

17.º do 64.º Ano

Lisboa, 16 de Novembro de 1951

Número 1534

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

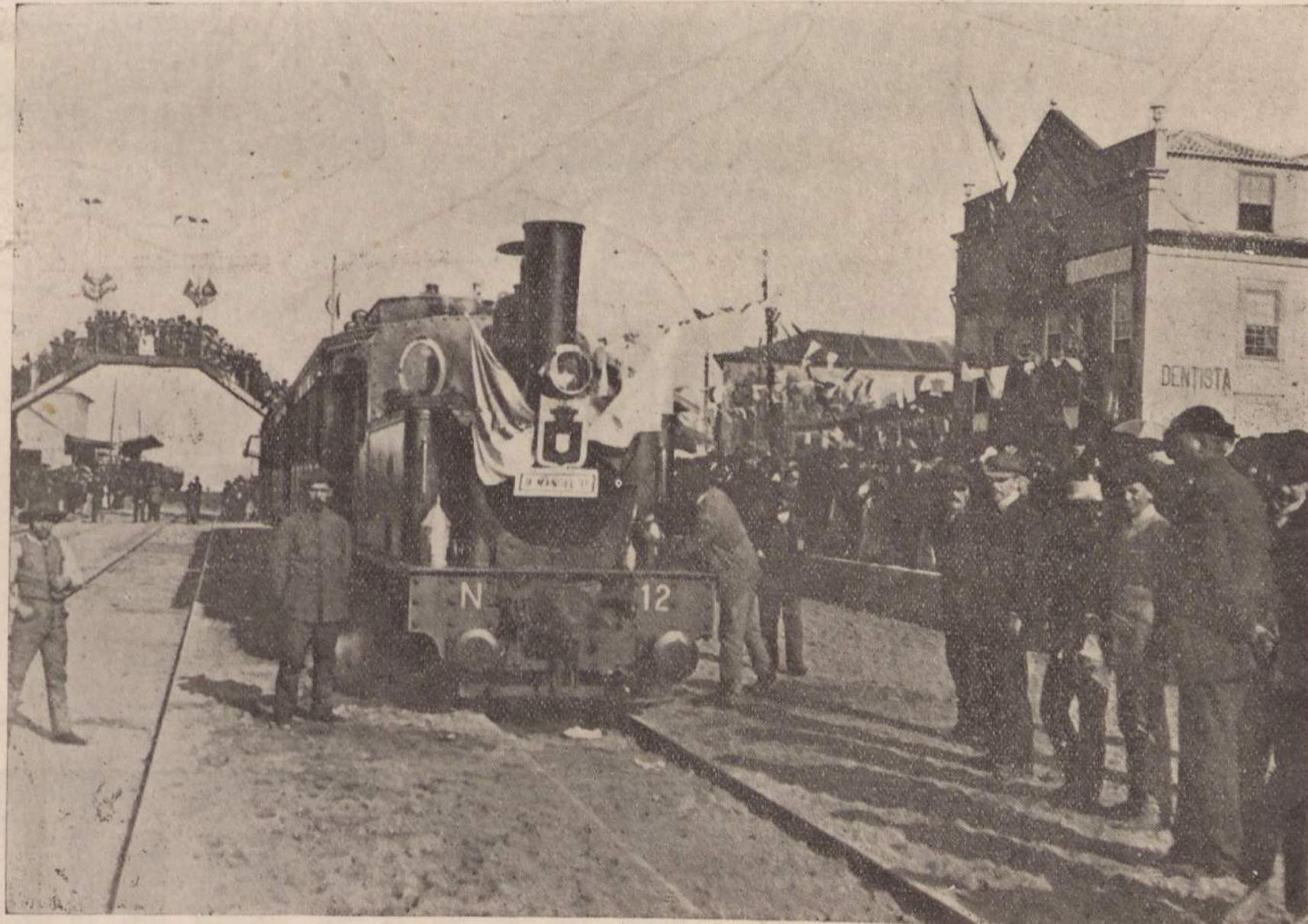
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas

Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria

CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



Comboio Real de Inauguração do trôco de
Espinho a Oliveira de Azemeis em 21-12-1908



TOSSE ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GÓTAS

XAROPE

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 0158; 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

1534

16—NOVEMBRO—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
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.^a 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—

Caminhos de Ferro Sul-Americanos, por <i>CARLOS BIVAR</i>	355
Notas da Quinzena, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	357
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	359
Curiosidades da imprensa estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	361
Linhos Estrangeiras	362
Há 50 anos.	363
Recortes sem comentários.	364
Publicações recebidas	365
Parte Oficial.	366
Espectáculos	367

CAMINHOS DE FERRO

SUL-AMERICANOS

P o r C A R L O S B I V A R

ENTRE as grandes viagens de reconhecimento dos territórios que vieram a constituir a América do Sul, figura, sem dúvida, a que foi empreendida pelo piloto português, ao serviço da Espanha, João Dias de Solis, descobridor, em 1508-1509, do Rio da Prata, o qual durante muito tempo foi conhecido por Rio de Solis. Este piloto subiu, aí por 1515, o Rio Paraná Guassu atingindo as regiões do Uruguai. Os habitantes indígenas resistiram durante todo o século XVI às tentativas de sujeição de hispânicos e lusos até que os estabelecimentos, que alguns portugueses ali conseguiram fundar, foram capturados pelos invasores espanhóis.

Durante o século dezoito, e a primeira metade do dezanove, foi o território encorporado no Estado Sul Americano Espanhol e, mais tarde, conquistado pelo exército argentino, tendo passado, depois da guerra da Independência, a fazer parte do Império do Brasil, como província.

Em 1825 uma conspiração bem sucedida, terminou com a sua dependência, que veio a degenerar numa guerra entre as duas potências, Repúblicas do Brasil e Argentina, e, finalmente, em 1828, foi proclamada a sua libertação.

O território do Uruguai está encravado entre as Repúblicas do Brasil e Argentina, sendo a sua Costa Oriental banhada pelo Oceano Atlântico. O território oferece especial capacidade para a criação de gados, nas suas planícies abundantes em pastos e,

assim, as estatísticas mencionam vinte e tantos milhões de ovinos e seis de bovinos, o que contribui para a próspera indústria da exportação de lãs, carnes congeladas e lacticínios.

Outras regiões são adequadas à cultura cerealífera, ocupando a superfície florestal cerca de 2,4% da sua totalidade.

Segundo um tratado antigo de geografia (Balbi, Tratado de Geografia Universal) o território do Uruguai fez parte do Vice-Reinado de Buenos Aires, com o nome de Banda Oriental. Foi governado durante nove anos por um ditador, Artigas, e invadido pelos portugueses que o anexaram ao Império do Brasil com o nome de Província Cisplatina. Separada deste Império por um tratado com o Governo de Buenos Aires ficou formando a República Oriental do Uruguai ou Novo Estado-Oriental do Uruguai, que, pela organização que adotou, se dividiu em nove departamentos: Montevideo, Maldonado, Canelones, San José, Colónia, Soriano, Paisandu, Duragu, e Cerro Largo (actualmente os Departamentos são dezanove).

O Uruguai (República Oriental del Uruguay) é, desde 1930, uma República com uma Constituição aprovada em Maio de 1934 pela Assembleia Constituinte com um Presidente eleito por quatro anos, um Conselho de Ministros e uma legislatura composta por duas Câmaras, Senado e Deputados, de trinta e de noventa e nove membros, respectivamente, de ambos os sexos.

A superfície total do território uruguiano é de 186.926 quilómetros quadrados com uma população de 2.250.000 habitantes noventa e cinco por cento dos quais de raça branca, falando a língua espanhola. A capital é Montevideo, cidade principal, porto de mar, um dos melhores da Costa Oriental, com uma população de 770.000 habitantes.

Os Caminhos de Ferro do Uruguai atingem uma extensão de 1994 quilómetros tendo sido abertas, em 1929, à circulação, 1729 milhas construídas, em grande parte, com capitais estrangeiros; 45 quilómetros desde S. Carlos a Gaizon explorados pelo Estado e mais 73 desde S. Carlos à Rocha.

Paraguai (República del Paraguay)

Esta região foi visitada na primeira metade do século dezasseis por Sebastião Cabot, navegador veneziano e encorporado na Espanha como Colónia. Passou por sanguentas vicissitudes, durante alguns períodos da sua história, originadas pelas suas guerras com o Uruguai, a República Argentina e o Brasil.

Organizadas as Missões dos Jesuitas em Buenos Aires, trataram elas de explorar os territórios do Norte alcançando as regiões do Paraguai, onde se estabeleceram e fundaram uma «República Cristã», — que foi destruída em 1767.

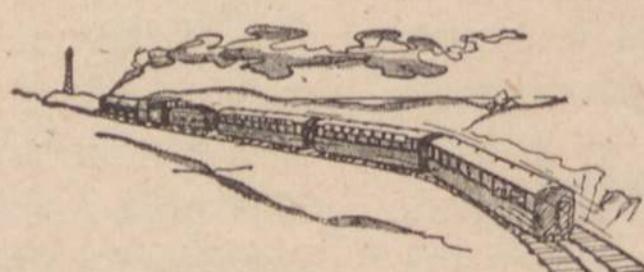
O território paraguaiano está limitado pelas Repúblicas da Bolívia, do Brasil e da Argentina.

As suas possibilidades económicas são apreciáveis e consistem na cultura da cana

sacarina, tabaco, algodão e desenvolvida cerealífera em paralelo com vários recursos de ordem florestal como, por exemplo, o cedro e várias outras árvores produtoras de madeiras de alto valor comercial. A bem conhecida «Erva Mate», constitui uma das indústrias principais de exportação pelo seu consumo mundial. A criação de gados também atinge certa importância e é representada, segundo as últimas estatísticas, por mais de três milhões de bovinos, cento e quarenta e cinco mil ovinos, cinquenta e nove mil caprinos, duzentos e seis mil cavalos, etc. Compreende também a exportação de minérios de ouro e prata, ferro, manganês, etc.

Em 1811 o Paraguai sacudiu o seu jugo à Metrópole espanhola proclamando a independência como República, com uma Câmara de Deputados. A superfície total do seu território é de uns quatrocentos e tantos mil quilómetros quadrados com uma população de um milhão cento e quarenta e cinco mil habitantes, falando espanhol e guarani. A capital é a cidade de Assuncion com duzentos e cinquenta mil habitantes, incluindo os subúrbios.

A rede ferroviária do Paraguai está ligada à da República Argentina por uma longa linha que parte da cidade de Assuncion e entronca em Buenos Aires, numa extensão de 1524 quilómetros e de umas cinquenta e meia horas dispendidas no percurso; outra linha desde Assuncion a Encarnacion com 438 quilómetros e Concepcion-Harqueta com 43, e ainda outras linhas de menor extensão e de via reduzida.



Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Rainha D. Amélia

No seu palácio de Bellevue, em Versalhes, faleceu a Rainha D. Maria Amélia de Orleans e Bragança. Com a sua morte não desapareceu apenas a viúva, por muitos títulos ilustre do malogrado Rei D. Carlos, mas um dos mais generosos corações de mulher que o País tem tido a fortuna, nem sempre apreciada, de acolher e de considerar como da nossa própria terra. D. Amélia, que fora o mais lindo sorriso que a França imortal e gloriosa nos poderia ter enviado de presente, encantou Lisboa e a Corte com a sua beleza, a sua elegância e em breve o povo começou a ver nela um espírito superior, em quem os sofrimentos alheios encontravam piedade, ternura e ansiosos de justiça e protecção.

D. Carlos — o Rei sábio e artista — encontrara em D. Amélia uma notável colaboradora. A influência que essa bela e inteligente senhora exerceu na sociedade do seu tempo foi grande e benéfica. Também artista como D. Carlos, visitava exposições de pintura, adquiria quadros, e se aparecia nos teatros, animando, com a sua presença, os artistas que tiveram a felicidade de viver naquela época, também se preocupava com a sorte dos pobres. A Assistência aos Tuberculosos é uma das suas obras.

A sua residência em Versalhes era um cantinho de Portugal e ali recebeu a visita de muitos portugueses — pois foi sempre grato ao seu espírito conviver com pessoas do seu país de adopção, gostando mesmo de se confessar portuguesa.

Quando, há dois anos, um grupo de ferroviários portugueses foi em excursão à França, por iniciativa do «Boletim da C. P.», com gôsto a Rainha recebeu os visitantes, com eles falando correctamente a língua de Camões e obsequiando-os com um Vinho de Honra, que não podia deixar de ser o Vinho do Porto.

Por decreto-lei enviado para o «Diário do Governo» pela Presidência do Conselho, o dia 29 de Novembro, em que se realizam os seus funerais, é considerado de luto nacional.

D. Amélia que tanto quis a Portugal e ao seu povo, vai repousar no Panteão de S. Vicente, junto dos Filhos e do Rei que tão mal compreendido foi até por aqueles mesmos que se diziam monárquicos e não vi-

ram no soberano um dos espíritos mais cultos do seu tempo e um diplomata de excepcional valor, a quem o País devia uma consciência mais forte do nosso sentido imperial.

Quarto centenário do nascimento

de Francisco Sanches

EM Braga, a cidade dos Arcebispos, realizaram-se, com grande brilho e por iniciativa do sr. dr. Santos Cunha, presidente da Câmara Municipal daquela cidade, as comemorações do quarto centenário do nascimento de Francisco Sanches, célebre médico e filósofo, nascido no começo da segunda metade do século XVI, e que em Toulouse faleceu, depois de uma actividade assinalável, com ela honrando não só o bom nome de Portugal mas correspondendo também, com juros altos, à hospitalidade daquela nobre Cidade francesa.

Francisco Sanches nasceu em Braga e baptizou-se em 15 de Julho de 1551, na igreja de S. João do Souto, onde, no dia 10 do corrente, foi descerrada uma lápida comemorativa do seu baptismo.

A Municipalidade de Toulouse, num acto de cortezia, mandou um seu representante, o Dr. Caffort, tendo também estado presentes às comemorações, entre outras individualidades, o prof. Sendrail, da Universidade de Montpellier, o Dr. Pierre Hourcade, em representação da Embaixada de França, e o Dr. Joseph Moreau, da Universidade de Bordéus.

Figura de grande projecção, Francisco Sanches contribui agora, com as celebrações do quarto centenário do seu nascimento, para tornar mais vivas as boas relações culturais e de amizade entre Portugal e a França.

Bem hajam a Câmara Municipal de Braga e a Faculdade Pontifícia de Filosofia, que colaborou nessas solenidades comemorativas.

Uma iniciativa louvável

POR iniciativa louvável do sr. comandante Sarmento Rodrigues, ilustre Ministro do Ultramar, visitarão em breve a capital do Império e vários pontos do país de maior interesse histórico e turístico, alguns jornalistas que, nobremente, na Imprensa das nossas

províncias ultramarinas, trabalham pela unidade e prestígio nacionais.

A visita dos nossos camaradas de além-mar terá a duração de duas semanas e o programa das suas digressões está a cargo da Agência Geral do Ultramar.

A iniciativa do sr. comandante Sarmento Rodrigues não representa apenas uma gentileza para com os trabalhadores da Imprensa. E' muito mais do que isso. Traduz o reconhecimento pela obra verdadeiramente nacional que eles estão realizando nessas parcelas do Império, obra de amor e cultura, de valorização espiritual da comunidade portuguesa.

A Imprensa representa uma das maiores forças espirituais da nossa época. Ela é o índice de uma cultura e da maturidade de um povo que tendo orgulho do seu passado glorioso tem também confiança no futuro.

O convite do sr. Ministro do Ultramar representa para os jornalistas que nos visitarão dentro de poucos dias a consagração dos seus méritos e um prémio de honra ao seu trabalho.

A visita dos jornalistas do Ultramar será, talvez, brevemente retribuída pelos jornalistas da Metrópole, que bem precisam de conhecer a obra excepcionalmente notável que se está realizando, em grande ritmo, em todas as nossas províncias ultramarinas.

A Guiné, Angola e Moçambique, as ilhas de S. Tomé e Príncipe e de Cabo Verde, a India portuguesa constituem hoje um todo admirável, a que os estrangeiros cultos e observadores sem nenhuma espécie de preconceitos, prestam inteira justiça.

A Imprensa portuguesa tem sido um dos principais factores da unidade moral do Império, e tudo quanto os Governos por ela fizerem redundará em benefício e prestígio da Nação.

Exposição do Livro português em Paris

NA Sorbona, inaugura-se no próximo dia 19 do corrente, por iniciativa do Instituto para a Alta Cultura e a colaboração da Universidade de Paris, a Exposição do Livro português, em que figuram mais de 3.000 volumes, representando os diversos sectores das actividades culturais do País, tendo-se dado aos descobrimentos portugueses especial relevo,

Filda a Exposição, que constituirá uma grande presença portuguesa, as obras serão oferecidas à Universidade de Paris e a várias instituições culturais francesas, contribuindo-se, assim, para uma propaganda mais viva e mais eficiente do País e dos seus valores espirituais.

Cultura é sinónimo de simpatia humana e a Exposição do Livro Português na gloriosa capital da França representa mais um acto de boa política de relações, de amizade e compreensão entre duas nações a quem a Latinidade e a Civilização muito devem.

Queixavamo-nos, e com muita razão, de que os franceses, ignorantes de geografia, desconheciam quase por completo a existência de Portugal, chegando a confun-

dir uma nação autónoma, possuidora de uma história oito vezes secular, com uma província de Espanha. Hoje, felizmente, essa ignorância deu lugar a uma curiosidade por tudo quanto em Portugal é sinal de progresso, de vida própria, e são já os franceses que vêm ao nosso encontro e procuram conhecer-nos melhor.

Portugal que, durante muitos anos, viveu num isolamento incompreensível, agarrado ao seu passado, está despertando o interesse de todas as nações do mundo, não apenas pela suavidade do clima, pela beleza das suas paisagens, pelo valor dos seus monumentos, pela riqueza das suas águas termais, mas também pelo sentido da actualidade que está manifestando em todas as suas realizações.

A próxima Exposição do Livro Português em Paris é mais um passo dado em frente para o intercâmbio dos dois países latinos.

Dr. Samuel Maia

NA manhã de 11 finou-se em Lisboa um grande escritor que era também um médico notável. O

Dr. Samuel Maia era, com efeito, uma figura de excepcional valor. O médico, fez da sua profissão um verdadeiro sacerdócio e o escritor, por sua banda, servindo-se de uma prosa castiça e rica, espalhou ideias generosas. O estilo é o homem. Poucas vezes, como em Samuel Maia, o escritor e o homem se encontraram tão estreitamente ligados para a realização de uma obra de beleza e humanidade.

Escrever bem foi sempre pensar bem para este homem de espírito culto e coração generoso. E tanto a sua cultura como o seu coração estiveram sempre ao serviço do País. A assistência social e infantil foi uma das suas maiores preocupações e se mais não fez nesse campo foi porque não encontrou maior número de colaboradores.

Era um notável prosador, um grande mestre da língua portuguesa. Em todos os seus livros está sempre presente, ao lado do médico, ao lado do artista, o cultor da língua-pátria. Os seus artigos no «Século», de que foi um dos mais assíduos colaboradores, eram sempre lidos com prazer e proveito. Cada um dos seus artigos era uma lição magistral.

Há anos, no Teatro da Trindade, fomos aplaudir-lo como autor dramático. A sua peça — «Braz Gadunha» — constituiu um grande êxito da companhia Amélia Rey Colaço-Robles Monteiro. Nesse tempo — ia-se ao teatro para ver peças e admirar a seu desempenho. Robles Monteiro, que já tinha alcançado no «Entre Giestas», de Carlos Selvagem, um êxito extraordinário, conquistou na interpretação do «Braz Gadunha», um novo e clamoroso triunfo.

No entanto, apesar do êxito obtido com esse drama rural, Samuel Maia não voltou a escrever para o teatro. Foi pena. Com a morte de Samuel Maia estão de luto carregado as letras portuguesas.

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

O progresso técnico do Caminho de Ferro

O notável técnico em estatística, A. Sauvy, director do Instituto Nacional dos Estudos Demográficos, de França, demonstra no seu livro «O ano ferroviário 1951» a necessidade da via férrea na vida duma nação moderna. Um passageiro precisa 25 vezes menos de lugar num transporte colectivo do que num automóvel particular. Para assegurar a mesma quantidade de transporte numa linha moderna do Metro, ou seja 50.000 passageiros por hora, seriam necessárias 4 linhas de autocarros com a capacidade de 70 lugares e com intervalos de 20 segundos. Se estes 50.000 passageiros se transportassem em automóveis particulares, seria necessário para guardar os seus carros um volume correspondente a mais de 1.600 casas de 6 andares, ou seja todo um bairro de Paris. «Não sabemos qual será o modo de transporte do futuro. No entanto, pelo menos, o caminho de ferro continuará sendo o eixo de todo o sistema de transporte.»

A utilização de fontes de energia cada vez mais potentes e económicas constitui a base de todo o progresso industrial. Os últimos anos demonstram que os caminhos de ferro franceses não estão em atraso em relação a esse progresso. O consumo de combustível segue uma curva progressiva das mais satisfatórias. O consumo de carvão — o único quase em 1913 — alcançou nesse ano 7.600.000 toneladas para um tráfego total de 44.000 milhões de unidades. Depois de haver atingido a cifra máxima em 1930, 11.300.000 toneladas, para 700.000 milhões de unidades, desceu em 1949 para um tráfego ligeiramente superior ao de 1930, a 6.800.000 de toneladas; isto foi devido à influência do emprego do combustível do parque de locomotivas a vapor, da tracção eléctrica e da tracção Diesel. Pode-se pensar numa transformação radical da locomotiva a vapor «clássica», mercê de elevadas pressões, com caldeiras especiais de pequeno volume de água e de combustão acelerada a baixa pressão.

A tracção eléctrica empregar-se-á cada vez mais na via férrea. Se a França não possui, como a Suíça ou a Suécia, este modo exclusivo de propulsão, o consumo eléctrico, porém, para a tracção dos caminhos de ferro aumentou de 1921 a 1946 em proporções impressionantes:

1921	.	.	26	milhões de Kwh
1924	.	.	50	»
1930	.	.	270	»
1939	.	.	691	»
1948	.	.	932	»

Uma vez em funcionamento a linha de Paris-Lyon, o consumo aumentará 1.290 milhões de Kwh.

À economia anual de carvão de tracção, que em 1948 se fixou em 2.100.000 toneladas, elevar-se-á a 2.750.000 toneladas quando se termine a electrificação desta linha. Os carvões importados do estrangeiro, que se elevaram a 6.250.000 toneladas em 1930, desceram a 350.000 toneladas em 1950; sem o concurso da electrificação seria impossível obter uma facilidade tão importante.

Se exceptuarmos a Rússia, cuja imensidate permite 7.500 quilómetros de linhas electrificadas, a França segue perto dos três países europeus mais pobres em carvão e mais ricos em recursos hidráulicos: Suécia (5.500 km.), Itália (5.400 km.), Suíça (4.700 km.). França, depois da electrificação da linha Paris-Lyon, chegará aos 4.100 km., colocando-se adiante da Inglaterra (1.400 km.), Alemanha (1.300 km.), Áustria (1.100 km.) e quase igualando os Estados Unidos (4.200 km.).

Esta electrificação baseia-se em todo o mundo na utilização da energia hidráulica. As redes Paris-Orleans e Sur equiparam na região central e nos Pirineus numerosos saltos de água que produzem um total anual de 1.000 milhões de kwh. A Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro franceses subscreveu a quarta parte do capital da Companhia Nacional do Ródano. Basta esta fracção da produção da central gigante de Génissiat para cobrir normalmente as necessidades da linha Paris-Lyon. Além disso a proporção dos recursos totais de energia consagrada à tracção eléctrica na rede da S. N. C. F. será inferior a 4 % dos recursos nacionais.

A tracção Diesel possui o interesse essencial de dar um rendimento superior ao de uma locomotiva a vapor moderna. Na França, este tipo de tracção empregar-se-á para assegurar os serviços mal adaptados à tracção a vapor: tracção ligeira e manobras. Por isso, desde 1930 até fins de 1952, temos assistido e assistiremos a um desenvolvimento muito rápido e intenso do automotor. Em

1930 só existiam 2 unidades; em fins de 1935, 436 unidades; em 1952 haverá em exploração 1.100 unidades.

A Argélia, cujos recursos carboníferos e hidráulicos são medíocres, a partir de 1935, procedeu a uma importante dieselização. Mercê de 56 locomotivas Diesel, a maior parte importada dos Estados Unidos, assegurou-se 60% da actividade total dos caminhos de ferro argelinos.

As electrificações últimamente levadas a cabo nos caminhos de ferro franceses, sobretudo da linha Paris-Lyon, foram um progresso extraordinário...

Num futuro próximo assegurar-se-á o percurso Paris-Lyon em 4 horas e meia e Paris-Marselha em 8.

(De Edmond Delage)

Transportes postais

Da «Revista Ferroviária» brasileira recortamos:

«Em todos os países há serviços de interesse público que não podem cobrar taxas capazes de cobrir, totalmente, as despesas de sua manutenção, e, entre eles, destacadamente, os de Correios e abastecimentos de água e esgotos.

Sendo os mesmos indispensáveis aos interesses do país, para cobrar-lhes as custas, os Governos estabeleceram subvenções orçamentárias, entregues às empresas que se encarregam de sua execução.

No caso brasileiro das estradas de ferro, porém, comprova-se que os serviços estão sendo executados deficitariamente em quase todas elas e os transportes das malas postais, que crescem dia a dia, absorvem recursos que obrigatoriamente são desviados de carregamentos remunerados. Há mais, ainda, a prejudicar-lhe o interesse: as características especiais de preferenciais que muitas

vezes tomam o transporte das malas postais, obrigando não só a preterição de outros transportes como a prioridades mais custosas que lhes é dispensada.

Desde muito vem sendo reclamada maior cooperação do «Departamento dos Correios e Telégrafos» no custeio desse serviço, independente de créditos feitos em contas que jamais são efectivamente ajustados e liquidados. Nos dois últimos anos esse Departamento forneceu, por conta de suas dotações orçamentárias, cerca de 20 vagões especiais para transporte de malas em algumas redes de bitola de 1,00 do Norte e Sul, e mais 8 de bitola de 1,00 para a Central do Brasil.

Tudo isso somado, talvez não represente 20 milhões de cruzeiros, importância que, de qualquer modo, fica muito aquém da despesa anual que fazem as ferrovias em serviço.

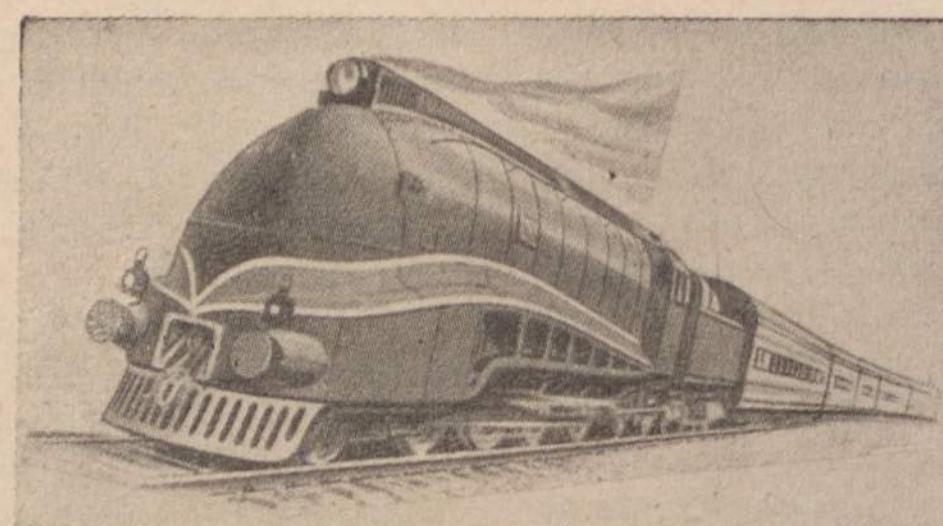
O que choca, porém, muito mais que o prejuízo é a desigualdade de tratamento. Nos transportes aéreos, o Governo brasileiro, além das subvenções anualmente conferidas às empresas que fazem determinadas rotas para o interior do país ou mesmo para o exterior, indemniza todas elas com as taxas das cartas que transportam.

No ano de 1949 esse auxílio atingiu mais de 100 milhões de cruzeiros e no corrente deve ultrapassar os 150 milhões.

O volume dos transportes de responsabilidade dos Correios e Telégrafos, feitos pelas estradas de ferro nacionais, deve representar total muitas vezes superior ao que faz a aviação, merecendo, por isso, compensadora subvenção.

Nos Estados Unidos a subvenção postal atinge dotações anuais que nos parecerão astronómicas, mas, mesmo no Canadá, tivemos notícia de que, em 1947, os Correios já pagavam às estradas de ferro, como indemnização dos transportes de suas malas, um total acima de 300 milhões de cruzeiros.

Não defendemos dotações tão elevadas para as ferrovias, mas, apenas, um justo tratamento.»



CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

As memórias de Lawrence, famoso explorador inglês do mundo árabe-oriental, vão ser divulgadas dentro de nove anos. Escreveu-as em 1929, mas com a condição de serem editadas sómente em 1960.

(De *The Changing World* — Londres)

Em Greenville, certa mula que puxa um carrinho de gelo pára sempre que vê a luz vermelha e só se põe novamente a caminho quando o sinal passa para verde.

(*New Zealand Weekly News* — de Nova Zelândia)

Uma mulher deu um osso da parte superior duma das suas pernas para que seu marido, incapacitado por paralisia infantil, pudesse ter vida normal, após a respectiva operação e a aplicação desse osso.

(Do *Narodny Osvoboseni* — Praga)

O dr. Grast, da Universidade de Vancouver, chegou à conclusão de que o homem necessita de muito maior soma de energia para falar do que a mulher.

(Do semanário *Il Gatto Nero*, de Trieste)

A Repartição de Alimentos, de Washington, proíbiu a venda de uma bebida lançada no mercado com o rótulo de laranja, não por ser nociva à saúde, mas porque não continha coisa alguma proveniente de laranjas...

(Do semanário *Le Herisson* — Paris)

Na cidade do México, o estudante de medicina Luís Arzil, foi linchado por um grupo de 19 raparigas pelo facto de ter, na presença destas, espancado sua noiva.

(Da revista *Eclesia* — Madrid)

O Instituto de Seguros de Vida de Nova Iorque anunciou que durante o ano de 1950 as companhias de seguros americanos pagaram a fabulosa quantia de três biliões, duzentos e quarenta milhões de dólares.

(De *Orion* — Londres)

O célebre contrabandista Lucy Luciani, que se transferiu dos Estados Unidos para a Itália, foi contratado pela Fox Filme para técnico duma película em que o assunto é o contrabando de drogas.

(Do semanário *Quatre Vents* — Tunis)

Uns pescadores de Ligorne encontraram um submarino de algibeira, que, devido ao gás desenvolvido no interior, subira à superfície.

(Do *Primorshi Dvenik* — Belgrado)

Transitam anualmente pelos correios da Inglaterra cerca de oito biliões de cartas. Duas terças partes dessa correspondência são de natureza comercial.

(*Het Handersblad Van* — Antuérpia)

John Migne, que fez fortuna de milionário com canetas de tinta permanente, chegou há dias ao Aeroporto de Nova Iorque, e desejando telefonar, descobriu que não tinha consigo nem uma moeda de cinco céntimos. Abriu a maleta, tirou dela meia duzia de canetas e vendeu-as aos criados dum restaurante.

(Do diário *Canadian Press* — Montreal)

Um gatuno foi preso em Filadelfia, porque tendo posto a funcionar uma radiografonola num café a altas horas da noite, acordou os vizinhos, que chamaram a polícia. Foram encontrar junto à porta um saco cheio de garrafas de whisky e o gatuno a dançar em frente do aparelho.

(Do *Milwanhee Journal* — Boston)

Uma mulher de raça negra, que é advogada a quem foi recusada a venda dum copo de leite num restaurante do Aeroporto de Baltimore, processou o concessionário exigindo uma indemnização de vinte e cinco mil dólares.

(Do *Noticias Gráficas* — Santiago de Chile)

Em Grimby, Inglaterra, numa festa em que um casal, de 96 anos, celebrava o seu 80.º aniversário de casamento, a velhota deu este curioso conselho às raparigas presentes: «A palavra do marido deve prevalecer. Os homens ajuizam melhor as coisas que nós».

(Do semanário *Hoja de Lunes* — Madrid)

As moscas serviram também para as experiências atómicas. O Departamento de Agricultura dos Estados Unidos certificou-se que as moscas, depois de radioactivadas, podem locomover-se até uma distância de 20 quilómetros.

(De *The New Leader* — Madras)

Segundo o recente relatório duma companhia de seguros de Haifa, pequenos acidentes, na maioria caseiros, são responsáveis por maior perda de dias de trabalho, que doenças.

(Do jornal hebraico *Hamashaif* — de Jerusalém)

Numa recente viagem de um avião militar americano, de Alabama a Norkolf, foram transportadas 85 pessoas, o maior número até agora transportado em avião através do Atlântico.

(Da revista *Aviation* — Paris)

Linhos Estrangeiros

AFRICA DO SUL Em Joanesburgo foi inaugurada, recentemente, a nova gare do caminho de ferro de Joanesburgo, cujo custo foi orçado em mais de seis milhões de libras.

O ministro das Finanças da Africa do Sul, que presidiu à sua inauguração, fez, a propósito, interessantes declarações. O movimento naquela estação — disse o estadista — já se eleva a 800 comboios por dia, fora o incessante tráfego de mercadorias que passa pelas suas linhas. A estação é utilizada por 116 milhões de passageiros por ano. Referindo-se ao extraordinário desenvolvimento industrial e agrícola da Africa do Sul, o ministro declarou que era impossível ao Tesouro Público conceder a enorme soma de capital necessário para financiar a execução simultânea de todos os projectos de fomento do país. Nos últimos quatro anos o Tesouro concedeu empréstimos no montante de 287 milhões e 700 mil libras para o desenvolvimento. Depois de dizer que a conta de capital dos caminhos de ferro soma agora 336 milhões de libras, o ministro acrescentou que o custo da mão de obra ferroviária aumentou 224 por cento ao passo que as taxas de frete subiram apenas 41,9 por cento, desde 1939 em comparação com 81 por cento na Grã-Bretanha e 60 por cento nos Estados Unidos.

— A Administração dos Caminhos de Ferro da Africa do Sul, cuja sede é Joanesburgo, aceitou uma proposta da North British Locomotive Co., de Glasgow, para o fornecimento de 60 locomotivas pesadas a vapor.

As locomotivas (classe 25) são uma versão melhorada do tipo das locomotivas pesadas agora em uso e custam mais de 50.000 libras cada uma. O preço da proposta para as novas máquinas é de £ 3.097.650. As máquinas complementamente equipadas pesam 250 toneladas cada uma e desenvolverão um esforço de tracção de 43.340 libras a uma pressão da caldeira de 75 por cento.

ALEMANHA O Governo federal da Alemanha Ocidental decidiu aumentar as tarifas dos caminhos de ferro federais assim como as do tráfico postal. Os aumentos nos caminhos de ferro vão até 50% nas tarifas de passageiros e 30% para as mercadorias.

BRASIL

Existem actualmente no Brasil, 50 vias férreas com a extensão total: de 37.351 quilómetros, com a seguinte distribuição:

	Kms.
Red Minera de Vialidade	3.990
Vias Férreas R. G. do Sul	3.589
E. F. Central do Brasil	3.863
E. F. Leopoldina	3.061
V. F. Paraná-Santa Catarina	2.532
V. F. Leste-Brasileiro (Bahia)	2.323
E. F. Sorocabana	2.793
C. Megiana E. F.	2.230
Great Western of Brasil	1.730
F. F. Noroeste do Brasil	1.611
C. Paulista E. F.	1.940
Red Cearense	1.582

Outras vias férreas de menos de mil quilómetros, somadas ás anteriormente citadas, dão um total de 37.351 Kms., dos quais 1.538 Kms. são electrificadas e 1.800 sê-lo-ão em breve. Estão em construção 1.854 Kms., o que elevará o total das vias férreas a 39.251 quilómetros.

ESPAÑA

O sr. Engenheiro Rivero de Aguilar, que vinha dirigindo, com grande proficiência, os destinos da RENFE, na qualidade de seu Director Geral, foi nomeado pelo Generalíssimo Franco Subsecretário de Obras Públicas, cargo de que tomou posse em 2 de Agosto passado.

— Foi nomeado Director Adjunto da RENFE o ilustre engenheiro D. Alfredo Morêno Uribe, que até agora ali vinha desempenhando, brilhantemente, o cargo de Subdirector.

Em todos os lugares que serviu na RENFE, D. Alfredo Morêno Uribe revelou sempre, a par de uma grande competência, uma dedicação exemplar por todoi os problemas ferroviários, de modo que a sua recente nomeação para o exercício do cargo de Director Adjunto representa a justa consagração dos seus altos méritos e do seu profissionalismo.

— O novo Ministro dos Trabalhos Pùblicos, quando entregou o cargo de director-geral dos Caminhos de Ferro espanhóis ao conde de Vallelano, declarou que o Governo tenciona proceder imediatamente não ao acabamento das novas linhas projectadas mas sim ao melhoramento técnico de todas as linhas espanholas.

ITÁLIA

O ministro dos Transportes da Itália, sr. Malvesti, apresentou na Câmara uma exposição sobre as razões que aconselhou o aumento das tarifas dos caminhos de ferro, cujo produto é calculado em 6.000 milhões de liras.

Esse aumento destina-se a compensar, em parte,

Há 50 anos

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

Melhoramentos do Chiado

Reuniu nos dias 4 e 11 no hotel Borges um grande número de lojistas e alguns proprietários e jornalistas do Chiado para tratar dos melhoramentos d'esta rua, sendo afinal nomeada uma comissão de 15 membros que ficou encarregada de pôr em prática as projectadas bemfeitorias, á proporção que forem sendo possíveis, e da forma que a mesma comissão julgar conveniente.

Ao que nos consta, essa comissão vai reunir em breve para encetar, a valer, os seus trabalhos.

Pela parte que respeita ao nosso Director, como simples iniciador da ideia, foi por elle publicada nas *Novidades* a seguinte carta:

Lisboa, 13 de Novembro de 1901 — *Meu caro redactor:*— Consintam-me que eu dê no seu jornal umas breves explicações, para desfazer duvidas que andam no publico a respeito de melhoramentos no Chiado.

Ao que me consta, ha quem não sympathize com a idéa

por motivos diametralmente opostos: uns porque se lhes metteu na cabeça que o grande melhoramento que a comissão quer é a tracção electrica; outros justamente por verem nos nomes dos respeitaveis negociantes que compõem essa comissão os que não querem carros electricos pelo Chiado.

Ora desde o principio, como muito bem ouviu v., que é membro da comissão e tanto a tem ajudado nos seus trabalhos, essa questão foi posta inteiramente de parte, considerando-se a comissão inteiramente estranha a ella.

Tambem outros julgam a comissão inimiga da companhia do gaz! Não se percebe como alguem pense nisso quando o maior interesse para o Chiado é que a companhia dê luz, e ella propria está tratando d'isso.

Finalmente da tal idéa do telhado de vidro, idéa que ninguem teve na comissão, nem vale a pena falar.

De resto, nem era nova tal idéa; ha por cá muita gente que os tem, e bom seria, portanto, que não atirassem pedras aos que figuram ver nos vizinhos.

E ainda, para evitar mais equívocos, visto que no nosso meio nem é permitido ter idéas sympatheticas sem que se busque ver logo, através d'ellas, o interesse pessoal, devo declarar que insisti sempre e insisto na minha resolução de não fazer parte da comissão, pelo simples motivo de que esta, entendo, deve ser composta exclusivamente pelos interessados, e eu, pessoalmente, tenho tantos interesses no Chiado como os moradores do beco do Escola Bodes. De v., etc., L. de Mendonça e Costa.

os 15.000 milhões de suplementares de despesas resultantes do reajustamento dos salários.

As novas tarifas devem entrar em vigor no dia 2 de Janeiro de 1952.

SUÉCIA

A Scandinavian Airlines System e os Caminhos de Ferro do Estado Sueco estão nas melhores relações e a experiência mostrou-lhes que uma colaboração estreita entre o caminho de ferro e a aviação não só é possível, como até resulta mais remuneradora e vantajosa para ambas as partes, segundo diz a «Revista SA» no seu primeiro número de 1951, recentemente publicado.

Num artigo intitulado «Dois caminhos que levam ao Sol da Meia Noite» descrevem-se duas formas populares de viagem à região do sol da meia noite e às formosas paragens da vegetação silvestre do Norte da Suécia, em que se utilizam o comboio, o avião e os autocarros.

Os «Cruzeiros Terrestres em Noites de Sol», inaugurados pelos Caminhos de Ferro do Estado Sueco no verão de 1950, são viagens de Estocolmo até à Lapónia e regresso. Estas excursões, que duram oito dias, compreendem uma série de paragens em lugares escolhidos com grande acerto, num percurso de 3.300 quilómetros.

O próprio «cruzeiro» é um dos comboios mais luxuosos e modernos construído até agora na Europa, com camarotes de primeira classe com cama, para cada um dos 48 passageiros. Forma parte do comboio uma carruagem que tem um compartimento cons-

truido especialmente para ver bem a paisagem, um bar, uma biblioteca e um salão escritório completo com papel de escrever e telefone. Cada carruagem está dotada dum sistema de alto-falantes, há duche e uma câmara escura para revelar fotografias. Em cada paragem há autocarros que transportam os passageiros aos locais que interessa ver, longe das estradas vulgares de turismo; no Circuito Ártico o comboio pára para a celebração duma breve cerimónia.

— O volume do tráfego das carruagens-camas dos caminhos de ferro suecos é muitíssimo elevado; em 1950 fizeram-se 960.000 camas, cifra que, em proporção à população da Suécia, que é de 7.000.000 de habitantes, constitui, provavelmente, um recorde mundial. Isto é devido, principalmente, ao facto de que só se recebe uma pequena quantia por noite, não superior ao preço dum quarto de hotel vulgar, com camas muito confortáveis, independentemente da distância percorrida. Também os passageiros que viajam em terceira classe raramente deixam de aproveitar, durante a noite, este serviço económico e cômodo.

SUIÇA

Os Caminhos de ferro particulares suíços, com rede electrificada, percorrem um total de 2.900 kms. Os capitais investidos ultrapassam 2 Biliões de francos suíços. Vários milhões de passageiros são transportados cada ano. A construção técnica e o material destes Caminhos de ferro particulares acompanham sempre os últimos aperfeiçoamentos, oferecendo o máximo de conforto e de segurança. A maioria destes Caminhos de ferro circulam durante todo o ano.

Recortes sem comentários

Um milhão de documentos históricos

Em escassos dois anos, cerca de um milhão de documentos de importância relevante para história dos Açores, e de marcado interesse para a história nacional, entrou para o Arquivo Distrital de Angra do Heroísmo. Respeitam eles aos assuntos mais diversos e, sabida a importância capital da Ilha Terceira para a vida da Nação desde há 500 anos, facilmente se aqualatará o valor de tão volumoso núcleo documental. Este arquivo é hoje tido como um dos principais do País e para ele convergirão a atenção dos intelectuais portugueses e estrangeiros. Levará muito tempo até que se possa medir, com precisão, a riqueza que lá foi recolhida por um dos mais novos mas nem por isso menos distin- tos Bibliotecários e Arquivistas, Dr. Manuel Coelho Baptista de Lima. Hora a hora, com trabalho extenuante ainda que metódico e científico, se ergue o Arquivo Distrital de Angra do Heroísmo, que, ainda no corrente ano, ficará a dispor de condignas instalações no Palácio Bettencourt, devidamente adaptado e reintegrado na feição setecentista de sua traça.

Agora, com aquisição de mais um cartório particular o dos Condes da Praia da Vitória, a que se juntou uma biblioteca de cerca de 3.000 volumes de cultura geral e especializada, foram salvos da voragem do tempo 30.000 documentos, alguns do século XV, e uma curiosíssima coleção da Casa da Moeda de Angra, de valor estimativo raro, pois esta «sui generis» instituição constitui um capítulo singular da História do País, na época das lutas liberais.

Ao lado da «Feniz Angrense» do Padre Maldonado, também encontrada agora, figura este núcleo de documentos sobre navegações, comércio externo, genealogia, escrituras de compra, venda, secambo, da Chancelaria Real, etc.—que durante dezenas e dezenas de anos jazem encaixotados—vem enriquecer extraordinariamente o património histórico português.

(Do Correio do Minho)

A Fábrica de Celulose em Cacia

Vão muito adiantados os trabalhos para a construção da importante fábrica de celuloses e pasta de papel que ficará situada na freguesia de Cacia. As instalações abrangem uma área de cerca de 900.000 metros quadrados, que custou muito perto de 12 mil contos. Os trabalhos de edificação estão a cargo do Engº Angelo Ramalheira, que ficou com a obra por 45 mil contos e terá que dá-la pronta dentro de 13 meses.

Cacia, que vive quase exclusivamente da agricultura—pois é fértil em arroz, milho e feijão—vai agora melhorar a sua posição económica, visto que o grande melhoramento deve trazer aos seus 4.000 habitantes uma situação muito mais desafogada.

A fiscalização dos trabalhos foi entregue ao sr. Engº Menezes (Vilas-Boas).

(Dos jornais)

...Sempre «em forma»



Os modernos autocarros que de há alguns anos a esta parte tornaram possível ligar entre si os pontos mais distantes de Lisboa, requerem pelas condições de trabalho que se lhes exige, especialíssimos cuidados.

Todos os dias na moderna Estação de Serviço das Amoreiras, os autocarros são convenientemente lavados, lubrificados e abastecidos. A operação completa do abastecimento de gasóleo nos depósitos, água nos radiadores, óleo de lubrificação nos motores, e lavagem, é efectuada à média de 4 minutos por cada carro. De 15 em 15 dias—se entretanto não for acusada qualquer deficiência,—cada veículo é pormenoradamente inspecionado.

Os trabalhos de conservação periódicos efectuam-se por cada 10.000 km. percorridos, e as reparações periódicas aos 40.000, 80.000 e 120.000 km. Atingidos os 160.000 km. os autocarros são desmontados e submetidos a uma rigorosa reparação que abrange motor, caixa e «chassis».

Muitas oficinas com muitos operários, são necessárias para manter «em forma» estes veículos, mas a Companhia Carris quando adquiriu os autocarros e dotou a Estação das Amoreiras com as mais modernas e eficientes instalações pôs acima de tudo a preocupação de dotar os seus autocarros com as mesmas condições de segurança que sempre qualificaram os veículos que manteve

«AO SERVIÇO DE LISBOA»

8

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

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Publicações recebidas

Companhia de Caminhos de Ferro de Benguela — Relatório e Contas referentes ao 47.º Exercício (Ano de 1950).

As receitas da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, no ano de 1950, segundo o Relatório apresentado à Assembleia Geral ordinária de 31 de Maio de 1951, comparadas com as do ano anterior, acusam um aumento de 742.586\$14, sendo o saldo para 1951 de 80.240.229\$99.

Refere-se o Relatório à grande obra que está sendo realizada, por sua iniciativa, em Angola, e que é a Experiência de Colonização de Benguela.

Para garantir o fornecimento de combustível às locomotivas da Companhia, plantaram-se, no ano em referência, 45.619.495 árvores.

O Relatório presta, numa das suas páginas, homenagem à memória do sr. Guilherme da Silva Lane que, desde 1924, vinha exercendo as funções de Administrador Delegado.

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro — Relatório referente ao ano de 1949

Acaba de ser distribuído o Relatório, referente ao ano de 1949, da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro.

Foi um ano de actividades esse. Na rede explorada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estendeu-se a política de contratos particulares de transportes que a empresa vinha adoptando com o objectivo de captar para o caminho de ferro o tráfego que se destinava para a camionagem; tendo-se continuado o estudo, a que o relatório anterior já fazia referência, para a elevação da tarifa geral de passageiros e de mercadorias, de aplicação geral, designada por tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade.

Com esta medida, a direcção contava conseguir obter sensível melhoria nas suas receitas. O aumento da tarifa geral, tanto de passageiros como de mercadorias, foi sancionado pelo Decreto-lei n.º 37.351, de 24 de Março de 1949.

Ao abrigo desse decreto foram alteradas as tarifas especiais de tranvias e de assinaturas, com aumentos de 20 por cento nestas e de 25 por cento nas primeiras.

Muito embora se tivessem diminuído as despesas de exploração, nomeadamente com a redução do percurso, com vista a uma economia de combustível, não se verificou, contudo, como se esperava, um aumento de receitas, pois o número de bilhetes, nos combóios de passageiros, baixou de 14 por cento, baixando também a tonelagem transportada de cerca de 11 por cento.

Em todas as linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o movimento de passageiros em 1949 diminuiu bastante em relação ao ano anterior. Vejamos alguns exemplos:

Em 1948, o movimento de passageiros transportados (milhares) foi, na rede geral, de 55.876,7, e em 1949 o número baixou sensivelmente para 48.310,5. Quanto à tonelagem transportada (milhares), atingia em 1948 a cifra de 4.006.768 na rede geral, e em 1949 o total passou para 3.547.648.

Na linha do Estoril, em que não se deu nenhum aumento de tarifas, o número de passageiros aumentou — coisa curiosa! — apenas nos meses de Janeiro, Abril, Junho, Julho e Dezembro, tendo diminuído bastante nos restantes meses. A comparação dos números merece a nossa atenção e levou-nos a conclusões interessantes. Em 1948 o total de passageiros transportados na linha Cais do Sodré a Cascais foi de 13.282.400 contra 13.207.589, em 1949. A diferença foi, por consequência, de 74.811 passageiros.

Em vista desses números, podemos chegar facilmente à conclusão de que a diminuição de tráfego nas linhas da C. P. não foi uma consequência do aumento de tarifas, a que já nos referimos, mas devido a uma coisa que, como esperamos, não deixará de ser passageira. No ano de 1949 a rede ferroviária do País foi aumentada com a inauguração, a 15 de Janeiro, do troço da via estreita de Celorico de Basto a Arco de Baúlhe e no dia 21 do mesmo mês com a inauguração do troço da via larga de Cabeço de Vide à estação de Portalegre. Todos esses trabalhos tinham sido iniciados antes da guerra. A dificuldade da aquisição de material metálico contribuiu para a demora da sua conclusão.

Entre as construções levadas a efeito em 1949, merecem referência o dormitório de S. Marcos, as casas do pessoal de Pereiras, Moura e Baleizão; os reservatórios e água de Livramento e Saboia; a iluminação das plataformas da estação de Beja e as obras da variante de Beja.

Nesse ano, finalmente, prosseguiram os trabalhos para a concessão única, tendo a Direcção-Geral contribuído para o seu estudo com mais os seguintes relatórios:

Relatório IV — Resgate do arrendamento da linha de Cascais; Relatório V — Princípios orientadores e questões que importa decidir para organização da base da Concessão Única; Relatório VI — Concessão Única — Projecto do Decreto-lei que a autoriza.

Relatório das Companhias Reunidas Gás e Electricidade — Exercício de 1950

Recebemos o Relatório, referente ao exercício de 1950, das Companhias Reunidas Gás e Electricidade.

Segundo os dados estatísticos apresentados, entre as receitas totais, que atingiram 224.941.453\$00, e as despesas totais, que somaram 153.604.431\$00, houve o resultado positivo de 71.337.022\$00. Em 1949 as receitas e despesas foram, respectivamente, 221.755.120\$ e 155.763.150\$00, havendo, portanto, o resultado positivo de 65.991.970\$00.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo» n.º 245, II série, de 22 de Outubro, publica o seguinte:

Secção de Via e Obras

4.ª REPARTIÇÃO

Manda o Governo da República Portuguesa, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 97, de demolição do pilar de alvenaria da antiga ponte metálica sobre o rio Tâmega, ao quilómetro 57,373,46 da linha do Douro, de que é adjudicatário Joaquim Moreira Parente, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo» n.º 247, III série, de 24 de Outubro, publica o seguinte:

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 15 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anulando o aviso ao B n.º 101, de 26 de Dezembro de 1950, que estabelece preços especiais no transporte de adubos quando procedentes das estações da Póvoa e de Sacavém e das que servem a cidade de Lisboa e destinados às situadas na linha do Oeste.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 15 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concedendo facilidades ao transporte, em pequena velocidade, de cerveja em barris e de cerveja em quaisquer taras não designadas e das respectivas taras em retorno.

O «Diário do Governo» n.º 247, II série, de 24 de Outubro, publica o seguinte:

Secção de Via e Obras

4.ª REPARTIÇÃO

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer n.º 6 da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 4^{m²},50, localizada à direita da linha férrea do Sul, entre

os quilómetros 3,211,660 e 3,229,60, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Alhos Vedros, concelho da Moita, distrito de Setúbal, e confronta ao norte com Isaura Dionísio, ao sul e poente com o caminho de ferro e ao nascente com Isaura Dionísio e caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 253, III série, de 1 de Novembro, publica o seguinte:

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 26 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estabelecendo, até 31 de Agosto de 1952, o preço especial de \$50 por cada tonelada e quilómetro às remessas de azeitona a granel e de azeitonas (com ou sem água) em taras não designadas, expedidas em grande velocidade, que satisfaçam determinados mínimos de peso.

O «Diário do Governo» n.º 254, III série, de 2 de Novembro, publica o seguinte:

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi autorizada, por despacho desta Direcção-Geral de 27 do corrente mês, a abertura à exploração do apeadeiro construído ao quilómetro 29,271 da linha da Beira Alta, entre a estação de Arzede e o apeadeiro de Limede-Cadima, a denominar Casal, e bem assim aprovar os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamentos ao indicador geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros, aos quadros das distâncias de aplicação na linha da Beira Alta, à tarifa especial n.º 1 (passageiros — bilhetes para comboios tranvias) e à tarifa especial n.º 4 (passageiros — bilhetes de assinatura), nos quais se prevêem as alterações que resultam da abertura à exploração do referido apeadeiro.

O «Diário do Governo» n.º 257, II série, de 6 de Novembro, publica o seguinte:

Secção de Via e Obras

4.ª REPARTIÇÃO

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer n.º 7 da Direcção-Geral de Transportes Terrestres, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 5:367^{m²},42, localizada à esquerda da linha férrea da Beira Alta, entre os quilómetros 205,978,55 e 206,203,50, junto da estação da Guarda, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia

da Sé da Guarda, concelho e distrito da Guarda, e confronta ao norte com Martinho Júlio da Costa e caminho, ao sul com o caminho de ferro e José Ferreira Paixão, ao nascente com José Ferreira Paixão e Manuel Ramos da Costa e ao poente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 225-562.

Pela presente portaria fica anulada e substituída, para todos os efeitos, a portaria de 12 de Abril de 1924, publicada no «Diário do Governo» n.º 88, 2.ª série, de 16 do mesmo mês e ano.

O «Diário do Governo», n.º 214, I série, de 17 de Outubro, publica o seguinte:

Portaria n.º 13:715

REPARTIÇÃO DE EXPLORAÇÃO

Tendo-se reconhecido a conveniência de facilitar o transporte no caminho de ferro de tubos de aço ou de ferro para o transporte de gases, quando, como taras vazias, sejam transportados em retorno de remessas do caminho de ferro: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ao abrigo do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, que fiquem abrangidos os tubos de aço ou de ferro para o transporte de gases pelas excepções dos capítulos III e XII da tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade e incluídos nas mercadorias a que se refere o § único dos mesmos capítulos.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

O «Diário do Governo», n.º 210, I série, de 12 de Outubro, publica o seguinte:

AVISO

Por ordem superior se faz público que, segundo comunicação da Legação da Suiça em Lisboa, o Governo da Holanda depositou, em 3 de Setembro de 1951, nos arquivos da Confederação Suiça o instrumento de ratificação da Convénção adicional, de 13 de Maio de 1950, à Convenção Internacional, de 23 de Novembro de 1933, relativa ao Transporte de Mercadorias por Caminho de Ferro (CIM).

A referida Convenção entrará em vigor, relativamente à Holanda, em 1 de Novembro de 1951.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU - Ás 21 - Companhia de Circo.

EDEN - A 21-30 - «A Balada de Berlim».

O LIMPA - Às 14.30 e às 21 - «Os tambores de Fu-Manchu».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLÓGICO – Exposição de animais,

MUTUALIDADE
NA CONSTRUÇÃO CIVIL
COMPANHIA DE SEGUROS
RECOMENDADA PELA C.º DOS CAMINHOS DE FERRO
SEGUROS EM TODOS OS RAMOS
CORRESPONDENTES EM TODO O PAÍS
Largo do Carmo, 18, 1.º Esq. — LISBOA
TELEF. 25364-5

Manual do Viajante em Portugal-II Volume

(PROVÍNCIAS DE PORTUGAL)

Viajando pela Europa (Itália)

*Obras de CARLOS D'ORNELLAS
postas à venda recentemente*

Pedidos à

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» -- Rua da Horta Sêca, 7

L I S B O A

**COMPANHIA DE SEGUROS
«BONANÇA»**

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.^o

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.^o

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

**Companhia do Caminho de Ferro
de Benguela**

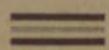
LOBITO - LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

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

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA { LISBOA
 { LOBITO
 { LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO
ENTRE A EUROPA E A
ÁFRICA CENTRAL



ESCRITÓRIOS:

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

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

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)

E. Pinto Basto & C.ª, L. da

LISBOA

TRANSPORTES MARÍTIMOS
E AÉREOS

CARVAO
SEGUROS
REPRESENTAÇÕES
(INDUSTRIAIS, ETC.)

EXPORTAÇÕES

TRANSITÁRIOS
ETC., ETC.

NO PORTO
Kendall, Pinto Basto & C.ª, L. da



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