

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 Sêca, 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

1396

16 — FEVEREIRO — 1946

ANO LVII

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVEZ
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:

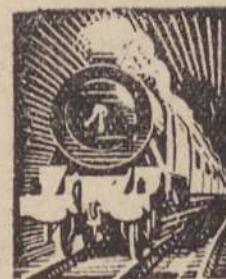
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

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 ESTEVEZ DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIOS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Economia de Caminhos de Ferro, pelo Eng. ^o Américo Vieira de Castro	155
Plano geral da rede ferroviária do continente, pelo Dr. Busquets de Aguilar	157
Notícias de Espanha.	161
O que todos devem saber	162
Espectáculos	162
Dr. Carlos Carreiro	162
Rebelo de Bettencourt	162
Os ferroviários de Manica e Sofala	162
Há 50 anos.	163
Vida Ferroviária	163
Linhos Estrangeiras	164
Caminhos de Ferro Coloniais	164
Recortes sem Comentários.	165
Parte Oficial	167

Economia de Caminhos de Ferro

As dificuldades dos nossos organismos ferroviários

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

II

REFERIMO-NOS no artigo anterior às dificuldades dos organismos ferroviários cujas receitas de mercadorias por quilómetro não atingem determinado nível. Nesse número se contam, por infelicidade, todas as grandes linhas portuguesas. Esta exacta afirmação desagrada à grande maioria dos portugueses, ignorantes em assuntos de caminhos de ferro, a qual desejaria que a nossa grande empresa ferroviária fosse rica e próspera, e capaz de oferecer ao público luxuosos e fulgurantes combóios rápidos para os principais centros do país. A causa não está na falta de passageiros, como o público talvez imagine, mas na fraqueza das receitas de mercadorias. E não se pense, ingenuamente, que a circunstância de a C. P. não estar em condições de atender todo o tráfego com prontidão é causa de grandes prejuízos. Ainda quando a companhia estivesse preparada para tanto, todo o tráfego não seria suficiente para a tornar próspera. É uma consequência inevitável do grande atraso industrial do nosso país, da qual se não pode tornar alguém responsável.

Em todas as nações onde se realizam condições análogas às da nossa se verificam os mesmos efeitos. Quando os caminhos de ferro não são património nacional os governos, sempre em apuros para equilibrar as receitas públicas com as despesas, esforçam-se por fugir ao pagamento dos *deficits* ocasionados pelas explorações ferroviárias, os quais, na verdade, só a eles incumbem, visto tratar-se de um serviço sem o qual as nações não podem passar, sejam ricas ou pobres. As empresas de caminhos de ferro esforçam-se denodadamente por vencer as condições adversas nas quais trabalham. E o público, sempre ignorante em assuntos econó-

micos, não pára nas suas queixas e reclama constantemente combóios rápidos e uma profusão de combóios suburbanos, com preços que nem sequer cobrem as despesas de exploração, apressando a ruina das inditosas companhias (Companhia de Oeste, da França, 1908).

Mas a causa primordial de todas as dificuldades é impossível de remover. Como dissemos no artigo anterior, mas não será demais repetir aqui, por mais que se proroguem as concessões, por mais que se aliviem as peias de absoletos regulamentos e por mais que se restrinja a acção da camionagem, nunca as receitas de mercadorias por quilómetro atingirão um nível capaz de assegurar vida desafogada às infelizes redes em tais condições.

Se a causa é impossível de remover a que meios se deverá recorrer?

Naturalmente terão de tornar-se as dificuldades.

Deverão essas empresas abster-se de oferecer serviços rápidos muito dispendiosos, os quais só *deficits* consigo trazem. Procurar desenvolver, por todos os meios ao seu alcance, os lucrativos serviços de mercadorias, cujas tarifas não devem ser exageradas. A elevação destas é um expediente de fácil aplicação, mas altamente prejudicial à economia das nações e contraproducente para a economia dos caminhos de ferro. Gradualmente, mas com firmeza, e resistindo sempre aos mal-fundados protestos do público, ir abandonando às estradas os serviços suburbanos. Finalmente, abster-se por completo de todas as instalações as quais representam simplesmente «luxo».

Os capitais consagrados a essas improdutivas imobilizações devem ser consagrados a tornar o mais económica possível a condução de mercadorias. Esta realização é condição essencial de «su-

cesso» em todas as rôdes ferroviárias, «ricas» ou «pobres». Foi ela que tornou riquissima a Companhia do Norte, de França, e não os combóios rápidos que tanto deslumbravam o público e tanto «prestígio» lhe trouxeram, mundo em fóra. Naturalmente nas emprêses «pobres» essa condição é bem mais importante do que nas «ricas». Infelizmente exige muitas vezes custosas remodelações no material fixo e dispendiosas reformas no material circulante. Mas tudo tem de fazer-se, de preferência a outras reformas cujos resultados estão bem longe de se lhe comparar.

O público deve ser convencido, com moderação mas com a maior firmeza, de que não pode exigir das emprêses «pobres» as mesmas facilidades e as mesmas comodidades que lhe proporcionam as emprêses «ricas» à custa dos lucrativos serviços de mercadorias e só destes.

Afigura-se-nos que na época do automóvel e do avião não deverá ser tão difícil como outrora conseguir esse desígnio.

Resumimos a seguir as principais providências que, em nossa opinião, devem ser adoptadas o mais rapidamente possível.

1.º — Supressão do imposto ferroviário sobre as receitas de mercadorias. Se, de facto, as receitas líquidas por elas fornecidas são insuficientes para proporcionar vida desafogada às emprêses exploradoras nada mais injusto do que vir ainda o governo cerceá-las aplicando-lhe um gravoso imposto;

2.º — Elevação das tarifas de passageiros que são muito baixas;

3.º — Eliminação gradual, mas o mais rápida

possível, de todos os serviços suburbanos. Estes devem ser desempenhados exclusivamente pela camionagem, e pelos tramueis eléctricos, cujas linhas devem ser prolongadas até onde fôr economicamente possível, com certa largueza de vistas e abandonando a rotina. Nesta última realização deverá colaborar o governo, se se julgar necessário. Nestes prolongamentos deverá recorrer-se às facilidades hidro-eléctricas locais, tendo sempre em vista que as imobilizações necessárias para a condução da energia eléctrica — o cancro das instalações hidro-eléctricas — sejam o mais baixas possível, incumbam elas ao Governo, à emprêsa transportadora ou à emprêsa produtora;

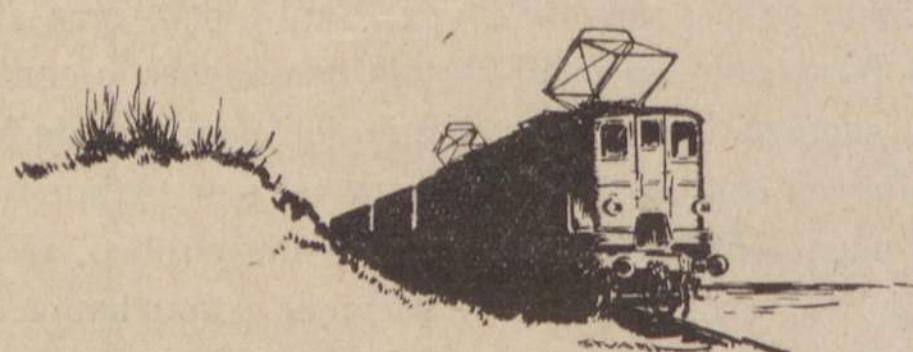
4.º — Moderação nos serviços rápidos de passageiros;

5.º — Supressão radical de todas as imobilizações que representam simplesmente «luxo».

* * *

Sem dúvida alguma as medidas relativas aos serviços de passageiros levantarão da parte do público violentos protestos. Todavia, julgamo-las indispensáveis, se se pretende melhorar a economia dos caminhos de ferro por meios radicais, e não por via de simples paliativos, recuando perante a opinião pública.

Compete ao Governo sustentar os organismos ferroviários neste difícil passo, contra as exigências do público, sempre ignorante em assuntos económicos, não raras vezes mal-informado, o qual virá a ser o maior beneficiário destas providências, um tanto violentas, é certo, mas absolutamente indispensáveis à economia da nação.



Plano geral da rede ferroviária do continente

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

I

ENTENDE-SE por plano, um conjunto de regras ou normas de carácter ordenativo destinadas a estabelecer princípios gerais àcerca duma determinada matéria, pelo que o plano geral da rede ferroviária portuguesa é o complexo de princípios a que devem obedecer os caminhos de ferro na parte continental europeia do império português.

Deve-se (¹) indicar a Bélgica, afirmou o sr. Francisco Wais, como a primeira nação que concebeu os caminhos de ferro como formando parte de uma rede completa, como as artérias de um organismo, cujo estabelecimento deve fazer-se com referência a um plano determinado. Com a data de 1 de Maio de 1834 o Rei Leopoldo I sancionava uma lei que definia os princípios gerais a que devia ajustar-se a rede.

Outro tanto (²) aconteceu em França, em que a lei de 11 de Junho de 1842 definiu o sistema geral ferroviário e permitiu dez anos depois a criação de seis grandes companhias.

Duma forma semelhante ao que aconteceu em Espanha, no nosso país, tanto na Companhia de Obras Públicas de Portugal, fracassada em 1846 como a revolução da Maria da Fonte, como em 1852 com o início da construção dos caminhos de ferro, não se pensou em organizar um plano pelo qual se determinasse previamente o traçado das vias férreas.

O ideal básico que presidiu à construção dos caminhos de ferro portugueses foi o da ligação

ferroviária com a Europa, através de Espanha, pois parecia melhor realizar as comunicações com o Porto por via marítima. Dado o desenvolvimento da navegação costeira, quando (³) da Exposição do Pôrto de 1855, escreveu o sr. Jorge Ferreira, os transportes marítimos fizeram larga concorrência aos terrestres, de forma que os resultados dos serviços ferroviários não corresponderam à expectativa.

Para outros lugares do país julgava-se preferível o aproveitamento e a construção de estradas macadamizadas, que a Regeneração mandara abrir e por onde já seguia a mala-posta.

Rapidamente viu-se o erro desta orientação, e, embora se iniciasse primeiro o trânsito na linha férrea do Leste que na do Norte com pequena diferença, construiram-se outras linhas, mas sem plano geral.

A Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, em 1876, pouco depois da sua fundação tomou a iniciativa do estabelecimento de um plano, de que resultou a proposta de lei de 7 de Fevereiro de 1879 apresentada às cortes pelo Ministro Lourenço de Carvalho, que não conseguiu ser transformada em lei, resultando daí prosseguir a construção das vias férreas ao sabor dos interesses políticos de

(¹) Sr. Francisco Wais, «Origen de los Ferrocarriles Espanoles», Madrid s/d, pág. 23.

(²) Plano Geral da Rede Ferroviária do Continente, Lisboa 1929, vol. I, pág. 8.

(³) Sr. Jorge Fernando Ferreira, «Origem, Fundação e Evolução da C. P.», Lisboa 1938, pág. 47.

carácter eleioeiro, o que explica tantos absurdos que se encontram nos traçados seguidos. Para acabar com semelhante desorientação, o Ministro das Obras Públicas Elvino de Brito publicou o decreto de 5 Outubro de 1898, mandando estudar o plano das redes complementares ao norte do Rio Mondego e ao sul do Rio Liz, determinando o decreto de 27 de Setembro de 1899 idêntico procedimento para a zona entre os Rios Mondego e Tejo. A 15 de Fevereiro de 1900 aprovava um decreto de Elvino de Brito a rede complementar ao norte do Mondego, mas o decreto de 27 de Novembro de 1902, que regulou o plano ao sul do Tejo era promulgado por Manuel Francisco de Vargas, e o de 19 de Agosto de 1907 para a zona centro era assinado por Malheiro Reimão.

Os planos não adiantaram muito o progresso ferroviário, devido à sua lenta execução, pelo que em 1927 era evidente a necessidade de um plano geral, aspiração satisfeita pelo art. 5 do decreto com força de lei n.º 13:829 de 17 de Junho de 1927, que ordenou a sua elaboração.

Nomeou-se uma comissão da qual foi relator Fernando de Sousa, o mais notável técnico ferroviário de então que aliava ao seu saber profissional uma vasta cultura geral, resultando daí o importante trabalho em dois volumes, Plano Geral da Rede Ferroviária do Continente (Lisboa 1929), estudo que é o melhor no seu género, pela prudência com que foi elaborado, clareza e elegância de linguagem, perfeição técnica e conhecimento exaustivo do problema. Em desabono tem apenas a ideia fixa de só existirem as comunicações por caminhos de ferro, esquecendo as vastas possibilidades da camionagem e do automobilismo, e o futuro da aviação já visível em 1927.

Esse plano (¹), escreveu o sr. Guerra Maio, que é, sem dúvida um trabalho notável se tivesse sido elaborado há 40 anos, teria evitado os aleijões de que a nossa rede enferma e cujas consequências estamos suportando, mas hoje está naturalmente condenado pelas modernas condições dos transportes. Concluído o plano foi promulgado o decreto com força de lei n.º 18.190 de 28 de Março de 1930 que o aprovou e ordenava o início da primeira fase dos trabalhos de construção de novas linhas.

Infelizmente surgiu em fins de 1929 a crise económica que durou até 1933. Além disso o desenvolvimento da viação rodoviária, levou à suspensão das construções já começadas, pensando-se mesmo que não valiam as preocupações com as vias férreas, pois o seu fim estava próximo. Ora erro grave (²), afirmou o sr. prof. eng.º Vicente Ferreira, dos caminhos de ferro nas últimas décadas, consistiu precisamente em se considerarem aptos para a grande e pequena circulação. Nesta ilusão, as empresas e os Estados impelidos — convém dizê-lo — por industriais e financeiros, lança-

ram-se na construção de linhas secundárias, de via larga, de via estreita e até de via estreitíssima.

Trouxe a Grande Guerra Mundial, deflagrada em 1939, o triunfo do caminho de ferro, mas, de facto (³), disse o sr. Eng.º Manito Tôrres, não escapa à observação de ninguém que chegámos em todo o mundo ao limiar de um novo período em que o caminho de ferro, para manter, senão a sua hegemonia, pelo menos a sua eficiência, haverá que modificar os seus processos de exploração, arrastando imperiosamente, não só a alteração do método e directrizes de tração e construção, mas ainda a da própria concepção de muitos princípios basilares da sua essência, até hoje reputados absolutos e incontestáveis. Essa questão (⁴), escreveu Nerdonnet, liga-se intimamente aos interesses morais e materiais de um país e deve chamar a atenção de todos os que se ocupam da administração pública e da economia nacional. Não se trata apenas dos benefícios de uma sociedade de acionistas; os caminhos de ferro pelas suas espécies características que apresentam, constituíram um dos mais poderosos meios da civilização e valiosa arma para a defesa de um país.

Atendendo às condições futuras da viação ferroviária, sem esquecer o progresso da aviação e do tráfego automobilista, apresentou o sr. Ministro das Obras Públicas, Eng.º Cancela de Abreu, a sua notável proposta de coordenação de transportes terrestres à Assembleia Nacional que determina na base X § 2, rever o Conselho Superior de Transportes Terrestres o plano geral da rede ferroviária. Mostra esta disposição que se vão construir novas linhas mas que o plano aprovado há quinze anos necessita de actualização. De facto presta o serviço ferroviário altíssimos serviços (⁵) no dizer do sr. Jorge Teixeira, ignorados do grande público, sempre indiferente em matéria de caminhos de ferro a tudo quanto não seja o material que é sempre muito mau, o preço dos bilhetes «que é sempre muito caro».

As linhas a construir do plano geral de 1930 são as indicadas nos quadros que se seguem, divididos em três zonas: Norte do Douro, entre Douro, entre Douro e Tejo, e Sul do Tejo.

(¹) Sr. Guerra Maio, «O Problema Ferroviário em 1934», Porto 1934, pág. 4.

(²) Sr. Prof. Eng. Vicente Ferreira, «Os Caminhos de Ferro na Organização Nacional dos Transportes e do Turismo», Lisboa 1934, pág. 33.

(³) Sr. Eng. Carlos Manito Torres. «O Caminho de Ferro em Portugal», Lisboa 1931, pág. 77.

(⁴) Citado por José Fernando de Sousa, «O Problema Nacional Ferroviário e Coordenação dos Transportes», Lisboa 1938, pág. 19.

(⁵) Sr. Jorge Fernando Ferreira, obr. cit. pág. 7.

ZONA AO NORTE DO DOURO

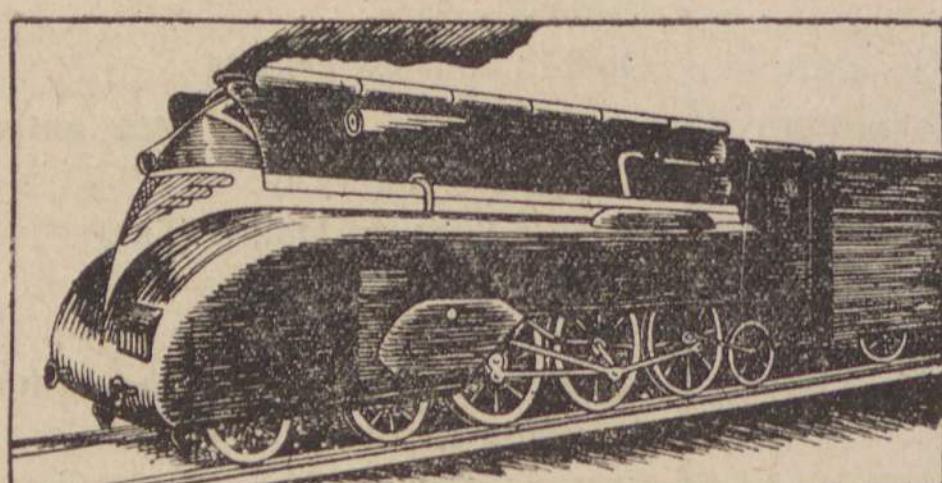
Designação	Parte a construir
	Via larga
Linha do Minho	Monção a Melgaço
Linha Marginal	Vala a Contumil
	Via estreita
Vale do Lima	Viana a Ponte da Barca
Transversal do Minho	Entre-os-Rios a Arcos de Vale de Vez
Litoral do Minho	Póvoa do Varzim a Viana do Castelo
Linha do Cávado	Espozende a Braga
Linha do Ave	Caniços a Arco de Baúlhe
Ramal de Lanhoso.	Troço da ligação da transversal do Minho em Crespos com a linha do Ave
Linha do Tâmega	Celorico de Basto às Pedras Salgadas
Linha de Famalicão	Famalicão a Roufe
Linha do Corgo	Régua à Fronteira
Linha do Sabor	Miranda do Douro ao Vimioso
Transversal de Valpaços	Pedras Salgadas ou Vila Pouca de Aguiar a Mirandela
Transversal de Chaúm	Macedo de Cavaleiros a Mogadouro
Linha de Vinhais	Valpaços a Vinhais
Linha de Crestuma	Senhora da Hora à linha do Vouga, em local a determinar

ZONA DE ENTRE DOURO E TEJO

Designação	Parte a construir
	Via larga
Linha do Norte	Melhorar a ligação entre Gaia e Campanhã
Transversal de Ourem	Leiria a Chão de Maçãs
Linha de Alverca	Campo Grande a Alverca
Linha da Marinha	Cascais ao Guincho
Transversal de Careias	Careias ao Cacem
Linha de Rio Maior	Peniche a Setil
Ramal de Tomar	Dotá-lo com via estreita
	Via estreita
Linha de Cantanhede	Aveiro a Coimbra-B
Linha de Santa Comba à Foz do Tua	Vizeu à linha do Douro (Tua)
Linha de Lamego	Régua a Pinhel
Transversal de Castro Daire	Lamego à linha do Vouga
Linha de Gouveia	Vizeu a Espariz (continuação da linha de Arganil)
Linha de Arganil	Arganil a Espariz
Linha de Tomar	Entroncamento a Miranda do Corvo
Linha da Sertã	Nazaré à Idanha
Linha de Penacova	Portela a Santa Comba
Transversal de Figueiró dos Vinhos	Pombal à Sertã
Linha do Coa	Pocinho a Idanha a Nova
Ramal de Leiria	Batalha a Leiria
Linha do Entroncamento a Rio Maior	Entroncamento a Rio Maior
Ramal de Mendiga	Alqueidão a Mendiga
Linha da Ericeira	Carriche à Ericeira
Ramal de Caneças	Carriche a Caneças
Ramal de Montachique	Sousa a Cabeço de Montachique
Ramal de Freixial	Loures a Freixial

ZONA AO SUL DO TEJO

Designação	Parte a construir
Linha do Sul	
Transversal de Vendas Novas	Seixal a Cacilhas
Transversal de Santa Suzana.	Alcacer a Vendas Novas
Linha do Sorraia	Alcacer a Casa Branca
Linha de Mora.	Alcochete a Ponte de Sôr
Linha do Guadiana	Mora a Couço
Linha de Portalegre	Reguengos ao Pomarão
Ramal de Aviz	Cabeço de Vide a Portalegre
Ramal de Redondo	Fronteira à estação de Cabeção
Ramal de Portel	Montoito a Redondo
Linha de Almodôvar	Viana a Portel
Linha de Mértola	Carregueiro a Vale Formoso
Linha de Aljezur.	Castro Verde à linha do Guadiana
Ramal de Aljustrel.	Valdisca a Lagos
	Estação de Aljustrel à transversal de Lagos
Via larga	
Tejo, Oceano, Sado	Cacilhas, Sezimbra, Setúbal
Via estreita	



Notícias de ESPANHA

(Do nosso serviço especial em Madrid)

«Trolleybuses» em Valencia e San Sebastian

Por disposição do Governo de Espanha foi concedida às Companhias de Travias, de Valencia e San Sebastian, a exploração de serviços de «Trolleybuses» nas referidas cidades. Na primeira dasquelas cidades serão estabelecidas linhas que sirvam as povoações importantes mais próximas e na segunda serão substituídos pelos novos veículos os que até aqui têm estado em circulação no centro da cidade.

O município de San Sebastian concedeu o monopólio de transportes desta natureza, por um período de setenta anos, à Companhia de Travias e Trolleybuses.

Conclusão próxima da linha directa entre Madrid e Valencia

Anuncia-se que, no próximo verão, começará a ser utilizado o serviço directo entre Madrid e Valencia, por Cuenca, que constitua aspiração dos habitantes da capital levantina. Graças ao novo traçado, o percurso será encurtado em cerca de cem quilómetros e Valencia ficará a ser, agora, o porto mais próximo da capital espanhola e poderá comunicar com esta através de um percurso de cinco horas, que será servido por automotoras.

Nova agência de turismo

Importantes elementos da economia espanhola acabam de constituir, em Madrid, a Agência de viagem «Elcano» S. A., especializada em peregrinações e excursões internacionais. No programa da referida sociedade figuram, entre outras viagens colectivas, uma a Portugal, para visita ao Santuário de Fátima.

A Sociedade «Elcano» aglomera companhias ferroviárias e marítimas, de radiodifusão e de outras importantes indústrias. O seu vice-presidente é o ilustre membro da Academia de História, D. Frederico García Sanchiz.

A próxima Feira da Primavera em Sevilha

Está anunciada para o período de 27 a 30 de Abril, próximo, a realização da famosa feira sevi-

lhana da Primavera, durante a qual se efectuam as mais importantes corridas de Touros. Durante os dias que medeiam entre a Semana Santa e a celebração da referida feira, verificar-se-ão, em Sevilha, importantes acontecimentos de natureza turística.

Espera-se que, como nos anos anteriores, se desloquem a Espanha numerosos aficionados portugueses, aos quais está reservada especial recepção.

O Governo espanhol aprova o plano de electrificação das linhas ferroviárias

O Governo aprovou o vasto plano de electrificação das comunicações ferroviárias de Espanha, segundo o decreto publicado pelo Ministério das Obras Públicas no Boletim Oficial de 31 de Janeiro último.

De momento, o plano em questão diz respeito apenas às linhas de via larga exploradas pela «Renfe» e será aplicado numa extensão de 4.500 quilómetros dentro de um período de doze anos. Julga-se que, com isso, se conseguirá uma exploração menos dispendiosa, o que evitará nova subida de tarifas.

O referido decreto atribui o estudo e a aplicação do plano à companhia acima indicada e a primeira fase de doze anos refere-se únicamente às linhas cujos problemas técnicos e económicos exigem soluções de urgência. Na fase seguinte será encarada a transformação das mesmas linhas conforme a evolução do tráfego e outras circunstâncias o aconselhem.

A disposição governamental estabelece um prazo de trinta dias, a terminar em 1 de Março do corrente ano, para que o Ministério das Obras Públicas elabore o programa básico de electrificação, e um prazo de noventa dias para a publicação das normas gerais de natureza técnica.

Este plano de electrificação deverá representar um notável progresso nos serviços da rede ferroviária espanhola, não só pela importância que assume em relação a toda a península mas, sobretudo, pela repercussão que irá ter em Portugal, pois algumas das linhas que vão ser electrificadas estão ligadas com as portuguesas e com as do resto da Europa.

O que todos devem saber

O novo plano da Lotaria Nacional

O capital da Lotaria Nacional Portuguesa é de 3.920.000\$, obtido na venda de 28.000 bilhetes, a 140\$00 cada, divididos em vigésimos, a 7\$00.

Os lucros líquidos revertem para a Santa Casa da Misericórdia de Lisboa e demais instituições de assistência pública, nos termos da legislação em vigor.

62 por cento do capital é distribuído nos seguintes prémios:

1 — 1.º prémio de 500.000\$	500.000\$00
1 — 2.º prémio de 100.000\$	100.000\$00
1 — 3.º prémio de 20.000\$	20.000\$00
12 prémios de 10.000\$	120.000\$00
21 prémios de 5.000\$	105.000\$00
26 prémios de 2.000\$	52.000\$00
78 prémios de 1.000\$	78.000\$00
418 prémios de 300\$	125.400\$00
2 prémios de 5.975\$ às aproximações de 1.º prémio	11.950\$00
99 prémios de 500\$ à centena do 1.º prémio	49.500\$00
9 prémios de 500\$ à dezena do 2.º prémio	4.500\$00
9 prémios de 500\$ à dezena do 3.º prémio	4.500\$00
2.799 prémios de 150\$ à terminação (unidade) do número do 1.º prémio	419.850\$00
5.598 prémios de 150\$ às terminações (unidades) dos números das aproximações do 1.º prémio	839.700\$00
9.074	2.430.400\$00

Os prémios pagam-se integralmente aos portadores dos bilhetes ou fracções premiados.

Quando o prémio maior cair no n.º 1 ou no último da emissão, as aproximações do primeiro caso são o último número e o n.º 2 e no segundo caso o r.º 1 e o penúltimo da emissão.

Os prémios não exigidos no prazo de um ano, contado do dia da extracção, revertem a favor da Santa Casa.

Os bilhetes ou fracções premiados cuja legitimidade não possa ser verificada só poderão ser pagos mediante prévio despacho.

Todas as operações da extração se realizam em acto público, com a assistência da autoridade administrativa.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Brilham as estréias».
OLÍMPIA — Às 14,15 e 21 — «Os olhos do morto».
COLISEU — Às 21,30 — «Companhia de circo».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Dr. Carlos Carreiro

Passou no dia 5 do corrente o aniversário do nosso prezado colega da Ilha de S. Miguel *Diário dos Açores*, que sob a inteligente orientação dos seus directores e nossos queridos amigos Drs. Carlos e Manuel Carreiro, bem tem sabido desempenhar-se da grande tarefa da defesa dos interesses das nossas Ilhas.

Nesse dia tivemos o prazer de abraçar na nossa redacção o seu director Carlos Carreiro que acompanhado de sua esposa se demorou dois meses na capital a tratar de assuntos de interesse para o seu importante diário, e veio despedir-se das pessoas amigas que na nossa redacção o abraçaram com os desejos de uma boa viagem.

Ao distinto jornalista ofereceu-lhe a nossa redacção um almoço íntimo, acontecendo o mesmo no Grupo Tauromáquico «Sector 1», onde o mesmo ilustre jornalista foi recebido com fidalguia e simpática dedicação dos seus corpos gerentes.

Rebelo de Bettencourt

Encontra-se doente, no Hospital de S. José, mas já em vias de restabelecimento, o nosso prezado amigo e colaborador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* sr. Rebelo de Bettencourt, que é um dos mais distintos jornalistas açoreanos da actualidade.

Todos quantos nesta Redacção trabalham desejam a Rebelo de Bettencourt rápidas melhorias e breve regresso aos seus afazeres profissionais.

Os ferroviários de Manica e Sofala

agradecem ao Governo os benefícios da Organização Corporativa

O Presidente do Conselho recebeu da cidade da Beira, Moçambique, o seguinte telegrama:

«Ao tomarem posse os primeiros corpos gerentes do Sindicato Nacional dos Ferroviários de Manica e Sofala e do Pessoal do Porto da Beira, agradecem o benefício da organização corporativa, que tornou possível a dignificação da pessoa do trabalhador, sem lutas que dividem mas com a formação do espírito de colaboração que engrandece a causa nacional. Respeitosas homenagens. — (a) Presidente do Conselho Geral».

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Fevereiro de 1896)

Companhia Carris de ferro do Porto

O relatorio anual d'esta companhia, relativo a 1895, contém interessantes dados sobre a exploração da rede de trem-vias do Porto e o estado florescente d'esta companhia, uma das mais bem dirigidas que temos no paiz.

A receita geral da companhia, em 1895, montou a 230:657\$090, e as despesas de exploração importaram em réis 141:600\$286, ficando um saldo de 89:056\$804 do qual ha a deduzir os diversos encargos e despesas extraordinarias na importancia de réis 23:200\$421. Importaram, portanto, os lucros líquidos em 65:856\$383.

O movimento de passageiros foi: 2.711.093 passagens, rendendo réis 170:861\$570; 2.443 bilhetes anuaes, 45:023\$120; fretes e recovagens, 2:855\$800; estações centraes, 9:111\$620; alugueis, 962\$000; estrumes 1:630\$420; eventual, 212\$560.

O rendimento de cada uma das linhas foi: antiga rede (Boavista), 185:662\$020; linha marginal 44:995\$070.

No movimento de passagens avulsas houve uma diferença para mais de 141.246, na importancia de 5:076\$030. O numero de bilhetes anuaes de cada classe, comparado com os do anno anterior, foi o seguinte: Da antiga rede 1.779, mais 64; de todas as linhas 507, mais 60; da linha marginal 157, menos 33. Houve, portanto, um aumento de 91 bilhetes, que produziram mais 1:670\$840.

Segundo o mesmo relatorio, a exploração do troço de linha por electricidade, sistema Thomson-Houston, tem dado os melhores resultados, e além do prolongamento da linha desde Massarellos até Mathosinhos, que a companhia já tem requerido e em construção, tenciona o digno gerente installar este sistema nas ruas do Infante D. Henrique e linha d'ahi á Cruz de Regateiras e do Carmo á praça da Batalha.

O saldo da conta de lucros e perdas, na importancia de 64:087\$021, teve a seguinte applicação:

Para dividendo de 6\$000 por acção da Companhia Carris e 3\$000 ás da Companhia Carril 41:100\$000;

Para fundo de reserva, 5:000\$000;

Para fundo de amortização, 5:000\$000;

Para fundo permanente da caixa de pensões, 1:000\$000;

Para saldar o *deficit* da caixa de socorros, 261\$400;

Para conta nova, o saldo de 11:725\$621.

O guia do Caminho de ferro do Cabo

Ha industrias que fazem verdadeira falta não estarem desenvolvidas no nosso paiz, como o estão n'outros, de forma que possam produzir barato e bom, e permittir que outras industrias de que elles são auxiliares tirem da utilização dos productos d'aquellas proveito correspondente.

Estão n'este caso a typographia, a gravura a outras artes correlativas

Para se publicar um livro ilustrado com um bom numero de gravuras, acompanhado de um mappa a cores, com uma capa luxuosa, é mister, entre nós, dispender tão grande quantia, que qualquer recua ante esse gasto, e, se alguém o intenta com o unico fim de propaganda, não faltará quem o classifique de extraordinario esbanjamento.

A industria dos caminhos de ferro, por exemplo, é grande a falta que faz a propaganda por meio de guias attrahentes,

Vida Ferroviária

ATENEU FERROVIÁRIO

Na assembleia geral foram eleitos os seguintes corpos gerentes do Ateneu Ferroviário — associação cultural do pessoal da C. P. — para este ano:

Assembleia Geral — Presidente, Alfredo Júlio dos Santos; Vice-Presidente, Vinicio Plinio Rosado Viegas; 1.º secretário, Joaquim Simões Branco; 2.º secretario, José Henrique Laroche de Azevedo; 1.º vice-secretário, Joaquim José da Costa Jr.; e 2.º vice- secretário, António Eusébio Pereira Neto.

Comissão Consultiva de Recurso — Membros efectivo, Carlos F. Salinas Caldeira Medanha, José Inácio da Costa e Sá, Silvano Augusto da Costa, Homero P. Correia de Almeida, e Lutero Seixas; membros suplentes, João Salgueiro Costa e Daniel Ferreira.

Conselho Fiscal — Presidente, Guilherme Augusto Tomás; Secretário, Vitor Jardim Cascais; Relator, Filipe de Castro Sá de Mendonça; 1.º suplente, João Francisco Silva Vieira; e 2.º suplente, Eurico Pacheco de Lemos.

Direcção — Presidente, Carlos Anjos Joyce Deniz; Vice-Presidente, Pedro da Conceição Peres Sebes; 1.º secretário, João David Natário de Oliveira Serrano; Tesoureiro, João Carlos Moraes Ferraz; 1.º vogal, José Júlio Ferreira; 2.º vogal, José Pinto; 1.º suplente, Mário da Rocha Parreira; 2.º suplente, Manuel Prazendes Vidal; 8.º suplente António Hipólito Jr.

Delegados à Federação das Sociedades de Educação e Recreio — Efectivo, José Amaro de Figueiredo; suplente, Manuel Martins Gonçalves.

bem cheios de vistas de edificios, cidades, panoramas e pontos interessantes, de mappas a cores e tudo quanto pôde servir para chamar o viajante e pôr este ou o expedidor de mercadorias ao facto das condições da exploração das linhas, do seu traçado, facilidades que ella offerece para todo o género de transportes, etc.

Occorre falar n'isto a propósito do guia das linhas de Cape-Town que o nosso estimado correspondente de Lourenço Marques nos mandou, e a que se referiu na sua interessante correspondencia.

É um guia em tudo semelhante aos que se publicam na Escocia e na Irlanda, impresso em Londres, prafusamente ilustrado com pequenas gravuras representando os comboios expressos, de correio e de mercadorias, 24 vistas dos principais pontos do sul d'Africa, mappas a 3 cores com o traçado de todas as linhas — já se vê menos a nossa e muito menos a de Pretoria á fronteira — e cerca de 150 paginas de texto, contendo não só os horarios, preços para passageiros e distâncias, como os preços e classificação de mercadorias, todos os esclarecimentos sobre o trafego da rede, serviço de vapores em correspondencia com a Europa e tudo, finalmente, quanto pôde aproveitar a quem tenha que fazer, qualquer transporte.

Ora este guia, em inglez, é profusamente distribuido ou vendido por 6 pence, uns 140 réis ao cambio actual, ou mesmo dado gratis não só na Inglaterra como em toda a Europa; imagine-se que energica propaganda é feita, por este meio, contra o nosso caminho de ferro de Lourenço Marques, sem que este possa oppôr-lhe outra de igual força, porque se bem que elle tem todas as vantagens na rapidez do seu trajecto entre o mar e a capital do Transvaal, o que não tem é meio de publicar guias como estes, porque a mandal-os fazer no estrangeiro custar-lhe-hiam caros, e em Portugal sahir-lhe-hiam por mais que os carris!

Linhos Estrangeiros

BRASIL A Unistates Industries Research Development Co. construirá em breve a primeira locomotiva acionada pelo sistema atómico. Possue uma patente de invenção mediante a qual a energia atómica do aço e do mercúrio será aproveitada em turbinas. Os trabalhos experimentais durarão vários meses, e se o sistema der resultado será aplicado em automóveis e aviões.

— O Brasil e o México encontram-se entre os países do hemisfério ocidental que maior número de contratos assinaram nos Estados Unidos para a construção de locomotivas destinadas a melhorar o seu serviço de transporte.

As principais companhias construtoras já iniciaram a produção de equipamentos ferroviários. Essas companhias, além de terem participado em outras tarefas bélicas, construiram grande quantidade de tanques.

A quantidade de contratos assinados nos Estados Unidos, nos meses recentes, por representantes de empresas ferroviárias americanas, é indicada por uma publicação sobre assuntos de exportações feita pela Baldwin Locomotive Works de Filadelfia.

De acordo com o "Wall Street Journal", a Baldwin Locomotive construirá 16 locomotivas a vapor para a "Ferrovias Nacionais", do México, que deverão ser entregues no corrente ano. A Baldwin construirá 47 locomotivas a vapor para o Brasil e 14 para a Colômbia.

As companhias construtoras também dispõem de contratos para a construção, para as repúblicas latino-americanas, de grande número de vagões.

CHECOSLOVÁQUIA Um telegrama da "Reuter" diz que o Embaixador Norte-Americano, em Praga, Lawrence Steinhardt, anunciou que começarão em breve a circular os comboios entre os portos do Atlântico e a Checoslováquia, atrevessando as zonas de ocupação britânica, americana e russa na Alemanha. Haverá serviços diários entre Bremen, Hamburgo, Roterdão e este país e cinco combóios semanais vindos da França, três vindos da Bélgica e dois da Dinamarca.

FRANÇA O destacamento dos caminhos de ferro franceses na Alemanha realiza na zona de ocupação francesa uma tarefa especialmente importante. Vigia e fiscaliza a actividade do sistema ferroviário alemão. O efectivo comprehende mil agentes franceses, que têm sob a sua vigilância 75.000 agentes alemães.

As linhas exploráveis passaram de 1.900 kms., em

Agosto, para 4.000 kms., em Dezembro. 735 obras de arte estavam destruídas; metade foram reparadas, 125 definitivamente, e 240 com carácter provisório; algumas dessas obras são importantes.

A superfície total das construções atingia 2 milhões de quilómetros quadrados; um milhão foi destruído, 330.000 estão reparados e cobertos. As oficinas de reparações de locomotivas e de vagões de Serrebrueque, Burbach, Saint-Wendel, Ludwigshafen e Kaiserlautern, de que a produção era nula em Agosto findo, já repararam 37 locomotivas, 180 carruagens para passageiros e 1.300 vagões de mercadorias, em Novembro.

O parque de locomotivas passou de 800 unidades, em Agosto, para 922 em Dezembro. Existem 23.000 vagões em bom estado. O número dos vagões carregados passou de 22.500, em Julho, a 32.000 em Agosto, 40 mil em Setembro, 49.000 em Outubro, 55.000 em Novembro.

A produção carbonífera do Sarre progride, como segue: Agosto, 293.000 toneladas; Setembro, 314 mil; Outubro, 395 mil; Novembro, 419 mil. Estas cifras dispensam comentários. Indicam claramente que a administração francesa dos caminhos de ferro nos territórios ocupados se lançou ao trabalho com decisão e já conseguiu resultados muito apreciáveis.

PÉRSIA Foi oficialmente anunciado que os caminhos de ferro do Estado persa nas províncias do norte do país — Mazanderan, Azerbajian e Karvin — nominalmente fiscalizadas pelas autoridades militares russas, nos termos do acordo do tripartido, foram entregues por essas autoridades militares russas ao Departamento Central dos Caminhos de Ferro de Teherão.

As linhas férreas a que diz respeito esta medida são a principal linha entre Teherão e Mianeh, passando por Karvin, e outros ramais para o Mar Cáspio entre Ghamsar e Bandar Shah. Os amigos do novo Primeiro ministro persa, Chavan Sultaneh, consideram isto o primeiro passo amigável da Russia para demonstrar a sua simpatia para com Ghaven Sultaneh.

Pergunta-se se a entrega dos caminhos de ferro constitui o início da evacuação das tropas russas da Pérsia, que está marcada para 2 de Março.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

Foi transferido para 30 de Março, o concurso aberto na Direcção dos Caminhos de Ferro para aquisição de 30 vagões e respectivos sobressalentes, no qual estão interessadas firmas de Lisboa e Porto.

Recortes sem Comentários

I de Fevereiro de 1908

Mais um aniversário sobre esta tragédia que enlutou Portugal. Não só pelo que representam em si próprios de críminosos e de brutais, mas ainda por representarem o início de uma época bem triste da nossa História, a que o movimento nacional do 28 de Maio veio pôr termo, os assassinatos do Terreiro do Paço, nessa tarde acinzentada de Fevereiro, marcaram o aparecimento, na cena política portuguesa, da fera humana em toda a sua hediondês. Habitados pela propaganda, a considerar o homem como definitivamente civilizado, é difícil hoje, aos que ainda então não viviam, compreender, a enorme surpresa, o terror que esses crimes provocaram. E comprehende-se, também, que assim seja, habitados como estão, desde que vivem, a terem conhecimento da série infinda de crimes praticados a sangue frio sobre crianças e inocentes pelos sequases de uma doutrina que tem por base a degradação moral e física do homem.

Passaram os anos e, hoje, todos fazem justiça às altas qualidades de português, de inteligência e de senso, do Rei D. Carlos I, bem superiores em todos os seus aspectos às dos que o rodeavam, pseudo-amigos ou inimigos. E reconhecem igualmente, a enorme falta que representou para a Nação o seu desaparecimento, pelo menos da vida internacional, onde exercia por direito pessoal um lugar de especial relêvo, cujos vantagens para nós é desnecessário salientar, bem conhecida é a sua acção nesse campo.

Quanto à morte do Príncipe Real, o menos que podemos dizer é que se tratou de um crime sem explicação nem justificação, se há crimes que as admitam. São dos tais factos, chamemos-lhes assim, que envergonham uma época e uma geração para sempre.

(De *O Povo Algarvio*)

Não percebemos...

Há muita coisa que não percebemos neste momento de tamanha confusão. Outras há, todavia, que entendemos muito bem e por isso as reputamos merecedoras de um breve comentário.

Porque será que certas agências andam tão empenhadas em desacreditar o regime do General Franco não duvidando fazer insinuações comprometedoras para os próprios Governos das Nações a propósito de qualquer nota por eles enviada que se apressam a comentar disparatadamente como se já estivesse prestes um rompimento de relações diplomáticas que apenas existe na cabeça e ânimo desses envenenadores da opinião chamada pública.

Com que direito assim se deturpam factos e se inventam coisas de tanta gravidade quando por outro lado apregoam com um desplante que apenas faria sorrir se de preferência não irritasse inteira liberdade aos povos de escolherem o próprio regime? Será, acaso, por amor dos oprimidos e das vítimas do regime em vigor? Mas então porque não se batem e não clamam pelo heróico povo polaco e por tantos outros que se vêem obrigados a sofrer a tirania... que o povo espanhol evitou à custa de tanto sangue e de tanta lágrima? Terá o regime de Franco cometido as atrocidades de que se tornaram réus os que de novo quereriam lançar a Espanha em lutas fratricidas? É na verdade revoltante ouvir proclamar liberdade e democracia e em nome destas imiscuir-se sem sombra de pudor no regime interno de uma nação, na orientação dos seus destinos. Poderá alguém di-

zer que a França propôs o rompimento diplomático dela, da Inglaterra e dos Estados Unidos.

Lamentamos o facto e a exploração ignobil que dele se fez ou fizeram as agências que provocaram este comentário. Com tanto maior isenção o fazemos quanto é certo que sempre combatemos e combataremos toda a espécie de tirania e totalitarismo. Expulsar do mundo um totalitarismo para logo implantar outro de igual ou pior jaez é que não está certo.

(De *A União*, de Angra do Heroísmo)

Câncro consumado

Todos os prostíbulos de Paris e arredores vão ser fechados, inexoravelmente, até meados de março.

Tomou essa medida a polícia da grande capital francesa como necessária ao estabelecimento da ordem pública e social. As desordens que se geram nos alcoices de Paris, desbordam em torrentes de lodo para todos os sectores da vida pública e particular, são as mesmas que se produzem nos alcoices de todo o mundo.

Por essa razão a maior parte dos países civilizados do mundo, e que têm a peito a defesa séria dos valores do espírito, os únicos que fundamentam e aguentam a disciplina social, não consentem na legalização da prostituição.

Tal instituição é dos cancos mais perniciosos de uma sociedade. Ela começa por enfraquecer a família, engendra outros vícios, como o jogo, com quem vive em comandita e assim todos de flagelo público.

A polícia de Paris descobriu que além do resto, esses antros constituam fortes centros de actividade política, demagógica e revolucionária. O Governo português sabe que ao famoso movimento das lista do M. U. D. não foram indiferentes as casas de má nota do país, sobretudo de Lisboa. Parece que não faltam entre nós razões, as que levaram a polícia de Paris a proceder com sádia coragem e eficaz energia.

Parece-nos nesta como nas demais doenças, para grandes males grandes remédios. Entre a violência e a transigência está a... justiça e a ordem.

(De *A Guarda*)

A célebre Passionária

«Realizou-se em Paris o congresso internacional da mulher. A figura dominante neste congresso foi a célebre «Passionária», a figura sinistra de mulher que apareceu na guerra civil de Espanha ao serviço do comunismo russo. Derrotados os vermelhos fugiu para França, onde continuou a sua acção desmoralizadora em obediência aos mesmos princípios. Para avaliar do estofo moral desta mulher basta a sua «garde» de não saber quem são os pais dos seus três filhos.»

(Da *Boa Nova*)

Marido discípulo da esposa?

As autoridades judiciais do Estado americano de «Tennessee», estão a voltas com um problema, que só os americanos poderiam conceber, em virtude da excentricidade do que se reveste.

— O problema resume-se no seguinte: «Estará obrigado um jovem de quinze anos — que as leis do país obrigam

estudar, a frequentar a escola e obedecer à sua professora quando esta fôr... sua mulher? —

Na nossa terra, este problema jamais seria motivo de quebra cabeças para os representantes da lei; mas do outro lado do Oceano existe o paraíso dos arrânhacéus, que dos outros se destingue pela pouca vulgaridade dos seus problemas. Mas não pensem os leitores que se trata de mais uma invenção.

Este problema é absolutamente verídico, e as autoridades que dele tomaram cargo, apresentam inúmeros casos, dos quais escolhemos o que vamos relatar.

— Passou-se na pequena povoação da Independence.

Ele, Karliss-Rerder, rapazote de quinze anos. Ela, Paulina Roberts, senhora já de vinte e seis primaveras. O romance foi como de resto são todos. Viram-se. Amaram-se. E o casamento uniu essas dois seres de idades tão desproporcionadas. No entanto, tudo ficaria por aqui, se a jovem não tivesse a desgraça de ser professora... de seu marido, e com a agravante de nessa povoação só existir uma única escola. O rapaz, para fugir à tropa de seus condiscípulos, não quer continuar o estudo, mas a lei, não tendo parágrafo algum que cite o seu caso, quer obrigar-lo a estudar como os outros. Depois de muito se discutir, Karliss, que mostra assim ser um grande *espertalhão*, segurou-se a uma lei segundo a qual, a esposa deve obedecer e seguir o seu marido, lei essa que estando completamente oposta às funções do professorado, o inibe de assistir às aulas.

Perante isto, as autoridades só podem procurar duas soluções.

Demorar a resposta até que todos os casais que se encontram nesta situação se fartem, se divorciam, ou abrir para os mesmos as devidas exceções. Nós pensamos que a primeira solução será mais viável, mas a segunda também se pode dar.

(Do *Carreio de Azemeis*)

Bandas Militares

Em correspondência de Aveiro, *O Século*, do dia 25 do c., dando a agradável notícia de o Governo estar na disposição de reorganizar algumas bandas militares e de algumas cidades se agitarem no sentido de voltar a possuir a sua banda militar, apela para os aveirenses e para as autoridades.

Oh! Leiria! Oh! Leiria! Sede de dois regimentos e onde durante tantos anos houve banda militar, não durmas!

(De *A Região*, de Leiria)

Conferência socialista de Lisboa

No passado domingo com a devida autorização reuniram-se em Lisboa, no Centro Almirante Reis, os antigos militantes socialistas e simpatizantes do socialismo, entre estes o escritor sr. Rocha Martins, que declarou a sua adesão.

Vários oradores afirmaram a sua fé inabalável e indestrutível nos seus ideais políticos e o sr. dr. Ramada Curto apresentou um programa socialista.

Foram apresentadas algumas teses, que foram aprovadas por aclamação. Estiveram representados os socialistas do Porto e foi lidoário expediente, entre o qual um telegrama dos seus correligionários de Faro.

Entre as vários moções aprovadas, foi entusiasticamente aplaudida a de um voto de saudação à organização das Nações Unidas e uma saudação à Imprensa Portuguesa e à das Nações-Unidas.

(De *A Região*, de Leiria)

Pela morte de uma criança por um carro militar o comandante de Infantaria 3 determinou luto por três dias na sua unidade

A pequenita Amélia Carvalho Lameiro, vítima dum desastre aqui ontem corrido com uma camioneta militar, conforme noticiamos, faleceu pouco depois de lhe serem amputadas as pernas. A outra sinistrada continua no hospital, não sendo grave o seu estado.

O comandante do regimento de infantaria 3 fez publicar hoje na ordem regimental o seguinte:

«Uma viatura automóvel de regimento atropelou ontem uma criança, que morreu poucas horas depois. Toda a unidade se deve considerar atingida pelo luto que os seus serviços causaram por fatalidade ou incúria do soldado. Os oficiais, sargentos e praças devem, durante três dias, abster-se de frequentar fardados os lugares de diverções públicas. Hoje, amanhã e depois o terno de corneteiro fará o toque para a formatura de recolher apenas à porta dos quartéis, não tocando durante o percurso entre os mesmos.

Esta notícia, colhida no «Diário de Notícias», pelo que tem de chocante, já no triste acidente que narra, já na forma como foi encarado naquela unidade, merecerá, como a nós sucedeu, a melhor atenção dos leitores.

(*Dos Jornais*)

O «Dente de Ouro»

Foi há 24 anos, completados em 19 de Outubro último. Lisboa fôr fortemente sacudida por um movimento revolucionário. Um grupo de revoltosos foi bûscar a suas casas António Granjo, Machado dos Santos, Carlos da Maia, Freitas da Silva e Botelho de Vasconcelos e chacinou-os à entrada do antigo Arsenal da Marinha.

Destacava-se dêsse grupo Abel Olimpio, um marinheiro conhecido pelo «Dente de Ouro». O acto foi severamente repreendido pela opinião pública.

Incriminado o «Dente de Ouro» e os seus cúmplices, nunca foi possível apurar o verdadeiro mobil do crime. Os autores da chacina guardaram segredo, mas o Tribunal Militar condenou-os duramente; alguns morreram na cadeia. O último dêsse grupo, o «Dente de Ouro», esteve até ontem na Penitenciária de Lisboa. Foi posto em liberdade depois de ter pago, com mais de 24 anos de cativeiro, o acto que cometera.

(*Do Jornal de Notícias*, do Porto)

Raptada e Morta

Um grupo de bandidos da zona de Chicago raptaram uma menina de 6 anos, filha dum funcionário público a quem pediram 20.000 dólares, que o pai se prontificou a pagar pelo resgate fazendo circular a sua resolução através de todas as estações e postos da T. S. F.

Apesar disso os bandidos assassinaram a criança que se chamava Suzana e era muito esperta e linda.

A polícia americana está operando uma batida para a captura dos criminosos que é considerada como a mais formidável caça ao homem. Das brigadas fazem parte carros de assalto e blindados, automóveis, motocicletas, munidos de aparelhos emissores e receptores.

* * *

Notícias posteriores acrescentam:

Foi presa uma governanta, de 65 anos, como implicada no caso do assassino da pequenina Suzana Degnan, que, conforme se noticiou, foi raptada quando se encontrava a dormir. A prisão realizou-se numa parte de casa, onde se verificou que a criança fora decapitada e desmembrada.

O chefe da Polícia declarou que sinais no pescoço da vítima indicavam que esta foi estrangulada, antes de lhe cortarem a cabeça. — (R).

PARTE OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Secretaria Geral

O «Diário do Governo» n.º 6, 2.ª série, de 8 de Janeiro de 1946, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos da alínea f) e § 5.º do artigo 6.º do decreto-lei n.º 35:196, de 24 de Novembro de 1945, nomear vogais efectivos do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, em representação das empresas ferroviárias, Fausto Cardoso de Figueiredo e Basílio Freire Caeiro da Mata.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 24 de Dezembro de 1945.—O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Augusto Cancela de Abreu*.

(Anotada pelo Tribunal de Contas em 28 de Dezembro de 1945).

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos da alínea f) e §§ 2.º e 5.º do artigo 6.º do decreto-lei n.º 35:196, de 24 de Novembro de 1945, nomear vogais suplentes do Conselho Superior dos Transportes Terrestres em representação das empresas ferroviárias, Mário Melo de Oliveira Costa e Constantino de Figueiredo Cabral.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 24 de Dezembro de 1945.—O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Augusto Cancela de Abreu*.

(Anotada pelo Tribunal de Contas em 28 de Dezembro de 1945).

O «Diário do Governo» n.º 9, 2.ª série, de 11 de Janeiro de 1946, publica o seguinte:

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Por despacho desta data:

Alberto de Ilundain Ramalho Fontes, engenheiro civil de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos 30 dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

Nos termos do disposto na alínea b) do artigo 19.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, determino que o júri para o concurso documental de arquitecto de 3.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral seja constituído da seguinte forma:

Presidente — director geral, engenheiro Rogério Vasco Ramalho.

Vogais:

Engenheiro civil de 1.ª classe Diogo Neff Sobral.
Engenheiro civil de 2.ª classe José Chedas Bogarim.

O «Diário do Governo» n.º 13, 2.ª série, de 16 de Janeiro de 1946, publica o seguinte:

Por despacho de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações de 27 de Dezembro findo:

Autorizada a prorrogação do prazo da posse, por mais trinta dias, a contar de 1 do mesmo mês, ao dactilógrafo do quadro permanente desta Direcção Geral, Libano Valleré Gomes, nos termos do § único do artigo 4.º do decreto-lei n.º 34:945, de 27 de Setembro último. (São devidos emolumentos).

Por despacho de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações de 10 do corrente:

Luís Gonzaga Van Zeller Pereira Cabral, engenheiro chefe da 4.ª Repartição desta Direcção Geral — homologada a situação de licença por doença (artigo 13.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931), durante 60 dias, a contar de 31 de Dezembro findo).

(São devidos emolumentos, nos termos da tabela anexa ao decreto n.º 9:605).

O «Diário do Governo» n.º 14, 2.ª série, de 17 de Janeiro de 1946, publica o seguinte:

Por despacho desta data:

João Gonçalves Dinis, desenhador de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos 30 dias de licença graciosa, ao abrigo do disposto no artigo 12.º do decreto n.º 19:478, de 18 de Março de 1931.

O «Diário do Governo» n.º 2, 2.ª série, de 3 de Janeiro de 1946, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, e com o despacho de 6 do corrente de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, foi aprovado o projecto de aviso ao público apresentado pela Sociedade Estoril que amplia a suspensão, até 31 de Março de 1946, da aplicação do capítulo I da tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, na linha explorada pela referida empresa.

O «Diário do Governo» n.º 9, 2.ª série, de 11 de Janeiro de 1946, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, da 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 5 (passageiros), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alteradas algumas das condições de concessão dos bilhetes de assinatura para entrada de corretores de hotéis, de pensões ou de pousadas nos cais de embarque das estações e das indicações a prestar pelo público para a obtenção de licenças para transitar a pé pelas linhas férreas exploradas pela referida Companhia.

O «Diário do Governo» n.º 13, 2.ª série, de 16 de Janeiro de 1946, 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 10 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto da nova tarifa de telegramas particulares, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para vigorar nas linhas que explora e, consequentemente, o do aviso ao público, proposto pela mesma empresa, pelo qual são anuladas a actual tarifa especial interna n.º 6, de grande velocidade, de Novembro de 1922, e, na íntegra, as tarifas especiais internas n.º 1 de grande velocidade, de Janeiro de 1923, em vigor nas linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste, sendo também anulado parcialmente o aviso ao público A n.º 736, de 16 de Maio de 1942, publicado pela referida Companhia, na parte referente à supressão do capítulo I destas últimas tarifas.

O «Diário do Governo», n.º 14, 2.ª série, de 17 de Janeiro de 1946, 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 10 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário do Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial internacional n.º 14, de grande velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo qual são elevados os preços dos bilhetes de 3.ª classe, a preços reduzidos, para os comboios do ramal de Leixões.

O «Diário do Governo», n.º 5, 2.ª série, de 7 de Janeiro de 1946, publica o seguinte:

Repartição de Estudo, Via e Obras

Tendo em vista o § único do artigo único do decreto-lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pelo interessado: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Obras Públicas e Comunicações, que se proceda à troca do terreno, com a superfície de 20^{m²},22, declarado sobrante pela portaria do Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 13 do corrente mês, publicada no «Diário do Governo» n.º 298,

2.ª série, de 22 do mesmo mês, com o terreno confinante com o caminho de ferro, pertencente a Hermínio Augusto Abrantes e cuja área é de 20^{m²},22.

O «Diário do Governo», n.º 10, 2.ª série, de 12 de Janeiro de 1946, publica o seguinte:

Concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovo o projecto de ampliação do apeadeiro da Pala, ao quilómetro 69,865 da linha férrea do Douro, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo» n.º 13, 2.ª série, de 16 de Janeiro de 1946, 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, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 171 metros quadrados, à direita da linha férrea de Leste, entre os quilómetros 118,408 e 118,477, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Praia do Ribatejo, concelho da Barquinha e distrito de Santarém, e confronta ao norte e poente com o caminho de ferro, ao sul com Tomás da Cruz & Filhos, Limitada, e ao nascente com ramal da estrada nacional n.º 3-1.ª.



Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES
P. B. X.—28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA