, essa visita revestiu-se de alto significado, pois contribuiu para o estreitamento de relações entre os dois países que têm de comum não apenas a História, não apenas as tradições e a religião, mas também a língua, a maravilhosa língua portuguesa.

Recebido com todas as honras e aquela simpatia com que os portugueses distinguem sempre os seus hóspedes de qualidade, o Dr. Café Filho sentiu-se sempre no nosso país como em casa própria. Lisboa encantou-o e encantaram-no igualmente outras cidades, como Coimbra, senhora das mais nobres tradições culturais. «Portugal é para nós uma emoção!» — disse o ilustre estadista brasileiro, num dos banquetes que em sua homenagem lhe foram oferecidos.

A sua visita — facto curioso, que merece registo — coincidiu com a publicação, na Imprensa, do Projecto de Lei que concede a exploração das linhas aéreas portuguesas a entidade idónea, a qual, mantendo as carreiras que até agora, com regularidade e eficiência, vêm sendo exploradas pelos T. A. P., deve abrir, por cláusula expressa, duas novas linhas: Lisboa-Funchal, para desenvolvimento do turismo na formosa ilha da Madeira, e Lisboa-Rio de Janeiro, para fomentar as relações comerciais e culturais entre as duas nações irmãs.

## O Teatro dos Estudantes de Coimbra no Brasil

EM missão cultural partiu para o Brasil, o «Teatro dos Estudantes de Coimbra» de que é director o ilustre Professor e escritor Dr. Paulo Quintela.

O público, a imprensa e os meios intelectuais brasileiros têm recebido com caloroso entusiasmo os rapazes e as raparigas de Coimbra, dispensando também aos eminentes professores da Universidade que os acompanham e ali estão realizando notáveis conferências, carinhosa e respeitosa recepção.

Neste momento em que o teatro português e os seus maiores valores se encontram dispersos, é consolador verificar que os estudantes da prestigiosa cidade uni-

versitária de Coimbra, onde tantos ilustres brasileiros se formaram, tenham tido a nobre e patriótica iniciativa de levar a terras de Santa Cruz, como uma presença viva e gloriosa de Portugal, alguns autos de Gil Vicente, o criador do teatro português, reagindo, assim, contra a crise por que está passando, no nosso país, não apenas a literatura teatral mas também a profissão de actor.

Não podia ter sido mais elevada e representativa a viagem cultural dos estudantes universitários. A política de boas relações, de simpatia mútua, de estreitamento de laços fraternais, lucra imenso com as visitas deste género, porque falando à inteligência não deixam nunca de tocar, comovidamente, os corações.

## Homenagem á memória de Fausto de Figueiredo

OS restos mortais de Fausto de Figueiredo encontram-se, desde o dia 10 de Setembro, no pequeno cemitério do Estoril. O homem que criou essa admirável estância de turismo — sala de visitas de Portugal, debruçada sobre o Tejo, onde já se respira o ar salino do Atlântico, repousa eternamente junto da sua obra, que foi o mais lindo, o mais comovente e apaixonado sonho da sua vida.

Com efeito, o Estoril saiu-lhe das suas mãos. Não era arquitecto nem escultor e, contudo, foi ele que ergueu, para glória do País, essa obra prima de bom gosto que é, não apenas o Estoril, mas a própria linha de Cascais, tornando-a uma das estâncias mais famosas de turismo internacional.

E' com Fausto de Figueiredo que o turismo em Portugal inicia a sua fase mais brilhante, porque ninguém mais do que ele acreditou nas possibilidades e no futuro dessa indústria.

E foram precisamente um escultor, António Duarte, e um arquitecto, Filipe de Figueiredo, os autores do belo e expressivo mausoleu onde repousam os restos mortais do poeta de ação que transformou um pinhal numa famosa estância turística.

Os homens que viveram intensamente para um sonho e lhe deram, com a realidade que o glorifica, a própria alma, que o torna imortal e humano, não morrem de todo. Ali, naquele singelo mas belo monumento, Fausto de Figueiredo não está verdadeiramente morto, porque em sua volta tudo vive ainda do sonho a que ele deu realidade e beleza.

# CURIOSIDADES

## DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Começou a construir-se no Brasil um túnel com oito quilómetros, sessenta metros abaixo do nível do mar.

A obra está orçamentada em noventa milhões de cruzeiros.

(Da revista *The Strand* — Dublin)

Um leiteiro de Chicago procedia à distribuição normal quando lhe entregaram um telegrama. Leu, subiu para a camionete, foi entregar o leite ao depósito dizendo ao encarregado da distribuição: «Distribua você o resto». O telegrama informava-o que uma tia morrera na Dinamarca, deixando-lhe uma fortuna de meio milhão de dólares.

(Da *Gazeta di Milano* — Milão)

Em Norriston, um homem de 73 anos, adoentado, foi conduzido ao hospital. A mulher, de 72, acompanhou-o e ao voltar a casa, morreu repentinamente. Duas horas depois o marido morreu sem saber que era viúvo.

(Do diário *Indian News* — N. Yorque)

Doris Duke, a mulher mais rica do mundo, acaba de divorciar-se de um diplomata da república dominicana com quem casara em Paris. É o segundo divórcio da herdeira do «rei do tabaco».

(Do semanário *De Wararheid* — Amsterdão)

Em Londres, um polícia de ronda numa rua comercial, notando reflexos de luz dentro duma loja às 5 horas da manhã, previu roubo e chamando outros polícias, tomaram todas as saídas, e arrombando uma porta entraram na loja de pistola em punho. Procuraram por todos os cantos e finalmente encontraram os ladrões escondidos dentro de dois caixotes de cartão: dois rapazitos de sete e oito anos de idade com as algibeiras cheias de pequenos objectos de pouco valor.

(Do *Brooklyn Tablet*)

Apesar da Universidade de Notre Dame ser uma instituição católica, mais de dez por cento dos membros do corpo docente não são católicos. Entre eles há um pastor protestante e um rabi judeu.

(De *The Statistic* — Londres)

Shulberg que em 1926 ganhou um milhão de dólares a dirigir filmes, acaba de publicar um anúncio pedindo colocação, dizendo que está desempregado há mais de um ano e sem vintem.

(Do semanário *Boston Pilot*)

Foi o padre-cientista Neeland, da Universidade de N. Dame que, em 1906, nos laboratórios de química daquela Universidade, descobriu a fórmula para a fabricação da borracha sintética.

(De *Oeuvres Libres* — Paris)

Uma expedição científica ao Mar Morto regressou a Jerusalém com manuscritos de papiro que encontrou numa caverna e que se crê serem autênticos, remontando a dois séculos antes de Cristo.

(Do *King Features Central Press*)

Num aquário de Flórida está em exposição uma tartaruga com duas cabeças normais e que vive normalmente, excepto quando é alimentada. Nesta ocasião, se uma boca deseja apanhar um pedaço de comida, que a boca da outra cabeça não quer, as duas estabelecem luta entre si, sendo necessário um guarda vir distrair o animal.

(Do *Pittsburgh Press*)

Foi preso em Roma um empregado da Sociedade Protectora dos Animais que, durante a noite, retirava cães do depósito e os vendia a estudantes de medicina para investigações anatómicas.

(Do *Boston Herald Traveler*)

Informam da Suécia que na Universidade de Upsala foi aperfeiçoado um aparelho de Raios X que fotografa tecidos moles.

(Do *Radio Plans* — Paris)

Está sendo produzido na Noruega um novo tipo de prato feito duma substância plástica, que foi concedido para eliminar o ruído causado pelo embate de uns nos outros.

(De *El Exportador Argentino*)

Os estudantes da Universidade de Rutgers elegeram presidente da sua associação o estudante W. Hachet, de raça negra, com aplauso de toda a faculdade.

(De *Les Feuilles Libres* — Paris)

Um homem de N. Yorque, que ganhou o primeiro prémio de cem mil dólares numa lotaria baseada em corridas de cavalos no México, e ali foi de avião receber o prémio, voltou de comboio com dinheiro emprestado. A lotaria era fictícia e o governo mexicano recusou-se a intervir no assunto.

(Do *Philadelphia Inquirer*)

Em Bruxelas, a Liga de Protecção à Infância vestiu numa noite quatro estátuas femininas nuas, que adornam um parque. Na noite seguinte as estátuas apareceram novamente despi-as, e com um cartão da «Liga dos Nudistas de Bruxelas».

(Do semanário *Nebelspalter* de Korschach)

Os estúdios de S. Francisco utilizam diariamente cem mil metros de películas. Na maioria dos filmes empregam-se filtros coloridos.

Da revista *La Plume* — Paris)

# Há 50 anos

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

## A contagem racional das horas

Vae ganhando incremento a modificação nos mostradores dos relogios e no systema da contagem das horas do dia médio.

Tudo leva a crêr que não decorrerão muitos annos sem que se substituam completamente na pratica os velhos quadrantes com o seu ar archaico por mostradores modernos numerados de 1 a 24 e que entre no uso corrente a nova marcação para que se dispense o additamento manhã, tarde, noite que complica a linguagem falada e escripta, que custa dinheiro e tempo na expedição e remessa de telegrammas, que dá origem a erros repetidos, que embaraça a redacção ou a interpretação dos horarios de vias ferreas.

Quando todos souberem que a hora 13.<sup>a</sup> corresponde á uma hora da tarde, tudo se simplifica.

Nalguns paizes é o governo quem assume a iniciativa de decretar a modificação na contagem. As companhias ferroviárias pôdem, todavia, tamanha é a influencia que no estado actual da nossa civilização attingem os transportes acelerados de pensar em cousas, influir notavelmente na adopção d'este melhoramento, tornando-o por assim dizer indispensavel e fatal.

Bastaria para isso que começassem por redigir os seus horarios com os dois systemas de contagem — o de duas origens diarias e o de uma só origem, adoptando, como é pratica corrente noutras partes, o zero em correspondencia com a meia noite actual. A segunda tabella era, por assim dizer, a explicação da primeira em que se dispensavam os algarismos de typos diversos para designar as horas do dia e as da noite, como se dispensavam as abreviaturas. M manhã. T tarde, e N noite.

O publico sentiria a breve trecho a vantagem da simplificação, sendo de esperar que se não demoraria em adoptar nos usos correntes a nova marcação.

Não se apresenta como argumento a dificuldade na alteração dos mostradores e das machinas dos relogios para que no 360.<sup>o</sup> do circulo coubessem as 24 horas, o que daria apenas o intervallo de 15.<sup>o</sup> a cada hora.

Essas alterações viriam depois, como vieram as que trouxeram o ponteiro dos minutos movel nos relogios de torre e como vieram até as marcações das horas até 12, pois se sabe que começarão por bater apenas até 6, sendo portanto dividido o dia em quartos.

Na Real Basilica de Mafra ainda ha um relogio que bate assim as horas.

Os actuaes relogios continuariam a servir. Entendemos bem com elles em geral. A dificuldade maior está na comunicação pela linguagem escripta ou falada da hora.

É uma alteração comezinha e pratica, sem os requintes scientificos dos astronemos que debatem nos seus interessantes congressos a questão da hora, dos seus horários, da contagem das longitudes, e outras que lhe tocam de perto.

Já que não se pôde adoptar sem grande reluctancia o sistema decimal para a contagem do tempo, como tambem quasi se não adopta para a contagem dos arcos da circumferencia, pois não parece que pegue a moda dos *grados*, simplifique-se sequer a designação da hora contando as do dia médio de 1 a 24 horas, conservando tudo o mais.

Seria uma pequena modificação de que as companhias de caminhos de ferro gosariam as vantagens e que ellas melhor de que nenhuma outra entidade pôdem fazer introduzir, seguindo exemplos alheios.

## Caminhos de Ferro Ultramarinos

### ANGOLA

Para prestar serviço em Angola, como engenheiro praticante da Direcção dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro, foi contratado o sr. engenheiro civil Fernando A. Moniz Gouveia, com o vencimento de 54.000 Angolares.

### MOÇAMBIQUE

Foi assinado no Ministério do Ultramar o contrato para o fornecimento de cem vagões fechados, de vinte toneladas cada um, e de 12 metros de comprimento interior, destinados aos Caminhos de Ferro de Moçambique, os quais importam em 16.000 contos.

Esses vagões estão sendo construídos na Bélgica e devem ser entregues dentro de seis meses.

Foi outorgante em nome do Governo, o sr. eng. Trigo de Moraes, Subsecretário de Estado do Ultramar e, por parte da firma adjudicatária, a Empresa de Comércio Sul-Africano, os srs. Assis Camilo e eng.º Barros Vala.

Os Caminhos de Ferro de Moçambique, que entraram numa grande fase de melhoramentos, ficarão, pois, dotados de uma centena de unidades rolantes, que muito contribuirão para o aceleramento dos transportes de produtos daquela província ultramarina, e, por consequência, para o seu progresso económico.

## «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

### TRANSCRIÇÃO

O *Setubalense*, na sua edição de 17 de Setembro, reproduziu, na primeira página, o artigo que, recentemente, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* publicou sobre «Passagens de Nível».

Agradecemos a transcrição.

## HOTEL FRANCO

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO

### DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

### FALA-SE FRANCÉS

COZINHA À PORTUGUESA — EMPREGADOS  
A TODOS OS VAPORES E COMBOIOS

TELEFONE 21616 — PORTUGAL

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

Gerente: FERNANDO RODRIGUES



O carro «americano» que figura no filme «As rodas de Lisboa» e foi reconstituído nas Oficinas da Carris

# Os cinquenta anos da Companhia Carris de Ferro de Lisboa

---

## E O FILME DOCUMENTÁRIO "RODAS DE LISBOA"

**N**A tarde de 17 de Setembro, como anunciámos no nosso último número, exibiu-se, no Teatro da Trindade, um filme documentário, muito interessante, *Rodas de Lisboa*, comemorativo dos cinquenta anos da tracção eléctrica na capital. A sua realização foi entregue aos ilustres artistas irmãos António Lopes Ribeiro e Francisco Ribeiro, dois nomes brilhantemente ligados ao cinema e ao teatro.

O filme começa por reconstituir a velha Lisboa de 1900, quando os «americanos», puxados a muares, faziam o serviço de transportes colectivos. Para isso, nas Oficinas da Companhia construiu-se, propositadamente, um carro «americano» e os papéis de cocheiro e cobrador foram revividos, respectivamente, por Jú-

lio Baptista, já reformado, e por Cesário Augusto, o mais antigo condutor da carris. Toda a figuração foi recrutada entre o pessoal da companhia, que representou a carácter os seus personagens.

Excelentes, a fotografia de Octávio Bobone, a locução de Fernando Pessa, e, como nem sempre sucede em produções portuguesas, também magnífico o som de Henrique Domingues. Propositalmente reservamos para o fim a colaboração musical, verdadeiramente notável, da Banda dos Empregados da Carris, sob a direcção do Maestro Joaquim Alberto Cordeiro.

O filme dá-nos uma ideia completa da importância da Companhia e do seu movimento. O público precisa ver este documentário para prestar justiça à Carris, onde se empregam milhares de funcionários e

operários, e para cujo andamento são necessários oficinas de construção e reparação de carros, uma alfaia-taria para a confecção de fardamentos, barbearia, tipografia para impressão de bilhetes, cantina, etc.

A Carris, que está renovando e aumentando o seu material circulante, dotou também Lisboa com magníficos autocarros, muitos deles de dois andares, que ligam a Baixa aos novos bairros da cidade.

Terminada a exibição do filme, a assistência manifestou o seu agrado com uma calorosa e espontânea salva de palmas.

A Direcção da Carris, antes de se proceder à exibição do documentário, ofereceu num dos salões do Teatro um esplêndido «cocktail» a numerosos convidados e à Imprensa, durante o qual proferiram breves discursos o Administrador-Geral da Companhia, Mr. Reginald Smith e o presidente do Conselho de Administração, Sir Hugh Niell, que, agradecendo a presença dos convidados, puseram em relevo os propósitos da Carris em servir cada vez melhor o público de Lisboa.

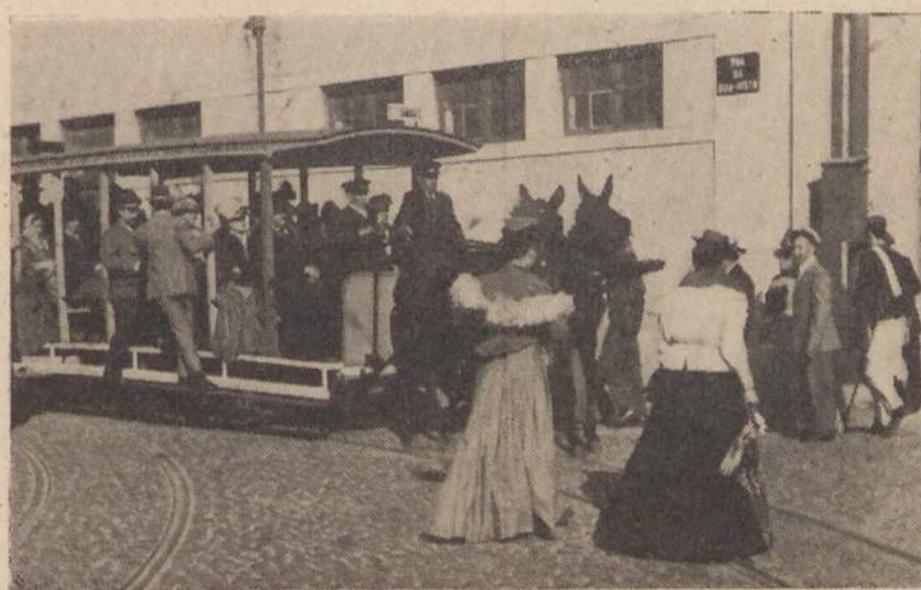
Entre os convidados viam-se os srs. ministro e subsecretário do Estado das Obras Públicas, tenente-coronel Salvação Barreto, presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Pastor de Macedo, general D. Mi-

quel Pereira Coutinho, governador militar de Lisboa; Dr. José Caeiro da Mata, coronel Mário Cunha, comandante da P. S. P., capitão Maia Loureiro, Dr. Bustorff Silva, Dr. Francisco Cortês Pinto, presidente da Associação Industrial de Lisboa, coronel Cardoso dos Santos e ainda os srs. general Fernando Pereira Coutinho, A. Lindley, D. José de Almada e D. Luís Saldanha da Câmara, da direcção da Carris, e outros funcionários superiores.

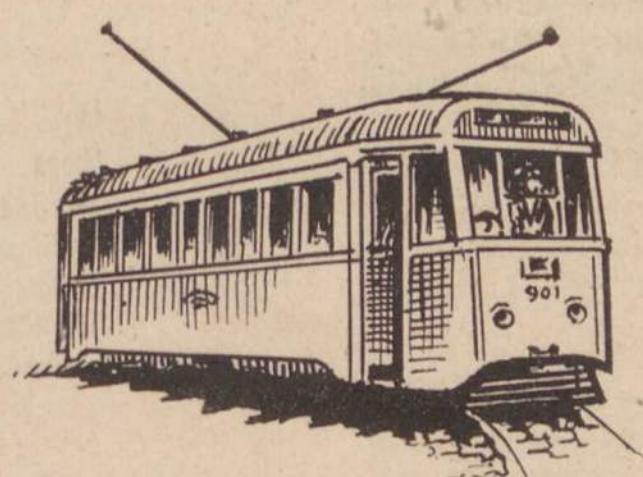
\* \* \*

O número 7 de «Lisboa-Carris», correspondente aos meses de Julho e Agosto, que acabamos de receber, é consagrado ao cinquentenário da tracção eléctrica. Trata-se de uma edição extraordinária

ria, com variada e interessante colaboração e numerosas gravuras alusivas às comemorações das bodas de ouro da Companhia. De entre os artigos insertos nesse número, seja-nos permitido destacar os intitulados: «Meio século de Tracção Eléctrica», «Duas épocas, dois humoristas... e a mesma carreira», «Ainda o elevador da Glória», pelo eng.º António Paes Sande e Castro, «Breves notas sobre uma viagem de férias» por António Servis Pereira, e «O progresso de Lisboa», por Silva Bastos.



O «Americano», com os figurantes, no momento em que começava a ser filmado





# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Secretaria-Geral

O «Diário do Governo», n.º 156, da II Série, de 9 de Julho, publica o seguinte:

#### Termo do contrato de concessão de todas as linhas de caminhos de ferro à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

No dia 14 do mês de Junho de 1951 eu, engenheiro José António Miranda Coutinho, secretário-geral do Ministério das Comunicações, fui chamado ao Gabinete de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, no respectivo Ministério, para fazer lavrar o termo do contrato de concessão de todas as linhas dos caminhos de ferro à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e verifiquei que se achavam presentes:

a) De um lado, como primeiro outorgante, o Ex.º Sr. Coronel Manuel Gomes de Araújo, Ministro das Comunicações, que intervém em nome do Governo;

b) Do outro lado, como segundos outorgantes, os Ex.ºs Srs. Engenheiro Manuel José Pinto Osório, viúvo, morador em Lisboa, na Rua de António Cândido, 5, e General Raúl Augusto Esteves, casado, morador em Lisboa, na Rua Almeida e Sousa, 56, que intervêm como administradores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e em nome desta Companhia.

Estava também presente o Ex.º Sr. Doutor Francisco José Caeiro, na qualidade de procurador-geral da República.

Perante mim e perante as testemunhas adiante designadas foi declarado pelo primeiro outorgante, Ex.º Sr. Ministro das Comunicações:

Que, usando da autorização conferida pelo artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 38:246, de 9 de Maio de 1951, publicado no *Diário do Governo* da mesma data, contrata com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a substituição do arrendamento das linhas férreas do Estado e de todas as concessões existentes pela concessão única prevista na Lei n.º 2:008, de 7 de Setembro de 1945.

O contrato é feito nos termos dos artigos que a seguir se exaram:

#### ARTIGO 1.º

A nova concessão abrange:

a) Todas as linhas e ramais existentes a seguir enumerados, ficando extintas todas as anteriores concessões e arrendamentos, salvo o que se dispõe na segunda parte da alínea 3) do n.º 1 do artigo 3.º.

#### I – No Norte:

##### 1) Via larga:

Linha do Minho: do Porto (S. Bento) a Monção, incluindo os ramais de Alfândega, Braga,

Viana-Doca e Internacional de Valença, a linha de Circunvalação de Leixões e suas dependências a Contumil e Ermezinde e o funicular de Santa Luzia, da estação de Viana do Castelo ao Monte de Santa Luzia.

Linha do Douro: de Ermezinde à fronteira de Barca de Alva.

##### 2) Via estreita:

Linha da Póvoa: do Porto (Boavista) à Póvoa de Varzim e Lousado, com os ramais de Matozinhos e de S. Gens.

Linha de Guimarães: do Porto (Trindade) a Fafe.

Linha do Tâmega: de Livração a Arca de Baúlhe.

Linha do Corgo: da Régua a Chaves.

Linha do Tua: do Tua a Bragança.

Linha do Sabor: do Pocinho a Duas Igrejas.

#### II – No Centro

##### 1) Via larga:

Linha do Norte: de Lisboa (Santa Apolónia e suas dependências) a Campanhã, com os ramais de Tomar, da Lousã (Coimbra-B a Serpins) e do canal de S. Roque e ainda a linha de cintura de Braço de Prata a Campolide, com as concordâncias de Xabregas e Benfica.

Linha do Leste: do Entroncamento à fronteira de Elvas, incluindo o ramal de Cáceres.

Linha do Oeste: de Lisboa (Rossio) à Figueira da Foz, com os ramais de Alcântara, de Sintra e de Alfarelos e concordância de Lares.

Linha de Cascais: do Cais do Sodré a Cascais e seu ramal de Cruz Quebrada ao Estádio Nacional.

Linha da Beira Baixa: de Abrantes à Guarda.

Linha da Beira Alta: da Figueira da Foz, por Pampilhosa, à fronteira de Vilar Formoso.

Linha de Vendas Novas: do Setil a Vendas Novas.

##### 2) Via estreita:

Linha do Dão: de Santa Comba Dão a Viseu.

Linha do Vouga: de Viseu a Espinho, com os ramais de Sernada a Aveiro e de Aveiro-Mar.

#### III – No Sul:

##### Via larga:

Linha do Sul: de Lisboa (Terreiro do Paço), por Beja, a Vila Real de Santo António e ramais do Seixal, Montijo, Montemor, Moura e Lagos.

Linha do Sado: de Pinhal Novo à Funcheira, com o ramal de Sines.

Linha de Évora: de Casa Branca a Vila Viçosa, com os ramais de Reguengos, Mora e Portalegre-Estação.

b) Todas as linhas ou ramais de interesse público que de futuro se construirem e devam considerar-se complementares do sistema actualmente em exploração.

#### ARTIGO 2.º

O prazo da nova concessão é de cinquenta anos, a contar de 1 de Janeiro de 1951 e a acabar em 31 de Dezembro de 2000.

## ARTIGO 3.º

1 — A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, adiante designada por Companhia, obriga-se:

1) A transformar e reapetrechar a rede actual, conforme plano por ela proposto ou da iniciativa das estâncias oficiais, aprovado em Conselho de Ministros;

2) A ampliar ou completar a rede, nos termos da alínea b) do artigo 1.º e em harmonia com o plano ferroviário aprovado;

3) A fazer a exploração de toda a rede concedida, segundo os métodos de empresa industrial privada, conforme os progressos técnicos e comerciais. A exploração da linha de Cascais poderá, porém, continuar no regime actual até que pelo Estado seja promovido o resgate ou pela Companhia obtida a rescisão do actual contrato de arrendamento.

2 — O plano de transformação e reapetrechamento deve ser apresentado pela Companhia no prazo de um ano, a contar da assinatura do contrato da nova concessão.

3 — O plano das futuras linhas da rede ferroviária será elaborado de harmonia com o artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 35:196, de 24 de Novembro de 1945.

4 — Os planos a que se referem os n.ºs 2 e 3 poderão a todo o tempo ser revistos.

## ARTIGO 4.º

O plano de transformação e reapetrechamento deve conter:

- 1) O estudo económico-financeiro em que se fundam as soluções propostas;
- 2) A previsão dos seus resultados sobre a exploração;
- 3) A indicação das possíveis repercussões que sobre a exploração terão outros sistemas de transporte terrestre, fluvial ou aéreo e das soluções aconselháveis para a sua coordenação;
- 4) O estudo da electrificação das linhas ou troços de linhas que se julgar conveniente executar dentro do prazo curto, com a determinação deste prazo e referências à medida em que a electrificação poderá continuar-se depois.

## ARTIGO 5.º

1 — A aprovação dos planos a que se refere o artigo 3.º, quer sejam da iniciativa da Companhia, quer das estâncias oficiais, atribui àquela a faculdade de iniciar a sua execução, conforme o escalonamento indicado pelo Governo.

O Governo pode impor à Companhia a execução, dentro de certo prazo, dos planos aprovados ou de qualquer dos elementos que, no seu conjunto, os compõem.

2.º — Para a execução dos planos a que se refere a alínea primeira do número anterior o Governo poderá facilitar a obtenção dos meios financeiros indispensáveis. Quando a execução daqueles planos for imposta nos termos da alínea segunda, o Governo, havendo necessidade disso, facilitará à Companhia, pelo modo que julgar mais adequado, a possibilidade da obtenção daqueles meios financeiros.

Em qualquer destes casos, os respectivos financiamentos serão a todo o tempo reembolsáveis pelas receitas de exploração.

3 — Se da execução dos planos não resultar equilíbrio económico para a empresa, poderá o Governo atenuar os encargos que actualmente oneram o exercício da indústria ferroviária directamente ou por subsídios não reembolsáveis que caibam dentro dos limites daqueles encargos.

4 — Quando a execução dos planos for imposta nos termos da alínea segunda do n.º 1 e dela resultar agravamento para a economia geral da Companhia, o Governo suportará

esse agravamento se, ou enquanto e na medida em que a Companhia o não puder suportar.

## ARTIGO 6.º

1 — O Governo poderá usar da faculdade conferida no n.º 3 do artigo anterior se a Companhia, independentemente da execução de quaisquer planos, não puder conseguir equilíbrio económico. Neste caso, porém, os subsídios serão reembolsáveis.

2 — O Governo poderá sempre, independentemente da execução de quaisquer planos, facilitar à Companhia, até um limite a fixar, a constituição de um fundo de maneio que lhe permita razoável desafogo de tesouraria. O regime das dívidas a esse fundo será o estabelecido na alínea segunda do n.º 2 do artigo 5.º

## ARTIGO 7.º

A Companhia pode, independentemente de autorização, fazer transportes por via terrestre, fluvial ou aérea, afluentes ou de ligação entre os elementos da sua rede, utilizando, à sua escolha, isolada ou cumulativamente, qualquer meio de transporte, sem prejuízo da possibilidade para o Governo da concessão de exclusivos de transporte aéreo.

O transporte e as operações acessórias deste serão, neste caso, regidos pelas disposições legais aplicáveis a cada um daqueles meios.

## ARTIGO 8.º

A Companhia é autorizada a organizar, por si ou associada, empresas destinadas a transportar por qualquer dos meios de transporte referidos no artigo anterior pessoas ou mercadorias em serviço combinado com o caminho de ferro ou em substituição deste, sujeitando-se ao regime instituído para o sistema de transporte que adoptar.

Também é autorizada a participar em empresas já organizadas, cujos fins abranjam os constantes da alínea anterior.

## ARTIGO 9.º

1 — A Companhia poderá, mediante proposta fundamentada e aprovada pelo Governo, estabelecer regimes especiais de exploração económicas das linhas férreas secundárias cujo rendimento não compense as despesas de uma exploração normal.

Se mesmo naqueles regimes continuarem a ser deficitárias, poderá ser autorizada a cessão temporária ou definitiva, parcial ou total, da exploração, desde que, em vista, seja estabelecido pela Companhia, ou por esta contratado com outra empresa, um serviço de transportes por estrada com percurso equivalente que substitua o da linha férrea, sem deixar de dar satisfação às necessidades públicas e às exigências de desenvolvimento da região servida.

2 — Esta concessão não exonera a Companhia da obrigação de transportar, nas condições estabelecidas pelos convénios em vigor, os funcionários civis e os militares em serviço, as malas do correio e toda a carga pertencente ao Estado.

3 — No caso de cessão, a Companhia continua obrigada a conservar em bom estado as vias, edifícios, aparelhos de sinalização, telégrafos ou telefones e todas as outras instalações e aparelhos necessários para a exploração das linhas, salvo se o Governo autorizar o levantamento destas.

## ARTIGO 10.º

1 — O estabelecimento industrial da Companhia, em todo o seu conjunto, com excepção do mobiliário, aplicado ao funcionamento do serviço (material fixo e circulante,

edifícios e outras dependências ou imóveis e utensílios necessários ao serviços), está sujeito ao regime do domínio público, com as modificações especiais estabelecidas na lei ou nestes artigos.

2 - Para que qualquer parte ou porção deste domínio entre no comércio privado, não é necessário diploma legal; basta a desafectação material, originada em acto do Governo ou da Companhia. A desafectação é originada em acto do Governo quando a obra de que há de resultar só puder regular-se depois de o respectivo projecto ser por ele aprovado, ou quando a substituição do material circulante tiver de ser por ele autorizada; é originada em acto da Companhia em todos os outros casos.

#### ARTIGO 11.<sup>o</sup>

Os bens de que a Companhia for proprietária e que, por sua natureza, não são aplicados ao funcionamento do serviço, bem como os combustíveis e outros provimentos, estão sujeitos ao regime do comércio privado.

#### ARTIGO 12.<sup>o</sup>

A Companhia obriga-se a ter as locomotivas, tractores, automotoras, carruagens, vagões, máquinas e utensílios, aparelhos de via, reservatórios e gruas hidráulicas, guindastes, aparelhos de sinalização, telegrafos e telefones e, em geral, todo o material fixo e circulante que for necessário para assegurar a regularidade e a eficiência da exploração do serviço público que lhe é confiado.

#### ARTIGO 13.<sup>o</sup>

A Companhia deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, as linhas férreas e suas dependências, com todo o seu material fixo, circulante e acessório, em bom estado de serviço, e assim as deverá entregar ao Estado, findo aquele prazo, fazendo sempre, para esse fim, as necessárias reparações.

#### ARTIGO 14.<sup>o</sup>

Se a Companhia não cumprir as obrigações dos dois artigos anteriores, o Governo deverá notificá-lo para que o faça dentro de certo prazo. Não o fazendo ela, poderá o Governo substituir-se-lhe, para o efeito, e tem o direito de arrecadar todas as receitas da Companhia, até completar a importância das despesas feitas, salvo se aquela provar que lhe é impossível conseguir os meios financeiros para cumprir as referidas obrigações.

Se, perante a prova produzida, o Governo reconhecer ou vier a ser reconhecida esta impossibilidade, será aplicável o disposto na primeira parte da alínea primeira e na alínea segunda do n.<sup>o</sup> 2 do artigo 5.<sup>o</sup>

#### ARTIGO 15.<sup>o</sup>

As receitas e despesas resultantes da exploração pela Companhia de sistemas de transporte diferentes do ferroviário são receitas e despesas de exploração da concessão.

Os lucros ou prejuízos das empresas de transporte diferentes do ferroviário em que a Companhia tenha posição são levados à conta de exploração desta, na parte que lhe competir, devendo os respectivos relatórios constituir anexo ao relatório da Companhia.

#### ARTIGO 16.<sup>o</sup>

1 - As despesas de conservação e renovação do material fixo, circulante e acessório são encargo da exploração.

2 - Para a renovação do material circulante constituir-

-se á um fundo de amortização e renovação, conforme esquema a organizar pela Companhia, para ser submetido à aprovação do Governo. Com autorização do Governo, sob proposta da Companhia, este fundo poderá ser investido na aquisição de material circulante ou de aparelhagem oficial destinada à sua manutenção e, eventualmente, em instalações para segurança da circulação.

#### ARTIGO 17.<sup>o</sup>

1 - As receitas da Companhia, depois de deduzidas as despesas de exploração e os encargos sociais, as despesas extraordinárias de primeiro estabelecimento até 2 por cento das receitas brutas, os encargos do fundo de amortização e renovação e os reembolsos ao Estado ou ao Fundo Especial de Transportes Terrestres para ocorrer aos encargos de juro e amortização de obrigações ou dívidas asseguradas pelo n.<sup>o</sup> 2 do artigo 6.<sup>o</sup> serão aplicadas nos termos e pela ordem seguintes:

- 1 - Encargos das obrigações emitidas;
- 2 - Encargos de juro e amortização de obrigações ou dívidas asseguradas nos termos do n.<sup>o</sup> 2 do artigo 5.<sup>o</sup>;
- 3 - Reembolsos ao Estado ou ao Fundo Especial de Transportes Terrestres correspondentes às somas despendidas por motivo de financiamentos directamente feitos à empresa;
- 4 - Instituição ou reintegração do fundo de reserva legal;
- 5 - Encargos com os subsídios reembolsáveis concedidos nos termos do n.<sup>o</sup> 1 do artigo 6.<sup>o</sup>;
- 6 - Atribuição facultativa até 8 por cento das receitas brutas para a constituição ou reforço dum fundo destinado a obras ou material de primeiro estabelecimento;
- 7 - Dividendo às ações.

2 - Se o saldo resultante da aplicação das seis primeiras alíneas for igual ou inferior a 5 por cento do capital accionista, será totalmente atribuído aos accionistas. Para valores daquele saldo superiores a 5 por cento a percentagem a distribuir pelos accionistas como dividendo será calculada pela seguinte fórmula:

$$D = 4 + \frac{20S}{C}$$

em que  $S$  representa o saldo a partilhar e  $C$  o capital accionista.

O dividendo a distribuir nunca poderá, porém, ser superior a 10 por cento.

O excesso do saldo sobre o dividendo distribuído pertencerá ao Estado.

#### ARTIGO 18.<sup>o</sup>

1 - No fim da concessão reverterão para o Estado o estabelecimento nos termos em que é definido no artigo 10.<sup>o</sup> com o fundo de amortização e renovação, constituído de harmonia com o artigo 16.<sup>o</sup>, e o mobiliário.

2 - O Estado assume o encargo de reembolsar os accionistas pelo valor nominal das ações.

3 - O Estado substituir-se-á à Companhia nas responsabilidades desta para com o pessoal no tocante às reformas e pensões.

4 - O Estado tomará pelo seu valor a posição da Companhia em outras empresas de transporte ou nas unidades económicas que explorar com destino aos serviços da concessão.

5 - Os bens a que se refere o artigo 11.<sup>o</sup> serão adquiridos pelo seu valor.

6 — As somas realizadas nos termos dos dois números anteriores serão aplicadas do modo seguinte:

- 1 — Despesas a fazer para cumprimento das obrigações impostas pelo artigo 13.º;
- 2 — Reembolsos ao Estado ou ao Fundo Especial de Transportes Terrestres, correspondentes às somas despendidas por motivo de financiamentos directamente feitos à empresa ou para ocorrer aos encargos de juro e amortização de obrigações ou dívidas, asseguradas nos termos do n.º 2 do artigo 5.º;
- 3 — Quaisquer débitos em atraso à Caixa de Reformas e Pensões;
- 4 — O excesso reverterá para os accionistas.

7 — Se houver obrigações não amortizadas em conformidade com os respectivos planos ou dívidas pendentes com vencimento posterior ao termo da concessão, por efeito, num caso e noutro, de expressa autorização do Governo, os encargos e pagamentos respectivos ficam a incumbrir o Estado.

#### ARTIGO 19.º

1 — Passados vinte e cinco anos sobre a data da concessão, poderá o Governo, em qualquer época, resgatá-la.

2 — No caso de resgate, proceder-se-á do mesmo modo que no termo da concessão, como é estabelecido no artigo anterior, tomando o Governo o encargo das obrigações e das dívidas, mesmo não especialmente autorizadas, e substituindo-se o capital nominal das acções pelo valor actual, à taxa de desconto do Banco de Portugal, acrescida de uma unidade daquele capital nominal no termo da concessão e da sua remuneração durante os anos que faltarem para o referido termo da concessão, à taxa de desconto do Banco de Portugal acrescida de duas unidades, se não for maior a média dos dividendos distribuídos nos últimos cinco anos

Se aquela média for maior, será ela adoptada.

#### ARTIGO 20.º

1 — No caso de interrupção total ou parcial da exploração não autorizada ou não devida a força maior ou impossibilidade financeira, o Governo proverá por sua própria autoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da Companhia e intimá-la logo para se habilitar a fazê-la.

2 — Se, três meses depois de intimada, a Companhia não provar que está habilitada a continuar a exploração em toda a rede, nos termos do contrato, incorrerá na pena de rescisão da concessão, que logo passará definitivamente para o Estado.

3 — A rescisão opera a substituição da Companhia pelo Governo, sem indemnização alguma: mas as obrigações ou dívidas por este garantidas ou pelo Fundo Especial de Transportes Terrestres continuam a cargo de um ou de outro e os valores a que se referem os n.ºs 4 e 5 do artigo 18.º serão aplicados ao pagamento das obrigações e dívidas não garantidas, na medida em que isto for necessário, revertendo o excesso para o Estado.

4 — Quando os valores a que se referem os n.ºs 4 e 5 do artigo 18.º forem insuficientes para assegurar o pagamento das obrigações e dívidas não garantidas, ficarão estas a cargo da entidade que fizer a exploração.

#### ARTIGO 21.º

1 — Quaisquer expropriações que a Companhia houver de fazer para obras de caminho de ferro, se não for

possível acordo, serão reguladas pelas leis, geral ou especiais dos caminhos de ferro, devendo, no respectivo processo, intervir o Ministério Público.

2 — Pela transmissão de direitos expropriados, não se pagará qualquer contribuição ou imposto, incluindo o do selo, devendo declarar-se no respectivo título que tais direitos são incorporados no domínio público.

#### ARTIGO 22.º

O Governo concederá à Companhia, sem encargo algum para esta, os terrenos do Estado que deverem ser ocupados pelas linhas, edifícios e outras dependências, necessários para o serviço dos caminhos de ferro e as árvores existentes nesses terrenos.

#### ARTIGO 23.º

Sem prejuízo do que dispõe o n.º 1 do artigo 24.º, o Governo concede à Companhia a faculdade de desviar cursos de água e alterar a direcção dos caminhos, uma vez que a construção, ampliação, duplicação das vias ou, em geral, qualquer modificação das linhas férreas assim o exijam.

#### ARTIGO 24.º

1 — A Companhia deverá submeter à aprovação do Governo todas as obras de importância superior a 1:000 contos que não façam parte de planos já aprovados e não sejam de simples conservação ou renovação das linhas férreas e suas dependências.

2 — O emprego de novos tipos de material fixo ou circulante, a alteração da respectiva classificação ou o seu abate ao serviço carecem igualmente de autorização do Governo.

#### ARTIGO 25.º

O Governo e as autarquias locais, quando mandarem proceder à execução de quaisquer obras, deverão tomar todas as medidas necessárias para que não resulte impedimento ou obstáculo à exploração nem qualquer encargo para a Companhia.

#### ARTIGO 26.º

A Companhia obriga-se, sempre que circunstâncias locais e particulares relativas à segurança pública o exijam, a vedar o terreno do caminho de ferro, podendo também, fora destes casos, construir as vedações que julgar convenientes para definir os limites daquele terreno ou impedir o acesso às linhas, estações e outras dependências.

As vedações serão feitas por muros, sebes vivas, grades de madeira ou por qualquer sistema aprovado pelo Governo, observando-se as prescrições legais.

#### ARTIGO 27.º

1 — O Governo, pela exploração ferroviária e pela que, nos termos do artigo 9.º, a substitua, concede à Companhia, durante o prazo da concessão, isenção completa de quaisquer impostos ou contribuições do Estado ou administrativos gerais ou especiais.

Esta isenção não se aplica ao imposto ferroviário incorporado nas tarifas, fixado no Decreto-Lei n.º 38:245 e a entregar pela Companhia nos cofres do Tesouro.

2 — Nenhuma contribuição especial será lançada sobre o objecto desta concessão.

#### ARTIGO 28.º

1 — Este contrato e quaisquer outros que visem à cons-

tituição da concessão única, bem como os alvarás ou quaisquer diplomas ou convenções a ela relativos ou relativos à construção de novas linhas, serão isentos de quaisquer impostos, incluindo o imposto do selo.

2 — Serão igualmente isentos de quaisquer impostos os juros das obrigações emitidas pela Companhia com autorização do Governo.

3 — As emissões de obrigações não ficam sujeitas ao limite fixado no artigo 196.º do Código Comercial.

#### ARTIGO 29.º

1 — Durante o prazo da concessão a Companhia beneficiará de isenção de direitos de importação e de emolumentos consulares em relação ao material fixo e circulante necessário para a construção e exploração das linhas.

A Companhia conformar-se-á com os regulamentos estabelecidos para prevenir o abuso desta isenção.

2 — A Companhia obriga-se a adquirir os materiais a que se refere o número anterior na indústria nacional, que será previamente ouvida e os seus produtos preferidos, se forem de idêntica qualidade e fornecidos em idênticas condições de prazo, desde que os preços respectivos, no local da produção, não excedam em 15 por cento o custo dos estrangeiros, postos no País e devidamente despachados com o benefício da isenção concedido por este artigo.

#### ARTIGO 30.º

1 — A Companhia obriga-se a fazer todos os transportes que lhe forem requisitados pelo Estado ou pelos particulares, nos termos dos respectivos regulamentos, contratos, tarifas e convenções, aprovados pelo Governo.

2 — A Companhia não é obrigada, porém, a fazer o transporte de carga perigosa nem daquela cujas formas, dimensões ou pesos sejam incompatíveis com a resistência da via ou do material de transporte, com a capacidade deste ou com a segurança dos comboios.

#### ARTIGO 31.º

1 — O número de comboios e sua composição, a ordem de inserção das viaturas, os horários, as velocidades de marcha e os tempos de paragem nas estações e apeadeiros serão estabelecidos pela Companhia tendo em conta a natureza e intensidade do tráfego de cada linha ou troço da rede, as necessidades económicas das regiões por esta servidas e a existência de outros meios de transporte explorados pela Companhia directamente ou por terceiros.

2 — O Governo poderá intervir, para defesa do interesse público, em qualquer das matérias a que se refere o número anterior.

3 — O Governo pode requisitar à Companhia os serviços extraordinários que forem necessários.

#### ARTIGO 32.º

1 — As condições e preços de transporte e das operações acessórias deste serão os constantes das respectivas tarifas, decretadas pelo Governo ouvida a Companhia e observado o que se dispõe na base III da Lei n.º 2:008 ou no diploma legal que ao tempo vigorar.

2 — No decreto que estabelecer as tarifas ou nos que o modifiquem se determinará se a Companhia pode fazer contratos de transporte especiais, com preços e condições diversos dos estabelecidos naqueles decretos, e se, independentemente de qualquer acordo, pode estabelecer preços especiais para o transporte de mercadorias e de passageiros, funcionando as tarifas decretadas só como limite máximo.

3 — As facilidades ou reduções concedidas pela Companhia não poderão envolver qualquer privilégio de ordem pessoal.

#### ARTIGO 33.º

A Companhia obriga-se:

1.º — A pôr à disposição do Governo, por metade do preço da tarifa geral, todos os meios de transporte que tiver, quando aquele lhos requisitar para dirigir forças armadas ou material de guerra para qualquer ponto que a rede possa servir.

Os preços das operações acessórias serão, porém, cobrados sem qualquer redução;

2.º — A transportar as malas do correio, as ambulâncias postais e o pessoal dos correios encarregada do serviço destas, nas condições acordadas ou a acordar com a Administração-Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones;

3.º — A transportar gratuitamente os agentes do Governo especialmente incumbidos da fiscalização da rede;

4.º — A transportar os militares e agentes de polícia em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, por metade dos preços da tarifa geral, bem como a aplicar igual redução aos transportes, requisitados pelo Governo, dos Deputados à Assembleia Nacional e Procuradores à Câmara Corporativa;

5.º — A facultar ao Governo o uso gratuito, para serviço oficial, do seu telegrafo e telefone, nos mesmos termos em que estes serviços são prestados pelos CTT;

6.º — A conceder os passes e as reduções que, depois de ouvida a Companhia, foram, por força da lei, atribuídos às entidades oficiais.

#### ARTIGO 34.º

O Governo fiscalizará, por intermédio dos seus agentes, a exploração das linhas férreas e a execução de obras de transformação ou substituição e as de grande reparação notificando a Companhia dos desvios encontrados, para que sejam corrigidos.

#### ARTIGO 35.º

1 — Em tempo de guerra ou de grave emergência a rede ou qualquer das suas linhas pode ser ocupada militarmente, nos termos das leis que regularem a mobilização do País nas suas diferentes modalidades.

2 — O pessoal mobilizado, cuja graduação e equiparação militar respeitará a hierarquia estabelecida dentro do serviço ferroviário, manterá os seus vencimentos normais, aumentados da subvenção de campanha quando as linhas, ramais ou troços mobilizados estiverem na zona de operações.

3 — Todas as despesas com a actividade das linhas mobilizadas correrão por conta da Companhia, a quem o Estado pagará os serviços que em seu exclusivo proveito foram efectuados e os encargos que resultarem do abono de subvenção de campanha.

#### ARTIGO 36.º

1 — O Governo remodelará, dentro de um ano, a contar da assinatura deste contrato, a legislação relativa à concessão de caminhos de ferro, e, ouvida a Companhia, remodelará também a legislação sobre a exploração e polícia dos

mesmos, no sentido do seu ajustamento às novas condições técnicas e económicas da exploração.

2 — A Companhia deverá propor à aprovação do Governo os regulamentos internos necessários ao serviço de exploração.

#### ARTIGO 37.º

A Companhia desiste do direito que eventualmente pudesse ser-lhe atribuído por decisão arbitral ao reembolso das importâncias correspondentes aos *deficits* provenientes da exploração das linhas do Estado, nos termos do respectivo contrato de arrendamento.

#### ARTIGO 38.º

O Estado desiste do recebimento das importâncias que a Companhia, nos termos do Decreto-Lei n.º 34:183, de 8 de Dezembro de 1944, tem retido em seu poder, incluindo nelas as correspondentes a todo o exercício de 1950.

#### ARTIGO 39.º

O Estado atribui desde já à Companhia um subsídio extraordinário, não reembolsável, de valor correspondente ao da sua dívida por imposto ferroviário até 31 de Dezembro de 1950.

#### ARTIGO 40.º

Os *deficits* da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado ficam a cargo da Companhia na parte em que deviam ser suportados pelo Estado nos termos do contrato de arrendamento.

#### ARTIGO 41.º

Os *deficits* do ramal de Lamarosa a Tomar serão regularizados por negociações entre a Companhia e a Câmara Municipal daquela cidade.

#### ARTIGO 42.º

Ficam extintas as responsabilidades do Fundo Especial de Transportes Terrestres quanto a construções, obras complementares, renovações da via e aquisições de material de qualquer espécie a que esteja obrigado por força da lei ou de contrato, em vigor nesta data, e quanto a adiantamentos reembolsáveis para complemento de juro ou anuidades, fundados em contratos anteriores a este.

Exceptuam-se os empréstimos directamente contraídos pelo Fundo Especial para execução das referidas obrigações.

Ficam extintas as obrigações da Companhia quanto a adiantamentos para complemento de juro ou anuidades, fundados em contratos anteriores a este, e bem assim os respectivos juros.

#### ARTIGO 43.º

O serviço de juro e amortização das obrigações «Norte 5 por cento», emitidas pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, fica constituindo encargo da Companhia, sem prejuízo para os portadores da garantia do Estado, nos termos do Decreto-Lei n.º 36:070 de 30 de Dezembro de 1946.

#### ARTIGO 44.º

1 — A Companhia é portuguesa e, como tal, sujeita unicamente às leis e tribunais portugueses.

2 — Todo o pessoal dos quadros permanentes da Companhia cujas funções sejam exercidas em Portugal e se

relacionem com a administração e direcção dos serviços de exploração das linhas, incluindo o pessoal operário, será português.

3 — O pessoal estrangeiro que, na data do contrato, estiver ao serviço da Companhia, em Portugal, há mais de cinco anos poderá ser conservado, sujeitando-se em tudo às leis e tribunais portugueses.

#### ARTIGO 45.º

1 — Todas as questões que se suscitarem entre o Governo e a Companhia sobre a execução do contrato serão decididas em tribunal arbitral composto de cinco membros, dois dos quais nomeados pelo Governo e dois pela Companhia. O presidente do tribunal, com voto de desempate, será sempre escolhido pelo presidente do Supremo Tribunal de Justiça.

2 — O tribunal julgará *ex aequo et bono* e das suas decisões não haverá recurso.

Pelos segundos outorgantes foi declarado que, tendo sido aprovadas pela assembleia geral dos accionistas, realizada em 7 do corrente, as bases da concessão única, em nome da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, aceitam as estipulações constantes dos artigos anteriores e consideram, nestes termos, celebrado o contrato da concessão única prevista na Lei n.º 2:008, de 7 de Setembro de 1945.

Além do Ex.º Procurador-Geral da República, a que já se fez referência, assistiram a todo este acto, como testemunhas, os Srs. Coronel Adelino Alves Veríssimo, solteiro, morador em Lisboa, no Campo de Santa Clara, 133 chefe do Gabinete do Ministro das Comunicações, e Dr. Luís Jorge Mousinho de Albuquerque Viana Pedreira, casado, morador em Lisboa, na Rua do Almirante Barroso, 52, consultor jurídico da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil.

Em firmeza do contrato, eu, engenheiro José António Miranda Coutinho, fiz escrever este termo, que li em voz alta perante todas as pessoas mencionadas, as quais vão assiná-lo comigo.

Tem como anexo, que fica arquivado, o extracto da acta da assembleia geral dos accionistas que aprovou as bases da concessão única.

Seguem-se as assinaturas de: Manuel Gomes de Araújo, Raul Augusto Esteves, Francisco José Caeiro, Adelino Alves Veríssimo, Luís Jorge Mousinho de Albuquerque Viana Pedreira e José António Miranda Coutinho.

Secretaria-Geral do Ministério das Comunicações, 22 de Junho de 1951. — O Secretário-Geral, José António Miranda Coutinho.

(Visado pelo Tribunal de Contas em 5 de Julho de 1951. Não são devidos emolumentos, nos termos do Decreto n.º 22:257).

## ESPECTACULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

COLISEU — Às 21 — Companhia de Circo.

EDEN — Às 21,30 — «Bombas Sangrentas».

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

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais

# Recortes sem comentários

## Morreu o Marechal Pétain vítima gloriosa do conúbio maçónico-comunista

Na cidadela da ilha de Yeu, onde vivia, há seis anos, em expiação de crimes que não praticara, faleceu, no dia 23, Filipe Pétain, grande, glorioso Marechal da França, soldado dos mais heróicos, porventura, o maior de toda a história contemporânea do seu país.

Apesar de esperada a cada hora, há alguns dias, em agonia, fecho daquela agonia que começou no dia da sua iníqua condenação, a morte do grande Marechal produziu, em França e em todo o mundo, uma profunda impressão de márgua.

Pétain morreu vítima dessa conspiração, desse satânico conúbio, que durante a guerra se constituiu entre a Maçonaria e o Comunismo.

A condenação do glorioso e heróico vencedor de Verdun e de Abdel Krin representa a mais abominável iniquidade, que o pretório da justiça humana tem praticado há muitos anos. O ódio que o condenou não arrefeceu com a sentença de morte, e com a comutação para prisão perpétua, num presídio batido por temporais violentos, que criam um clima impróprio à saúde de um octogenário.

Cercou essa prisão de todas as durezas, e até na morte negou ao que as suportara, durante seis anos, sem uma queixa, o cumprimento da única vontade que deixara expressa: repousar no meio daquela legião de heróis, que o seu génio militar comandou com heroísmo e sacrifício total.

O nosso director, que, a quando da condenação do grande cabo de guerra, publicou um artigo que lhe mereceu as saudações agradecidas e emocionadas de muitos franceses, e ainda outros em várias emergências, ora em retiro espiritual, quererá, decerto, prestar ao grande soldado a sua última homenagem. Aguardemo-la, pois.

Hoje queremos apenas inclinar-nos sobre o cadáver do grande morto, cuja condenação e morte tem um certo sabor a martírio, pois que morreu vítima da sua Fé e do seu amor à Igreja, que serviu com modelar fidelidade.

Pétain foi condenado no dia em que ao sinistro General André, então Ministro na Guerra, que lhe perguntara quantos oficiais do seu regimento iam à missa, respondeu: eu fico sempre junto do altar e não sei quem fica atrás de mim.

Essa ficha nunca se perdeu, e as «lojas» nunca perderam de vista também o oficial que tivera a coragem e a nobreza de dar ao homem que agentes da Maçonaria colocaram à frente dos destinos do valoroso exército francês.

Pétain entrou na imortalidade da glória de Deus e na imortalidade da história. Não tardará a hora em que a França, reconhecendo a iniquidade dos que o condenaram, e para cobrir a sua própria traição, a imputaram ao glorioso Marechal, o vão buscar à campa raza em que ficou na ilha de Yeu, para o conduzir ao Ossuário de Duamont, onde repousam os heróis, que, com seus cadáveres, fecharam a brecha de Verdun e salvaram a Pátria.

Weigand e mais vários membros da Academia Francesa pediram missas e orações pela alma formosa do grande europeu que a anti-Europa condenou.

No funeral, apenas a grandeza da simplicidade e da dor: três mil pessoas atrás do féretro: generais, políticos, altas individualidades, a massa dos pescadores da ilha...

O General Weigand, ao lado da Sr.ª Pétain; mais atrás, a distância, uma almofada com a mais alta condecoração do herói...

Rezemos nós também, por ele e pela França que ele tanto amou e serviu com tão alto heroísmo e tão alta glória.

(De *A Guarda*)

## De Lisboa ao Estoril... a pé

O episódio tem indiscutível sabor jornalístico — e, vamos lá, desportivo — e vale a pena ser narrado mesmo em breves linhas.

Há dias, quatro gentis senhoras, discutiam perante o Rei Carol da Roménia, que, como se sabe, vive no Estoril, a possibilidade de se fazer a pé o percurso de Lisboa àquela praia. Na época do automóvel e do comboio eléctrico, a façanha, mesmo por puro desportivismo, teria foros de acontecimento. O antigo soberano da Roménia pô-la em dúvida. E foi, talvez, num simpático scepticismo que apostou: «Doulhes uma taça... se conseguirem chegar a Algés!»

Isto de meter as senhoras em brios não é brincadeira, nem mesmo real... Assim o provaram as protagonistas desta sorridente história: «M.<sup>me</sup>» Mónica Urdarianu, esposa do antigo Ministro romeno Urdarianu, ajudante de campo do Rei Carol; sua irmã, «M.<sup>lle</sup>» Miquette Cook; D. Mónica Cohen, nora do sr. Eduardo Cohen, da «Sacor»; e «M.<sup>lle</sup>» Luisita Salazar de Sousa, filha do ilustre professor dr. Carlos Salazar de Sousa. E no dia seguinte quem passasse às seis da manhã, ainda ao lusco fusco, no Cais do Sodré, veria aparecer de um automóvel quatro vultos femininos, que resolutamente, começavam a colcorrear a Avenida 24 de Ju-

# CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, Lda

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.<sup>DA</sup>

Rua Nova da Trindade, 15-C

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

Isto... O carro — conduzido pelo próprio Ministro Urdarianu — acompanhou-as durante algum tempo... mas desistiu em Alcântara. Nasceu o dia, começou o movimento na Marginal, e Alcântara ficou para trás... A primeira parte do percurso estava vencida. Às 8 horas e meia as persistentes senhoras que vergonha para nós, homens, habituados ao automóvel ou ao comboio!) estavam em Caxias. E passava pouco das onze da manhã, quando se aproximavam da vivenda do Rei Carol, no Estoril. Este, avisado do «record» foi ao encontro das quatro senhoras que, só por isso (não se tem todos os dias um Rei à nossa espera no fim da estrada!) se sentiriam já recompensadas. Mas o Rei Carol, achou que, tendo perdido a aposta — por falta de confiança na teimosia feminina — deveria quadruplicar a promessa: em vez de uma única taça, ofereceu quatro, uma a cada senhora do grupo.

E era caso para isso, este feito a que se pode chamar num trocadilho fácil uma «prova real» de desportivismo. Cinco horas a pé, mesmo à beira-mar, não é brincadeira. Se a moda pega...

(Do *Diário Popular*)

#### Um homem não dormia porque tinha quatro rins

Henri Debril, de 49 anos, de Dunkerque, soube hoje a razão das suas perturbações nervosas que o fizeram passar anos quase sem dormir: tem quatro rins.

Alto, de forte constituição e aparentemente vendendo saúde, Debril percorreu a França, de Montpellier, no Mediterrâneo, até Dunkerque, à procura de remédio para a sua insónia crónica.

Os quatro rins e dois ureteres obrigavam o coração a um esforço e tensão extraordinários. Mesmo uma série de choques eléctricos não tinham conseguido fazer com que Debril dormisse. — (Reuter).

OS VINHOS

**MESSIAS**

IMPÕEM-SE PELA  
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

**Sociedade dos Vinhos do Sul, L. da**

ARMAZÉM

**A Z A M B U J A**

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:

**Travessa da Glória, 19**

Telefone: 26317

**L I S B O A**  
**PORTUGAL**

## Sociedade Portuguesa de Fretamentos, Limitada

CAPITAL: ESC. 200.000\$00

68, RUA S. DOMINGOS À LAPA, R/C.

Telefone 64026 ■ LISBOA

TELEGRAMAS: «FRETAMENTO»

**BROKERS** exclusivos da:

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes, S. A. R. L

ARMADORES DE NAVIOS  
LISBOA  
(221.700 T. D. W. APROX.)

**E. Pinto Basto & C. a, L. da**

**LISBOA**

Transportes Marítimos e Aéreos

CARVÃO

SEGUROS

REPRESENTAÇÕES  
(INDUSTRIAIS, ETC.)

EXPÓRTAÇÕES

TRANSITÁRIOS

ETC., ETC.

NO PORTO

**Kendall, Pinto Basto & C. a, L. da**

**MALA REAL INGLESA**

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

**JAMES RAWES & C.º, L.º**

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

**E. PINTO BASTO & C.º, L.º**

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

AGENTE NO PORTO:

**TAIT & C.º**

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

**Wiese & C.º, L.º**

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

///

Telefones: 34331 (5 linhas)

R. do Alecrim, 12-A LISBOA

# Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL  
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

**Rua do Comércio, 49****L I S B O A****Rua Sá da Bandeira, 84****P O R T O****GLYCOL**  
O IDEAL DA PELE

PRODUTOS VAP

O único preparado que realiza a máxima beleza, dando à pele o raro encanto da mocidade. À venda nas boas casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS GERAIS:

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

Enviamos encomendas pelo correio à cobrança. — Remetemos amostras contra nome, morada e 5\$50 em selos de correio para despesas de embalagem e registo

**ELVAS**

TEM, FINALMENTE, O

**HOTEL ALENTEJO**O MAIS MODERNO DO PAÍS.  
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

**HOTEL ALENTEJO—ELVAS**