

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

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1410

16 — SETEMBRO — 1946

ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

Africa (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

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:

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

Traecção Eléctrica, pelo <i>Eng.º Américo Vieira de Castro</i>	651
A viação férrea em S. Paulo, pelo <i>Eng.º José Ayrosa Galvão</i>	654
Ecos & Comentários, por <i>Sabel</i>	656
Companhia do Caminho de Ferro do Amboim.	656
Uma importante portaria.	657
Caminho de Ferro de Moçamedes	657
Linhas Estrangeiras	657
Há 50 anos, por <i>M.</i>	658
Os nossos mortos	659
Imprensa	659
Recortes sem comentários	660
Publicações recebidas.	662
A «Farmácia Azevedos, Netos», no Jardim Zoológico	663
Espectáculos	663
Parte Oficial.	663

Tracção Eléctrica

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

TÍMIDOS, e extremamente incertos foram os primeiros passos da tracção eléctrica, hoje pomposa, arrogante, com desprezo olhando a sua rival a vapor, bem mais modesta e mais acomodática.

Não será descabido dizer neste lugar que as instalações eléctricas, sejam quais forem os seus objectivos, são sempre faustosas. Destinem-se elas a aproveitar forças hidráulicas, latentes ou dispersas, a impulsionar sobre carris leves tramueis ou pesados combóios, ou simplesmente a transmitir forças já captadas, a modestos capitais não se acomodam.

O nosso país, onde ao presente a super-abundância de capitais cria uma fictícia impressão de riqueza — ficção bem comprovada por vários sintomas, e entre eles, por exemplo, a falta de mercadorias nos caminhos de ferro — é campo propício para essas instalações, onde os seus beneficiários podem actuar com facilidade. Mas não se perca de vista que os encargos ora assumidos continuarão imperturbáveis decénios em fora, quando esse excesso de disponibilidades tiver desaparecido há muito, e a exploração de tais instalações se tiver tornado muito mais difícil e menos proveitosa.

Carpent tua poma nepotes, nos diz Virgilio, mas, mesmo não pensando nos interesses dos nossos vindouros e só dos nossos proprios interesses curando, a maior prudência é de rigor.

Os primeiros ensaios datam de 1884 — sessenta e dois anos vão já decorridos. Interrupções, avarias, incertezas e desânimos não faltaram. O desenvolvimento foi muito lento, e deste lado do Atlantico pode di-

zer-se que só se tornou notável a partir de 1900. Além Atlântico, é certo, já era importante nessa data. Nada admira assim succedesse, porquanto os americanos foram sempre mais fortes em mecânica e electricidade do que os habitantes do Velho Mundo, mais conservadores também.

As aplicações da tracção eléctrica aos tramueis urbanos começaram a amiúdar-se em 1896. Constituíram um grande successo, técnico e financeiro, como era fácil de prever. Em primeiro lugar, até essa data só tinham conhecido a lenta, incómoda e onerosa tracção animal, que em rêdes acidentadas era quasi impossivel de utilizar. No Porto só pode manter-se durante muitos anos graças ao apoio das receitas líquidas provenientes do serviço da linha a vapor da Boa Vista à Foz e Matozinhos. A exploração desta linha era conduzida muito economicamente, com unidades muito leves, em linha de perfil fácil e com tarifas favoráveis. Como se vê, condições inteiramente diferentes das circunstâncias em que exploram os tramueis dos caminhos de ferro, onde — mais uma vez o repetimos — as tarifas nem sequer cobrem as despesas de exploração. Em segundo lugar, os tramueis urbanos realizam as mais favoráveis condições para a tracção eléctrica. Rêdes muito compactas, de alto rendimento quilométrico e de grande intensidade de serviço. Em semelhantes condições as despesas de instalação por quilómetro, compreendam elas a construção de uma central geradora, ou seja a energia eléctrica adquirida em estranha empresa, são sempre moderadas, e a proporção do rendimento líquido para o capital sempre elevada. Quando as tarifas

são favoráveis, como em Lisboa e Porto, a exploração dos tramueis urbanos torna-se um negócio altamente remunerador.

Semelhantes condições nunca poderão realizar-se nos caminhos de ferro, mesmo com tarifas favoráveis.

Pelas circunstâncias expostas algumas rêdes de tramueis, bem administradas, deram excelentes resultados, o que consigo trouxe o exagêro e a febre das electrificações de rêdes existentes e o estabelecimento de novas rêdes. Em breve entraram também em cena os especuladores.

Começou uma intensa propaganda na grande imprensa, nas revistas técnicas e até nas publicações financeiras. A campanha, habil, persistente e bem conduzida, deu excelentes resultados. O público, bem estimulado, aceitava, sem a menor relutancia títulos de emprêsas de tramueis eléctricos as quais não tinham a menor possibilidade de êxito, nem pelas leoninas condições impostas pelos municípios, nem pela provável intensidade do movimento. As funestas consequências de tal situação não se fizeram esperar. Uma vaga de falências de companhias de tramueis eléctricos lançou sobre estas o mais completo e o mais justificado descrédito, e durante alguns anos tornou-se impossível encontrar capital para o estabelecimento de tais emprêsas. Com o decorrer dos anos a especulação desapareceu e foram-se descobrindo os êrros iniciais e remediados. Hoje encontram-se mundo em fóra emprêsas de tramueis realmente prosperas.

Como já nestas colunas dissemos, o tramuei eléctrico é o meio de transporte para passageiros mais económico até hoje conhecido. Em determinadas circunstâncias podem ser utilmente prolongados para além das cidades, substituindo com vantagem os tramueis a vapor, e concorrendo eficazmente com os «auto-bus», a petróleo ou eléctricos.

Êrro económico é, portanto, empregar nas linhas de extensão o auto-carro em lugar do tramuei eléctrico já existente em qualquer cidade.

Experiências feitas na Suíça durante a

guerra confirmaram o que acima dizemos.

A situação nos caminhos de ferro é inteiramente diversa. Nestes, ao contrário do que sucede nos tramueis, as extensões a equipar são sempre consideráveis, os rendimentos quilométricos, exceptuando algumas curtas secções, pouco elevados e a proporção das receitas líquidas para o capital sempre baixa. Tudo a contrariar a tracção eléctrica, a qual só é recomendável em condições especiais.

Sabe-se hoje, de ciência certa, que as receitas líquidas das grandes linhas de caminhos de ferro provêm, quasi exclusivamente dos serviços de mercadorias. Ora estes, para serem lucrativos, devem ser desempenhados por combóios muito pesados e muito espaçados. A tracção eléctrica não apresenta, portanto, neste caso vantagem alguma. Tão proveitoso é um longo e pesado combóio de mercadorias rebocado por uma locomotiva eléctrica, como por uma locomotiva a vapor. Considerando unicamente as despesas de exploração, pois, se lhes adicionarmos os encargos de capital, a vantagem estará sempre do lado da provecta locomotiva a vapor por serem menores esses encargos.

Pelos motivos expostos a electrificação de grandes linhas de caminhos de ferro raras vezes é vantajosa.

Foi o caso da Companhia do *Midi*, como já aqui dissemos. A electrificação foi, tecnicamente um sucesso, financeiramente um desastre, aliás bem fácil de prever, se a fantasia e, porventura, interesses não coincidentes com os do caminho de ferro, não tivessem entrado em cêna. A má situação da emprêsa, de minguados proventos por quilometro, a qual já de longe vinha, agravou-se ainda mais. Tudo veio, alfim, como sempre, a cair sobre os contribuintes. Só os ditosos fornecedores de material eléctrico lucraram com a operação, à qual não faltou grande reclame.

E, tanto acêrca de electrificações como de outras operações de grande influência na economia da nação, seja-nos permitido dizer, de passagem, que julgamos necessário pôr em guarda o público estudioso con-

tra determinadas afirmações, pelo meos fantasiosas, contidas em certos livros, ora em voga e jeito. Como bons meridionais facilmente nos deixamos dominar pelo idealismo. E este, em assuntos económicos, facilmente conduz a irreparáveis desastres, se assim se podem chamar os insucessos capazes de originar a sobrecarga dos contribuintes, aumento dos impostos e *agravamento do custo da produção na generalidade*, mal de que hoje bastante sofre o nosso país, e urge começar a combater desde já.

Nos estudos preparatórios destas grandes transformações aparecem sempre, mais ou menos dissimuladamente, os grandes fornecedores de material eléctrico e também os produtores de energia hidro-eléctrica. Estes últimos estão sempre à procura de grandes consumidores de electricidade. Os caminhos de ferro constituem naturalmente clientes de eleição.

Nunca se perca de vista que uma rede uma vez electrificada jámais poderá ver-se livre dos grandes encargos por ela assumidos, os quais hão-de fazer sentir os seus efeitos por decénios e decénios. O corolário dessa situação é, quasi sempre, uma elevação de tarifas, com todos os seus desastrosos efeitos sobre a economia das nações, como desastroso é tudo quanto eleva o custo da produção, tema que se nos afigura não ser devidamente ponderado pelos nossos dirigentes.

A sedutora ideia de entrar em concorrência com os outros meios de transporte para passageiros é falaciosa e pertence já a um passado distante. O presente manda imperativamente considerar como reais e duradouros apenas os lucros provenientes dos transportes de mercadorias, os quais, por enquanto *não estão ameaçados, nem pela aviação, nem pela camionagem, quando os caminhos de ferro estão bem preparados para os efectuar economicamente*. Deve esta ser a preocupação dominante dos dirigentes dos organismos ferroviários.

Simultaneamente devem fazer derivar os serviços de passageiros para as estradas, por muito doloroso que isso seja para o amor próprio dos dirigentes dos caminhos de ferro.

Pelo contrário, ao tramuei eléctrico, meio de transporte para passageiros incomparavelmente mais económico do que o tramuei a vapor, é lícito entrar em concorrência com as estradas prolongando, as suas linhas alguns quilómetros para além dos limites das cidades. Não devem os responsáveis pela direcção desses organismos assustar-se com a despesa proveniente do assentamento de algumas dezenas de quilómetros de carris. O tramuei eléctrico nesses serviços vencerá sempre, afinal, o «autobus», eléctrico ou a petróleo.

O caminho de ferro é um meio de transporte já mais do que secular, e deve considerar-se muito feliz por ter ainda hoje um sector importantíssimo da sua actividade onde não é batido, nem pelas estradas, nem pela aviação. Não se adaptar às novas condições que lhe foram impostas, pretendendo explorar como já nos recuados tempos, nos quais era o único meio de locomoção *mecânica terrestre* existente no globo, é um erro gravíssimo.

Por seu turno os poderes públicos devem também compenetrar-se destas verdades, não criando dificuldades aos caminhos de ferro em nome de interesses do público *muito mal compreendidos*.

Será, afinal, o erário que suportará as consequências desta errada política ferroviária.

Se o público, de um modo geral, tem dificuldade em compreender os problemas económicos, neste caso especial que, além de difícil, contende muito de perto com os seus habitos contraídos há alguns decénios, muito maior será essa dificuldade.

É aos poderes públicos a quem incumbe sustentar os caminhos de ferro neste difícil passo, antes que seja demasiadamente tarde.

A viação férrea em S. Paulo

Pelo Engenheiro JOSÉ AYROSA GALVÃO

Neste momento em que mais do que nunca se intensificam, sob um signo feliz de compreensão e amizade, as relações luso-brasileiras, não pode nem deve a Gazeta desinteressar-se dos grandes problemas do país irmão, mormente quando eles dizem respeito a matéria ferroviária. Por isso e porque se trata de um assunto de alta importância para o Brasil e de natural interesse para nós, portugueses, transcrevemos; com a devida vénia, de uma das principais revistas brasileiras da especialidade, o seguinte artigo, subscrito pelo ilustre engenheiro José Ayrosa Galvão.

A extensão das vias férreas em tráfego em S. Paulo, a 30 de junho de 1942 era de 7.448 Kms. conforme o quadro publicado no nº de agosto de 1942 do «Brazil Ferro Carril».

Desde então até fins de 1944, devido a impossibilidade de aquisição de trilhos em consequência da conflagração mundial, não houve aumento de extensão ferroviária em S. Paulo. Em 1945, devido a inauguração do prolongamento da E. F. de Araraquara, de Engenheiro Balduino a Vutuporanga, houve um aumento de 57 Kms. na extensão total, que ficou assim elevada a 7.505 Kms.

Este aumento, dadas as circunstâncias prementes e conhecidas, representa extraordinário esforço da Diretoria, Engenheiros e pessoal da E. F. Araraquara. Esse trecho inaugurado, como toda a extensão do prolongamento já estudado e projetado até Porto Getulio Vargas, à margem do rio Paraná e divisas de Mato Grosso, é dotado de muito boas condições técnicas — rampa máxima de meio por cento (0,5 ‰) e raio mínimo de 400 ms. O traçado é todo pelo alto do espigão. Foi lançado e orientado pelo falecido engenheiro Sebastião Ferraz que era especialista no assunto.

Porto Getulio Vargas (antigamente porto do Taboado) se acha pouco abaixo da confluência dos rios Grande e Paranaíba, formadores do Paraná. Ai chegava a estrada boiadeira, vinda de Jaboticabal, feita em 1893 pelo Governo do Estado, á solicitação da Paulista, a qual depois em 1910 a ligou a Barretos, e fez instalações de travessia do Paraná em Porto do Taboado, com um rebocador a vapor e chatas. Facili-

tou assim o percurso do gado de Mato Grosso diretamente para S. Paulo.

Aumento de extensão em tracção eléctrica

Se pequeno foi o acréscimo de extensão, de alta importancia para maior eficiencia do escoamento dos transportes, foi, sem dúvida, o estabelecimento da tracção eléctrica na E. F. Sorocabana, inaugurando o primeiro trecho de 105 Kms até Sorocaba, em fins de 1944, e depois, em 1945 até Santo António, prefazendo 140 Kms e em linha dupla. Santo António está no entroncamento da linha de Itararé, que dá comunicação com a «S. Paulo-Rio Grande» com o sul do Brasil, Uruguai e Argentina. A extensão em tracção eléctrica que era de 487 kms, ficou elevada para 627 Kms., conforme se vê no quadro seguinte:

Em tracção Eléctrica

Paulista — em bitola larga	387 Kms.
Sorocabana — em bitola metrica	140 "
Campos de Jordão — em bitola metrica	47 "
Campineira — bitola metrica	30 "
Votorantim — em bitola metrica	14 "
Guarujá — em bitola metrica	9 "
Soma	627 "

Sendo :

Em bitola larga	387 Kms.
Em bitola metrica	240 "

A Sorocabana prossegue com a eletrificação do seu tronco, primeiramente até Laranjal, Km. 178, donde depois prosseguirá, segundo o seu programa aprovado, por etapas sucessivas, até Presidente Epitacio, Km. 891, à margem do rio Paraná e divisa de Mato Grosso. Onde está em comunicação com o Serviço de Navegação da Bacia do Prata (antiga Companhia de Viação S. Paulo-Mato Grosso) com viagens semanais para Guaira, junto ao Salto das Sete Quedas e Fronteira do Paraguai, e para diversos portos dos tributários do Paraná em Mato Grosso, Pardo, Ivinhema, Brilhante, Iguatemi, etc,

A Paulista iniciou a eletrificação de suas linhas em

1920, inaugurando o primeiro trecho de Jundiá a Campinas em 1922, justamente quando fazia 50 anos

que tinha inaugurado o tráfego desse primeiro trecho em 1872.

A VIAÇÃO FÉRREA NO ESTADO DE S. PAULO

Extensão em Tráfego		em Tracção Eléctrica			
Em 1942 a 44	7.448 Kms.	487 Kms.			
Em 1945	7.505 "	627 "			
Aumento	57 "	140 "			
Estradas	Kms.	Propriedade	1,60	1. M.	0,6
1 E. F. Sorocabana	2.185	Estado de S. Paulo	—	2.146	39
2 C. Paulista	1.537	Companhia Nacional	827	648	62
3 C. Mogiana	1.334	Companhia Nacional	—	1.250	84
4 Noroeste do Brasil	578	Governo da União	—	578	—
5 E. F. Araraquara	382	Estado de S. Paulo	—	382	—
6 Central do Brasil	340	Governo da União	329	11	—
7 C. Dourados	318	Companhia Nacional	—	318	—
8 "São Paulo Railway"	247	Companhia Inglesa	139	108	—
9 E. F. "São Paulo-Minas"	149	Estado de S. Paulo	—	149	—
10 C. "São Paulo-Goiás"	148	Companhia Nacional	—	148	—
11 E. F. Campos de Jordão	47	Estado de S. Paulo	—	47	—
12 C. Morro Agudo	41	Companhia Nacional	—	41	—
13 E. F. Monte Alto	32	Estado de S. Paulo	—	32	—
14 C. Campineira	30	Companhia Nacional	—	30	—
15 C. Jaboticabal	25	Companhia Nacional	—	25	—
16 Rede Mineira de Viação	24	Governo da União	—	24	—
17 C. Itatibense	20	Companhia Nacional	—	20	—
18 C. Barra Bonita	18	Companhia Nacional	—	18	—
19 C. Perú-Pirapóra	16	Companhia Nacional	—	—	16
20 C. Votorantim	14	Companhia Nacional	—	14	—
21 Rede Paraná-Santa Catarina	11	Governo da União	—	11	—
22 Tranvia Guarujá	9	Estado de S. Paulo	—	9	—
Soma	7.505	Kms.	1.295	6.009	201



Écos & Comentários

P o r S A B E L

Mousinho

DEPOIS da idade doirada das Conquistas e da Aventura épica do Mar, fômos nós, portugueses, que demandámos os rumos ignotos dessa África misteriosa onde o sol abrasava as planuras sêcas e tornava mais ardentes os areais; essa África fanática e insubmissa em que as florestas nos seus inextricáveis labirintos não conheciam senão o trilho das feras e onde as montanhas hirsutas e os vales pantanosos eram os únicos refugios das hordas guerreiras em constantes guerrilhas de tribo para tribo; essa África que foi o nosso sonho atrevido de cavaleiros andantes da Civilização. Dominámos grande parte dum continente onde a sombra da nossa bandeira, numa exaltação lusíada de heroísmo, acolheu milhares de almas. Depois, batendo-nos pela Honra dos nossos direitos e pelo sentimento inconfundível da Pátria, aquiétamos rebeldias, sufocámos tentativas contra a nossa soberania, cristianisámos os que viviam na barbie, e enfrentando perigos, destroçando emboscadas, repelindo ameaças, erguendo sempre bem alto o nosso prestígio de europeus portadores duma Ideia nobre, e de pioneiros duma causa justa, escrevemos com galhardia e desassombro a epopeia de Portugal em Africa. Tôdas as páginas imorredouras dessa epopeia estão assinadas pelo sangue do sacrifício e da valentia, — e uma das mais brilhantes tem em letras de oiro um nome que refulge no panteão da Patria — :Mousinho.

A espada do heroi traçou os rumos dessa magnífica caminhada de gloria: Marracuene, Magul, Coolela, Macontene, são os marcos que assinalam os mais brilhantes feitos de armas da cavalaria portuguesa em plagas africanas. Os quadrados irrompíveis onde cada soldado, firme e decidido havia de receber o choque brutal dos assaltos, e depois a famosa carga de Chaimite sobre as «mangas» negras, e muitas outras façanhas da ocupação portuguesa além-mar — tudo nos recorda o vulto gigantesco de Mousinho.

Não o esquecemos, não podemos esquecer esse excepcional temperamento de bravo, esse intrépido e corajoso chefe.

Ha pouco, comemorando o feito de Macontene, desfilaram na Praça do Império, os esquadrões da Guarda Nacional, desfilando a galope, — espadas em continencia, perante a Espada que comandou a carga de cavalaria naquela jornada memoravel.

Relembrou-se, assim, o valor dum Grande Português — a que, em parte, devemos os fortes alicerces em que se firma o poderio ultramarino do Império.

Serviço dos correios

NOS números de 1 de Julho e 1 de Agosto publicámos respectivamente um éco a propósito de um telegrama que chegou ao seu destino 48 horas depois de o reclamarmos, e outro referente a um postal enviado a um escritor português com a indicação de Cruz Quebrada... e que foi parar à Louzã. Decididamente não estamos com sorte, — o que significa que os serviços dos correios não funcionam como deviam — porque no dia 13 do mês passado enviámos umas «provas» tipograficas para Vila Nova de Paiva, que seguiram devidamente registadas com o n.º 11327, e até ao dia 21 ainda lá não tinham chegado! Reclamámos no usufruto dum direito dos mais legitimos, e os Correios exigem que para seguimento da nossa reclamação estipulemos um escudo e cincoenta centavos — quantia esta em que, de-certo, avaliam a nossa justíssima indignação... Não haverá remédio possível para este mal, cada vez mais grave? Resta-nos, mais uma vez, protestar contra o péssimo serviço que tantos transtornos provoca e tantas perturbações e arrelias está causando a quem dele se utiliza.

«Possibilidades Geográficas de Turismo no Arquipelago dos Açores»

O illustre professor dr. Armando Narciso, director do Instituto de Hidrologia e Climatologia, publicou um interessante estudo acêrca das «Possibilidades Geográficas de Turismo no Arquipelago dos Açores», trabalho este que foi o tema da conferência do erudito professor na Sociedade de Geografia. São sobremaneira dignas de demorada apreciação as ponderadas considerações que o autor faz á volta do problema do turismo insular, e sobretudo no que respeita ao oportuno tema: «Possuem os Açores condições geograficas que tornem possível a exploração do turismo, e de maneira proveitosa?»

Concluindo por provar, com grande soma de elementos, que a situação dos Açores não é desfavorável à atracção turística, o trabalho do sr. dr. Armando Narciso faz o elogio do clima, da paisagem e do litoral açoreano — esplendidas realidades que devem ser melhor aproveitadas sob o ponto de vista da propaganda do maravilhoso arquipelago.

Companhia do Caminho de Ferro do Amboim

No dia 30 do mês passado, realisou-se sob a presidência do sr. Silva Garcia, a assembleia geral ordinária da Companhia do Caminho de Ferro do Amboim para apreciação e votação do relatório e contas do exercício de 1945. Verificou-se por elementos estatísticos registados nesse relatório, que o tráfego aumentou bastante nos últimos seis anos e que, apesar da empresa não ter recebido o material e sobressalentes há muito encomendados, conseguiu o caminho de ferro drenar para Porto Amboim a carga que afluio à sua linha: 17.156 toneladas, além do movimento de porto que ultrapassou 15 mil.

A assembleia aprovou por unanimidade o relatório e contas.

Uma importante portaria

O Governo autorisa a transferência para a C. P. das concessões de linhas férreas da C.^a da Beira Alta e da C.^a Nacional de C.^{os} de Ferro

De acordo com as deliberações tomadas nas assembleias gerais da C.^a dos C. F. P. da Beira Alta e da C.^a Nacional de C. de Ferro, estas companhias requereram ao Governo a transferência para a C. P. das concessões de linhas férreas, atribuídas às duas últimas.

O Governo reconhecendo que essa transferência, constitui um passo de substancial alcance dentro dos objectivos da lei 2.008, de 7 de Setembro de 1945, deferiu a petição e para efeito da execução daquela lei, publicou a portaria 11.478 que, pelo Ministro das Obras Publicas e Comunicações, manda o seguinte:

1.º É autorizada a transferência para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses das concessões outorgadas à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta pelos contractos de 3 de Agosto de 1878 e de 3 de Setembro de 1879.

2.º É autorizada a transferência para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses das concessões outorgadas à Companhia Nacional de Caminhos de Ferro pelos contractos de 30 de Julho de 1884, de 20 de Julho de 1885 e de 24 de Maio de 1902.

3.º As transferências autorizadas nos dois números anteriores serão feitas sem prejuizo de qualquer das cláusulas das referidas concessões.

4.º É autorizada a rescisão do trespasse da exploração das linhas da Régua a Chaves, de Pociinho a Miranda e Duas Igrejas e da Régua a Vila Franca das Naves (em construção), feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses à Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, ao abrigo do decreto n.º 14:612, de 19 de Novembro de 1927, por contrato de 27 de Janeiro de 1928, ficando a exploração das referidas linhas a ser exercida pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos do contrato de 11 de Março de 1927.

As transferências e a rescisão de que trata esta portaria efectivar-se-ão nas datas que forem acordadas entre as empresas interessadas.

Caminho de Ferro de Moçamedes

O sr. eng.º Henrique Kopke, director dos Portos e Caminhos de Ferro de Angola, visitou o planalto da Huila (Sá da Bandeira) onde tratou de assuntos que se relacionam com o prolongamento do caminho de ferro de Moçamedes e com as obras do porto daquela importante cidade do nosso império ultramarino.

Linhas Estrangeiras

INGLATERRA Foi já restabelecido o expresso «Flecha de Ouro», da Companhia Internacional de Carruagens-Camas entre Londres e Paris.

O primeiro «Flecha de Ouro» — o comboio de luxo que vai diariamente de Londres a Dover e de Calais a Paris — levava orquideas à disposição dos passageiros a quinze pesetas cada uma; pedacinhos de salmão defumado, a nove pesetas; champagne de várias marcas, a trinta duros a garrafa e vinhos de Bordeus, cujo custo oscilava entre 20 e 30 pesetas, além de licores de várias marcas, a oito pesetas o cálice.

As esposas das personalidades que enchiam por completo as fastuosas carruagens «pullman» na primeira viagem, foram obsequiadas com rosas e ramalhetes de flores. Dirigiu o comboio o mesmo maquinista que inaugurou a linha no ano de 1926.

De acordo com o horário estabelecido, o «Flecha de Ouro» percorreu os 300 quilómetros que separam Calais da capital francesa, à velocidade média de 95 por hora. De Londres a Dover gastou uma hora e quarenta minutos. Em Dover os passageiros demoram-se cinquenta minutos no despacho das formalidades de rigor, e cinquenta e sete em Calais — duas horas menos treze minutos ao todo.

Sugestiona-se por isso a simplificação das operações fronteiriças, e maiores facilidades para a questão do visto.

Os partidários da «Entente», numerosíssimos nos dois países, interpretam o restabelecimento do «Flecha de Ouro», como o símbolo e a antecipação de uma efectiva aliança anglo-francesa.

— As viagens na Inglaterra vão ser mais cómodas durante o período de férias do ano corrente, a partir de 6 de Maio, com o estabelecimento de maior número de expressos e de rápidos. Devem circular também mais carruagens — restaurantes. Alguns itinerários serão reduzidos com a supressão de algumas paragens.

— Os caminhos de ferro da Inglaterra lutam ainda com sérias dificuldades. Há falta de carvão de primeira qualidade, há falta de carruagens, pois nada menos de 3.500 foram destruídas durante a guerra e há falta também de pessoal técnico de categoria.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Setembro de 1896)

Caminhos de ferro do Estado em Portugal

Começaremos por declarar que, fazendo a devida justiça ao character provadamente honrado, á sollicitude evidentemente demonstrada, intelligencia e aptidão profissional dos directores dos nossos caminhos de ferro do Estado, não lhes attribuimos a responsabilidade dos erros que tentaremos apontar n'este importantissimo elemento de desenvolvimento da riqueza publica que no nosso paiz, é opinião nossa, padece de vicio de origem que urge remediar em beneficio da nação, e por conseguinte dos interesses dos cofres do Estado, até agora depauperados nos resultados obtidos.

A administração ferro-viaria pelo Estado tem indole muito diversa da administração particular por companhias.

O Estado não tem só em mira, na construcção e exploração de suas vias ferreas, o producto da exploração.

O seu ideal tem de ser outro.

As suas vias ferreas são *um meio*, e não *um fim*, para o desenvolvimento commercial, industrial e agricola das regiões que atravessam e com que estão em relação.

Muitas vezes tem o Estado necessidade de prescindir de lucros provenientes da exploração de suas rédes ferro-viarias, para favorecer regiões que, no seu *statu quo*, encerram riquezas latentes que a viação accelerada pôde e deve trazer a lume,

A cedencia de lucros immediatos traz, no incremento de valor local, productos para os cofres publicos, que as companhias particulares nem sempre aproveitam, e, por conseguinte, contrabalança nos cofres do Estado, vantagens que a exploração particular só pôde offerecer em muito menor escala, tendo que tirar do seu trafego, lucros para o seu capital particular.

Ora para esse fim ha que attender ás condições especiais de cada réde, e ninguem dirá que a zona servida pela réde do Sul e Sueste seja identica em indole, em riqueza de productos, população e elementos de exploração ferro-viaria, á zona servida pela réde do Minho e Douro.

Esta, populosa, geralmente aproveitada de cultura, semeada de importantes estabelecimentos industriaes, servida de boas estradas e competida por activa industria de viação ordinaria, faz notavel contraste com a região do sul do paiz, geralmente falha de população, produzindo generos agricolas de pouco valor, e quasi completamente desservida de meios de relação entre a linha ferrea e povoações de mais importancia que tem de servir.

Antes, porém, de entrar na analyse das circunstancias especiaes respectivas a cada réde, devemos fazer notar os inconvenientes do processo, a nosso vêr producto de uma notavel anarchia no nosso sistema geral de administração superior, que se reflecte na administração ferro-viaria.

Em todos os paizes de que temos conhecimento a administração ferro-viaria, quer do Estado quer de companhias particulares, obedece a um systema unifome que em Portugal não existe.

O que constitue, para a administração particular, disposição legal de policia e prescripções commerciaes, represen-

tada por zelosa e sollicita direcção fiscal, não existe para as administrações do Estado em que os directores são cumulativamente partes e juizes, e portanto sem grande responsabilidade effectiva em seu actos e disposições.

Não se diga que o conselho geral de obras publicas é o fiscal *ex-officio* das administrações ferro-viarias — a indole d'este serviço não permite as delongas e processos burocraticos de que a nossa administração publica padece.

Ha sem duvida uma repartição dos caminhos de ferro, dirigida por um zeloso e muito sollicito chefe superior, mas são tão restrictas e abstractas as suas attribuições que pouca acção pôde exercer n'este ramo tão complexo e que exige promptas e especiaes resoluções.

O estabelecimento de uma administração geral central dos caminhos de ferro, unica e exclusivamente destinada a superintender na construcção e exploração de *todas* as vias ferreas do paiz, é de necessidade absoluta e indispensável. Uma regulamentação especial, clara, precisa e bem definida sobre policia e assumptos commerciaes, contendo todos os detalhes de applicação, é de urgente necessidade que seja estabelecida, com applicação a *todas* as vias ferreas portuguezas, constituindo fiscalização effectiva tanto nas rédes do Estado como nas particulares.

Para as rédes do Estado a criação de um conselho de administração dá grande facilidade aos assumptos geraes, e podendo cumulativamente resolver assumptos administrativos de todas as rédes do Estado, trazia notável economia, adoptando typos uniformes de material fixo e circulante, fazendo ao mesmo tempo e em epochas proprias supprimentos para todas as rédes em conformidade com orçamentos bem especificados, elaborados previamente para proverem á reparação da via, ao consumo da exploração, á conservação do material e á aquisição de novos elementos de construcção e exploração.

Actualmente vê-se, com grave prejuizo dos cofres publicos, cada administração fazer por seu turno e independentemente aquisição do material, muitas vezes em épocas desvantajosas, e adoptando-se em cada réde typos e detalhes differentes que devem de certo prejudicar os gastos geraes de cada uma d'ellas.

Os serviços administrativos poderiam ser os mesmos para todas as rédes da administração do Estado, reservando para cada réde os serviços activos que só na própria localidade da acção podem ser exercidos.

O serviço commercial convinha ser bem e regularmente organizado, tendo bem em vista as condições especiaes não só de cada réde mas em relação a cada localidade — nos meios do contacto com centros affastados — ás competencias e reacções dos que teem interesse em distrahir da via ferrea productos de industrias e riquezas locais latentes, etc. Este serviço tem necessidade de estudos, informações e acção directa de agentes especiaes conhecedores das localidades e seus productos — centros de consumo, etc. Tal serviço não existe, funcionando regularmente, em nenhuma das administrações do Estado, e mal pôde um director, ainda mesmo quando animado dos melhores desejos e possuindo o mais acrisolado zêlo, accumular com os seus deveres technicos e administrativos os detalhes, serviços e trabalhos continuos da exploração commercial, como actualmente succede, visto que tudo sobrecarrega e está affecto ao director, e por isso não é para admirar que, apesar de todos os esforços, dedicacão e intelligencia d'essas direcções, as nossas vias ferreas de administração do Estado, longe de serem o exemplo á administração particular, se mantenham em posição secundaria, seguindo-a no systema de exploração, copiando até textualmente formularios de escripturação e processos administrativos, que deveriam ser ali iniciados e servir de norma a linhas estranhas.

Os nossos mortos

MAJOR RAFAEL SÉRGIO VIEIRA

Na casa de saúde de Bemfica faleceu no dia 19 do mês passado o nosso amigo major Rafael Sérgio Vieira, distintíssimo oficial com larga fôlha de relevantes serviços prestados ao país.

Era um dos heróis da Grande Guerra de 1914 combatendo no sul de Angola onde a sua actuação foi brilhante, dando exemplos de coragem e de «elan» militar.



Espírito dinâmico e culto, carácter íntegro e temperamento de homem de acção que sabia conduzir-se por uma auto-disciplina —segrêdo do seu bom senso e do seu cavalheirismo inconfundível de «gentleman» — à sua competência e às suas qualidades morais lhe foram confiadas importantes missões.

Desempenhou diversos cargos públicos entre os quais o de comandante da Polícia de Segurança em Coimbra, cargo que lhe permitiu fazer daquela corporação um modelo de disciplina e de civismo.

Em Coimbra, cidade, onde, como aliaz em todo o país, contava devotadas simpatias e admiradores, foi também delegado do Comissariado do Desemprego, lugar que exerceu com distinção e muito agrado. Foi governador civil de Ponta Delgada, altas funções que desempenhou com acentuado patriotismo. Deixou ali uma obra a todos os títulos notável, sobretudo nos seus aspectos de benemerência. Foi vice-presidente da direcção da Federação Portuguesa de Futebol. Em Coimbra fundou a «Casa dos Pobres», benemérita instituição de assistência particular que vem protegendo mais de cem albergados. Possuía as mais honrosas condecorações entre as quais a Cruz de Aviz, a Cruz de Guerra, e também as medalhas da Vitória e de Valor Militar. Pertencia à Ordem de Cristo e a sua fôlha de serviços regista vários louvores.

Com o desaparecimento do major Rafael Sérgio Vieira, perde o Exército um dos seus elementos mais representativos, e a Nação um eminente patriota que se inspirou sempre nos deveres de bem servir. A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta à família enlutada a expressão sincera das suas condolências.

MANUEL DA SILVA

Com a provecta idade de 85 anos faleceu no principio do corrente mês, o decano dos maquinistas e vigilantes das linhas férreas portuguesas o venerando Manuel da Silva, muito conhecido nos serviços pela respeitosa designação de «Mestre Silva».

Funcionário exemplar da C. P., onde sempre serviu com devotada dedicação, era justamente considerado tanto pelos seus superiores como pelos colegas e subordinados.

Pela sua honrada vida de honesto trabalhador grangeou gerais simpatias que muito o dignificaram.

Nas colunas da *Gazeta* (do ano de 1942) já foi devidamente realçada esta briosa figura de ferroviário que na sua ocupação de grande responsabilidade percorreu a pilotar locomotivas mais de seis milhões e meio de quilómetros.

Chefe de família exemplar deixa numerosa descendência e era casado com a sr.^a D. Ana Elvira Lopes da Silva.

Simbolo evidente do trabalho probo e dignificante «Mestre Silva» que embarcou agora para a grande viagem da Eternidade deixou em todos que o conheceram as mais vivas e sentidas saudades.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresentando condolências à família do simpático extinto, e em especial ao nosso amigo sr. Francisco Pereira Rodrigues, Chefe de Repartição da C. P. exprime o seu sentir pelo infausto acontecimento.

Imprensa

«TÉCNICA METALÚRGICA»

Recebemos o n.º 11, referente a Junho, da importante revista «Técnica Metalúrgica», esplêndido documentário de actividade industrial, fabril e comercial da Europa e que se publica em Barcelona. Dirige esta útil e interessante revista a Associação Técnica Espanhola de Estudos Metalúrgicos. O texto é muito variado, abordando assuntos de ordem técnica. Insere artigos e noticias acêrca da Inauguração da XIV Feira de Amostras de Barcelona, e «Tratamento Metalúrgico dos Minerais Pobres em Niquel», «Renovação obrigatória da aparelhagem industrial da Espanha por meio da amortização», «Estatística do cobre»; Informação vindical: «Preço dos metais no mercado de Londres», etc., e uma secção de bibliografia muito completa. Entre os seus colaboradores contam-se os nomes de Garcia Ramal, Comba Singuenza, Roberto Cairo, Ramon Buera, Jaime Garriga, Marzal Lacambra, e outros peritos em assuntos técnicos.

A apresentação gráfica é moderna e cuidada.

Recortes sem Comentários

A entrega dos Aeroportos

A entrega dos aeroportos dos Açores, ali construídos pela Gran Bretanha para efeitos de guerra em regime de bom e amigavel entendimento com Portugal, cuja soberania se respeitou e garantiu, constitue mais uma prova das magníficas relações de amizade entre os dois mais antigos aliados da Europa. E logo pouco depois, ao seu histórico discurso do dia 4 na Camara dos Comuns, o Senhor Bevin disse, com aquela sobriedade própria da sua raça: «Tenho satisfação em aproveitar esta oportunidade para registar o auxilio muito grande prestado à causa aliada pelo Governo Português, ao conceder essas facilidades, que provaram ser de grande valor, não só na guerra contra os submarinos mas também para auxiliar a passagem de aviões de abastecimento.

Por esta forma, a aliança dos seis séculos entre a Gran Bretanha e Portugal provou mais uma vez o seu valor».

Registe-se com agrado e satisfação mais esta prova de colaboração pacífica entre as duas nações, que se estimam e respeitam.

(Do Notícias da Covilhã)

Aniversário Glorioso

Pasou no dia 30 de Março, mais um aniversário do início da viagem de Gago Coutinho e Sacadura Cabral. Estes dois percusores das grandes viagens transatlânticas, partiram de Lisboa num pequeno avião *Farey*, em Março de 1932 tendo chegado ao Rio de Janeiro em 17 de Julho depois de vários precalços, que causaram a perda de 2 aviões.

A travessia Lisboa-Rio de Janeiro foi feita em 60 horas e 14 minutos de voo, à velocidade horária de 133 quilómetros e baseada nos processos científicos de navegação que permitiam o sextante de Gago Coutinho. Não foi apenas um gesto de heroicidade, mas sim uma prova assente puramente em métodos científicos, que bem ergueram a glória nacional.

Os aviadores tinham previsto uma duração de 60 horas de voo para irem de Lisboa ao Rio, mas o tempo que realmente levou a travessia foi de 60 horas e 14 minutos. Erro irrosório, se erro se pode chamar, a uma diferença de 14 minutos numa viagem com esta extensão feita num avião daquela época sem os equipamentos actuais de navegação e atravessando regiões onde as condições meteorológicas em muito prejudicaram a navegação aérea.

Hoje, ao vermos os grandes *Constellation* que fazem o mesmo trajecto numas escassas 14 horas, verificamos que são consideráveis os progressos da Aviação actual em comparação com a do tempo do diminuto *Farey*.

Se bem que aviões com a Cruz de Cristo ainda não atravessam o Atlântico orgulhamo-nos, contudo, de terem sido dois portugueses que pela primeira vez ligaram Terras Lusas às Terras de Santa Cruz, sendo, portanto, estes os precursores desta «linha de simpatia» como lhe chamou um ilustre diplomata, ao iniciarem-se as carreiras feitas com aviões e pessoal brasileiro.

(Da Revista Militar)

A «corrente de Santo António»...

Dia a dia se vai confirmando a verdade da afirmação salomónica: — o número dos parvos é infinito. Vem isto à

colação da «corrente de Santo António de Pádua» que um (ou uma?) pateta me enviou em duplicado com recomendação de que *continue a mandar a 13 pessoas «inteligentes», a quem desejar boa sorte e saude... «Não quebre a corrente porque se fizer isto que digo no fim de 13 dias receberá uma grande graça, por mais difícil. Pedimos que não rasgue porque lhe «acontecerá» alguma desgraça»*

E a toleima continua assim: — O prior Eduarda (*parece que deveria ser prioriza... Eduarda*) ganhou 150 contos em 13 dias o major Mendes *«consegui»* a transferência para o Rio Pó.

Etc. etc.. Uma série de dislates sem pés nem cabeça.

Recomendamos a tódas as pessoas que se prezem de bons católicos, que, se receberem estas «correntes» de maluqueirismo, lhe dêem o destino que merecem: cesto dos papéis inúteis, ou lume. Acreditar nisto é cometer o pecado de superstição, provando ao mesmo tempo que é uma pessoa tão «inteligente» como aquela que me passou a «corrente», recomendando-me que a não quebre porque se o fizer me «acontecerá» alguma desgraça.

Pois, então, que aconteça»...

(De Boa Nova)

Novo Santo Português

A notícia da próxima canonização do grande Mártir e Herói da Fé e do Império que foi João Brito já marcada pelo Santo Padre para o próximo dia 22 de Setembro, veio, mais uma vez ainda, pôr em relevo o alto apreço e paternal benignidade com que o Sumo Pontífice tem desde sempre distinguido Portugal. Quando é normal que o processo da canonização de um Santo dure anos sem conto, às vezes séculos, a canonização de João de Brito foi possível levar-se a cabo no limitado e escasso período de uma dezena de anos. E' que a Santa Sé quiz de maneira bem evidente afirmar de novo o seu muito apreço pela obra missionária e civilizadora de Portugal. E elevando o glorioso missionário de Maduré o «Xavier português», às honras dos altares a Igreja quiz não só dar ao Mundo um grande exemplo, como também consagrar na figura do grande evangelizador o génio missionário e civilizador dos portugueses. Grande e inestimável honra ela não pode deixar de ser celebrada com a alegria a que faz jús por todos os que viram a luz da vida na pátria de João de Brito quaisquer que sejam as suas crenças ou as suas convicções.

Razão e a melhor teve o sr. Cardeal Patriarca para referindo-se ao grande acontecimento, dizer:

«E' um grande, um extraordinário acontecimento que vai exaltar em todo o Mundo o nome de Portugal, este de mais um português, por mercê de Deus e favor especialmente paternal da Santa Sé, ser erguido às honras dos altares, apresentando-o como lição e modelo a tódá a Cristandade.

(De Boa Nova)

Inquerito aos elementos da organização corporativa

A Comissão Parlamentar de Inquérito aos Elementos da Organização Corporativa, antes de determinar a quem deve ouvir em depoimento oral, convida todas as pessoas que tenham críticas a fazer à actividade quer dos organismos de coordenação económica (Institutos, Juntas Nacionais

e Comissões Reguladoras) ou corporativos (Federações, Uniões, Grémios, Sindicatos. Casas do Povo e dos Pescadores) quer dos seus dirigentes ou agentes, a prestar-lhe a sua colaboração comunicando-lhe por escrito, para a sua sede — Palácio da Assembleia Nacional — os factos em que baseiam essas críticas.

Por conveniência da organização de serviços, que só a título excepcional, deixarão de respeitar-se, a comunicação deve dar entrada na Secretaria da Comissão até ao dia 15 de Julho.

Insiste-se em que deve ter-se presente que a única nota essencial que não pode faltar à comunicação é a enunciação precisa dos factos.

(Dos Jornais)

Canção do Soldado

*Esta é a Pátria ditosa!
Minha amada, minha amada,*

I

Marcho a cantar, em voz forte,
E a sorrir com altivez?
Bendigo a Deus a minha sorte:
Ter nascido Português!

Nos olhos levo a bandeira
E na boca uma canção!
Dei à Pátria a vida inteira!
Dou à terra o coração!

Quem aqui vai de longada,
É Portugal! Não sou eu!
A noiva que Deus me deu
É a Pátria minha amada!

II

A vida é coisa bem pouca!...
Mas é tão grande afinal!
Quando a voz me sai da boca
Há mais sol em Portugal!

Vêm moças à janela
Para me ouvirem cantar!
Mas noiva só tenho aquela
Que trago sempre no olhar!

Quem aqui vai de longada,
É Portugal! Não sou eu!
A noiva que Deus me deu
É a pátria minha amada!

(Da Revista Militar)

Comunistas milionários

Nos últimos tempos, à medida que o comunismo estende as suas azas sinistras pelo mundo, vem-se descobrindo que alguns dos maiores chefes do movimento são grandes e opulentos ricos... Agora apareceu mais um. É o chefe supremo do comunismo dos Estados Unidos.

Bowder, capitaneava toda a actividade comunista naquele país, tornou-se suspeito de íntimos e lucrativos entendimentos com os capitalistas dos grandes, dos colossais negócios americanos e internacionais.

Estalou o... escandalo e o homem foi deposto do lugar

que ocupava. Não lhe deu isso grande cuidado porque instalou, ostensivamente, um grande negócio pessoal na grande cidade de Nova Iorque em desprezo formal dos principios moscovitas.

Não é caso único.

Encontrámos, um dia, em viagem de Paris para Bordeus, um agente de propaganda comunista que nos declarou que, nessa função, exercia um *metier*, em cuja doutrina não acreditava.

E tantos outros colegas, disse, eram como ele. E o povo e povo á espera da libertação pelo comunismo!...

Trágica ilusão a sua!

(De A Guarda)

«Ou agora ou nunca...»

Lord Halifax disse, num discurso, em Londres:

«A raça humana não deve esperar ser mergulhada em terceira tragédia. Agora ou nunca. Não é fácil para nós reconhecer aquilo que julgo ser a verdade: que a suspeita russa de nós e dos Estados Unidos não é menos intensa do que a suspeita de quem quer que seja neste país e na América a respeito da Rússia. Há uma diferença profunda entre o nosso conceito de democracia e o conceito soviético e dos Estados totalitários».

Quer dizer: entre a Rússia e as potencias anglo-americanas não há apenas uma divergencia de critério politico e uma opposição de conceitos da democracia; há um abismo irreductivel de conceitos da vida, de principios fundamentais da civilização.

Este é problema do mundo, problema que transcende a esfera politica e o dominio das relações internacionais, porque é um problema de natureza religiosa.

Todos vão reconhecendo que a luta é entre o ateismo e cristianismo, Roma e Moscovo. Querer resolve-la fora deste plano é não só ilusão, mas trabalho em proveito do inimigo. O liberalismo foi ultrapassado.

A posição racional, de facto, é esta: Roma ou Moscovo!

(De A Guarda)

Os «navicerts»

O Ministério dos Negócios Estrangeiros comunicou à Imprensa o seguinte:

«Em virtude de negociações, encetadas logo depois de findas as hostilidades na Europa, e que, posteriormente-prosseguiram entre Portugal, a Inglaterra e as autoridades do «Combined Food Board», ficou estabelecida, temporariamente, e enquanto não cessa de todo o regimen de «navicerts», a prática seguinte:

A partir de hoje não serão necessários «navicerts» de carga ou certificados britânicos de origem para quaisquer mercadorias trocadas directamente entre Portugal, Ilhas Adjacentes e Colónias portuguesas para os produtos de consumo destes territórios.

Não são necessários «navicerts» de cargas ou certificados britânicos de origem para quaisquer mercadorias exportadas directa ou indirectamente para os países libertados. Estes países exercem o seu próprio controle de importações de acordo com as deliberações das autoridades combinadas em Washington e Londres. Os países libertados incluem todos os países continentais europeus e as suas possessões, excepto a Alemanha, a Austria e os países europeus neutros na última guerra».

(Dos Jornais)

Publicações recebidas

«Prioridade dos portugueses no descobrimento da América do Norte, América Central e América do Sul», por *Carlos Roma Machado*

O sr. coronel de engenharia Carlos Roma Machado de Faria e Maia, ilustre presidente da secção de Geografia Física e Política da Sociedade de Geografia de Lisboa, fez editar num pequeno volume de esmerada apresentação gráfica o estudo que apresentou no Congresso de História Colonial da Exposição de Paris em 1931. É, sob todos os aspectos, obra cuidadosa dum investigador erudito que, estribado em grande soma de elementos documentais, demonstra com provas inabaláveis que a América do Norte foi descoberta por João Vaz Côrte Real, e a alta California pelo piloto João Rodrigues Cabril. Refutados desta forma todos os argumentos ou hipóteses que mal sustentavam ter sido estas e outras descobertas realizadas por viajantes, exploradores ou pilotos estrangeiros, fica de pé a verdade histórica sobre tão notáveis acontecimentos e bem documentada a prioridade dos portugueses. Neste estudo expõe-se sucinto relato das viagens de Gaspar e Miguel Côrte Real, e fica provado por varios documentos antigos (cartas, crónicas, etc.) que as ilhas de Haiti, Cuba e outras próximas foram descobertas por portugueses entre 1462 e 1480.

Refere-se ainda às grandes viagens marítimas dos portugueses em descobrimentos da América do Norte, Central e do Sul, às primeiras descobertas exclusivamente terrestres no Brasil e à nacionalidade de Cristovão Colombo — um dos grandes navegadores portugueses.

É uma obra notável pela contribuição erudita que traz a assuntos que merecem decerto a atenção não só de estudiosos como de todos os portugueses.

Relatório e contas do Arsenal do Alfeite

Referente ao ano de 1945 publicou-se o Relatório e Contas do Arsenal do Alfeite, que nos dá em exposição clara e metódica, completa informação sobre a actividade técnica, fabril e administrativa daquele organismo dependente do Ministério da Marinha.

É um volumoso índice dos trabalhos realizados, acompanhado de elucidativos mapas e diversas relações. Do sumario constam: a enumeração pormenorizada de novas construções de várias reparações, serviço de transportes, movimento do armazem de abastecimentos, actividade da secretaria e contabilidade, etc.

Congresso Internacional da Litiase Biliar

Com este título, em separata da revista «Portugal Médico», está publicada uma pequena *plaquette* do dr. Armando Narciso, médico ilustre que no Congresso Internacional da Litiase Biliar representou o nosso país. Trata-se duma sumula dos trabalhos científicos apresentados por médicos especialistas estrangeiros naquela importante reunião. As comunicações que foram lidas nas sessões plenárias do Congresso mereceram ao dr. Armando Narciso algumas notas e comentários que muito valorizam o seu trabalho.

«Grémio da Lavoura de Abrantes, Constância e Sardoal» — Relatório de 1945

Este importante Grémio, com sede em Abrantes, dá-nos conta, no Relatório agora impresso, da gerencia do ano de 1945, o 5.º do seu exercício. Vemos que a Direcção, de que fazem parte os srs. João da Costa Andrade, Manuel Alves de Oliveira e Silva e Luís Pimenta Bairrão, se esforçou com êxito pela intensificação da cultura da batata; continuou a interessar-se pela assistência técnica aos vinicultores da região, com a colaboração de dois agentes da Junta Nacional do Vinho, insistindo pela montagem de um Laboratório para análise dos vinhos dos seus associados.

O número de sócios tem vindo aumentando de ano para ano e a Direcção do Grémio da Lavoura regista ainda as vantagens que tem conseguido junto de vários organismos, para cumprir a sua missão.

Os Nossos Interesses de Nação

O notavel discurso que o Senhor Presidente do Conselho realizou na reunião das Comissões Dirigentes da U. N., na sala da bibliotéca da Assembleia Nacional, foi editado pelo S. N. I. Da sua doutrina essencialmente patriótica, já todos conhecem o alto significado dessa eloquentissima oração em que ficou bem definida a posição do país perante o último conflito universal. O S. N. I., com a publicação deste importante discurso, prestou, sem dúvida, um elevado serviço à Nação.

Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

Recebemos o relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta referente ao exercício de 1945, pelo qual se verifica que as receitas de exploração somaram naquele ano 33.006.602\$05 e as despesas 26.010.349\$75. Por este relatório se verifica que a administração não se poupou a esforços para obter carris necessários à sua renovação parcial, e redobrou de cuidados no que respeita à segurança da circulação.

A "Farmácia Azevedos, Netos"

inaugurou-se no Jardim Zoológico
ficando instalada
no «Jardim dos Pequenos»

No dia 31 do mês passado, algumas entidades de representação social e grande número de jornalistas assistiram por amavel convite da Direcção do Jardim Zoológico, à inauguração duma minúscula farmácia, destinada a prestar socorros às crianças, no bellissimo parque das Laranjeiras. Tratava-se duma iniciativa a todos os títulos simpática, e com um significado de grande beleza. Aquela pequena farmácia instalada em magnificas condições no «Jardim dos Pequenos» foi construida pela Sociedade Industrial Farmaceutica, importante organismo a quem o jardim fica devendo um grande, um útil e valioso melhoramento que mereceu da Imprensa e de todos os outros convidados os mais justos louvores e elogios. Intitula-se «Farmácia Azevedos, Netos» pitoresca designação que se associa à ideia de criar naquele aprazível recinto uma replica graciosa e miniatunal da Farmácia Azevedos, Filhos, do Rossio, nos seus mais minuciosos pormenores. A obra, delicada e dum inexcedível bom gosto, é do traço do competentissimo architecto Raúl Lino, um grande amigo do jardim. O acto da inauguração serviu de pretexto para mais uma vez os jornalistas terem o grato prazer de verificar que se mantém num ritmo natural a série de interessantes melhoramentos regularmente levados a efeito para valorizar o nosso Zoo. O sr. dr. Fernando Emidio da Silva, director do jardim, mostrou aos convidados algumas das obras em curso e em projecto, entre elas o curioso «Hotel dos Cães», outra iniciativa muito interessante. O sr. dr. Jorge Gama, delegado da Sociedade Industrial Farmaceutica inaugurou o edificio. Assistiram representantes de todos os jornais diários da capital, um redactor da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», e os srs.: dr. Jaime Lopes Dias, dr. Manuel Magno, dr. Pereira Forjaz, dr. Teixeira de Azevedo e dr. Viegas Frade, o sr. eng. Frederico Oom, os srs. Jacinto Ferreira e Augusto Celestino Soares, respectivamente director e inspector do jardim, e os sub-inspectores srs. Saul Guerra e Carlos de Aguiar.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30e 21,30 — «5 covas no Egipto».
OLIMPIA — Às 15 e 21 — «Os piratas dos mares das trevas».
COLISEU — Às 21,45 — «Vingança do gorila gigante».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

COMPRE



Cooper Espes-
sura Regu-
lar 006 — Pa-
cote de 5
laminas 5\$00

Cooper Azul,
Super Delga-
da 004 — Pa-
cote de 4 lami-
nas 4\$00

À VENDA EM TODAS AS CASAS DA ESPECIALIDADE

GRATIS — Queiram enviar-nos um postal com a direcção e enviaremos uma lamina da espessura que preferir

Representantes exclusivos para todo o Império Português

SOCIEDADE COMERCIAL JULIO MACEDO, LD.^A

Rua de S. Nicolau, 23, 1.º — LISBOA — Telefone P B X 2 3608

Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 206, II série de 4 de Setembro de 1946, publica o seguinte:

Por contrato de 8 do corrente, aprovado por S. Ex.^a o Subsecretário de Estado das Comunicações em 9 e visado pelo Tribunal de Contas em 28:

Ernesto de Jesus Pereira Gonçalves — nomeado desenhador de 3.^a classe do quadro permanente desta Direcção Geral, mediante concurso de provas práticas, nos termos dos artigos 21.º, 23.º e 27.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935. (São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

Por portaria de 23 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 28:

Armando Pires Tavares, engenheiro mecânico de 3.^a classe do quadro permanente — provido definitivamente no respectivo quadro, nos termos do artigo 23.º do decreto-lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935. (Não são devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 183, II série de 8 de Agosto de 1946, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 1 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo qual são anulados diversos avisos ao público discriminados no referido projecto, publicados desde Fevereiro de 1923 até Março de 1941, cujas disposições são consideradas caducas por já terem produzido os seus efeitos ou perdido a oportunidade ou ainda por terem sido substituídas por diplomas tarifários posteriores.

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 2 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, pelo qual é anulada a tarifa especial interna n.º 1, de grande velocidade, de Janeiro de 1923, em vigor na rede própria da referida empresa.

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 2 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, pelo qual são anuladas a tarifa especial interna n.º 3, de grande velocidade (bilhetes de ida e volta), e seus aditamentos, e a tarifa especial interna n.º 5, de grande velocidade (bilhetes de identidade para caixeiros viajantes).

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 2 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (Caminhos de Ferro do Vale do Vouga), pelo qual é regulado o serviço que prestam as estações, apeadeiros e cais das linhas exploradas por aquela empresa.

O «Diário do Governo», n.º 184, II série de 9 Agosto 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 2 do corrente mês de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com o acordo de todas as empresas ferroviárias, pelo qual é eliminado o asterisco nas rubricas «Caixas de folha de Flandres» e «Latas».

O «Diário do Governo» n.º 183, II série, de 8 de Agosto, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Concurso para o fornecimento de trinta e nove cruzamentos de via

Pelo presente se faz público que até às 17 horas do dia 1 de Outubro se recebem na sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede (ao Caldas), 63, Lisboa, propostas para o fornecimento acima referido.

O depósito provisório é de 15.600\$00, que deve ser efectuado na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência ou em qualquer das suas filiais, agências ou delegações, mediante guia passada pela comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, em todos os dias úteis até à véspera do dia em que finda o prazo para a entrega das propostas.

O depósito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

As condições de arrematação e restantes peças anexas podem ser examinadas todos os dias úteis, das 11 às 17 horas, na Repartição de Estudos, Via e Obras, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Rua de S. Mamede (ao Caldas), 63, Lisboa.

O «Diário do Governo» n.º 189, II série, de 15 de Agosto, 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, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto de ampliação do apeadeiro do Livramento, na linha férrea do Sul, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

CEL

É a marca dos condutores eléctricos cuja qualidade de fabrico é a garantia de uma boa instalação eléctrica

FABRICADOS PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.ª

E DISTRIBUIDOS PELA:

SODIL

Sociedade Distribuidora, L.ª

RUA NOVA DA TRINDADE, 15-C — LISBOA