

2.º do 56.º ano

Lisboa, 16 de Janeiro de 1945

Número 1370

# 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 Transporte / 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

FUNDAO

Igreja Matriz





# 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 2 0158; Direcção 2 7520

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

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

# 1370

## 16—JANEIRO—1945

## ANO LVI

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00  
África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00  
Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

REVISTA QUINZENAL



# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVES  
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU  
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

## DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

## SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
ÁLVARO PORTELA

## REDACÇÃO:

MIGUEL COELHO  
ALEXANDRE SETTAS  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

## COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Engenharia 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 GALO  
Major HUMBERTO CRUZ  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ANTÓNIO MONTEZ  
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS  
CARLOS BIVAR

## COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIS  
ILBERINO DOS SANTOS



# S U M Á R I O

Direito Ferroviário, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i> . . . . .	53
Notas da Quinzena, por <i>Rebello de Bettencourt</i> . . . . .	55
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i> . . . . .	56
A técnica ferroviária e os transportes de guerra . . . . .	58
Linhas férreas do Estado . . . . .	58
Vida Ferroviária . . . . .	59
Caminhos de Ferro Coloniais . . . . .	59
Linhas Estrangeiras . . . . .	59
A Guerra e os Caminhos de Ferro. . . . .	60
Há 50 anos . . . . .	62
O que todos devem saber. . . . .	62
Publicações recebidas. . . . .	62
Imprensa . . . . .	63
Dr. Carlos Lopes . . . . .	63
«Direito Ferroviário» . . . . .	63
Conselho Superior dos Caminhos de Ferro . . . . .	63
Transcrições . . . . .	63
Parte Oficial . . . . .	64
Repositório de assuntos referentes a Teatro e a Cinema, por <i>Miguel Coelho</i> . . . . .	66
Novos vagões frigoríficos alemães . . . . .	66
Espectáculos . . . . .	66



# DIREITO FERROVIÁRIO

Pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

## II

### Propriedade e classificação dos caminhos de ferro

O n.º 6 do art. 49.º da Constituição determina que são do domínio público todos os caminhos de ferro de interesse geral, disposição que se baseou no art. 1.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864 e art. 1.º do decreto com força de lei n.º 13.829 de 17 de Junho de 1927. Constituem portanto propriedade da nação as vias férreas com suas dependências, qualquer que seja o motor, incluindo-se também as aéreas, excluindo-se as linhas de serviço interno das explorações de carácter comercial e industrial, que estão sujeitas às prescrições policiais, e as de serviço mineiro, submetidas à respectiva legislação. Com referência às linhas férreas de carácter urbano, como é o caso da viação eléctrica de Lisboa, Pôrto, Coimbra, Braga e Sintra, visto em Portugal só essas povoações as possuírem, submetem-se às determinações de natureza policial, desde que não ultrapassem o perímetro das respectivas povoações, mas, excedendo-o, são do domínio público e regulam-se pelo decreto n.º 13.899. Assim, com respeito a Lisboa, as linhas da Companhia Carris de Ferro, pertencem ao domínio público na parte compreendida entre as portas de Algés e o Estádio Nacional, enquanto dentro da cidade são do património municipal.

Mostra este princípio do domínio público a importância que, para a vida nacional, têm os caminhos de ferro, o que fazia dizer a Briand, quando da greve dos caminhos de ferro franceses em 1910, no discurso proferido na Câmara dos Deputados em Outubro desse ano, que eram instrumentos essenciais da defesa nacional.

O facto dos caminhos de ferro serem do domínio público, pertencerem à nação, não quer dizer que não possam ser regidos por entidades ou empresas particulares que são as companhias, usufruindo estas um conjunto de bens que não lhes pertencem propriamente, mas somente nos limites e fins dum serviço público concedido. Terminando o prazo da concessão, são obrigados a restituir os caminhos de ferro ao Estado na forma como lhes foram entregues e com as benfeitorias sofridas,

sendo este o princípio geral dos serviços públicos concedidos.

Dividem-se os caminhos de ferro em linhas de interesse geral e linhas de interesse particular. Denominam-se caminhos de ferro de interesse geral, os destinados ao serviço público de transporte exclusivo ou cumulativo de passageiros e de mercadorias; considerando-se de interesse particular os destinados exclusivamente ao serviço permanente ou temporário de estabelecimentos agrícolas, comerciais ou industriais, pertencentes a indivíduos ou sociedades. As linhas férreas do Leste ou do Minho são de interesse geral, considerando-se de interesse particular a via férrea da Companhia União Fabril em Alcântara e outras em diversos lugares para o serviço de mercadorias de fábricas.

Compreende-se que nenhum caminho de ferro de interesse geral possa passar para caminho de ferro de interesse particular; outrotanto não se dá com o inverso, sendo lícito aos de interesse particular obterem a classificação de linhas de interesse geral. Para esse fim, tem de haver solicitação por parte dos seus proprietários ou do Estado.

### Construção e concessão de caminhos de ferro

A construção de qualquer caminho de ferro está dependente de ser classificado como por diploma que determine também o direito de expropriação e o estabelecimento de servidões inerentes. Regula-se a matéria de expropriações por legislação especial e a de servidões pelo Código Civil. Todavia pode ser pedida a concessão duma linha que não esteja classificada.

O Governo, em conformidade com o art. 5.º e segs. do decreto com força de lei n.º 13.829, organizou o plano geral da rede ferroviária portuguesa, mas, mesmo que a linha férrea não se encontre incluída nesse plano, pode ser concedida, o que se compreende, pois apesar do plano geral prever as necessidades do país no momento da sua elaboração, é admissível que surjam factos supervenientes que determinem a construção dum caminho de ferro.

É livre a qualquer indivíduo ou empresa requerer a concessão dum caminho de ferro de interesse geral, cuja construção não esteja reservada pelo



Estado para determinado fim. Os caminhos de ferro de interesse particular só podem ser solicitados pelos proprietários de estabelecimentos industriais, comerciais ou agrícolas, que são destinados a servir, ou com o seu assentimento prévio. O requerimento, em que se formula o pedido da concessão, tem de ser acompanhado: duma planta elaborada sob a carta corográfica do Instituto Geográfico e Cadas-tral; duma memória justificativa indicando as condições técnicas da exploração e tráfego, referindo se é de interesse geral ou de interesse particular; e dum depósito de dez contos (10.000\$00) na Caixa Geral de Depósitos à ordem da Direcção Geral de Caminhos de Ferro. Pode ser o requerente português ou estrangeiro, mas a empresa ou companhia que se constitua depois de 1927, tem de ser portuguesa ou nacionalizada, com sede social em território português.

Compreendem-se perfeitamente as disposições legais destinadas a evitar o facto lamentável, que ainda hoje se mantém em parte, das duas mais importantes empresas ferroviárias do país, — a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, possuírem em larga escala o capital estrangeiro. A lei de nacionalização do capital das empresas n.º 1994, de 13 de Abril de 1943, prevê o fim da intervenção do capital estrangeiro em Portugal, mas ainda não se encontra regulamentada. A sugestão política deriva muitas vezes da dependência económica, e, além disso, a actual prosperidade nacional dispensa a intervenção ferroviária de estrangeiros.

Organizado o processo do pedido formulado, é este enviado para o Conselho Superior de Caminhos de Ferro com o fim de dar parecer no caso da linha se encontrar classificada; porém, se o não estiver, tem o Governo de proceder à verificação da utilidade pública mediante inquérito da Comissão Superior de Caminhos de Ferro do Ministério da Guerra e do Conselho Superior de Caminhos de Ferro. No caso da linha ser classificada, faz o requerente o estudo, à sua custa, da linha ou linhas pedidas, dentro do prazo que lhe fôr fixado, perdendo o depósito de dez contos, se o não apresentar na data exigida. Submetido o estudo ao Governo, as entidades competentes dão o seu parecer, ouvindo-se a Junta Autónoma das Estradas na circunstância de a via férrea utilizar o leito de qualquer estrada, princípio condenado pelas exigências da viação automobilista. Não sendo aprovados os estudos, concede-se ao requerente um prazo para introduzir modificações, e, se estas não forem aceites, perde o requerente a autorização de efectuar os estudos da linha e o depósito de dez contos.

Compreende-se que se não permitam novos estudos, visto estes terem sido regeitados pela segunda vez, mas a perda do depósito, conforme preceitua o § 2.º do art. 31 do decreto com força de lei n.º 13.829 não é de admirar, mas de censurar. Que culpa tem o requerente em não lhe aprovarem os estudos? A maior penalidade é a despesa inútil efectuada, agravada com a perda do depósito, pelo que este princípio é violento, devendo ser revogado. Parece que o Estado, além de estabelecer uma penalidade injusta, procura recompensar-se do tempo perdido pelos seus funcionários, como se estes não estivessem ao serviço da nação, usufruindo vários benefícios. A doutrina do § 2.º do art. 31.º é até imoral.

Justo é o princípio do § 3.º do art. 31.º que determina o pagamento dos estudos, pela entidade que receber a concessão, ao requerente, no caso de ser aquela e não este, que lhe seja entregue a concessão.

Se a linha fôr de interesse geral e a concessionária uma empresa, tem esta vantagens importantes consignadas nos arts. 33.º a 45.º do decreto com força de lei n.º 13.829, mas sendo um indivíduo já esses benefícios não existem. O fim do legislador foi o de evitar que um indivíduo possuísse concessões de linhas férreas, talvez para impedir a abundância de entidades exploradoras de vias férreas. É um princípio discutível, preconizando-se no início da construção dos caminhos de ferro a doutrina da variedade das empresas exploradoras, porém, modernamente, segue-se a tendência da concentração, chegando a orientação actual a aceitar apenas uma só empresa, companhia ou administração do Estado para todas as linhas férreas de maior interesse da nação, como acontece em Espanha, França, Suíça, Itália e outros países.

Pode-se admitir o princípio de uma só empresa exploradora dos caminhos de ferro, principalmente dos de via larga, todavia não é de aplaudir a protecção só concedida às empresas no caso da construção. Permitindo o art. 25.º do decreto com força de lei n.º 13.829 que qualquer indivíduo ou empresa requeira a concessão de caminhos de ferro de interesse geral, era legítimo que as vantagens também beneficiassem o indivíduo com mais razão do que a empresa, pois esta possui maiores possibilidades financeiras que uma entidade individual, sendo mais de aceitar a doutrina de só empresas poderem construir vias férreas, pois, devido ao seu elevado custo, é o que acontece geralmente. A lei não seguiu essa orientação e antes preferiu um sistema contraditório, o que é censurável.



# Notas da Quinzena

1945

**E** STAMOS na primeira quinzena do ano novo de 1945. É costume — iamos dizendo: é quasi uma doença — procurar ouvir, nos fins do ano velho, as pessoas a quem atribuímos o dom das profecias e adivinham, portanto, o que vai suceder durante o transcurso do ano novo. As pessoas consultadas e a quem se atribuem qualidades de oráculo raras vezes deixam de acertar. Não admira. Num mundo tão velho como o nosso — a vida é caracterizada pela sua monotonia. Até os próprios homens nascem quasi velhos. A mocidade é uma das nossas ilusões. Num ano novo não é mais do que a imagem ou a repetição do ano que findou. Nada mais parecido com 1944 do que foi o ano de 1943, se é quem há quem se lembre desse ano remoto. Assim, parece-nos, nada haverá de mais desconcertante semelhança com 1944 do que o ano decorrente de 1945. E porquê? Exactamente porque ele vai ser precisamente aquilo que nós formos. Os homens não mudam facilmente. E como não mudam — o ano novo só o é nos calendários.

Não sejamos injustos com 1944. Obrigou-nos a alguns sacrifícios — mas dêle foi que herdámos a grande esperança de um ano menos difícil.

## Livros

**A** S montras das nossas livrarias continuam a oferecer-nos o espectáculo, grato, por certo, a todos os olhos portugueses, das edições, que se multiplicam, na nossa língua. A guerra destronou o livro francês. Os livros que, na língua de Molière, agora aparecem, são caríssimos, de preço proibitivo, e de apresentação pobre ou desgraciosa. Veio, em sua substituição, o livro inglês, que não é barato, mas de clientela reduzida porque a língua inglesa para nós, portugueses, como, afinal, para todos os povos latinos, é difícil, e para entender todas as subtilezas do espírito, da ironia, melhor diremos, do «humour» anglo-saxónico, faz-se mister, quasi, conhecer-lhe o vocabulário e o génio, como se fôssemos também ingleses.

Vieram, porém, em auxílio dos que ignoram ou conhecem imperfeitamente o inglês, alguns bons tradutores. E dessas traduções fizeram-se edições elegantes, que honram as artes gráficas nacionais.

Evidentemente que as montras dos livreiros de Lisboa, Pôrto e Coimbra e principais cidades do país não se enchem apenas de traduções: os originais portugue-

ses ocupam largo espaço nas estantes e nas montras; com ar festivo e em lugar de honra testemunham a existência do espírito literário de Portugal.

Coisa curiosa: os livros dos poetas, que tão pouco se vendiam e que, por esse facto, nenhum livreiro se atrevia a editar — encontraram agora a sua hora, isto é, já têm compradores, principalmente se a sua apresentação gráfica lhes confere a categoria de edições de luxo.

Os livros portugueses vendem-se. Vendem-se e esgotam-se. Resta saber se todos os que os adquirem o fazem em obediência a uma necessidade espiritual e cultural — ou são possuídos apenas pelo desejo de alindarem a sua sala de estar com um livro admirável, mas que ninguém folheia, em que não se toca — para não se estragar...

## Os invisuais e a música

**A** NTIGAMENTE dava-se-lhes o nome de cegos. Agora chamam-se invisuais. O termo é mais fino ou pelo menos parece menos cruel. A tragédia de quem não tem a felicidade de ver a luz do sol é que não se alterou.

Por aqui, pela nossa rua e pelas imediações bem como por outros locais, mais ou menos favoráveis ao exercício da sua profissão, grupos de músicos cegos improvisam ligeiros concertos e em seguida pedem esmola. Alguns desses músicos revelam temperamentos excepcionais. De uma céguinha sabemos nós que faz chorar as cordas do violino. Mas, quem vai na rua leva um destino qualquer ou vai — o que é peor — à procura de um destino e não tem tempo para parar a ouvir. E as esmolas, por isso, são raras.

Lisboa está cheia de cafés. Porém, só num é que o público se distrai com um quarteto. Não seria possível organizar com os melhores músicos invisuais três ou quatro pequenas orquestras e colocá-las nalguns cafés da baixa ou outros pontos da cidade?

E os cegos músicos, em vez de pedirem esmola, como os outros pobres, começariam a ganhar a vida como artistas. E a existência seria para eles menos cruel, por certo.

Eis aqui um problema. Não seria bom, não seria principalmente humano resolvê-lo? Todos nós lucrariamos com isso: a cidade e os pobres céguinhos, a quem seria dada unicamente a categoria de artistas.

REBELO DE BETTENCOURT



# Ecas & Comentários

P o r S A B E L

## A passagem do Tejo em Vila Franca

COMO se sabe, realizou-se, a 18 de Novembro último, em Salvaterra de Magos, um brilhante festival tauromáquico, em benefício do Hospital da Misericórdia da Vila.

Foram muitos os forasteiros e aficionados que pretenderam ir até lá. Pois todos os automobilistas que se propuzeram utilizar o serviço de transporte fluvial de automóveis entre Vila Franca de Xira e o Cabo... deram às do cabo com o que se passou...

Os pontões flutuantes destinados a embarque e desembarque de automóveis, que tanto facilitam a entrada e saída de viaturas, assistiram impávidos e inertes ao desespero sem apêlo dos automobilistas, que, depois de longas horas de espera, foram obrigados a meter os carros em barcas, sujeitando-se a grandes riscos, a exemplo do que sucedeu ainda há pouco: uma das barcas encalhou e os passageiros tiveram de esperar 5 horas (!) que o rio estivesse de maré!...

Os automobilistas que saíram de Lisboa, naquele dia, até às 11 horas, ainda chegaram a Salvaterra antes de começar a corrida; outros no decurso da "jaena"; muitos outros já no fim; a maioria ficou a ver os toiros — que é como quem diz a ver navios... — do cais de Vila Franca.

Creemos que o problema vai ter solução em breve, depois da recente visita, a Vila Franca de Xira, dos srs. Ministro e Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas, e das deliberações tomadas para êsse efeito: o estudo imediato da ponte entre as duas margens do rio e a utilização, desde já, dos referidos pontões flutuantes.

## Presidente da Junta Geral de Angra do Heroísmo

A CABA de tomar posse do cargo de Presidente da Junta Geral do Distrito de Angra do Heroísmo o sr. tenente-coronel José Agostinho, ilustre director dos Serviços Meteorológicos dos Açores, e, até agora, vogal da referida Junta, onde tem prestado altos serviços à sua terra, de que é uma das personalidades de mais justo e meritório relêvo.

Ao tomar posse daquele lugar, o sr. tenente-coronel José Agostinho declarou, depois de agradecer a honra da sua nomeação:

"Não me falta boa vontade de levar a bom termo a tarefa, que tomei, no entanto, apenas com carácter de interinidade, até que pessoa com mais competência e com mais tempo disponível possa tomar conta dela. Entendi que não me podia recusar a aceitá-la porque, na actual emergência, todos os sacrifícios que haja alguém de fazer pelo bem dêste distrito são amplamente justificados. Oxalá que todos pudessem avaliar bem quanto me vai custar desempenhar estas funções e me ajudassem, sacrificando-se também um pouco".



Tenente-coronel José Agostinho

"Foi sempre ideia minha — acrescentou — que quando se trabalha com uma orientação bem definida e com persistência, o auxílio do Governo sempre acaba por chegar. Ainda há bem pouco tempo tivemos uma eloquente prova disso, com a inclusão, no plano de obras portuárias, da construção do porto de abrigo em Angra...".

O ilustre oficial terminou afirmando que contava com a colaboração e boa vontade de todos os colegas, das entidades oficiais e do público, para levar a bom termo a sua tarefa.

E' nossa convicção profunda que o novo presidente da Junta Geral do Distrito de Angra do Heroísmo, a quem apresentamos calorosas felicitações, realizará uma obra em tudo digna do seu passado e das suas brilhantes qualidades de trabalho e inteligência.

## Letras protestadas

Foram submetidas a protesto, em Julho do ano passado, 1.455 letras, no valor de 6.153, contra o que eleva a 9.271 letras no valor de 42.974 contos o movimento geral de protesto de letras nos sete primeiros meses do ano de 1944.

Em Julho de 1943, o protesto de letras foi de 1.207 em número e 2.983 contos em valor. De Janeiro a Julho, verifica-se o protesto de 7.674 letras, no valor de 23.858 contos.

Em Lisboa, no mês de Julho de 1944, contaram-se 157 letras e 3.599 contos de valor, o que dá 1.416 letras protestadas no valor de 22.875 contos, no período decorrido de 1 de Janeiro a 31 de Junho. Para 1943, é de 183 letras e 453 contos o movimento de Julho, e de 1.309 letras e 5.234 contos o movimento de Janeiro a Julho.



## Um argumento

EMOS algures, numa revista da especialidade, que pugna pela saúde do povo, que quanto menos comermos mais saúde conseguimos para o futuro. Um jornal da província escreveu um artigo a propósito, com vários apoiados, dizendo que necessitamos mais racionamento, se quisermos que o povo viva. Algumas coisas são acertadas, mas outras são perfeitas idiotices, como esta: «O povo quanto menos comer mais saúde tem».

«Os gotosos, os diabéticos, os obesos, os cancerosos, os artério-escleróticos, os cardíacos, os hepáticos, e tantos outros enfermos... estão em condições de obter a melhoria ou a cura dos seus padecimentos, não comendo».

Nós, o único conselho que podemos dar é que... não comam, e terão dado bastante que fazer às Agências funerárias.

Ora, bolas!...

## Um herói esquecido

VIMOS, há dias, num importante semanário da província, que um herói das campanhas de África vive na maior das misérias, ali para o lado da Marmeleira. Chama-se êle Manuel Sêco, tem 73 anos, é doente, mal pode trabalhar e a mulher, que é cega, nada pode produzir. Vivem da caridade Cristã. E dizia assim o semanário:

«Há dias, encontrámo-nos com Manuel Sêco e perguntámos-lhe: — O sr. não fez parte da expedição a Lourenço Marques, que derrotou e prendeu o famoso Gungunhana e a sua camarilha?»

— Eu era soldado artilheiro em Lisboa e fui escalado para essa expedição; embarcámos em Lisboa, no dia 12 de Março de 1895, chegámos a Lourenço Marques, pouco foi o nosso descanso, e, comandados por Mousinho e Paiva Couceiro, partiu a expedição, ao encontro do inimigo, por Marracuêne e Clela. Entretanto iam vendendo sempre enormes matilhas de negros armados, que nos espreitavam; mas, batidos, afastavam-se para reunir maior número à volta do seu potentado; a ratoeira porém, preparou-se e o Gungunhana e toda a sua enorme força de resistência se entregou — meu amigo. Mas que heroísmo de comando e que sofrimentos de todos os oficiais e soldados! Eu ainda hoje sinto orgulho de possuir a medalha de cobre de Sua Magestade a Rainha D. Amélia, com que fui condecorado.

— Vejo claramente que o sr. Manuel Sêco é um herói desconhecido. Porque não tem feito chegar junto do Governo da nossa Nação, que tão generosamente premia, actos de justiça devida e merecida, aos que pela defesa da Pátria se sacrificaram, principalmente o sr., que se arruinou nessa campanha, não

pode trabalhar e vive na miséria com a sua companheira?

— O sr. diz muito bem, mas não tenho tido capacidade para pensar nisso, o que procurarei diligenciar e resolver agora.»

E, como êste, ainda há alguns velhos combatentes, companheiros de Mousinho, que necessitam de socorro e de ser ouvidos nas suas súplicas.

## Dr. António Pargana

UMA ordem do Exército, publicada recentemente, diz à cerca do Dr. António Pargana, médico em Elvas, o seguinte:

«Louvado o tenente médico António Alexandre Judice Pargana, pelo elevado espírito militar e devoção pelo serviço, com sacrifício de comodidades e interesses pessoais, de que deu provas, pedindo que fôsse mantida a sua mobilização, mandada sustar por se ter verificado que o serviço competia a outro seu camarada».

Também conhecemos êste médico distintíssimo, que acaba de tomar uma atitude digna da nossa admiração, pelo que registamos aqui o justo louvor a tão simpática figura de Elvas.

## Um artista infeliz

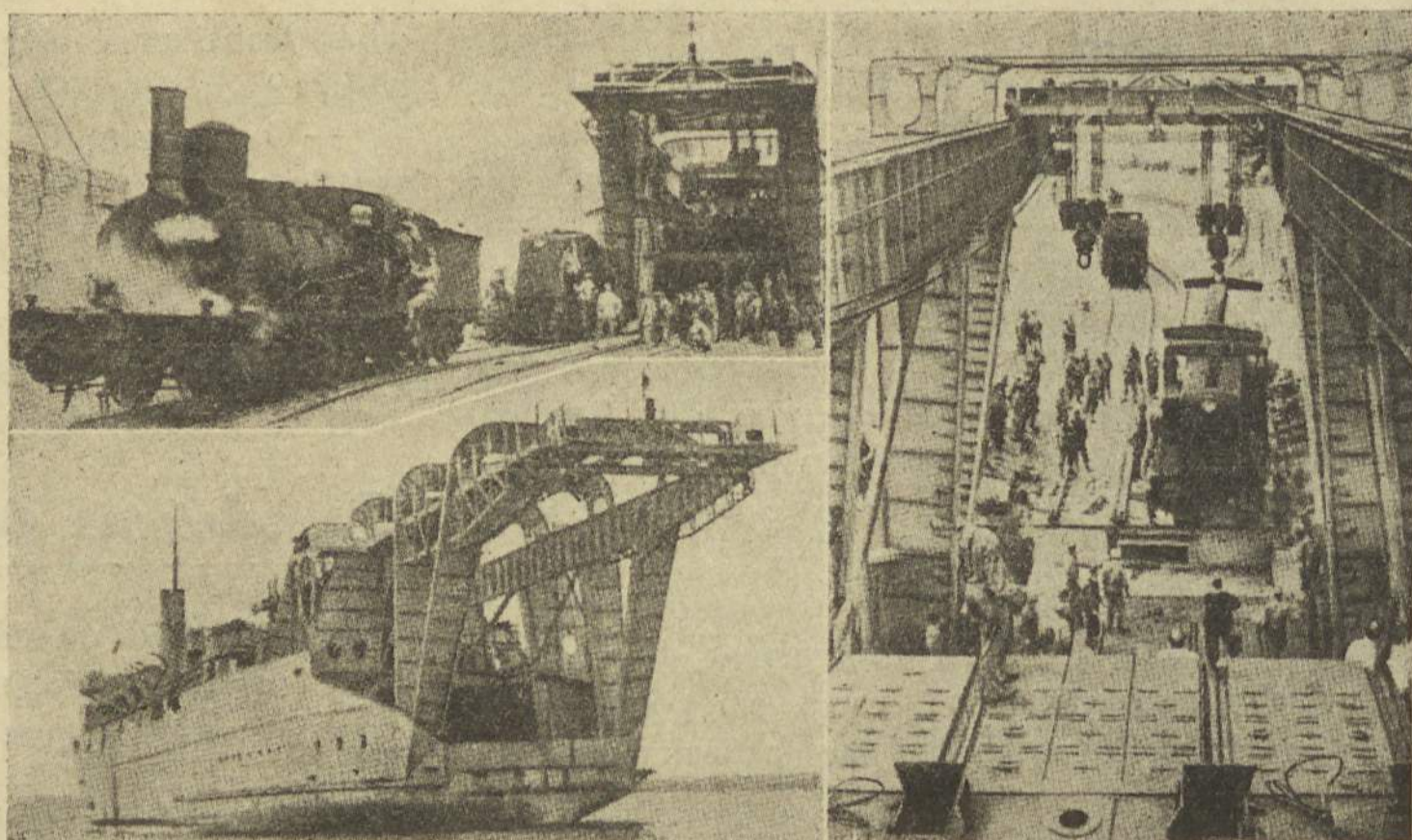
ANTES das noites friorentas, que alarmaram Lisboa, fômos assistir à segunda sessão do Teatro Maria Vitória, comprando para o espectáculo bilhetes de poltrona seis a doze. A peça — revista vulgar e sem interesse de maior — tem algumas rábulas que a seguram, duas das quais são interpretadas por um artista de mérito, que é o incomparável Vasco Santana.

A certa altura do espectáculo há um número em que a simpática Mirita tem de vender os olhos e, de colaboração com um homem, que já trabalhou pelos Casinos e Clubes da província, tem de adivinhar o que os espectadores possuem dentro da carteira, ou mala, etc., etc., O número é deveras prolongado e aborrecido, e não há cão nem gato que dêle não tenha conhecimento a ponto de haver protestos por parte dos espectadores que esboçaram uma pateada. Mas o curioso é que o artista — que mais se pode chamar um insolente atrevido do que um artista, — increpou o público e chamou «burros» aos espectadores que não são obrigados a tolerar o enfadonho número, hoje até banido das colectividades de recreio. Os espectadores protestaram com a atitude brusca e estúpida do cavalleiro até que a autoridade o meteu na ordem ensinando-lhe que os artistas não podem intro-meter-se com o público.

Não sabemos se o «artista» percebeu!...



# A técnica ferroviária e os transportes de guerra



A guerra veio desenvolver extraordinariamente a técnica e os sistemas de transporte. A necessidade cria a função — diz-se — e parece verdadeiro. Vemos aqui, nesta gravura, alguns aspectos da complexa e admirável articulação dos serviços de transporte e desembarque de tropas na frente ocidental. Como se vê, lá está a indispensável máquina ferroviária — coração e motor dos grandes transportes terrestres de longo curso. A

locomotiva é transportada num "Twickenham Ferry", barco trasbordador de comboios, equipado com grua de pórtico e ponte rolante, para a respectiva operação de embarque e desembarque em praias ou portos.

À direita, no interior da grua, vemos uma locomotiva diesel, de "bogie" dupla, suspensa da ponte rolante, a entrar para o barco, pertencente aos Caminhos de Ferro do Sul da Inglaterra.

## Linhas férreas do Estado

**Um decreto que se destina a atenuar transitòriamente os encargos que oneram a exploração das linhas arrendadas e sub-arrendadas**

O *Diário do Governo*, n.º 271, 1.ª série, de 8 de Dezembro de 1944, publicou o seguinte Decreto-lei n.º 34:183:

Verifica-se que a exploração das linhas férreas do Estado, dadas de arrendamento e sub-arrendamento, nos termos dos decretos n.ºs 12:684, 13:260 e 14:162, publicados, respectivamente, em 16 de Novembro de 1926, 9 de Março e 23 de Novembro de 1927, tem sido largamente deficitária. As causas fundamentais dêsse resultado podem atribuir-se às condições ambientes dessa exploração.

É certo, por outro lado, que, prevendo o artigo 3.º dos contratos de arrendamento e sub-arrendamento a revisão das respectivas cláusulas ao fim dos primeiros dez anos e em períodos subseqüentes de cinco anos, não foi possível realizar-se essa revisão, apesar de solicitada superiormente pelas adjudicatárias.

Nestas circunstâncias e enquanto se não adoptam soluções de outra índole, o Governo entende justo atenuar transitòriamente os encargos que oneram

a exploração das linhas arrendadas e sub-arrendadas.

E assim:

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Considera-se suspensa, desde 1 de Outubro do ano corrente até à publicação de nova tarifa geral dos transportes ferroviários ou até à revisão dos contratos de arrendamento e sub-arrendamento ou do regime de exploração das linhas férreas do Estado, a obrigação do pagamento da renda fixa a que se referem a base VII do decreto n.º 12:684, de 16 de Novembro de 1926, e as disposições legais contratuais dela resultantes.

Art. 2.º Durante o mesmo período a que se refere o artigo anterior ficam as empresas arrendatária e sub-arrendatárias das linhas férreas do Estado dispensadas de pagar ao Estado a parte do imposto ferroviário a estas referente, que continuou a cargo das empresas por força do artigo 3.º do decreto n.º 12:103, de 5 de Agosto de 1926.

Art. 3.º As quantias que as empresas arrendatária e sub-arrendatárias deixarem de entregar ao Estado por força dêste decreto serão tidas em conta, para efeitos de compensação, quando vier a efectivar-se a revisão dos contratos de arrendamento e sub-arrendamento ou do regime de exploração das linhas férreas do Estado.

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



# Vida Ferroviária

## Um ferroviário arriscou a vida para salvar a de uma peixeira

É na primeira página de *O Século*, de 12 do corrente, que encontramos esta notícia:

«Foi na estação de Matozinhos. Acabava de partir o combóio 118 e uma mulher entrou na «gare», correndo, na pressa de alcançar uma carruagem qualquer. Precisava de não perder o combóio. Apesar dêle já ter adquirido alguma velocidade, a passageira — Maria da Glória Soares, de 44 anos, da rua do Freixo, 1.425 — ainda se preocupou em lançar para o furgão a canastra que levava à cabeça e agarrou-se ao varão de uma carruagem, procurando saltar para o estribo. Faltaram-lhe, porém, destreza e força e foi arrastada pela composição.

Gritaram as pessoas que observaram a cena, vendo a iminência da peixeira ficar sob o rodado e ser esmagada, e o chefe da estação, sr. António Campos Júnior, que também viu quanto se passava, apesar dos seus 60 anos, correu para a mulher e tentou içá-la para o combóio. Não o conseguiu, porém, e foi, por sua vez, arrastado. As pessoas que, ansiosamente, seguiram o gesto do chefe, gritaram mais e o maquinista apercebeu-se de que alguma coisa de anormal acontecia. O combóio, 15 metros andados, parava e, quando retiraram o sr. Campos Júnior e a mulher da difícil situação em que se encontravam, observou-se que ambos estavam feridos.

O chefe da estação, apesar das contusões, recusou-se a abandonar o seu posto e deu novamente a partida ao combóio, no qual seguiu para o Porto a peixeira, que recolheu ao hospital da Misericórdia.

Não é a primeira vez que o chefe da estação de Matozinhos arrisca a vida para salvar a de um passageiro, como também já aconteceu com os das estações de Mindelo e de Vilar do Pinheiro.»

É sempre com prazer que archivamos nas nossas páginas actos de abnegação e heroísmo, que demonstram quanto é generosa a alma dos verdadeiros ferroviários.

## Caminhos de Ferro Coloniais

### MOÇAMBIQUE

As despesas do Conselho de Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique, para o próximo ano, foram fixadas em esc. 116.258.200\$ e ao seu pagamento são aplicáveis somente as receitas próprias do mesmo Conselho.

# Linhas Estrangeiras

## ESPAÑA

No dia 4 do mês passado, organizou-se um combóio especial entre Ávila e Madrid, para experiência da nova locomotora 241-2201, primeira de uma série de 22 que para a RENFE está construindo a empresa barcelonesa *La Maquinista Terrestre Y Marítima*. Tomaram parte na viagem o Subsecretário das Obras Públicas, sr. Granda; o Director geral de *Ferrocarriles, Tranvias Y Transportes por Carretera*, sr. Hidalgo; o Director da Rede Nacional, tenente-coronel Rivero de Aguilar; o Presidente do Conselho de Administração, D. Eduarde Alfonso; vários sub-directores, engenheiros chefes de divisão e outras personalidades.

Á referida locomotora foi atrelado um combóio de 450 toneladas, com o qual fez o percurso entre Madrid e Ávila em duas horas e vinte seis minutos e o regresso em duas horas. Em relação aos combóios rápidos, levou menos vinte sete minutos a chegar a Ávila, transportando mais 70 toneladas.

A paragem em Ávila foi aproveitada para uma visita às obras de electrificação que se realizam actualmente naquela cidade.

As referidas entidades, que saíram de Madrid às 11 da manhã e estavam de regresso às cinco da tarde, manifestaram a sua satisfação pelos bons resultados obtidos com a nova locomotora.

## FRANÇA

O ministro das Obras Públicas, René Mayer, expoz as reclamações francesas relativas aos transportes no futuro armistício com a Alemanha.

Todo o material ferroviário francês e os barcos encontrados em território alemão ou em águas alemãs deverão ser devolvidos à França.

A Alemanha deve indemnizar a França da diferença respeitante aos totais, anteriores à guerra, em caminhos de ferro e vias fluviais.

A Alemanha deverá entregar material de transporte, quando puder fabricá-lo, em compensação do material gasto. As embarcações alemãs do Reno deverão ser colocadas debaixo de fiscalização aliada como medida indispensável.

O ministro acrescentou serem graves os danos que tinham sofrido os caminhos de ferro franceses, embora fôsse talvez mais grave a destruição dos portos.



# A Guerra

## e os Caminhos de Ferro

CVIII

Caças-bombardeiros atacaram e cortaram muitas linhas férreas a nordeste de Amersfoort e ao norte e a noroeste do Ruhr, na região de Dors-ten, em Varseveld, em Xanten, e a noroeste de Borken. Foram também bombardeadas locomotivas a leste de Gelderm, a estação ferroviária de Munster e máquinas e combóios entre esta cidade e Meppen.

— Na região do Sarre caças-bombardeiros atacaram, destruíram e cortaram locomotivas, vagões e linhas férreas. Caças-bombardeiros também alvejaram parques ferroviários em Reichshoffen e a leste de Estugarda.

— Outros caças-bombardeiros atacaram os parques ferroviários de Lovenich e de Znetich.

— Num ataque a Freiburg, a R. A. F. destruiu a estação de caminho de ferro. O tráfego esteve suspenso três dias.

— Bombardeiros-médios e caças-bombardeiros realizaram ataques ao sistema ferroviário na Alemanha ocidental. Aparelhos do mesmo tipo atacaram parques ferroviários de Hamm e Kenten, alvejando também linhas férreas em Liblar, a sudoeste de Colónia, e a estação ferroviária de Mayen Kottenhein. Foram cortadas linhas férreas em algumas oitenta pontes. Outras formações atacaram parques ferroviários de Sueste.

— Grupos da *Ellas* atacaram o Q. G. do grupo direitista *Edes*, próximo da estação do caminho de ferro de Atenas.

— Caças-bombardeiros mantiveram os seus ataques em objectivos de transporte na Holanda e internaram-se pela Alemanha, cortando linhas ferroviárias em muitos pontos. Entre os objectivos dentro do Reich figuram as instalações ferroviárias a nordeste de Kaiserslantern, em Hanan, e na região de Karlsruhe-Landan, assim como perto de Offenburgo. Bombardeiros pesados com escolta atacaram de dia a estação de caminho de ferro de Duisburgo.

— Aparelhos das forças com bases nos Balcãs alvejaram transportes ferroviários do inimigo na Jugoslávia.

— As tropas americanas alcançaram a estação ferroviária a oeste da cidade de Hagenan.

— A linha do Brenner, essencial às comunica-

ções e abastecimentos alemães, foi cortada em mais dois pontos, por Spitfires, da R. A. F., e por Thunderbolts e Kityhaws. Aparelhos Mitchell atacaram e destruíram pontes e túneis. Ao todo, registaram-se quarenta e cinco cortes na via férrea, nos diversos locais da rede de comunicações alemã.

— Bombardeiros pesados, com escolta de caças, atacaram objectivos industriais e parques ferroviários na Alemanha, na Áustria e na Checoslováquia. Entre os objectivos bombardeados figuram parques ferroviários de Regensburg, na Alemanha, e as fábricas Skoda, na Checoslováquia. Foram também bombardeados parques ferroviários de Dillach, na Áustria. Caças e caças-bombardeiros alvejaram objectivos do Norte da Itália e da zona da batalha e o sistema de comunicações do vale do Pó. Aviões das bases dos Balcãs atacaram estradas e linhas férreas, na Jugoslávia.

— Bombardeiros da R. A. F. alvejaram, na Holanda, um parque ferroviário utilizado pelos combóios que transportavam bombas V-2.

— Bombardeiros «Mosquitos», da R. A. F., atacaram os parques ferroviários de Estugarda, destruindo centenas de vagões carregados de armamento bem como muitas locomotivas, carruagens e outro material ferroviário.

Segundo a «R.»:

— Caças-bombardeiros, operando na região do Sarre, atacaram concentrações de tropas em Dillingen e parques ferroviários de Homburg, Vogelbach e Neukirchen.

— Bombardeiros pesados atacaram objectivos ferroviários em Innsbruk e nas áreas de Linz e Salzburgo.

— Aparelhos do Comando Costeiro do Mediterrâneo visaram estradas e linhas férreas no nordeste da Itália.

— Caças-bombardeiros alvejaram parques ferroviários em Rheydt, Grevenbouch, Enskirchen e Colónia.

Diz a «U. P.»:

— Bandos de guerrilheiros atacam os japoneses nas Filipinas, causando baixas nos objectivos militares e estragos nas comunicações, quer por estrada, quer por caminho de ferro.

Informa a «R.»:

— Caças-bombardeiros aliados atacaram, na frente ocidental, à retaguarda das linhas inimigas, comunicações ferroviárias, tendo destruído muitas locomotivas, vagões e veículos motorizados. Também foram atacados por bombardeiros médios e caças-bombardeiros objectivos ferroviários na região do curso superior do Reno, desde Landau até Mulhouse.

Foram atingidas muitas locomotivas e vagões ferroviários, sendo cortadas as linhas em vários pontos.



— Caças-bombardeiros cortaram vias férreas na Holanda e atacaram com êxito dois combóios de mercadorias, a nordeste de Zwolle e entre esta cidade e Amersfoort.

— Caças e caças-bombardeiros bombardearam pontes, em estradas e caminhos de ferro, e material circulante ferroviário, no vale do Pó e na passagem do Brenner.

— Bombardeiros pesados atacaram nove parques ferroviários, na Húngria, na Checoslováquia e na Jugoslávia.

— Aviões aliados atacaram transportes ferroviários próximo de Lebach e de Bade Krenznach, além de quatro parques ferroviários nas proximidades de Sperery.

— Bombardeiros pesados atacaram parques ferroviários na Austria.

— Caças e caças-bombardeiros visaram posições no norte da Itália e comunicações no vale do Pó. Foram cortadas as linhas férreas, em muitos pontos, e destruídas locomotivas e vagões.

— Foram rotas as linhas alemãs junto da linha férrea de Aix-la-Chapelle e Colônia.

— O programa de cortes ferroviários no Reno e no Mosa prosseguiu com ataques de aparelhos lança-foguetes, levados a efeito da estratosfera.

— 1.000 bombardeiros pesados americanos atacaram objectivos ferroviários em Singen. Os mesmos aparelhos bombardearam um viaduto ferroviário em Bielefeld e parques ferroviários de Hamm.

— Bombardeiros médios tiveram como objectivo os parques ferroviários de Rheijdt. Os parques ferroviários de Munchen-Gladbach, de Harff e de Grevendroich, foram também bombardeados por outros caças-bombardeiros.

— Na Alsácia Oriental os nossos caças-bombardeiros atacaram locomotivas e vagões e cortaram linhas férreas.

— Outros caças-bombardeiros atacaram os parques ferroviários de Gemunden, a noroeste de Karlstadt.

— Cerca de 500 Liberators e Fortalezas-Voadoras atacaram os parques ferroviários de Offenburg e de Bingen.

— Caças americanos metralharam, na Alemanha, 72 locomotivas, 119 vagões, 51 vagões-cisternas e uma estação de caminho de ferro.

— Uma formação de caças bombardeou e metralhou a sudoeste de Budapeste transportes ferroviários. Outras formações de bombardeiros atacaram comunicações ferroviárias no vale do Pó.

— Formações de «Mosquitos» atacaram as linhas férreas alemãs, desde Roterdão a Venlo e Osnabruch, destruindo 31 combóios.

— A retaguarda das linhas inimigas, na Ale-

manha, foram atacadas por caças-bombardeiros que atingiram material circulante ferroviário em Colônia, Coblenza e Giessen. Os parques ferroviário de Rheedt constituíram o alvo de bombardeiros médios.

— Caças-bombardeiros danificaram a ponte ferroviária sobre o rio Roer, ao sul de Julich. Outros aparelhos do mesmo tipo tiveram como objectivo o sistema de comunicações da região de Colônia, destruindo locomotivas e vagões. Bombardeiros pesados atacaram os parques ferroviários de Kalk.

— Caças-bombardeiros atacaram a ponte sobre o Reno em Breisach e o centro ferroviário de Freiburg.

— Formações de caças-bombardeiros atacaram objectivos ferroviários na Holanda e na fronteira alemã até Munster, bem como o sistema ferroviário do vale do Ruhr. Foram bombardeados e metralhados os parques ferroviários de Zwill. Foi incendiada a estação do caminho de ferro em Borken.

— Bombardeiros e caças atingiram os parques ferroviários de Hamm.

— Caças-bombardeiros e caças armados de ca-de foguete visaram transportes no norte e no leste da Holanda e para além da fronteira deste país. Bombardearam locomotivas e vagões ferroviários, cortando as linhas férreas em muitos pontos. Bombardeiros médios e ligeiros alvejaram pontes ferroviárias em Zwolle e Deventer.

— Aparelhos da Aviação Tática do Mediterrâneo atacaram comunicações por caminhos de ferro no Norte de Itália.

A «R» anuncia:

— Bombardeiros médios e caças-bombardeiros visaram objectivos na região de Zulpich e o parque ferroviário de Enskirchen. A nossa aviação continua a atacar comunicações ferroviárias na Holanda e na Alemanha ocidental.

— Caças e caças-bombardeiros atacaram e cortaram pontes e linhas ferroviárias, em muitos pontos, na Itália.

— Cerca de 1.600 bombardeiros pesados americanos — Fortalezas Voadoras e Liberators — e 800 caças atacaram os parques ferroviários de Francfort, de Hamm e de Giessen. Este fica a 56 quilómetros ao norte de Francfort e é um importante entroncamento ferroviário e grande centro industrial.

— Caças-bombardeiros alvejaram o sistema de transporte no norte e no leste da Holanda e da Alemanha. Foram também bombardeados os parques ferroviários de Wierden e de Borken.

— Pilotos especializados lançaram todas as suas bombas precisamente sobre um alvo ferroviário relacionado com a V2.



# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Janeiro de 1895)

## Os grandes wagons para mercadorias

A pratica tem demonstrado quasi universalmente que a capacidade dos antigos wagons de mercadorias é completamente insufficiente. Com wagons pesando em media 10 toneladas, não se transporta mais que 4 toneladas effectivas. O coefficiente d' utilidade é muito reduzido e resulta para tudo uma perda consideravel.

Os americanos, que tomaram ha muito a iniciativa d'uma reforma sobre este ponto, substituiram os seus antigos wagons de 18 toneladas, montados sobre *boggies*, por um material de novo typo podendo transportar de 27 a 30 toneladas. Na Allemanha, para certos transportes especiaes, tomaram este exemplo, assim como na Italia, para transportes de hulha entre Genova, Turim e Milão, se adoptaram os grandes wagons de 30 toneladas.

Na Austria, Hungria, de que em tempo aqui demos noticia, e Hollanda, sem imitar os norte-americanos, adoptaram wagons de 15 toneladas que parecem os mais apropriados para o actual movimento de transportes.

Um comboio de 66 wagons é assim reduzido a 44, muito mais facil para formar, carregar e descarregar, tendo a vantagem do peso morto ser muito inferior ao que anteriormente era rebocado para igual porção de trafego.

Na exposição d' Antuerpia vimos um wagon de 10 toneladas carregando 30 toneladas de tijolos, o que representa o peso morto de apenas 25 por cento do rebocado.

## As linhas ferreas do Estado

Sob este titulo queixa-se o nosso estimavel collega *O Economista* no seu 1.º numero da 2.ª serie, de que nenhum documento official seja, ha muitos annos, publicado sobre o rendimento das linhas do Estado portuguez.

O collega, que nos dá a honra de nos ler com frequencia e tem a amabilicade de nos citar repetidas vezes, esqueceu que ainda ha pouco noticiámos o apparecimento do relatorio do sr. director do Minho e Douro, sobre os resultados da exploração até 1890, estando já na imprensa o que se refere a 1891 e 1892.

Quanto aos boletins semanaes, tambem se fazem com regularidade, tanto os d' esta rêde como os do sul e sueste, e aqui os publicamos no nosso mappa quinzenal.

E' certo que os boletins do Minho e Douro andam atrasados, tendo nós dado no nosso n.º 165 de 1 de novembro a semana de 9 a 15 de julho, e não tendo, desde então, recebido outros, mas d'isto até a falta de muitos annos vae uma grande differença.

Querendo o *Economista* receber, como nós, esses boletins, sabe muito bem que tem facil meio de os obter.

## Linhas Portuguezas

**Valle do Vouga** — Conforme o programa dos iniciadores, a linha em projecto partirá de Espinho, passará na Vila da Feira, S. João da Madeira, Oliveira de Azemeis, Sever do Vouga, Couto de Esteves, Oliveira de Frades e Vouzella, entroncando no caminho de ferro de Vizeu, e terá tambem

# O que todos devem saber

## Amnistia que abrange vários crimes

Pelo Ministério da Justiça vai brevemente ser publicado um decreto-lei concedendo uma amnistia, que abrange vários crimes.

Pelo art 1.º dêsse decreto-lei são amnistiados:

1.º — Alguns delitos políticos e anti-sociais, designadamente, actos de conjuração, aliciamento, etc. destinados á pratica dos crimes previstos no § 1.º do art.º 5.º do decreto n.º 23.203 de 6 de Novembro de 1933, os de greve e «lock out», divulgação de boatos, etc.;

2.º — A pratica de jogos ilícitos;

3.º — O uso e porte de arma proibida;

4.º — A emigração clandestina.

Pelo art.º 2.º — Perdoa-se a prisão resultante da conversão das multas criminaes e de impôsto de justiça.

Pelo art.º 3.º — São perdoados 90 dias de prisão aos condenados por crimes culposos, exceptuados os de homicídio.

O art.º 5.º manda soltar, em certas condições, para aguardarem em liberdade o julgamento, os que estão detidos em prisão preventiva, por delitos que admitam caução.

Pelo art.º 6.º são exceptuados da amnistia os reincidentes e os delinquentes de difícil correcção.

## Publicações recebidas

**Investigação Científica e Medicina Social nas Termas** — Pelo prof. dr. Armando Narciso — (Lisboa, 1944).

O ilustre hidrologista prof. dr. Armando Narciso acaba de publicar um novo e importante opúsculo, versando um tema do mais alto interesse para o público em geral e cultores da respectiva especialidade: *Investigação Científica e Medicina Social nas Termas*. É mais uma valiosa soma de elementos para o estudo da terapêutica termal, que muito nos apraz registrar.

Do mesmo autor temos também presente um folheto intitulado: *O contágio na febre tifóide* (higiene pratica), pequeno mas útil trabalho, destinado a prestar bom serviço a médicos e doentes.

um ramal sahindo da linha principal, nas proximidades de Sever do Vouga, em direcção a Aveiro.

O primeiro troço da linha mede 55.551<sup>m</sup>,54, de Espinho a Valle Maior, servindo, além das povoações extremas, as de Paços de Brandão e S. João de Vez, Villa da Feira, S. João da Madeira, Couto de Cocujães, Oliveira de Azemeis, Mancehata e Travanca, Branca e Carvalhal.

Segundo o prospecto que está distribuido, esta primeira parte da linha poderá ser construida em 18 mezes, calculando-se que para a construir e estudo da 2.ª secção se dispendam 630 contos, quantia que será o capital em acções da Companhia.

A construção da secção do Valle Maior a Vizeu e ramal de Aveiro levará dois annos, calculando-se para toda essa construção, despesas de administração, etc., a quantia de 2:530 contos, dos quaes deduzindo-se os 630 de acções, ficam 1:900 para ser cobertos por obrigações.



# Imprensa

## «O SÉCULO»

Entrou em novo ano de publicidade o nosso ilustre colega *O Século*. São 65 anos de actividade e dedicação ao estudo e resolução de muitos dos principais problemas portugueses que nos cumpre saudar.

Em 65 anos de existência e de luta *O Século* não envelheceu. Os verdadeiros jornais nunca envelhecem. Pelo contrário, de dia para dia sentem-se remoçados.

À ilustre direcção de *O Século* e a todo o seu brilhante corpo redactorial, as nossas cordiais felicitações.

## «VIDA RIBATEJANA»

Esplêndido o número extraordinário do Natal do semanário *Vida Ribatejana*, de que é director e proprietário o nosso querido amigo Fausto Nunes Dias.

Porta-voz dos problemas e altos interesses do concelho de Vila Franca de Xira, devem-lhe também muitas terras do Ribatejo serviços inestimáveis, que só honram o jornal e o ilustre jornalista que o dirige, não só com o brilho da pena, mas, também, com o melhor do seu coração.

Aproveitamos o ensejo desta notícia para agradecer à *Vida Ribatejana* as palavras amáveis, de excelente camaradagem que, no seu número de 14 do corrente, dirigiu ao Director-Gerente da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Carlos d'Ornellas, a propósito da sua reeleição para o cargo de presidente da Direcção do Grupo Tauromático «Sector 1».

## «JORNAL DE SINTRA»

Com o seu magnifico número especial de 14 de Janeiro, entrou o *Jornal de Sintra* no seu 13.º ano de publicação.

Não só António Medina Júnior, seu dedicado director, está de parabéns: todo o concelho da formosíssima vila deve sentir-se satisfeito e orgulhoso com os progressos e com a vitalidade do seu principal órgão na imprensa.

Vários colaboradores ilustres, como os drs. Nunes Claros, Giuseppe C. Rossi e João Martins da Silva Marques, Armando Ribeiro e Raúl Esteves dos Santos, dão-nos testemunho eloquente da simpatia e do prestígio do brilhante semanário. Numerosas gravuras dão especial interesse a este número especial.

# DR. CARLOS LOPES

Por ter completado setenta anos deixou o cargo de Director dos Serviços de Saúde da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o nosso prezado amigo sr. dr. Carlos Lopes, considerado clínico e uma figura de grande prestígio no nosso país.

Por esse motivo os médicos da C. P. e os funcionários superiores da mesma companhia prestaram ao ilustre médico uma grandiosa e significativa homenagem a que se associaram muitos dos seus numerosos amigos.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta-lhe o seu cartão os cumprimentos.

## «Direito Ferroviário»

Com este título recebemos do nosso ilustre amigo e advogado Dr. A. Campos Figueira, um artigo a propósito dum outro, com o mesmo título, da autoria do nosso prezado colaborador, Dr. Busquets de Aguilar, publicado no nosso número extraordinário de 1 de Janeiro.

Porque o referido artigo do sr. Dr. A. Campos Figueira chegou tarde à nossa redacção só no próximo número da *Gazeta* lhe daremos publicidade.

## Conselho Superior dos Caminhos de Ferro

O *Diário do Governo* publicou uma portaria nomeando vogais do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro os engenheiros sr. A. de Lima Henriques, Director Geral da C. P.; Silveira Bual e Figueiredo Cabral, pelas empresas ferroviárias, e Sousa Ferreira, dr. Ubach Chaves e José Infante da Câmara pelos organismos corporativos.

## Transcrições

O *Diário do Alentejo*, no seu número de 13 de Janeiro, o artigo «Combóios de futuro», inserto no nosso número especial do Ano Novo.

Agradecemos.

— Na sua secção «A Festa dos Toiros», o diário *República*, de 14 de Janeiro, transcreveu o comentário que, na *Gazeta*, fizemos a uma célebre corrida de Salvaterra de Magos, em que deviam figurar Manolete e Ortega, os quais, como se sabe, não puseram lá os pés.

Agradecemos a transcrição.

ESTE NÚMERO FOI VISADO  
PELA COMISSÃO DE CENSURA



# PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

## Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones

### 1.º acto adicional ao convénio celebrado entre a Administração Geral dos Correios, Telé- grafos e Telefones e a Companhia dos Cami- nhos de Ferro Portugueses da Beira Alta em 8 de Maio de 1942 para regular as taxas e condições dos transportes efectuados por conta da mesma Administração.

A Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones, representada pelo seu administrador geral, abaixo assinado, e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, representada pelo seu administrador delegado, engenheiro Francisco de Paula Leite Pinto, também abaixo assinado, reconhecendo a necessidade de proceder à revisão do convénio celebrado em 8 de Maio de 1942 entre as duas representadas, e nos termos do § 2.º do artigo 5.º do convénio, acordem nas seguintes alterações, aprovadas por despacho de 11 de Outubro de 1944 de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, ao abrigo do disposto no § 1.º do artigo 4.º do decreto-lei n.º 31.421, de 26 de Julho de 1941:

#### I — Serviços regulares

1. — Que a alínea *a)* do § 1.º do artigo 2.º passe a ter a seguinte redacção:

*a)* O transporte das ambulâncias postais será pago aplicando a cada tonelada-quilómetro bruta rebocada (tara e carga máxima inscritas) as bases de:

Ambulâncias propriedade dos CTT — \$05.

Ambulâncias propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta — \$06.

2. — Que a alínea *b)* dos mesmos parágrafo e artigo seja modificada como segue:

*b)* Os compartimentos reservados serão pagos aplicando em todas as rédes exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta a base de \$30 por compartimento-quilómetro.

3. — Que a alínea *b)* do § 2.º do artigo 5.º passe a ter a seguinte redacção:

*b)* Este serviço será remunerado pelos CTT ao preço de 2\$ por cada hora de cada agente da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta dele encarregado, conforme o tempo gasto, sendo feito sob a direcção e exclusiva responsabilidade do pessoal dos CTT.

Este preço poderá ser reduzido a 50 por cento quando a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta reconheça não haver inconveniente para o serviço da estação.

4. — Que a alínea *b)* do § 4.º do artigo 2.º passe a ter a redacção seguinte:

*b)* Este serviço será pago aplicando a base de \$01 a cada unidade considerada para a remuneração do serviço regular a que se refere a alínea *a)* do § 1.º deste artigo.

#### II — Serviços eventuais

5. — Que a redacção da alínea *a)* do § 3.º do artigo 3.º seja modificada como segue:

*a)* Este serviço será pago a \$14 por cada tonelada-quilómetro bruta rebocada.

6. — Que a alínea *a)* do § 4.º do artigo 3.º passe a ser redigida como segue:

*a)* Este transporte será pago à razão de \$50 por mala-viagem, seja qual for o percurso.

7. — Que a alínea *a)* do § 5.º do artigo 3.º passe a ter a seguinte redacção:

*a)* Quando requisitado pelos CTT nos modelos em uso para o transporte de materiais, aplicar-se-á a base de \$10 por tonelada-quilómetro bruta (tara inscrita) rebocada.

Ficam em vigor todas as demais cláusulas e condições do convénio.

Feito em duplicado, ficando o exemplar selado na Direcção dos Serviços de Finanças dos CTT e o outro em poder do segundo outorgante.

O presente acto adicional está escrito em duas meias folhas de papel selado, que pelos outorgantes vão rubricadas, e foi pago o selo devido, na importância de 25\$.

Assinado em 21 de Outubro de 1944.

(Foi visado pelo Tribunal de Contas em 27 de Outubro de 1944, não sendo devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22.257).

Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones, 30 de Outubro de 1944. — O Engenheiro Director da Exploração dos CTT, *Oscar Saturnino*.

Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

*Lama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



**Direcção Geral de Caminhos de Ferro**

O «Diário do Governo» n.º 284, 2.ª série, de 7 de Dezembro, de 1944, publica o seguinte:

**Repartição de Estudos, Via e Obras**

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o processo da expropriação de terreno destinado à construção de uma casa dupla para guardas junto à passagem de nível ao quilómetro 47,542.89 da linha férrea do ramal de Braga.

O «Diário do Governo» n.º 287, 2.ª série, de 11 de Dezembro de 1944, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 22 de Novembro findo, adjudicar a José Pinto Caeiro a empreitada n.º 58, de fornecimento de 31:000 metros cúbicos de pedra britada para balastro destinado à variante de Beja, pela importância de 994.000\$.

O «Diário do Governo», n.º 299, 2.ª série, de 26 de Dezembro de 1944, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com Alfredo Maria Afonso da Mouteira, para a execução da empreitada n.º 3, de construção do edifício de passageiros da estação do Estádio Nacional.

O «Diário do Governo», n.º 301, 2.ª série, de 28 de Dezembro de 1944, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 284, m<sup>2</sup>71, à esquerda da linha férrea do Minho, entre os quilómetros 31,833.29 e 31,857.84, 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 no lugar de Senra, freguesia de S. João do Calendário, concelho de Vila Nova de Famalicão, distrito de Braga, e confronta: ao norte com a Companhia de Produtos Resinosos e caminho de ferro.

Em conformidade com o disposto nos artigos 4.º e 5.º do mencionado decreto-lei n.º 22,562, a parcela em referência está sujeita a reversão, por haver sido expropriada em 1933.

O «Diário do Governo» n.º 289, 2.ª série, de 13 de Dezembro de 1944, publica o seguinte:

**Repartição de Exploração e Estatística**

Em conformidade com o artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 7 do corrente desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade de Construção e Exploração dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (Caminhos de Ferro do Vale de Vouga), pelo qual é aberto à exploração para serviço público de passageiros sem bagagem registada o apeadeiro de Azurva, situado ao quilómetro 30,156 do ramal de Aveiro, entre as estações de Eixo e Aveiro.

O «Diário do Governo» n.º 294, 2.ª série, de 19 de Dezembro de 1944, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 11 do corrente mês de Sua Excelência o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de um novo complemento à tarifa de despesas acessórias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, estabelecendo as condições de utilização da linha marginal da estação da Figueira da Foz.

O «Diário do Governo» n.º 296, 2.ª série, de 22 de Dezembro de 1944, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1936, foram aprovados, por despachos de 14 e 16 do corrente mês, de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações os seguintes projectos, ambos apresentados pela Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro (Linhas do Vale do Vouga).

De tarifa de licenças para ocupação de terrenos dentro do recinto das estações para depósito de mercadorias.

De aviso ao público anunciando a entrada em vigor da tarifa de licenças para ocupação de terrenos dentro do recinto das estações daquela empresa para depósito de mercadorias.

O «Diário do Governo» n.º 300, 2.ª série, de 27 de Dezembro de 1944, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 19 do corrente mês, de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de nova tarifa de operações aduaneiras nas fronteiras de Valença, Barca de Alva, Marvão-Beirã e Elvas, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

# Rocha & Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

ESCRITÓRIO

ARMAZEM

P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

139, RUA DOS BACALHOEIROS  
LISBOA

DOCA DE ALCANTARA



# REPOSITÓRIO

de assuntos referentes

a **TEATRO** e a **CINEMA**

Por **MIGUEL COELHO**

## Actor Cardoso

Lembram-se do actor Cardoso, do Ginásio? Muito correcto, muito sisudo, era completamente surdo do ouvido esquerdo e, à noite, no camarim, antes de começar o espectáculo, (ia cedíssimo para o teatro), e a-pesar de saber os seus papeis na ponta da língua, costumava ler sempre o da peça que estava em cena, e, enquanto lia, entretinha-se a fazer canudinhos de papel que introduzia no ouvido. Ora, uma noite, quando se representava no Ginásio a «Visinha do Lado», do grande humorista André Brun, que brevemente veremos em filme, fazia Cardoso o austero professor de moral no liceu de Famalicão e Maria Matos a esgrouviada solteirona, suspirosa e inclemente «D. Adelaide». Esta, numa cena do 3.º acto, dizia, junto da porta a que antes haviam batido: «Faz favor de entrar, Sr. Plácido Mesquita» (Cardoso), entrada esta que fazia acabar uma conversa entre duas pequenas que estavam à janela. Nessa noite, ouviram-se uns risos abafados. Maria Matos, voltando-se para Cardoso ficou aflitíssima e sem poder pronunciar palavra, com grande vontade de rir. Cardoso tinha-se esquecido de tirar o canudo do ouvido e entrara em cena com êle. Quando Cardoso viu o que se passara, chorou, deu murros na cabeça, num desespero enorme. Êle, que era um modelo de disciplina, não gostava de brincar em cena. Mas os artistas, e o próprio público não puderam reprimir as gargalhadas e Cardoso olhava, sem compreender a razão daquela hilariedade que a todos sacudia, numa vertigem, numa loucura, enchendo-o de espanto e confusão.

Maria Matos fez das fraquesas fôrças e conseguiu levar até ao fim o diálogo da cena culminante da peça, tendo sempre na sua frente o canudo metido no ouvido.

Cardoso, como disse, esteve a ler o papel antes de subir o pano; por qualquer motivo distraiu-se, o contra regra chamou-o e, esquecendo-se, assim entrou em cena um dos grandes ornamentos do teatro português da baixa comédia.

Como é que um actor como êle, que mal sabia ler, podia representar tão bem? Tomaram muitos dos que presumem de literatos e eruditos, saber representar como êle. Disse-se até que, por estar velho e desmemoriado, não podia desempenhar papeis de responsabilidade. É claro que depois de distribuídos os papeis, Cardoso via-se seriamente atrapalhado, constituindo os ensaios um verdadeiro tormento, pois a sua cultura era muito rudimentar. O seu lugar no Ginásio foi conquistado a golpes de talento, de inteligência e de trabalho. Há aí quem o iguale? Lembro «A Visinha do Lado», «O Olho da Providência», «O Senhor Roubado», peças que desejaria ver outra vez. E depois, quando já sabia o papel, quando estava bem de posse dele, quando o conhecia, por dentro e por fora, que assombrosos ensinamentos dava a todos. Isto é dito pela grande actriz, professora do Conservatório Maria Matos, que foi directora da Companhia e que contratou Cardoso, convencida da maldade e da injustiça que pesava sobre o artista, alcunhando-o de velho e desmemoriado.

## Novos vagões frigoríficos alemães

Os Caminhos de Ferro Alemães criaram, em plena guerra, novos vagões frigoríficos, que se caracterizam por forte isolamento e grande reserva de gelo, de forma que podem percorrer grandes distâncias sem necessidade de recarga. Há dois modelos: um, universal, para transportar todo o género de mercadorias, com excepção do peixe: e outro, destinado exclusivamente a este transporte.

Ambos os vagões têm a mesma armação inferior e a mesma estrutura de caixa. A estrutura metálica desta fica por fora do isolamento, para evitar passagens de calor. Os vagões são revestidos de madeira, interna e externamente. O pavimento de madeira é coberto com grelhas móveis e isolado com «isoflex» — revestimento de várias camadas resistentes à humidade, feito com fôlhas de acetilcelulose. Nas paredes laterais, está aplicada uma camada de «isoflex», com 30 mm. de espessura. Segue-se uma divisória de fôlhas de alumínio, com 10 mm. de grossura, contra o efeito dos raios solares. O resto do espaço de isolamento é cheio de placas de iporka. Para o isolamento do teto, empregaram-se placas de iporka, com fôlhas de alumínio intermediárias.

Os frigoríficos especiais para o peixe não têm qualquer dispositivo particular para o gelo. São de muito fácil limpeza, e têm três esgotos de água, no pavimento.

Certo número de vagões é dotado de aquecimento por vapor, para transportar, no inverno, mercadorias sensíveis ao frio. Além destes tipos unificados, de dois veios, também se criou um vagão frigorífico universal, de quatro veios, com uma capacidade de carga de 36 toneladas.

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

EDEN 15,30 e 21,30 — «Perfidia».

COLISEU — Às 20,45 — «Companhia de Circo».

OLIMPIA — Das 14 às 24 — «A cidade do pecado».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Que pena ter morrido, quando tanta falta fazia! E não deixou discípulos, nem tinha o curso do Conservatório.

Que saudades dêle, do Telmo, do Vale, da Jesuina, e de tantos outros que a Morte tem ceifado!

Bons tempos em que havia bom teatro e bons actores! E eu ainda os vi, felizmente.



Telefone 8430

Teleg. BROWNBOVERI

# Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.<sup>ia</sup>

## B A D E N — S U I Ç A

*A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.*

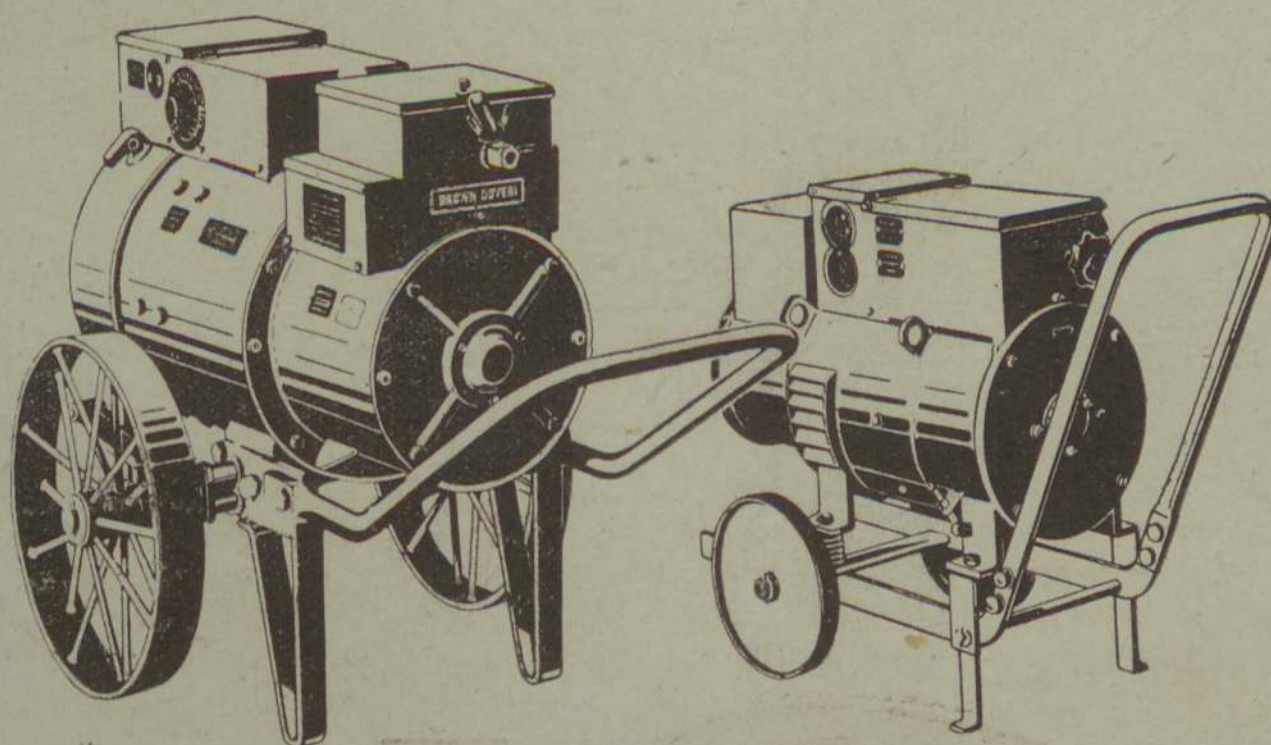
Representante Geral  
para Portugal e Colónias:

**EDOUARD DALPHIN**

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

PRAÇA D. JOÃO I, 25, 3.º  
(Salas 44, 48 e 49)

P O R T O



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco  
:: :: em corrente continua de 80-160 A e 240-300 A :: ::



**« A N O V A**

**LOJA DE**

**CANDEEIROS»**

Vende ao preço da tabela:  
Fogões, Esquentadores, Lan-  
ternas e todos os artigos da  
**VACUUM**

UNICA CASA NO GÉNERO QUE TEM AO  
SEU SERVIÇO PESSOAL TÉCNICO QUE  
PERTENCEU ÀQUELA COMPANHIA, TO-  
MANDO RESPONSABILIDADE EM TODOS OS  
CONCERTOS QUE LHE SEJAM CONFIADOS

Rua da Horta Sêca, 24--LISBOA--Telefone 2 2942

**SAPATARIA**



**RUA DO AMPARO**  
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA  
TEL. 28000

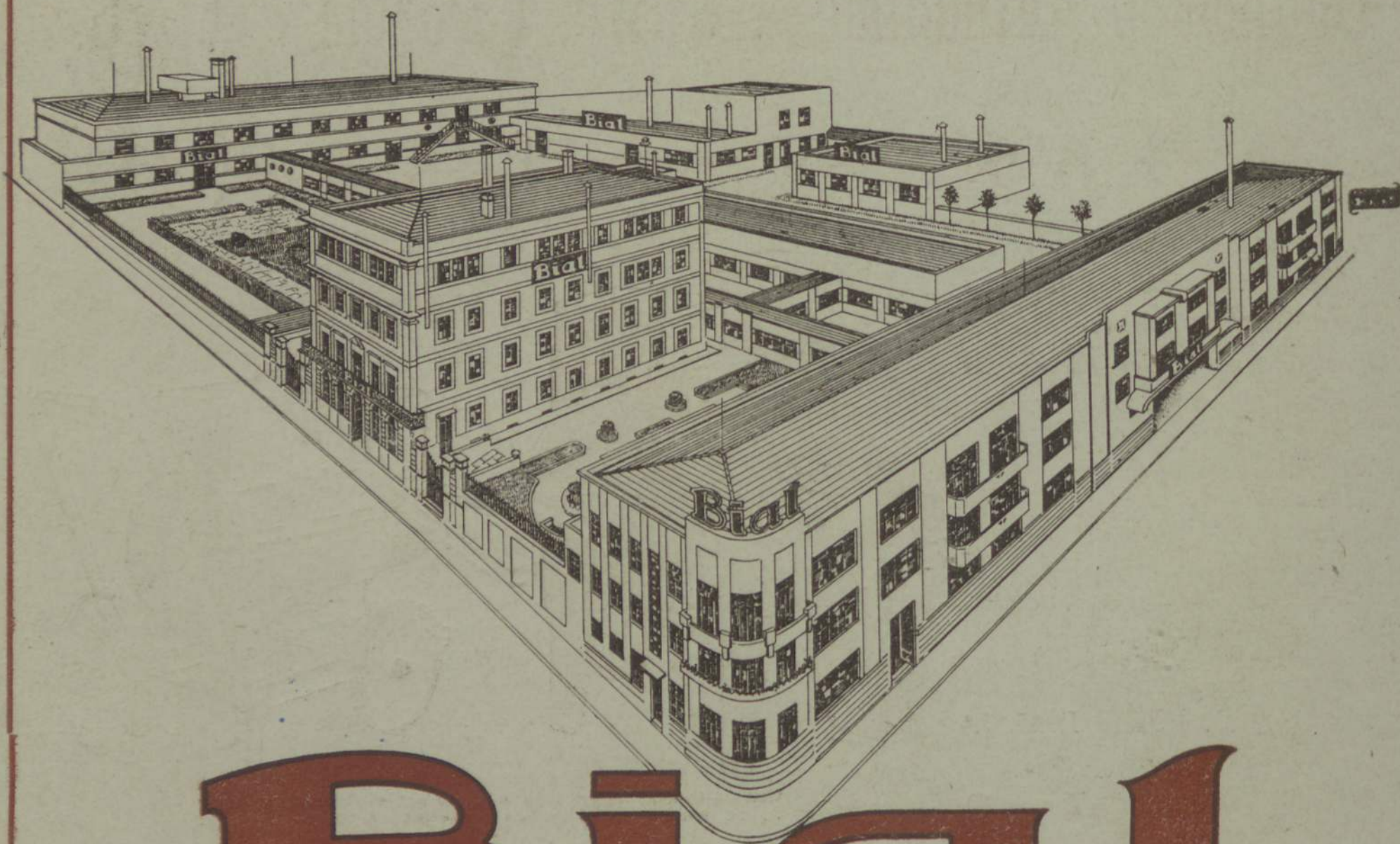
**A**

**QUEM**

**VIAJA**

Não saia do país sem levar  
o **Manual do Viajante em  
Portugal**, valiosa e instrutiva  
publicação para o viajante.  
Contém mapas e plantas  
suficientes para o turista  
estudar o que de bom tem  
o seu país. À venda em  
todas as livrarias do país e  
na redacção da *Gazeta dos  
Caminhos de Ferro*, Rua  
da Horta Sêca, 7—LISBOA





# Bial

É NESTES LABORATÓRIOS  
QUE SE PREPARA O

**BENZO-DIACOL**

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE