

2.º do 65. CAMINHOS DE FERRO JUNTO
C.º A.º 2 ABR 1952

Lisboa, 1 de Abril de 1952

Número 1543

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



VISTA PARCIAL DA CIDADE DO PORTO

NOGUEIRA, Limitada

LISBOA:

R. dos Douradores, 107-1.º
Telef. PBX 21381-82

PORTO:

Rua do Almada, 134-136
Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINES ST. PIERRE — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

USINOR — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bélgica, Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRES DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água-gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamós, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas os tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado. Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.

**Sociedade Abastecedora
de Madeiras, L.^{da}**

Recomendada pelos Caminhos de Ferro

SÓCIO GERENTE

EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICENCIA, 209

LISBOA Telef. 72671

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRASEspecialidade em soalhos à
inglesa e tacos para parquetSerração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO

OS VINHOS

MESSIASIMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

AZAMBUJA

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:

Travessa da Glória, 19

Telefone: 26317

**LISBOA
PORTUGAL****COMPANHIA
«Cimento Tejo»**

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

///

SEDE

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8952 — 2 8953

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONCA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: PB X 20158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1924
Liège, 1908; 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

1543



1 — ABRIL — 1952



ANO LXV

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

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
CARLOS BIVAR

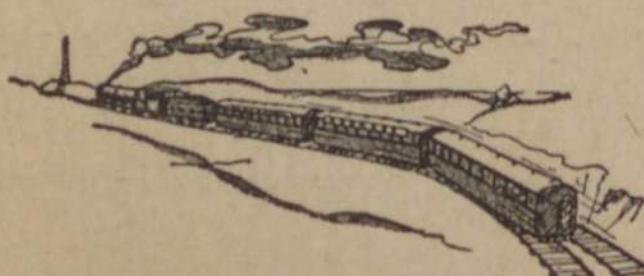
COLABORADORES:

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



S U M A R I O

O Canal do Panamá, por <i>CARLOS BIVAR</i>	51
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	52
O «Vera Cruz», por <i>GUERRA MAIO</i>	53
Recortes sem comentários	55
Publicações recebidas	56
Espectáculos	56
Há 50 anos	57
Caminhos de Ferro Ultramarinos	57
As aspirações de Sintra	58
Parte Oficial	59
Romagem de Antigos Combatentes à França	64



O Canal da Panamá

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

OPanamá fez parte do território componente da República de Columbia, cuja costa foi visitada, em 1502, por Cristovão Colombo e organizada como Estado, em 1536, por Gonzalo Quesada, que aí se estabeleceu dando-lhe o nome de Nova Granada.

Mais tarde, em 1819, Simão Bolívar incluiu o território na sua República de Columbia, juntamente com a Venezuela e o Equador. Estas duas províncias emanciparam-se, porém, em 1830, e a Nova Granada variou de nomenclatura até que, em 1903, conseguiu separar-se da Columbia constituindo a República do Panamá, com uma Assembleia Nacional de trinta membros e um Presidente eleito por seis anos por sufrágio directo.

A superfície total da República é de 75.297 quilómetros quadrados com uma população de 678.000 (1946) da qual dezoito por cento é de raça branca. A capital é a cidade Panamá com 111.893 habitantes (1940).

Os recursos económicos do território vão a caminho de progredir, visto o solo ser extremamente fértil, constituidos por bananas, cônimos, café e cacau, tendo os cereais atingido uma produção valiosa. Entre os artigos de importação figuram, naturalmente, aqueles que o comércio e a indústria de outros países oferecem já manufacturados, os quais encontram por ali via de expansão para os territórios limítrofes.

* * *

O território deste Estado sobre o Oceano Pacífico tornou-se célebre após as propostas de cerca de uma meia centena de projectos relativos à abertura de um canal através do Istmo ligando o Oceano Atlântico e o Mar das Antilhas ao Oceano Pacífico, obra de grande vulto e de incalculáveis benefícios pelas facilidades que trazia ao comércio e navegação internacionais. Vários congressos geográficos aprovaram, em suas sessões, tal idéia já concebida por um engenheiro espanhol, no século XVI, e, por conselho de Lesseps, presidente de um desses congressos, tratou-se da construção de um canal de nível, através do Istmo, da qual foram incumbidos os engenheiros Wyse e Réclus. Obtida por Wyse, em 1878, a concessão da Columbia foi ela transferida para a Compagnie Universelle du Canal Interoceanique por uma

soma de dez milhões, cuja subscrição aberta ao público entusiasmado com o valor da obra, cobriu pelo dobro. Mais tarde a Companhia foi constituída com o capital de trezentos milhões de francos pelo prazo usual de noventa e nove anos a contar do dia da abertura do canal à navegação.

No entanto a obra só começou cinco anos após a concessão com mais de uma dezena de milhar de operários auxiliados por uma enorme disposição de material de toda a espécie, incluindo o ferroviário da Companhia que explora os setenta e sete quilómetros Panamá-Colon.

Não obstante, em Dezembro de 1888, a Companhia suspendeu pagamentos e, no ano seguinte, o Tribunal Civil do Sena pronunciou a dissolução da Companhia U. L. I. Uma nova Companhia, Sociedade Comercial, foi constituída em 1894, com o capital de sessenta e cinco milhões em títulos de cem francos e a sua duração, como na anterior, por noventa e nove anos a contar da data da abertura do canal ao tráfico, sendo necessário uma média de doze mil trabalhadores durante os dez anos calculados para a execução final da obra.

Mas em 1904 o governo dos Estados Unidos da América do Norte tomou posse de todos os valores da Companhia francesa mediante a soma de quarenta milhões de dólares, ao passo que negociava um tratado com a Columbia, para a cedência do território necessário à utilização do canal pela importância de dez milhões de dólares e, em Fevereiro daquele ano, o referido Governo adquiriu o direito a uma faxa de terreno na extensão de dez milhas através do Istmo. Por último, num novo tratado celebrado em 1922, um pagamento de vinte e cinco milhões de dólares liquidou todas as reclamações da Columbia acerca do canal ao mesmo tempo que era reconhecida a independência da nova República.

Portanto a Zona do Canal do Panamá compreende dez milhas de largura ou seja cinco milhas para cada um dos lados do Canal, numa extensão de oitenta e um e meio quilómetros, com uma profundidade que varia entre 12,5-13,7 metros. A abertura do Canal ao tráfico realizou-se em 15 de Agosto de 1917. O transito durante esse ano foi de 1.738 navios e no de 1949 de 4.793 dos quais 182 panamianos, dispendendo-se oito horas na travessia do Canal, de Oceano para Oceano.

Panorama Ferroviário Internacional

Transportes Ferroviários no Brasil

Da *Revista Ferroviária*, do Brasil, extraímos o seguinte documentário, que por ser deveras oportunidade interessará aos nossos leitores:

«A exploração dos transportes ferroviários no Brasil parece ter atingido um dos pontos altos de deficiência, tendo como causa o círculo vicioso em que se vêm as estradas, desaparelhadas por falta de recursos e em regime deficitário porque estão desaparelhadas.

Acompanhe-se o desenvolvimento quilométrico da rede nacional no último decénio de 1941 até 1950:

Anos	Kms.
1941	34.283
1942	34.474
1943	34.769
1944	35.162
1945	35.280
1946	35.336
1947	35.451
1948	35.622
1949	35.970
1950	36.681

Enquanto a inflação vai transformando o panorama económico do país, as consequências de ordem administrativa e industrial vão invadindo os serviços de interesse público no sentido negativo e com isso agravando, ainda mais, o estado geral dos problemas.

Na solução desses problemas, as vias de comunicações ocupam papel preponderante por constituirem o curso natural da riqueza pública, mas entre elas, as redes ferroviárias são as que detêm a responsabilidade de mais de 80% dos transportes em geral. Conclui-se, então, que sua eficiência deve merecer a maior atenção.

A acção governamental, nos últimos 10 anos, não conseguiu tirar as ferrovias nacionais da conjuntura difícil em que se encontraram. Vejamos o que ocorreu.

A extensão quilométrica das estradas passou de 34.283 kms. para 36.681 kms. A percentagem de aumento anual foi insignificante para a superfície do território nacional.

Em detalhe, vé-se que nos primeiros 5 anos do decénio em exame, apenas foram construídos 997 kms. de ferrovias e no segundo decénio 2.345 kms. Os obstáculos de ordem financeira nacional foram de grande vulto e a repercussão sobre os serviços industriais da grande maioria das empresas acarretou as mais pesadas consequências na economia privada de cada uma delas.

O ano de 1945 ainda se encerrou com pequeno «superavit» de 106 milhões para toda a rede ferroviária; no quinquénio seguinte, porém, em 1949, os resultados caíram de forma assustadora até mais de 1 bilião e 142 milhões de «deficit» geral. Ainda se desconhece o verdadeiro «deficit» apurado no fim de 1950.

Constata-se, na exploração industrial dos serviços, a influência perniciosa que a inflação monetária vem exercendo, pois que, incidindo no custo da vida do operariado e no preço do material de consumo, absorve toda a receita de custeio ordinário sem que sobrem recursos capazes de atender aos menores onus, com a renovação do aparelhamento material ou mesmo às despesas com financiamentos extraordinários que isso permitam.

Assim, enquanto a inflação elevava o custo da vida, valorizando artificialmente a produção, as empresas ferroviárias regrediam sob todos os aspectos e a extensão quilométrica estacionava em antigos e longíquos lugares de zonas de cultura em fase de exaustão, deixando ao abandono promissoras regiões para onde fugiam os lavradores em busca de novas possibilidades de vida barata e compensadora produção agrícola.

Não basta, agora, reaparelhar as ferrovias sem lhes dar nova organização financeira, pois o desequilíbrio entre os fretes arrecadados e as despesas obrigadas do custeio industrial ordinário, é patente e torna-se insustentável enquanto não se fizer um reajuste entre os valores da produção transportável e o verdadeiro custo da exploração industrial do tráfego ferroviário.

A inflação monetária não deve constituir benefício para uns em detrimento de outros, de vez que todos sofrem em suas consequências e se debatem nas mesmas dificuldades em que foram enleados.

Sómente uma política financeira firme e de inteligente economia poderá trazer melhoria à situação geral. Já mais, as finanças ferroviárias poderão ser sanadas com providências tímidas que apenas encarem faces parciais do problema.

A complexidade do caso reclama ação maior, mas tudo só será conduzido com êxito, se a política financeira do país for assente em criterioso programa compreendendo, ainda, outros sectores da administração pública.

Reclamar transportes ferroviários regulares sem dar às empresas elementos financeiros para seu restabelecimento completo sob o ponto de vista industrial, elementos que garantam uma gestão comercial equilibrada no meio inflacionado em que se debate a economia nacional, é desperdiçar esforços agravando a situação».

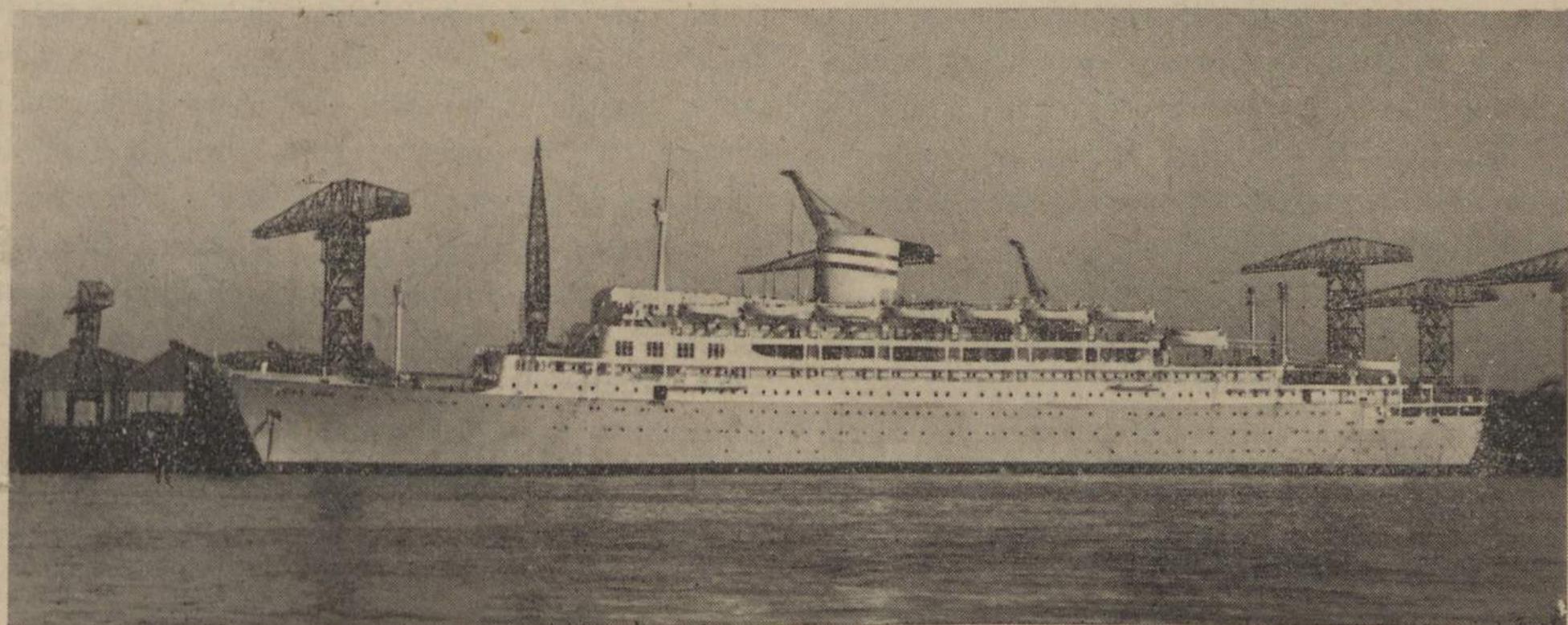
O "VERA CRUZ"

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

O meu temperamento de optimista impenitente, desapareceu diante da sumptuosidade do «Vera Cruz». Eu já me contentava com navios de 10.000 toneladas brutas e marchando a 16 milhas à hora e a nossa bela e poderosa unidade, tem 21.780 e nas experiências atingiu 23 milhas o que lhe permitirá uma marcha efectiva de 20, e por tal fazendo o percurso Lisboa-Rio de Janeiro em oito dias e meio! Quando há dias descia a escada do portaló em

gracioso e alegre, debruçado para o solário, com altas portas envidraçadas, onde dois aviários, com passarinhos vindos expressamente da Austrália, cantando os nossos louvores, numa permanente alegria, que nos dispõe bem e nos transporta às deliciosas manhãs de primavera.

A primeira classe oferece ainda aos passageiros, uma sala de leitura, discreta e atraente, um salão para as senhoras, duas salas para as crianças, ginásio e piscina, onde nas manhãs tropicais



O «Vera Cruz», ainda nos estaleiros no momento de partir para as experiências

Anvers, na companhia do sr. Doré, engenheiro-chefe da *Compagnie Générale Transatlantique*, a mais importante empresa marítima francesa, ouvi dizer a este alto funcionário, que ali fôra especialmente para o ver, que a França tinha navios maiores mas não superiores ao «Vera Cruz» em conforto e comodidades para os passageiros!

Realmente o «Vera Cruz» é a última palavra na moderna construção naval. Tudo ali é magnífico, tudo ali respira arte e bom gosto. A 1.^a classe tem à disposição dos passageiros um vasto salão de jantar a toda a largura do navio, um salão de festas abrindo para o tombadilho; bar e jardim,

deve ser uma delícia tomar banho, sem receio dos tubarões...

Os camarotes quasi todos com sala de banho são dum aconchego que nos faz esquecer que estamos no mar.

A segunda classe tem quasi a mesma disposição da primeira. Vasto salão de jantar, bar e sala de festas sobre a ponte principal e piscina privativa. Todavia as maiores comodidades — se isso se pode dizer — são as da terceira classe. Ao contrário do clássico sistema de pôr a 3.^a à proa, aqui é à ré, outrora reservada á segunda e a sua casa de jantar com mesas pequenas, como num hotel, tem lugar para 400 passageiros, os quais têm ainda à

sua disposição, um vasto botequim, uma não menos vasta sala de estar e três pontes com bancos como nos jardins, parques e avenidas. Não, aquilo não é uma terceira, mas a primeira classe de muitos navios que por aí andam.

Os camarotes para duas, quatro e oito pessoas, têm lavatórios com água doce e camas macias que fariam inveja a muitos hoteis.

Como nós já estamos longe das terceiras classes de há 30 ou 40 anos, quando os passageiros dormiam em colchões de folhelho, com um cobertor negro e sem lençóis!

À chegada entregava-se aos imigrantes um prato de estanho, um copo, um garfo e uma colher para irem à cosinha buscar o rancho, e como mesa, tinham a escotilha do convés e os joelhos onde punham a gamela. Agora o imigrante tem o seu lugar marcado à mesa e um talher como numa categorizada pensão. Bendito seja o progresso e bendita seja a Companhia Colonial de Navegação que desta maneira aumentou o bem estar dos seus passageiros.

O «Vera Cruz», tem, como disse, 21.780 toneladas brutas, 186 metros de comprimento, 23 de largura e 8,80 de calado. A sua capacidade de alojamento comprehende 148 lugares de primeira classe, 250 de segunda e 844 de terceira!

O seu irmão gémeo, em construção igualmente em Anvers, nos estaleiros da Sociedade Cockerill, tem a mesma capacidade, e podem os dois fazer viagem todos os 14 dias; ou todos os 21, se forem a Buenos Aires e ao Havre, como é natural.

A inauguração da carreira rápida pelo «Vera

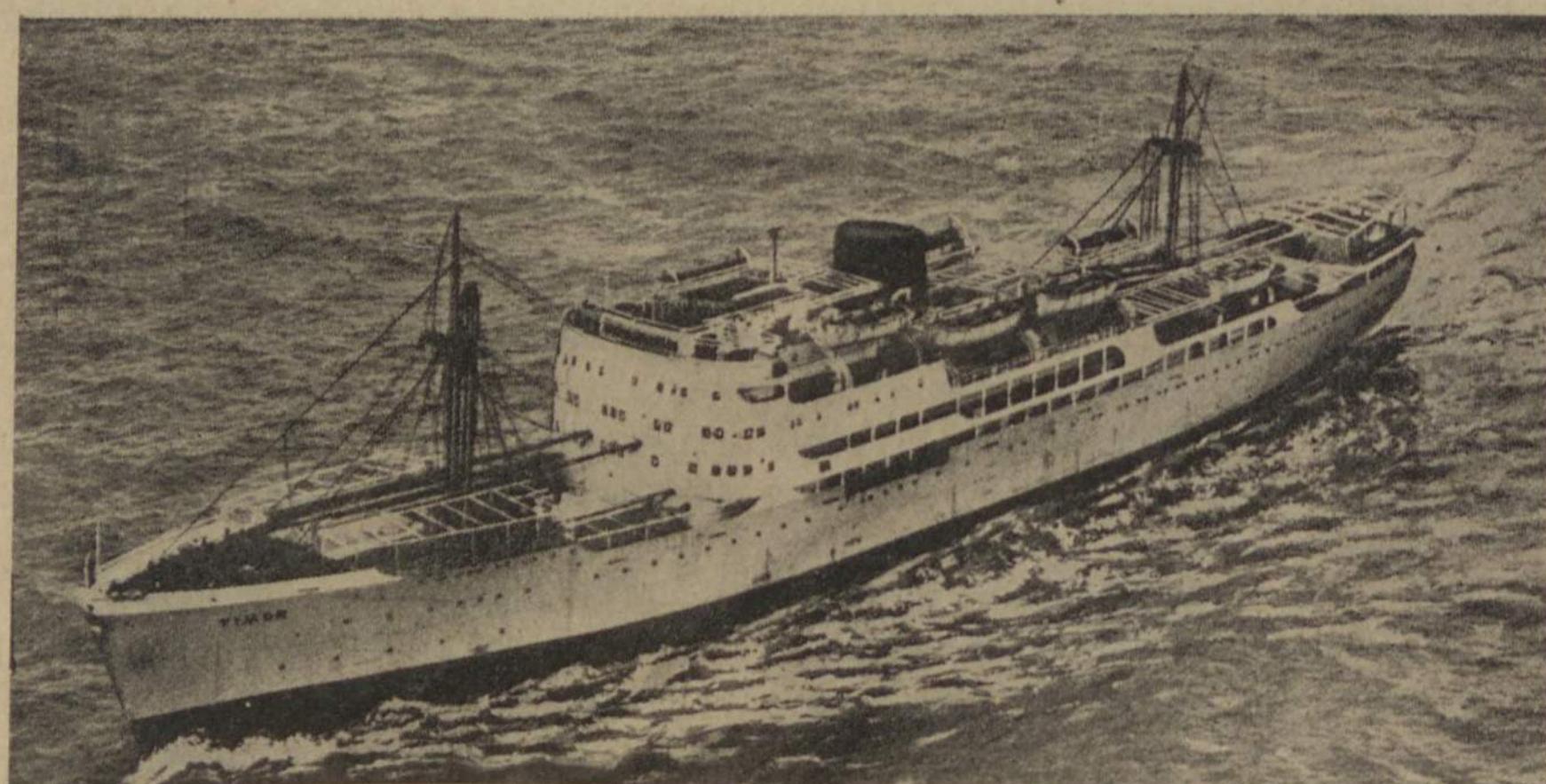
Cruz» para o Brasil, coincide com o início de tão desejada linha do Oriente que será inaugurada em 3 de Abril com o paquete «India», o que se lhe seguirá o «Timor» o qual escalará a ilha que lhe deu o nome.

Fiz a primeira viagem no «Vera Cruz» de Anvers a Lisboa, mas o mar manso como a terra, mesmo no golfo da Gasconha, não me permitiu apreciar as suas condições náuticas, e como o meu camarote era ao centro do navio, constatei, com prazer, que as suas poderosas turbinas não davam a menor vibração.

Daqui envio as minhas felicitações ao sr. Almirante Américo Tomás, ministro da marinha, que com o seu célebre despacho n.º 100 nos deu uma frota comercial, à altura das modernas exigências e ao sr. Bernardino Correia meu velho amigo, mas cuja admiração ultrapassa a amizade, pelo belo navio com que dictaram a nossa marinha mercante.

Suponho que o sr. Bernardino Correia esteja orgulhoso da sua obra e tem razão para isso, pois tendo iniciado, há 30 anos, uma companhia, com a compra dum pequeno e velho barco, o «Ganda» apresenta agora uma frota moderna e eficiente, de 18 unidades, duas das quais, o «Vera Cruz» e daqui a um ano o «Santa Maria» que podem ombrear com os melhores vapores do mundo. E Deus sabe quantas dificuldades teve que vencer, sobre tudo num País onde a marinha mercante poucas vezes foi tomada a sério.

Bem haja.



O paquete «Timor», 7.200 toneladas brutas, da Companhia Nacional de Navegação

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, Lda.

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, LDA

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

PELA

CEL

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

é a marca dos condutores eléctricos
fabricados segundo as normas de segu-
rança das instalações de baixa tensão

Recortes sem comentários

Há 300 anos já era cara a vida

Um poeta que viveu no século XVII, produziu este interessantíssimo soneto:

A trinta e cinco reis custa a pescada;
O triste bacalhau a quatro e meio;
A dezasseis vinténs corre o centeio;
Do verde a trinta réis custa a canada.

A sete e oito tostões custa a carrada
Da torta lenha que do monte veio;
Vende as sardinhas o galego feio,
Cinco ao vintém; e seis pela calada.

O sujo regatão vai, com excesso,
Revendo as pequenas iguarias,
Que da pobreza são todo o regresso.

Tudo está caro; só em nossos dias,
Graças ao Céu!, temos em bom preço
Os tremoços, o arroz e as senhorias.

Presentemente até os tremoços, o arroz e as senhorias
andam por mesas altas.

(Da *Gazeta de Cantanhede*)

Atacado por um bufalo solitário

Anteontem, pelas 8 horas, o sr. Marino Benedetti preparava-se para penetrar numa floresta da região do Mezimbiti em busca de madeira.

Se bem que prevenido pelos indígenas da área da existência naquele local de um búfalo solitário, que momentos antes tinha atacado uma mulher indígena, não lhe foi possível evitar o encontro com o feroz animal e, andados vinte metros na floresta, era subitamente lançado ao ar pelo búfalo, que logo a seguir o torturava com as patas.

A custo conseguiu desembaraçar-se do animal e fugir para junto dum tronco onde evitava as marradas do búfalo, colocando-se no lado oposto do tronco à medida que a fera investia na sua direcção.

Como defesa, acompanhava-o apenas um indígena munido dum caçadeira, que fugiu mal viu o patrão atacado. Mas, apercebendo-se da luta que o seu patrão estava sustentando, aproximou-se novamente, desfechando a arma contra o animal; fê-lo porém com tanta infelicidade que o zagalote foi atingir o sr. Benedetti nas costas, provocando-lhe um golpe longitudinal de 15 centímetros, que, embora extenso, não é grave por ser de raspão e pouco profundo.

O feroz animal suspendeu o ataque, não mais sendo visto pelo sr. Benedetti que fugiu, acompanhado do indígena, para o seu camião que se encontrava a pouca distância.

Regressou logo à Beira, tendo dado entrada na Casa de Saúde, onde ainda se encontra, em estado que não inspira cuidados.

(Do *Notícias da Beira*)

Exposição de locomotivas

A primeira locomotiva pelo sistema de turbina de gás que a indústria inglesa construiu — nas famosas fábricas «Metropolitan-Vickers», de Manchester — esteve recentemente em exposição na estação de Paddington. A nova locotiva tem uma cabina fechada em cada extremidade, de maneira a tornar desnecessário virar a locomotiva nas estações terminus. O maquinista senta-se em frente dos comandos e foi dito que o seu trabalho é «tão confortável e asseado como o de guiar um automóvel». Eis alguns dados a respeito desta locomotiva: potência continua da turbina, 3.000 C. V.; velocidade máxima, 150 quilómetros por hora; esforço máximo de tracção, 27.500 quilos; comprimento entre pára-choques, 20,36 metros; largura, 2,75 metros; altura, acima dos carris, 3,66 metros; peso em ordem de marcha, 109,5 toneladas.

(Do *Jornal do Comércio*)

A última homenagem à Rainha D. Amélia

No Panteão Nacional de S. Vicente de Fora, destinado oficialmente a guardar os restos mortais dos membros da dinastia de Bragança, foi inumado o corpo da rainha Senhora D. Amélia.

Com a tocante simplicidade com que se revestem tais actos, as cerimónias realizaram-se na presença do Senhor Presidente do Conselho, e dos srs. Ministros da Presidência e da Justiça. Mons. Damasceno Fiadeiro, antigo capelão da Rainha e preceptor dos príncipes, celebrou missa de corpo presente.

No final, o celebrante lançou sobre a urna as últimas absolvilções, posto o que foram assinados, o termo e cópia da inumação, do teor seguinte:

«Aos dez do mês de Março do ano de mil novecentos e cinquenta e dois, neste Panteão Nacional de São Vicente, oficialmente destinado aos membros da dinastia de Bragança, e na presença de Suas Excelências o sr. Presidente do Conselho de Ministros, doutor António de Oliveira Salazar, o sr. Ministro da Presidência, doutor João Pinto da Costa Leite, o sr. Ministro das Obras Públicas, engenheiro José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich, e dos srs. visconde de Asseca, António Correia de Sá, viador da Casa da Rainha e seu testamenteiro, e Júlio da Costa Pinto, procedeu-se à inumação, em túmulo próprio, do cadáver de Sua Magestade a Rainha Dona Amélia, viúva de El-Rei Dom Carlos I, falecida no dia vinte e cinco de Outubro do ano findo em Versalhes, e que se encontrava na igreja do mesmo nome, desde o dia vinte e nove de Novembro, data dos funerais nacionais que em sua honra o Governo da República Portuguesa houve por bem ordenar, pelo decreto-lei n.º 38.507, do dia eatorze do referido mês de Novembro.

E para constar se lavrou o presente termo em duplicado, sendo um para arquivar na Conservatória dos Registros Centrais do Ministério da Justiça, e outro para colocar na urna.

E em fé, o que deste termo consta, assinam os presentes comigo, Dr. Manuel Gonçalves Cavaleiro Ferreira, ministro da Justiça, que o mandei lavrar e subscrevo.»

Assim fica reparada uma falta e saldada uma dívida de gratidão da Nação Portuguesa para com a última Rainha que foi em vida a Senhora D. Amélia de Orleans e Bragança.

(De Boa Nova)

Porcarias

Nos passeios do Parque, nos canteiros e até nos bancos, aparecem por vezes, vestígios bem patentes de imoralidade.

Há meninos, isto é, rapazes ou homens, que se comprazem em vir ali fazer estendal das suas loucuras, atirando para os canteiros e para os passeios as imundícies que não podem trazer nos bolsos.

Na vila há sargentas para onde poderiam jogar esses objectos, sem deixarem à apreciação das pessoas que os encontram, gente da vila e gente de fora, o tristíssimo espetáculo que por mais de uma vez temos presenciado e para o qual muitas vezes tem sido chamado a nossa atenção.

Na oitava da feira de 6 (nota-se mais nos dias e oitavas dos mercados) no passeio do lado Norte do jardim e precisamente em frente da porta travessa da igreja, via-se um estendal de roupa suja que causava nojo e revolta.

Quem serão os engraxados que tanta cautela mostram pelo resultado dos seus devaneios e em tão pouca conta tem o asseio da vila e a moralidade da sua gente?

Ao menos respeitem-se com a coibição destes abusos, as senhoras e as crianças.

Que bom serviço prestaria a G. R. se apanhasse estes inimigos da moral.

(Da *Gazeta de Cantanhede*)

Publicações recebidas

«História da Tauromaquia» (Técnica e evolução artística do toureio)

O fascículo 16, agora em distribuição, da *História da Tauromaquia*, a que Joaquim Duarte de Almeida está dando um grande interesse literário e a editorial *Artis*, faz sair com tanta regularidade, vem rico de documentação artística e iconográfica.

Em «hors-texte» reproduz-se uma admirável água-forte de Goya — *Mariano, Caballos na praça de Madrid*, e a «Gouache», em tricromia de Roger Wild *Toureiros*, quadro cheio de pitoresco e expressão.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21 — «Auenta-te Zé».

EDEN — Às 21,30 — «Sansão e Dalila».

OLÍMPIA — Às 14,30 e às 21 — 2 filmes de assombro.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais

COMPRAR! O PROBLEMA DIFÍCIL DE TODOS. RESOLVA-O V. EX.^a COM FACILIDADE, ECONOMIA E BOM GOSTO, COMPRANDO A METRO TODOS OS ARTIGOS PARA ESTOFOS E DECORAÇÕES, OU DECORANDO A SUA CASA NA

SOCIEDADE DE TAPEÇARIAS, L. D. A.

ESTOFADORES E DECORADORES

RUA AUGUSTA, 126-130

Telefone 26669

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Abril de 1902)

Companhia Fidelidade

Faz gosto vêr como ainda algumas sociedades portuguesas, absolutamente administrados por portuguezes, desmentem em alto e bom som a afirmativa, hoje já corrente, de que nós não temos nem aptidão, nem criterio, nem tacto administrativo!

Está neste caso a companhia de seguros Fidelidade, cuja direcção nos enviou o relatorio da sua gerencia no anno findo, o que muito agradecemos.

Durante essa gerencia foram rigorosamente conservadas na Companhia as tradições honradas e os habitos conservadores que lhe deram nome e a elevaram á situação de desafogo e credito em que hoje se encontra.

Em 1901, os premios por seguros terrestres importaram em 268 contos, mais 7 contos que no anno anterior. Os seguros maritimos importaram em 14 contos, ou menos 9 contos do que no anno anterior. Os prejuizos totaes pagos foram de 59 contos. Os reseguros pagos foram de 16 contos.

O fundo de reserva, que ao fechar contas de 1900 era de 348 contos, ficou sendo, em 31 de dezembro de 1901, de 371 contos, o que constitue uma solida garantia para os segurados da Companhia e justificando o alto apreço em que as suas accões continuam a ser tidas.

Do saldo da conta de Ganhos e Perdas, na importancia de 90:486\$120 réis, foram retirados 90:048\$000 réis para o dividendo de 67\$000 réis por cada uma accão, passando o resto para fundo de reserva.

No relatorio da direcção menciona-se o facto de o ramo marítimo da Companhia diminuir de anno para anno, menos pela concorrencia, aliás muito grande, mas pelas causas geraes, que tanto paralysaram as nossas relações com as colonias, e ainda pelo justo receio dos sinistros, que tão repetidamente, e em manifesta desproporção com as outras marinhas mercantes, sucedem na nossa.

No intuito de procurar corrigir algumas das causas d'este mal, quer no seu interesse quer no interesse geral, pareceu á Companhia conveniente promover a publicação de pequenos folhetos ou guias praticos, vulgarizando conhecimentos nauticos, por fórmula clara e accessivel a todos e suprindo uma necessidade que se encontra no nosso meio.

Neste intuito dirigiu ás companhias suas collegas uma circular, em que expoz mais longamente as razões justificativas da sua iniciativa.

A ideia é digna do mais alto elogio.

Passagens para o Campo Pequeno

A companhia Carris inventou um meio de aumentar os preços das passagens em dia de tourada, pondo uns carros reservados nos quaes garante os logares ao preço supplementar de 100 réis, alem do da passagem, isto é por ida e volta 260 réis.

O publico, que estava com gosto de experimentar as delicias da poeirada nos carros electricos, é que se sentiu desagradavelmente impressionado com este exagero de preços.

Realmente, quando *em toda a parte* por uma distancia como a do Rocio ao Campo Pequeno não se exige mais que

o equivalente a 20 ou 30 réis, exigirem aqui 120 ou 140 réis é ... ideal!

Os melhores avisados, porém, livraram-se da espoliação tomado os comboios de cintura, por 50 ou 80 réis, o que deu em resultado que, além d'este completarem a lotação, se fizeram mais dois supplementares, tanto de ida como de volta, não faltando logar para ninguem e não havendo a menor reclamação.

Só na estação de Lisboa os bilhetes para o Campo Pequeno foram em numero de 3.317 e em transito foram vendidos 6.551, o que permite calcular em 4.000 o numero de pessoas que foram e voltaram nos comboios, não se illudindo com as bellezas dos carros electricos.

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

No artigo que publicámos na página 9 do ultimo número desta Revista, omitimos o nome do seu autor, nosso presado amigo Dr. Busquets de Aguilar — o que não aconteceu no respectivo Sumário.

De tão lamentável falta estamos certos que o autor nos perdoará e aos nossos assinantes e amigos as nossas desculpas.

O NOSSO ANIVERSÁRIO

A propósito do nosso último número comemorativo do 65.º anno desta publicação, recebemos vários telegramas e cartões de felicitações dos srs. General Alfredo Sintra, Dr. Diogo Ribeiro, Conde de Penalva d' Alva, General Ferreira Martins, Dr. Ramada Curto, Zuzarte de Mendonça, Capitão Silva Guerra, Arnaldo Mourão, Eng.º Morais Sarmento, Dr. Barreira de Campos, Guerra Maio, Coronel Lopes da Costa, António Montês, Eng.º Mário Costa, Eng.º Leite Pinto, Coronel Pires Monteiro, Inspector Marcelino Silva, Carlos Lopes Pinto, Dr. Pereira Barata, Ramiro Calazans, etc..

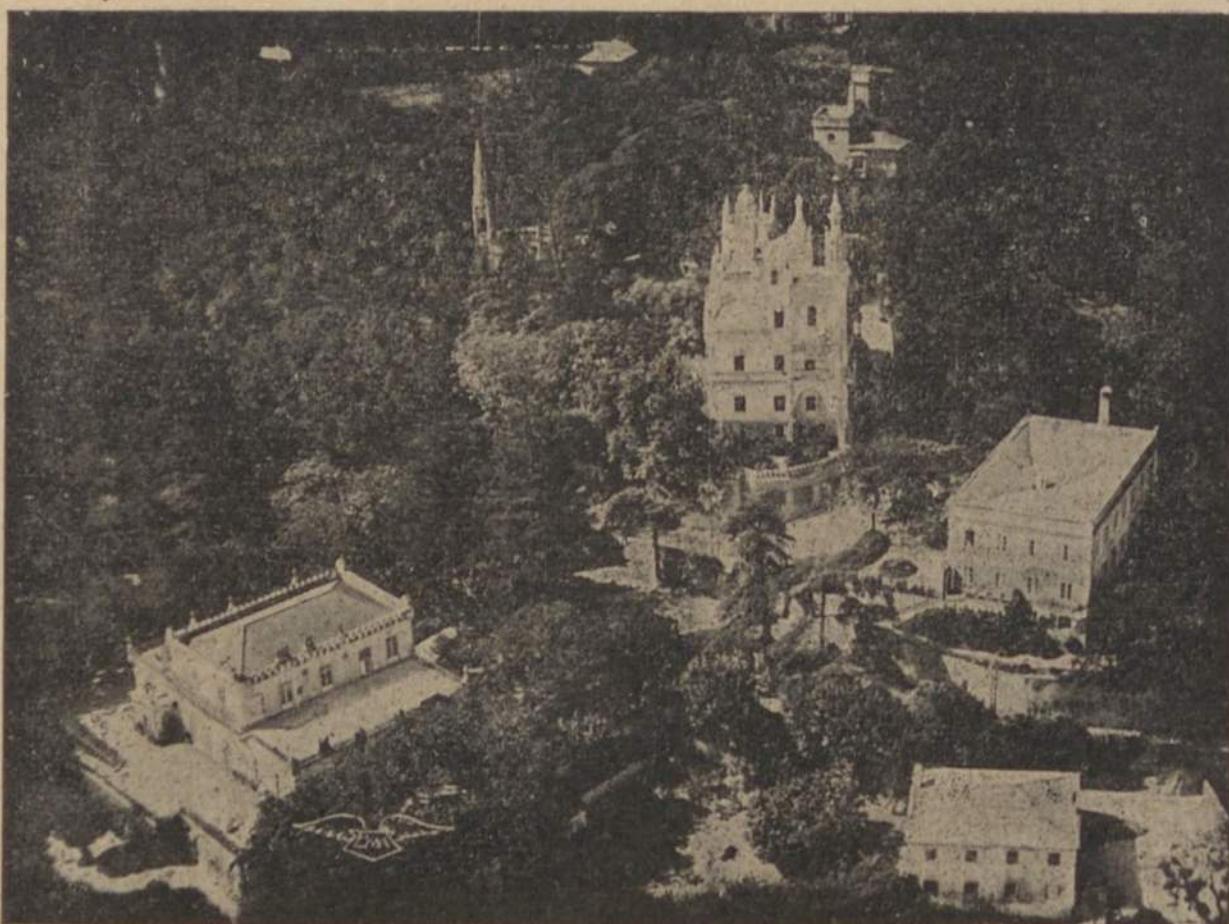
A todos os nossos reconhecidos agradecimentos.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

BENGUELA

O sr. ministro do Ultramar recebeu os membros do conselho de Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, acompanhados do respectivo comissário do Governo, individualidades que foram agradecer-lhe a publicação do decreto n.º 38.661, de 28 de Fevereiro último, pelo qual se tomaram disposições que facilitam o investimento de novos capitais no desenvolvimento do referido Caminho de Ferro.

Ao expressar ao sr. comandante Sarmento Rodrigues o reconhecimento da Companhia o sr. dr. Alexandre Pinto Basto, presidente do Conselho de Administração, salientou em especial a aceleridade e comprehensão com que decorreram as negociações com o Governo.



SINTRA — Vivendas

AS ASPIRAÇÕES DE SINTRA

Vão melhorar os transportes ferroviários nesta linha de turismo

SINTRA, que do invejável privilégio de ser uma estância de turismo não tem descansado na luta pela defesa dos seus interesses e melhora dos seus meios de transporte.

Assim, uma numerosa comissão municipal, em representação de todo o concelho avistou-se ultimamente com o sr. Ministro das Comunicações, a quem pediu a urgente solução do problema dos transportes ferroviários.

O presidente do Município daquela vila Engenheiro Carlos Santos, sublinhou que Sintra está a sofrer (a sua lavoura, o seu comércio, a sua indústria) incalculáveis prejuízos, devido às deficiências dos seus transportes ferroviários, e pede a uniformidade nas composições dos comboios, adoptando-se as carruagens importadas da Suiça; a revisão dos horários e aumento do número de composições e de rápidos; a criação de um apeadeiro em condições de servir Queluz de Baixo em poucos minutos; um outro ao Sul de Massamá; outro no cruzamento da linha de Sintra com a de Oeste, para servir Meleças, Tala, Barata e a pró-

pria Rinchôa; e ainda um outro na Estefânia, que descongestionaria a actual estação e serviria o tráfego de passageiros e camionagem que se destinam a Granja do Marquês, Montelavar e Pero Pinheiro, Ericeira e Mafra; e a utilização de automotoras.

O sr. Ministro das Comunicações tomou boa nota do pedido que considerou a todos os títulos legítimo, mas referiu-se a que não cabe ao Estado satisfazer a solução do problema apresentado e, sim, à C. P. única concessionária e administradora das linhas férreas em referência.

No entanto, o sr. Ministro evocou o auxílio recebido através do Plano Marshall, o qual permitiu a encomenda de dezassete locomotivas Diesel, doze das quais a C. P. pensa colocar ao serviço da linha de Sintra.

Como também foi interpelado por comissão congénere o sr. Director Geral da C. P., que prometeu toda a possível assistência às reivindicações feitas, é de esperar que Sintra veja depressa melhorados os seus transportes ferroviários.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo» n.º 46, I série, de 28 de Fevereira, publica o seguinte:

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

PORTARIA N.º 13:857

A Lei n.º 2:008, de 7 de Setembro de 1945, determina na base III a instituição de um sistema tarifário baseado em distâncias quilométricas corridas desde a estação de origem do transporte até à do destino, independentemente da bitola das vias, que apenas será tomada em conta para o pagamento das operações efectivas e necessárias de transbordo de mercadorias.

Para esse fim torna-se necessário estabelecer novas bases de preços para as distâncias além de 500 quilómetros até agora previstos.

A distância máxima a considerar nas linhas férreas do continente não ultrapassa 1.000 quilómetros.

Para essa distância foram alteradas as bases da tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade, em que o preço quilométrico não é proporcional, sendo mantida a escala já existente de decrescimento por escalões de 100 quilómetros e tido em vista que, pela soldadura das distâncias a aplicar, os preços resultam sempre mais económicos que os actuais.

Nestes termos:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ao abrigo do disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, aprovar as novas bases de preços da tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade, cuja redacção passa a ser a que segue:

CAPÍTULO III

Recovagens

(Bases 5.ª e 6.ª)

Recovagens (excepto os géneros frescos e outras mercadorias adiante designadas):

Por tonelada e quilómetro (base 5.ª):

Até ao 100.º quilómetro	2\$60
Do 101.º ao 200.º quilómetro	2\$48
Do 201.º ao 300.º quilómetro	2\$36
Do 301.º ao 400.º quilómetro	2\$24
Do 401.º ao 500.º quilómetro	2\$12
Do 501.º ao 600.º quilómetro	2\$00
Do 601.º ao 700.º quilómetro	1\$88
Do 701.º ao 800.º quilómetro	1\$76
Do 801.º ao 900.º quilómetro	1\$64
Do 901.º ao 1:000.º quilómetro	1\$52

Géneros frescos:

Por tonelada e quilómetro (base 6.ª)

Até ao 100.º quilómetro	2\$00
Do 101.º ao 200.º quilómetro	1\$90
Do 201.º ao 300.º quilómetro	1\$80
Do 301.º ao 400.º quilómetro	1\$70
Do 401.º ao 500.º quilómetro	1\$60

Do 501.º ao 600.º quilómetro	1\$50
Do 601.º ao 700.º quilómetro	1\$40
Do 701.º ao 800.º quilómetro	1\$30
Do 801.º ao 900.º quilómetro	1\$20
Do 901.º ao 1:000.º quilómetro	1\$10

Mínimo de peso por cada remessa: 10 quilogramas.

Mínimo de cobrança por cada remessa: 4\$.

Excepções. — Os preços da base 5.ª e da base 6.ª reduzidos de 40 por cento quando as remessas sejam constituídas pelas mercadorias seguintes:

a) Sem restrições:

Azeite de oliveira.
Bacalhau.
Batata comum.
Batata doce.
Castanha comum sem preparo.
Chocos frescos.
Frutas frescas.

Hortaliças verdes.
Legumes (verdes ou secos).
Leite sem preparo.
Lulas frescas.
Mariscos de concha.
Óleo de mendubi.
Peixe fresco, salgado, salpicado ou em gelo.
Plantas vivas em molhos (simplesmente atados, encapados ou acondicionados em caixas, cestos, grades ou sacos).

Polvo fresco.

b) Só na qualidade de tarsa e em retorno de transporte em cheio, comprovado pela carta de porte da remessa respectiva:

Ancoretas (barris).
Barricas.
Barris.
Bidões de aço ou de ferro.
Bombos (vasilhame).
Cabazes de madeira.
Caixas de pinho.
Caixotes de pinho.
Canastras de madeira.
Grades de madeira armadas.

Jaulas de ferro ou de madeira para transportes de animais.

Pipas.

Quartolas.

Sacaria não designada na classificação geral de mercadorias.

Tambores de aço ou de ferro.

CAPÍTULO XII

Mercadorias

(Bases 19.ª a 23.ª)

Por tonelada e quilómetro:

1.ª classe (base 19.ª):

Até ao 100.º quilómetro	\$86
Do 101.º ao 200.º quilómetro	\$85
Do 201.º ao 300.º quilómetro	\$84
Do 301.º ao 400.º quilómetro	\$83
Do 401.º ao 500.º quilómetro	\$82
Do 501.º ao 600.º quilómetro	\$81
Do 601.º ao 700.º quilómetro	\$80
Do 701.º ao 800.º quilómetro	\$79
Do 801.º ao 900.º quilómetro	\$78
Do 901.º ao 1:000.º quilómetro	\$77

2.ª classe (base 20.ª):

Até ao 100.º quilómetro	\$79
Do 101.º ao 200.º quilómetro	\$78
Do 201.º ao 300.º quilómetro	\$77

Do 301. ^º ao 400. ^º quilómetro	\$76	Carvão vegetal acondicionado.
Do 401. ^º ao 500. ^º quilómetro	\$75	Carvão vegetal a granel.
Do 501. ^º ao 600. ^º quilómetro	\$74	Cascalho para estradas.
Do 601. ^º ao 700. ^º quilómetro	\$73	Centeio (grão).
Do 701. ^º ao 800. ^º quilómetro	\$72	Cisco de carvão mineral nacional.
Do 801. ^º ao 900. ^º quilómetro	\$71	Cisco de carvão vegetal.
Do 901. ^º ao 1:000. ^º quilómetro	\$70	Entulho.
3. ^a classe (base 21. ^a):		Escórias de aço ou de ferro.
Até ao 100. ^º quilómetro	\$72 "	Escórias de altos fornos.
Do 101. ^º ao 200. ^º quilómetro	\$71	Escórias de carvão de pedra.
Do 201. ^º ao 300. ^º quilómetro	\$70	Escórias de vidro.
Do 301. ^º ao 400. ^º quilómetro	\$69	Farinha de centeio em barricas ou sacaria ordinária.
Do 401. ^º ao 500. ^º quilómetro	\$68	Farinha de milho em barricas ou sacaria ordinária.
Do 501. ^º ao 600. ^º quilómetro	\$67	Farinha de trigo em barricas ou sacaria ordinária.
Do 601. ^º ao 700. ^º quilómetro	\$66	Granito britado.
Do 701. ^º ao 800. ^º quilómetro	\$65	Hulha nacional acondicionada.
Do 801. ^º ao 900. ^º quilómetro	\$64	Hulha nacional a granel.
Do 901. ^º ao 1:000. ^º quilómetro	\$63	Lignite nacional acondicionada.
4. ^a classe (base 22. ^a):		Lignite nacional a granel.
Até ao 100. ^º quilómetro	\$64	Limos.
Do 101. ^º ao 200. ^º quilómetro	\$66	Lodo.
Do 201. ^º ao 300. ^º quilómetro	\$65	Milho (grão).
Do 301. ^º ao 400. ^º quilómetro	\$63	Moliço (limos).
Do 401. ^º ao 500. ^º quilómetro	\$62	Motano (rama de pinheiro).
Do 501. ^º ao 600. ^º quilómetro	\$61	Oleo de mendubi.
Do 601. ^º ao 700. ^º quilómetro	\$60	Pedra britada (brita para estradas).
Do 701. ^º ao 800. ^º quilómetro	\$59	Pinho em rama.
Do 801. ^º ao 900. ^º quilómetro	\$58	Pó de carvão mineral nacional.
Do 901. ^º ao 1:000. ^º quilómetro	\$57	Pó de carvão vegetal.
5. ^a classe (base 23. ^a):		Rama de pinho.
Até ao 100. ^º quilómetro	\$60	Resíduos de carvão mineral nacional.
Do 101. ^º ao 200. ^º quilómetro	\$59	Resíduos de carvão vegetal (cisco).
Do 201. ^º ao 300. ^º quilómetro	\$58	Seixo.
Do 301. ^º ao 400. ^º quilómetro	\$57	Terra de carvão mineral nacional.
Do 401. ^º ao 500. ^º quilómetro	\$56	Terra de carvão vegetal.
Do 501. ^º ao 600. ^º quilómetro	\$55	Toros de eucalipto ou de pinho nacional por descascar, para entivação de minas.
Do 601. ^º ao 700. ^º quilómetro	\$54	Toros de eucalipto ou de pinho nacional, sem casca, para entivação de minas nacionais.
Do 701. ^º ao 800. ^º quilómetro	\$53	Turfa nacional acondicionada.
Do 801. ^º ao 900. ^º quilómetro	\$52	Turfa nacional a granel.
Do 901. ^º ao 1:000. ^º quilómetro	\$51	
Mínimo de distância a taxar: 6 quilómetros.		b) Só na qualidade de taras e em retorno de transporte em cheio, comprovado pela carta do porte da remessa respectiva:
Mínimo de cobrança por cada remessa: 4\$.		Ancoretas (barris).
<i>Excepções.</i> — Os preços das bases 19. ^a a 23. ^a são reduzidos de 40 por cento quando as remessas sejam constituidas pelas mercadorias seguintes:		Barricas.
a) Sem restrições:		Barris.
Açúcar em rama.		Bidões de aço ou de ferro.
Açúcar refinado (ou moido).		Bombos (vasilhame).
Aglomerados de carvão mineral nacional (para comestível).		Cabazes de madeira.
Antracite nacional acondicionada.		Caixas de pinho.
Antracite nacional a granel.		Caixotes de pinho.
Arroz com casca.		Canastras de madeira.
Arroz descascado.		Cascos de madeira.
Azeite de oliveira.		Grades de madeira armadas.
Bacalhau seco.		Jaulas de ferro ou de madeira para transporte de animais.
Basalto		Pipas.
Batata comum.		Quartolas.
Batata doce.		Sacaria não designada na classificação geral de mercadorias.
Briquetes nacionais (aglomerados de carvão mineral nacional).		Tambores de aço ou de ferro.
Brita para estradas.		O quadro das bases dos preços da tarifa geral (grande velocidade) e o quadro das bases dos preços da tarifa geral (pequena velocidade), aprovados pela Portaria n. ^º 13:327, de 10 de Outubro de 1950, são substituídos pelos quadros anexos a esta portaria.
Burgau para estradas.		Ministério das Comunicações, 28 de Fevereiro de 1952.—
Cacos de barro.		O Ministro das Comunicações, <i>Manuel Gomes de Araújo</i> .
Calhau para estrada.		
Carvão mineral nacional acondicionado.		
Carvão mineral nacional a granel.		

BASES DOS PREÇOS DA TARIFA GERAL

Grande velocidade

Numeração das bases	DESIGNAÇÕES	Unidades para o preço de transporte	Preços por unidade e quilómetro	Mínimos (*)		Fraccões indivisíveis a taxar	
				De peso a taxar	De cobrança por passageiro e por cada remessa	De distância — Quilómetros	De peso ou quantidão
	Passageiros:						
1. ^a	1. ^a classe	Um	\$50	—	(a) 3\$00	1	—
2. ^a	2. ^a classe	»	\$35	—	(a) 2\$50	1	—
3. ^a	3. ^a classe	»	\$25	—	(a) 1\$50	1	—
4. ^a	Bagagens (para o peso excedente ao que é transportado gratuitamente)	Tonelada	2\$60	10 kg.	4\$00	1	10 kg.
5. ^a	Recovagens:						
	Até ao 100. ^o quilómetro	Tonelada	2\$60				
	Do 101. ^o ao 200. ^o quilómetro	»	2\$48				
	Do 201. ^o ao 300. ^o quilómetro	»	2\$36				
	Do 301. ^o ao 400. ^o quilómetro	»	2\$24				
	Do 401. ^o ao 500. ^o quilómetro	»	2\$12				
	Do 501. ^o ao 600. ^o quilómetro	»	2\$00	10 kg.	4\$00	5	10 kg.
	Do 601. ^o ao 700. ^o quilómetro	»	1\$88				
	Do 701. ^o ao 800. ^o quilómetro	»	1\$76				
	Do 801. ^o ao 900. ^o quilómetro	»	1\$64				
	Do 901. ^o ao 1:000. ^o quilómetro	»	1\$52				
6. ^a	Géneros frescos:						
	Até ao 100. ^o quilómetro	Tonelada	2\$00				
	Do 101. ^o ao 200. ^o quilómetro	»	1\$90				
	Do 201. ^o ao 300. ^o quilómetro	»	1\$80				
	Do 301. ^o ao 400. ^o quilómetro	»	1\$70				
	Do 401. ^o ao 500. ^o quilómetro	»	1\$60				
	Do 501. ^o ao 600. ^o quilómetro	»	1\$50	10 kg.	4\$00	5	10 kg.
	Do 601. ^o ao 700. ^o quilómetro	»	1\$40				
	Do 701. ^o ao 800. ^o quilómetro	»	1\$30				
	Do 801. ^o ao 900. ^o quilómetro	»	1\$20				
	Do 901. ^o ao 1:000. ^o quilómetro	»	1\$10				
7. ^a	Cães (b).	Um	\$15	—	2\$00	1	—
8. ^a	Dinheiro, valores e objectos de arte	1.000\$00	\$20	—	4\$00	5	1.000\$00
9. ^a	Dinheiro amoedado (excepto de ouro ou prata).	Tonelada	3\$30	10 kg.	4\$00	5	10 kg.
10. ^a	Transportes fúnebres	Um	2\$00	—	100\$00	5	—
	Animais:						
11. ^a	Boi, cavalo, muar, jumento, garrano ou potro (macho ou fêmea)	Cabeça	1\$40	—	20\$00	5	—
12. ^a	Vitelo ou porco (macho ou fêmea)	»	\$70	—	10\$00	5	—
13. ^a	Oarneiro, chibo, cabrito, cordeiro ou borrego, bácoro ou leitão (macho ou fêmea)	»	\$30	—	4\$00	5	—
	Veículos:						
14. ^a	Carros de passageiros de mais de duas rodas (montados ou não sobre estas); embarcações; aeroplanos; balões dirigíveis e quaisquer veículos não designados.	Veículo	(c) 5\$00	—	30\$00	5	—
15. ^a	Carros de passageiros de duas rodas (montados ou não sobre estas); biciclos com carro anexo pesando mais de 350 quilogramas	»	(c) 4\$00	—	25\$00	5	—
	Carros de carga; viaturas ou reparos militares; viaturas de incêndio; viaturas sanitárias; jaulas para transporte de animais; zorras; cascos, pipas, cubas ou tonéis montados:						
16. ^a	De mais de duas rodas (montados ou não sobre estas)	»	(c) 3\$00	—	20\$00	5	—
17. ^a	De duas rodas (montadas ou não sobre estas)	»	(c) 2\$50	—	15\$00	5	—
18. ^a	Eliminada.						

(*) Mínimo de distância. — O mínimo de distância a contar é de 6 quilómetros. Neste caso não é de considerar a fracção indivisível a taxar de 5 quilómetros.

(a) Para os meios bilhetes os mínimos de cobrança por passageiro são: 1.^a classe, 3\$00; 2.^a classe, 2\$50; 3.^a classe, 1\$50.

(b) Cada remessa não pode ser constituída por mais de um cão.

(c) Quando providos de motor mecânico, estas bases são elevadas de 25 por cento.

N. B. — Nestes preços estão incluídos todos os encargos que nesta data oneram as tarifas. Não estão compreendidas, porém, as taxas de operações acessórias nos preços e nos mínimos de cobrança supra.

Vejam-se as condições de aplicação relativas ao Título I — Passageiros e a «Grande velocidade» e as «Disposições comuns aos transportes em grande e pequena velocidade».

Ministério das Comunicações, 28 de Fevereiro de 1952.—O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

BASES DOS PREÇOS DA TARIFA GERAL

Pequena velocidade

Númeração das bases	DESIGNAÇÕES	Unidades para o preço de transporte	Preços por unidade e quilómetro	Mínimos (*)		Fracções indivisíveis a taxar	
				De peso a taxar	De cobrança por cada remessa	De distância Quilómetros	De peso ou quantidade
19. ^a	1. ^a classe:						
	Até ao 100. ^o quilómetro	Tonelada	\$86				
	Do 101. ^o ao 200. ^o quilómetro	»	\$85				
	Do 201. ^o ao 300. ^o quilómetro	»	\$84				
	Do 301. ^o ao 400. ^o quilómetro	»	\$83				
	Do 401. ^o ao 500. ^o quilómetro	»	\$82				
	Do 501. ^o ao 600. ^o quilómetro	»	\$81	10 kg.	4\$00	5	10 kg.
	Do 601. ^o ao 700. ^o quilómetro	»	\$80				
	Do 701. ^o ao 800. ^o quilómetro	»	\$79				
	Do 801. ^o ao 900. ^o quilómetro	»	\$78				
	Do 901. ^o ao 1:000 quilómetro	»	\$77				
20. ^a	2. ^a classe:						
	Até ao 100. ^o quilómetro	Tonelada	\$79				
	Do 101. ^o ao 200. ^o quilómetro	»	\$78				
	Do 201. ^o ao 300. ^o quilómetro	»	\$77				
	Do 301. ^o ao 400. ^o quilómetro	»	\$76				
	Do 401. ^o ao 500. ^o quilómetro	»	\$75				
	Do 501. ^o ao 600. ^o quilómetro	»	\$74	10 kg.	4\$00	5	10 kg.
	Do 601. ^o ao 700. ^o quilómetro	»	\$73				
	Do 701. ^o ao 800. ^o quilómetro	»	\$72				
	Do 801. ^o ao 900. ^o quilómetro	»	\$71				
	Do 901. ^o ao 1.000 quilómetro	»	\$70				
21. ^a	3. ^a classe:						
	Até ao 100. ^o quilómetro	Tonelada	\$72				
	Do 101. ^o ao 200. ^o quilómetro	»	\$71				
	Do 201. ^o ao 300. ^o quilómetro	»	\$70				
	Do 301. ^o ao 400. ^o quilómetro	»	\$69				
	Do 401. ^o ao 500. ^o quilómetro	»	\$68	10 kg.	4\$00	5	10 kg.
	Do 501. ^o ao 600. ^o quilómetro	»	\$67				
	Do 601. ^o ao 700. ^o quilómetro	»	\$66				
	Do 701. ^o ao 800. ^o quilómetro	»	\$65				
	Do 801. ^o ao 900. ^o quilómetro	»	\$64				
	Do 901. ^o ao 1.000 quilómetro	»	\$63				
22. ^a	4. ^a classe:						
	Até ao 100. ^o quilómetro	Tonelada	\$66				
	Do 101. ^o ao 200. ^o quilómetro	»	\$65				
	Do 201. ^o ao 300. ^o quilómetro	»	\$64				
	Do 301. ^o ao 400. ^o quilómetro	»	\$63				
	Do 401. ^o ao 500. ^o quilómetro	»	\$62	10 kg.	4\$00	5	10 kg.
	Do 501. ^o ao 600. ^o quilómetro	»	\$61				
	Do 601. ^o ao 700. ^o quilómetro	»	\$60				
	Do 701. ^o ao 800. ^o quilómetro	»	\$59				
	Do 801. ^o ao 900. ^o quilómetro	»	\$58				
	Do 901. ^o ao 1.000 quilómetro	»	\$57				
23. ^a	5. ^a classe:						
	Até ao 100. ^o quilómetro	Tonelada	\$60				
	Do 101. ^o ao 200. ^o quilómetro	»	\$59				
	Do 201. ^o ao 300. ^o quilómetro	»	\$58				
	Do 301. ^o ao 400. ^o quilómetro	»	\$57				
	Do 401. ^o ao 500. ^o quilómetro	»	\$56	10 kg.	4\$00	5	10 kg.
	Do 501. ^o ao 600. ^o quilómetro	»	\$55				
	Do 601. ^o ao 700. ^o quilómetro	»	\$54				
	Do 701. ^o ao 800. ^o quilómetro	»	\$53				
	Do 801. ^o ao 900. ^o quilómetro	»	\$52				
	Do 901. ^o ao 1.000 quilómetro	»	\$51				
24. ^a	Eliminada						
	Animais:						
25. ^a	Boi, cavalo, muar, jumento, garrano ou potro (macho ou fêmea)	Cabeça	\$70	—	10\$00	5	—
26. ^a	Vítelo ou porco (macho ou fêmea)	»	\$35	—	7\$00	5	—
27. ^a	Carneiro, chibo, cabrito, cordeiro ou borrego, bácoro ou leitão (macho ou fêmea)	»	\$15	—	3\$00	5	—
	Veículos:						
28. ^a	Carros de passageiros de mais de duas rodas (montados ou não sobre estas); embarcações; aeroplanos; balões dirigíveis e quaisquer veículos não designados	Veículo (a)	2\$50	—	15\$00	5	—

Numeração das bases	DESIGNAÇÕES	Unidades para o preço de transporte	Preço por unidade e quilómetro	Mínimos (*)		Fracções indivisíveis a taxar	
				De peso a taxar	De cobrança por cada remessa	De distância Quilómetros	De peso ou quantidade
29. ^a	Carros de passageiros de duas rodas (montados ou não sobre estas); biciclos com carro anexo pesando mais de 350 quilogramas	Veículo	(a) 2\$00	—	12\$00	5	—
29. ^a	Carros de carga; viaturas ou reparos militares; viaturas de incêndio; viaturas sanitárias; jaulas para transporte de animais; zorras; cacos; pipas; cubas ou tonéis montados:						
30. ^a	De mais de duas rodas (montados ou não sobre estas)	»	(a) 2\$00	—	12\$00	5	—
31. ^a	De duas rodas (montados ou não sobre estas)	»	(a) 1\$65	—	10\$00	5	—
32. ^a	Locomotivas e automotoras circulando rebocadas sobre as próprias rodas	Tonelada	\$30	10 ton.	20\$00	5	1 ton.
33. ^a	Tenderes e guindastes circulando rebocados sobre as próprias rodas		\$25	10 ton.	15\$00	5	1 ton.
34. ^a	Vagões circulando rebocados sobre as próprias rodas	»	\$15	5 ton.	7\$00	5	1 ton.
35. ^a	Carruagens de passageiros, restaurantes, ambulâncias postais e furgões de bagagens, de dois ou mais eixos, circulando rebocados sobre as próprias rodas	»	\$20	10 ton.	12\$00	5	1 ton.

(*) Mínimo de distância. — O mínimo de distância a contar é de 6 quilómetros. Neste caso não é de considerar a fração indivisível a taxar de 5 quilómetros.

(a) Quando providos de motor mecânico, estas bases são elevadas a 25 por cento.

N. B. — Nestes preços estão incluídos todos os encargos que nesta data oneram as tarifas. Não estão compreendidas porém, as taxas de operações acessórias nos preços e nos mínimos de cobrança supra.

Vejam-se as condições de aplicação relativas a «Pequena velocidade» e as «Disposições comuns aos transportes em grande e pequena velocidade».

Ministério das Comunicações, 28 de Fevereiro de 1952. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral do Fomento

O «Diário do Governo» n.º 46, I série, de 28 de Fevereiro, publica o seguinte:

DECRETO N.º 38:661

Tendo a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela manifestado a intenção de se apetrechar convenientemente e fazer as instalações e trabalhos necessários para satisfazer as novas exigências do tráfego nacional e internacional que de futuro venha a acorrer à sua linha;

Entendendo a mesma Companhia que não será possível obter capitais para investir em novas despesas de 1.º estabelecimento sem que previamente sejam dadas garantias julgadas indispensáveis;

Atendendo a que o Governo, ao considerar os desejos da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, tem simultaneamente em vista os interesses económicos de Angola e das regiões servidas por aquele caminho de ferro;

Com prévio acordo da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela;

Tendo em vista o § 1.º do artigo 150.º da Constituição, por motivo de urgência;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 150.º do mesmo diploma, o Ministro do Ultramar decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º — No caso de resgate da concessão do caminho de ferro de Benguela, nos termos do artigo 56.º do contrato aprovado por Decreto de 28 de Novembro de 1902, será pago à Companhia concessionária o valor, actualizado com a dedução das importâncias das depreciações normais e anormais, do material adquirido e das obras de 1.º estabelecimento realizadas nos três anos precedentes à notificação do

resgate, desde que essas aquisições e obras tenham sido, autorizadas pelo Governo em Conselho de Ministros.

Tratando-se de material encomendado e ainda não recebido ou de obras em curso de execução, a Companhia será reembolsada das prestações pagas e das despesas efectivamente realizadas, tomando o Estado a posição da Companhia nos respectivos contratos de fornecimento ou de empreitada.

§ 1.º — Não podem ser consideradas despesas de 1.º estabelecimento as de conservação ou renovação da linha férrea e dependências, com todo o material fixo ou circulante, a que a Companhia é obrigada para fazer uma correcta exploração.

§ 2.º — Para efeito da autorização prevista neste artigo, serão apresentados ao Governo os orçamentos das aquisições e obras a realizar, os quais se considerarão aprovados se, dentro do prazo de sessenta dias, a contar da data da sua apresentação, não for dado à Companhia aviso em contrário.

§ 3.º — O período de cinco anos mencionado no artigo 56.º do contrato de concessão será contado até à data em que for notificada à Companhia a decisão do Governo de efectuar o resgate.

Art. 2.º — A Companhia não poderá alienar o seu material fixo ou circulante nem tomar de aluguer qualquer material circulante para o seu serviço sem prévia autorização do Governo.

Ressalvam-se os acordos com as empresas que exploram linhas em ligação com o caminho de ferro de Benguela sobre o intercâmbio normal de material circulante ou o seu aluguer eventual, a curto prazo, para fazer face a situações de emergência da exploração.

Art. 3.º — As disposições deste decreto consideram-se, para todos os efeitos, como fazendo parte integrante do contrato de concessão, aprovado por decreto de 28 de Novembro de 1902.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 28 de Fevereiro de 1952.
— FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — Manuel Maria Sarmento Rodrigues.

Romagem de Antigos Combatentes à França

A Comissão Organizadora, reunida em 11 de Março, aprovou definitivamente o seguinte programa:

Dia 23, partida de Lisboa; dia 24, chegada a Paris, à noite; dia 25, deposição de uma coroa no túmulo do Soldado Desconhecido Francês, visitas à Embaixada, Consulado, etc.; dia 26, partida para Boulogne-sur-Mer, às 8 horas, chegada às 12; partida para Ambleteuse em autocarros; almoço, recepção na Mairie, deposição de flores nos monumentos francês e da Cruz Vermelha Portuguesa; regresso a Boulogne, recepção oficial na mairie, deposição de flores no cemitério onde jazem quarenta e quatro combatentes portugueses, visita à cidade; volta a Ambleteuse para jantar e pernoitar; dia 27, partida às 7 horas para Lacouture em autocarros; chegada às 9, cerimónia junto ao padrão-monumento português; visita aos cemitérios franceses e inglês e ao português de Richebourg-l'Avoué; instalação, almoço e recepção oficial em Béthune; visita ao Memorial Canadiano em Vimy. Em Béthune poderão ficar os romeiros que desejarem visitar, em autocarros locais, outras povoações do antigo sector português regressando por caminho de ferro a Paris nos dias 28 ou 29. Estão garantidas, em condições económicas, os transportes ferroviários Lisboa-Paris-Boulogne-sur-Mer (bilhete colectivo) e Béthune-Paris-Lisboa (bilhetes individuais, válidos por sessenta dias), assim como os transportes em autocarros e as estadas em Boulogne e Béthune.

Condições da romagem

1—Preço da viagem em caminho de ferro, Lisboa-Paris-Boulogne s/mér e Béthune-Paris-Lisboa, ida e volta, Esc. 1.620\$80.

2—Preço das viagens em autocarro, entre Boulogne s/mér e Ambleteuse, e de Boulogne a Lacouture, aos cemitérios e a Béthune: Esc. 50\$00 por pessoa.

3—Preço das viagens em autocarro, a partir de Béthune, para outras localidades do antigo sector português: Esc. 30\$00 por pessoa.

4—Preço da estadia em Ambleteuse, pensão completa, incluindo o pequeno almoço em 27: Esc. 105\$00 por pessoa.

5—Preço da estadia em Béthune, pensão completa diária, por pessoa: Esc. 120\$00.

6—Preço da estadia em Paris, pensão completa diária, por pessoa: Esc. 130\$00.

Os preços indicados nas alíneas 2) a 6) são

aproximados porque dependem do valor do franco na ocasião. Foi computado em \$07.

7—Cada romeiro deve munir-se do seu passaporte, para Espanha e França, obtido no Governo Civil do Distrito, e remetê-lo ao Secretário da Comissão, que se encarregará de o fazer visar no Consulado de França. Ao Consulado de Espanha terá de ir o próprio interessado para preencher uma ficha e assiná-la.

8—O visto de Espanha é gratuito. A mesma gratuitidade, excepcional, no Consulado da França, é concedida apenas aos a. c. que apresentem o cartão de identidade da Liga. Os A. C. do Norte, devem obter o visto no Consulado de França no Porto.

9—Os funcionários militares e civis deverão obter licença dos respectivos Ministérios, para ir ao estrangeiro.

10—A partida de Lisboa é às 10,50 de 23 de Abril em carruagem atrelada ao Sud-Express, chegando a Paris às 23,30 de 24.

11—Convém que os srs. oficiais inscritos levem os seus uniformes (com pequenas condecorações) para uso nas cerimónias de carácter oficial.

12—Convém que os romeiros que comparecerem em trajo civil, levem os seus barretes de bivaque, para o usarem nas diferentes cerimónias, em conjunto.

13—Cada A. C. romeiro, pode fazer-se acompanhar de duas pessoas de família (esposa ou filhos), limitação forceda pela lotação da carruagem atrelada ao «Sud», e pela deficiência de alojamentos em Ambleteuse e Béthune.

14—A romagem adoptou, como distintivo, o emblema da Liga dos Combatentes da Grande Guerra.

15—A pequena quota parte que a cada um couber nas despesas a fazer com coroas, flores, etc., será comunicada e cobrada em França, na devida oportunidade.

16—A coroa a depôr no túmulo do Soldado Desconhecido, em Paris, é oferecida pela Liga dos Combatentes.

17—Todos os pedidos de informações e esclarecimentos, em Portugal ou em França, devem ser dirigidos ao Secretário da Comissão, sr. Carlos d'Ornellas; em Lisboa, na rua da Horta Sêca, 7. Neste mesmo local se recebem as inscrições, mediante o pagamento da importância de 1.800\$00.

18—Não se aceitam inscrições depois do dia 10 de Abril.

A Comissão Organizadora da Romagem

A Defesa da Europa Ocidental

pelo GENERAL RAÚL ESTEVES

A venda na Administração desta Revista

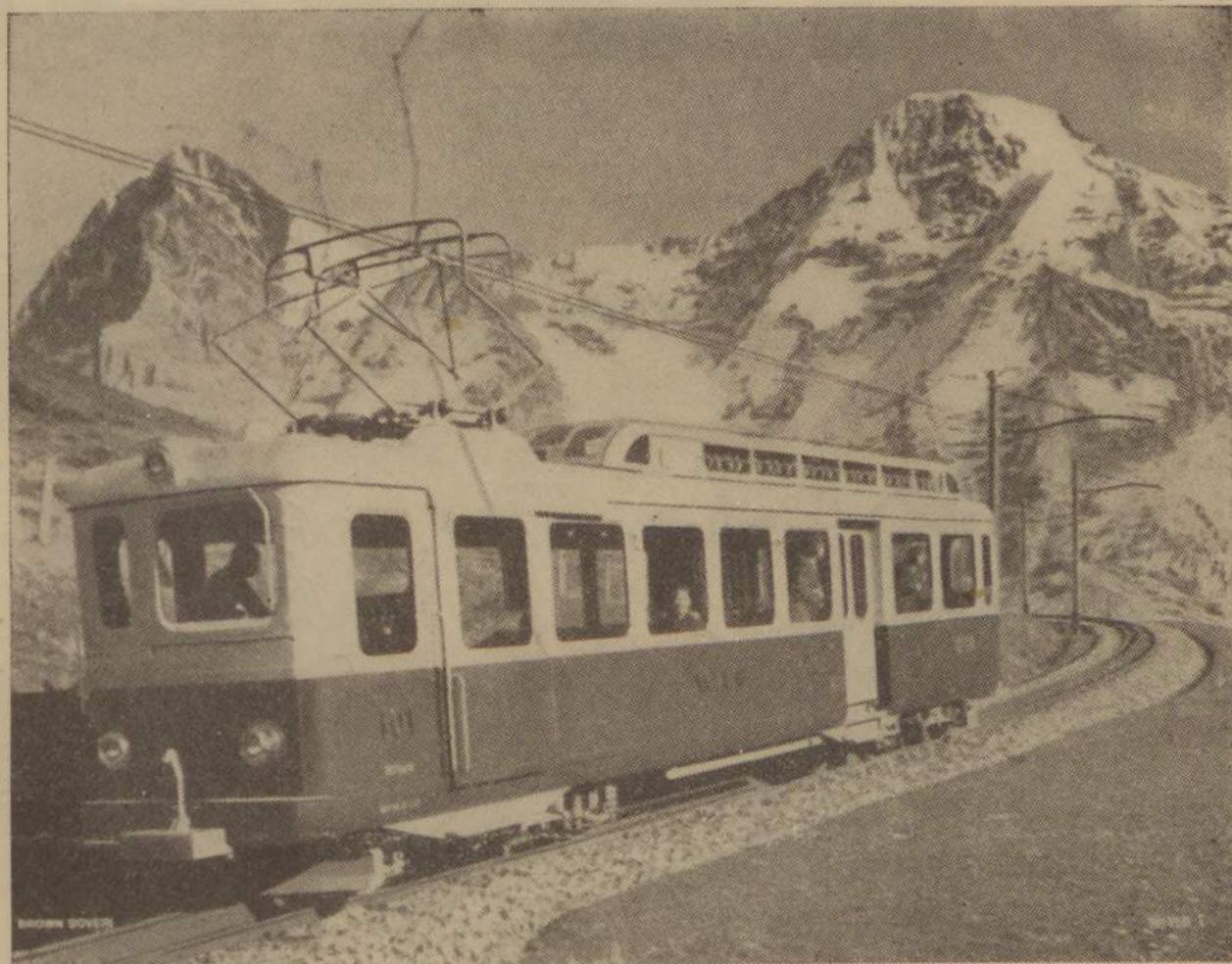
RUA DA HORTA SECA, 7-1.º—LISBOA
Pedidos pelos telefones 20158 e 27520

Dinamos, 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 gaz.



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suiça)



S. A. BROWN BOVERI & C.^{ie} — Baden (Suiça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

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

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.^o, L.^{td}

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

E. PINTO BASTO & C.^a, L.^{da}

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^o

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

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{da}
CASA FUNDADA EM 1865

Sede: **PRAIA DO RIBATEJO**

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

Já se encontra à venda a
NOVA EDIÇÃO DO 2.º VOLUME DO
Manual do Viajante em Portugal
MUITO ACTUALIZADO
Pedidos a esta Redacção

TIOSSE?

