

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 20158; 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

1416



16—DEZEMBRO—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**

Aquém e Além Atlântico, pelo <i>Eng.º Américo Vieira de Castro</i>	747
Fusão das Empresas Ferroviárias.	750
Recordações de Viagem, S. Marino, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i>	752
<i>Eng.º António de Vasconcelos Correia</i>	754
Há 50 anos	754
A Livraria Editora «Ática» foi inaugurada no Chiado	755
Caminhos de Ferro Coloniais	755
<i>Eng.º Pinto Teixeira</i>	755
«Diário de Notícias», Coronel Pereira Coelho	755
Publicações recebidas.	755
Espectáculos	755
Os nossos mortos	756
Recortes sem Comentários	757
Parte Oficial	758

Aquém e Além Atlântico

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

QUAM diferentes são as práticas ferroviárias na velha Europa, berço dos caminhos de ferro, e nos Estados Unidos da América, o país das livres iniciativas, das longas distâncias, da grande indústria, do rico solo e riquíssimo subsolo!... Longa e fastidiosa seria a exposição das múltiplas causas dessa divergência. As grandes disparidades vem-se atenuando, todavia, nos últimos decénios, e a prática europeia tende a aproximar-se da americana. Não resta, porém, dúvida alguma de que elas são ainda fundamentalmente diferentes.

Os tipos extremos podem encontrar-se na Grã-Bretanha e nas grandes companhias americanas tipicamente representativas dos métodos em voga na pátria de Washington (Pennsylvania, New-York Central, Union Pacific, Southern Pacific).

Tudo quanto vai seguir-se são apenas breves notas, e de forma alguma um estudo dessas práticas.

Comecemos pela construção. Os engenheiros americanos consideravam sempre como mais económico desenvolver as linhas do que recorrer às obras de arte. A não ser no caso de grandes desenvolvimentos, pode aceitar-se essa prática como exacta. Deste lado do Atlântico nem sempre tem sido adoptada, com prejuízo da economia. Ora, na verdade, um engenheiro que evita construir alguns quilómetros de linha para a lançar sobre um arrojado via-duto, serve mal os interesses que lhe estão confiados.

Da mesma forma um ministro de obras públicas, o qual, com o intuito de associar o seu nome a um arrojado empreendimento, ou à construção de uma soberba obra, lhe atribue dimensões fora de toda a proporção com o fim ao qual se destina, prejudica a economia da nação a cujos destinos preside.

Tendo sempre em vista a economia de exploração os engenheiros americanos evitavam as fortes rampas. Todavia, a modicidade dos capitais postos á sua disposição, as elevadas taxas de juro, a falta e a carestia da mão de obra fizeram que nos primeiros decénios da construção de caminhos de ferro essa regra fosse frequentemente posta de parte. Mas todas as companhias, que mais tarde conheceram a prosperidade, não hesitaram em reduzir as grandes inclinações das rampas, com grande benefício da exploração, principalmente nos serviços de mercadorias.

Com o seu material circulante articulado os engenheiros americanos nunca foram tão exigentes em matéria de curvas, como os seus colegas da Europa, o que também contribuia para abaixar o custo da construção.

Assim, as grandes linhas da Europa, em regra, tinham melhor traçado, em perfil e em planta, do que as americanas. Sucedia, porém, que muitas vezes deste lado do Atlântico, essas magnificas linhas eram mal aproveitadas por falta de potência das locomotivas. E, como na conservadora Europa

existe o mau habito de atribuir às locomotivas existências comparáveis às existências humanas, quando são longas, como se preciosidades fossem, esse grave inconveniente na exploração persistia decénios fora, arreliadoramente e perniciosamente. Todos os cuidados no Velho Mundo iam para os serviços de passageiros. As mercadorias, que se não queixam, nem fazem reclame aos engenheiros e dirigentes dos organismos ferroviários, eram tratadas de resto. Ora, como todos hoje sabem perfeitamente, só destes últimos serviços advêm lucros para os caminhos de ferro. Havia excepções, evidentemente, mas eram raras. Já nestas colunas citámos a da Companhia do Norte, em França, como das mais notáveis.

Com o encarecimento da exploração nos últimos tempos os inconvenientes dessa maneira de proceder agravaram-se consideravelmente. Além disso, permitiu-se, com imprudência, que determinadas categorias de passageiros se habituassem a ser transportados a preços muito inferiores aos do custo. Hoje, pensam eles, é uma obrigação intangível continuar a fazê-lo. E assim se encontram muitos organismos ferroviários na Europa a explorar em condições desastrosas, tanto pelo que respeita a passageiros, como a mercadorias. Os poderes públicos, mais preocupados com os violentos e injustificados protestos dos passageiros do que com a economia desses organismos, mostram-se incapazes de reagir contra tão deplorável situação.

Comparemos uma linda e bem cuidada locomotiva da Grã-Bretanha com uma possante e tôsca locomotiva do país de Lincoln. O acabamento, a pintura, os amarelos e tudo quanto pode contribuir para melhorar o aspecto é o objecto de cuidados especiais na primeira, a qual ha-de durar 40 ou 50 anos, ou talvez mais ainda! É claro que durante esse lâpso de tempo, os progressos na construção, as ideias sobre exploração ferroviária, a robustez da via e obras de arte e — *last not least* — a potencia das máquinas sofreram enormes modificações. Mas ninguém tem coragem de demolir uma máquina que promete ainda

longa e saudável vida. Quem sofre com essa longevidade? Naturalmente a economia da exploração. Se for necessário aumentar a carga dos combóios terá de recorrer-se à dupla tracção — detestável e anti-económico recurso. Para a mesma carga rebocada terá de empregar-se um pessoal de tracção duplo, além de que as duas máquinas nunca poderão desenvolver uma potência igual à soma das duas empregadas isoladamente. O consumo por tonelada-quilómetro será sempre mais elevado. Consequência fatal: o transporte de mercadorias será mais custoso.

Nada de semelhante se passa, nem passou jámais, na progressiva e prática América. Afora uma certa busca nas linhas gerais, tudo é sacrificado à economia na construção de uma locomotiva. Os acabamentos são reduzidos ao mínimo estritamente necessário. Por vezes os corpos das torneiras nem sequer eram torneados; aplicavam-se como vinham da fundição. A mão de obra era afastada com a maior energia. O emprego do cobre reduzido ao mínimo, ao contrário dos ingleses que até o empregavam como decoração nas chaminés! Nunca ninguém pensou em construir fornalhas de cobre, como na Europa.

Uma locomotiva é construída para durar, 6, 7 ou 8 anos, o máximo, e para durante toda a sua existência permanecer o menor tempo possível parada. Entre duas grandes reparações, enquanto não for necessário lavar a caldeira — o que, todavia, se faz, em regra, com mais frequência do que neste lado do Atlântico — a locomotiva não descansa. Máxima produtividade do capital. O contrário do que sucedia na Inglaterra, país do capital abundante e juro módico.

Este sistema permite aos americanos ter sempre em serviço locomotivas modernas e de grande potência, de custo muito moderado.

Que podem fazer os engenheiros do Velho Mundo com locomotivas de 40, 50 ou 60 anos de idade, desafiando sempre a morte?! Naturalmente resignar-se a uma exploração anti-económica, particular-

mente nos obscuros, *mas importantíssimos*, serviços de mercadorias. Errada orientação é essa que muito de longe vem. Os seus perniciosos efeitos económicos sentem-se hoje por forma análoga à da obsoleta maquinaria das minas da Grã Bretanha. Evidentemente há excepções no Continente Europeu, mas são relativamente raras.

Em matéria de dispêndio os engenheiros ingleses têm o *record*, tanto no material fixo como no circulante. Já vimos que as suas locomotivas mais parecem modelos de perfeição mecânica, do que máquinas destinadas a um tão rude e violento serviço como o da locomotiva.

Os seus custosos carris de duplo *champignon*, assentes em travessas cuidadosamente serradas de esquadria, dão também uma via muito dispendiosa, em relação ao económico carril Vignole da América, assente em grande número de travessas um pouco tóscas.

Os caminhos de ferro portugueses foram desde o seu início fortemente influenciados pela prática inglesa, tanto na construção, como na exploração. As máquinas de pequena potência com 40, 50 e mais anos de existência são correntes. Mais tarde os engenheiros franceses, que estiveram à testa da C. P., introduziram nela as normas francesas, mas sem destronar completamente a inveterada prática inglesa, tão admirada, a qual, em matéria de caminhos de ferro — verifica-se hoje — conduziu, como já dissemos, a resultados semelhantes à prática das minas de carvão, embora menos graves. De resto, a prática francesa, embora diferente da inglesa, situa-se a grande distância da americana.

Os ingleses sempre tiveram o culto do serviço de passageiros, como se este fosse a verdadeira razão de ser dos caminhos de ferro. As mercadorias foram sempre tratadas secundariamente. Grave êrro. Hoje vêem-se em sérios embaraços para modernizar estes serviços, e abaixar o custo da exploração.

Independentemente destes hábitos, os serviços de passageiros exercem uma forte atração sobre os engenheiros e sobre os

dirigentes de caminhos de ferro contra a qual é necessário reagir, a bem da economia dos organismos ferroviários e das nações. Bástam os passageiros com as suas reclamações e as suas exigências.

Ao encomendar locomotivas e ao construir estações e instalações complementares, os altos poderes ferroviários pensam sempre mais nos passageiros — os quais lucros alguns lhes trazem — do que nas mercadorias, única fonte de benefícios.

Ainda recentemente observámos um caso desses no nosso país, o qual não desejamos citar.

Nada de semelhante se passou já mais do outro lado do Atlântico, nos primeiros decénios da existência dos caminhos de ferro, nem se passa ainda hoje nas empresas de secundária importância. O serviço de mercadorias é sempre considerado como o fundamento de qualquer exploração ferroviária. Para ele vão todas as atenções, e é sempre conduzido o mais económica mente possível. Sem dúvida, as grandes companhias americanas possuem hoje serviços de passageiros, os quais, pela rapidez e pelo conforto oferecido, maravilham os engenheiros europeus. Deve, porém, considerar-se que os recursos para esses combóios são ministrados pelos enormes benefícios retirados dos serviços de mercadorias.

Algumas dessas riquíssimas companhias têm receitas que se assemelham mais às de um estado que às de uma empresa. Outra circunstância bem importante é que as tarifas de passageiros, proporcionalmente ao custo da vida no país, são mais elevadas do que na Europa. Os passageiros são também menos exigentes. Assim, as grandes empresas ferroviárias americanas encontram-se, em regra, em melhor posição para bem servir os passageiros.

As luxuosíssimas instalações para passageiros em algumas das maiores companhias do país de Roosevelt, são consequência da extraordinária prosperidade dessas empresas há alguns decénios, e não representam a prática corrente americana. A grande riqueza engendra o luxo, quase instintivamente.

Fusão das Empresas Ferroviárias

A C. P. tomará conta, à meia noite de 31 do corrente,
de TODAS AS LINHAS DO PAÍS

NOS dias 6 e 7 do corrente, o salão nobre da Estação do Rossio animou-se com duas assembleias gerais extraordinárias, para discussão e aprovação dos estatutos que vão reger a fusão das companhias ferroviárias do país. Vai ser portanto posta em vigor a lei da concentração de transportes.

Pela sua capital importância vamos arquivar nas nossas colunas a reportagem do acontecimento.

Fusão das linhas do Vale do Vouga com a C. P.

Na primeira assembleia geral, realizada no dia 6 do corrente, reuniram-se a Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro e a Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal, com o fim de resolver os assuntos referentes ao problema da fusão das linhas do Vale do Vouga com a C. P.

A assembleia da primeira companhia foi presidida pelo sr. coronel António Ferreira das Neves, ladeado pelos srs. coronel Pina Lopes e dr. Fernando Pires de Lima, delegado do Governo. Os accionistas presentes representavam 6.000 acções, que correspondem a 75 % do capital.

Aberta a sessão, foi ratificada a eleição dos corpos gerentes com a constituição seguinte:

Conselho de administração: presidente, dr. José Tomás de Antas Megre; administradores: Filipe Diogo Vitor dos Reis e José Lucas Coelho dos Reis; secretário, dr. Francisco de Sousa Faria Girão. Conselho fiscal: presidente, dr. Mário Furtado; vogal, dr. Vergílio de Magalhães; secretário dr. José Constantino Neves.

Foi proposta em seguida a liquidação da Companhia dentro do protocolo estabelecido entre esta e a C. P., em cumprimento da lei da concentração ferroviária. Foram dados amplos poderes aos corpos gerentes para actuarem durante o próximo ano neste sentido. Usaram da palavra os srs. dr. Bustorff Silva e engenheiros Basílio Caeiro da

Mata e Branco Cabral, e, por último, o presidente da mesa referiu-se ao interesse da região do Vale do Vouga, que muito iria beneficiar da fusão com a melhoria de serviços e desenvolvimento da linha.

Em seguida reuniu-se a Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal, a que presidiu o sr. dr. Simões Neves, ladeado pelos srs. Manuel Morgado e Mateus de Barros. Depois de aprovada a proposta de dissolução da empresa, foi ratificada a votação dos corpos gerentes cuja composição é a seguinte:

Conselho de Administração: presidente, eng. Basílio Freire Caeiro da Mata; administradores: dr. Armando Vieira Mendes de Carvalho, dr. António Maria do Amaral Pyrrait; secretário, Levindo Alves. Conselho fiscal: presidente, dr. Artur Campos Figueira de Gouveia; vogal, Joaquim Matias; secretário, José Simão.

Por último, o sr. eng. Caeiro da Mata prestou homenagem aos antigos dirigentes e fez o elogio dos srs. eng. Constantino Cabral e Tristão Ferreira de Almeida e do chefe da contabilidade sr. Abreu Peixoto, pelos relevantes serviços prestados e apresentou uma proposta, que foi aprovada, para que todos os funcionários da Sociedade sejam gratificados na quadra do Natal.

Os novos estatutos foram aprovados pela C. P.

À reunião extraordinária de 7, compareceram os accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro, possuidores de um capital igual ou superior a 25.000 francos franceses, em acções privilegiadas, ordinárias ou dos dois tipos, segundo a disposição dos estatutos.

Essa assembleia teve por fim a apreciação, discussão e votação do projecto dos novos estatutos que vão substituir os que existiam. Presidiu o dr. Bustorff Silva, que tinha a seu lado o sr. dr. Alberto Xavier, comissário do Governo junto daquela empresa.

Depois da moção de louvor ao sr. eng. Vascon-

celos Correia enviada para a mesa pelo sr. Prof. Rui Ulrich, entrou-se na discussão do projecto dos estatutos. O sr. Fausto de Figueiredo alargou-se em considerações sobre a natureza das alterações e afirmou que a nova emissão de obrigações para aumento de capital é uma operação financeira altamente vantajosa para a Companhia, ao contrário do que fizeram propalar vários exploradores bolsistas. Fez várias considerações à nova posição da Companhia, dizendo que ela fica inteiramente na mão de portugueses.

Em seguida o sr. engenheiro Afonso Vitor de Azevedo leu os estatutos, artigo por artigo, tendo sido introduzidas algumas emendas propostas por vários accionistas.

Algumas das principais disposições dos novos estatutos

Entre os capítulos aprovados destacamos os seguintes: Linhas de que a Companhia fica sendo concessionária:

De Lisboa a Badajoz e do Entroncamento ao Porto — *Linhas de Leste e Norte*; de Torre das Vargens a Valência de Alcantara — *Ramal de Cáceres*; de Lisboa (Alcantara) a Sintra e Torres Vedras; de Torres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarelos; ramal de Coimbra; de Abrantes à Guarda — *Linha da Beira Baixa*; ramal de Santa Apolónia a S. Domingos de Benfica — *Linha de Cintura*; ramal de Cascais; de Lisboa (Rossio) a Campolide — *Linha Urbana*; de Setil a Vendas Novas; de Pampilhosa à fronteira e de Pampilhosa à Figueira da Foz; de Foz-Tua a Mirandela, de Santa Comba a Vizeu e de Mirandela a Bragança.

Linhos que explora por virtude de contratos:

De Coimbra a Serpins; ramal de Lamarosa a Tomar; do Sul e Sueste e do Minho e Douro; da Régua a Chaves, do Pocinho a Miranda e Duas Igrejas e de Régua a Vila Franca das Naves (em construção).

O aumento de capital

Pelo artigo 4.º o capital da Companhia fica sendo de 20.000.000\$00, representado por 20.000 acções do valor nominal de 1.000\$00 cada uma, devendo ser substituídas por estas as actuais 516.476 acções privilegiadas e 65.915 acções ordinárias, na proporção de quarenta acções privilegiadas por uma nova e dez acções ordinárias por uma nova. O capital social poderá ser elevado uma ou mais vezes, por simples resolução do Conselho de Administração, até ao montante de 100.000.000\$00. Além deste limite o aumento só pode efectuar-se por deliberação da assembleia geral, sob proposta do mesmo Conselho de Administração.

As obrigações da Companhia são actualmente 300.000, do valor nominal de 1.000 cada uma e vencerão o juro de 3 1/2 por cento, pagável aos semestres, em 1 de Janeiro e 1 de Julho de cada ano, sendo o primeiro vencimento em 1 de Julho de 1947. São amortizáveis por compra no mercado ou por sorteio e reembolsadas ao par em sessenta semestres, a contar de Julho de 1947, inclusivé. A companhia, decorridos que sejam cinco anos da data da emissão, tem a faculdade de reembolsar antecipadamente ou converter estas obrigações.

O Conselho de Administração será composto apenas por 9 membros

A administração da Companhia compete a um Conselho composto de nove membros, todos cidadãos portugueses residentes em Portugal, dos quais seis serão eleitos pela assembleia geral de entre os accionistas e três nomeados livremente pelo Governo. O Conselho terá um presidente e um vice-presidente, eleitos por ele anualmente.

O Conselho de Administração, entre outros direitos e deveres pode celebrar todos os contratos: fixar e modificar tarifas; aprovar o orçamento; contrair empréstimos; adquirir material; autorizar todas as transferências de valores e fundos; nomear e demitir o director geral e o secretário geral; fixar os quadros do pessoal, etc.

Os novos estatutos prevêem vários casos especiais, entre eles as questões que possam suscitar-se entre o Governo e a Companhia e a eventual dissolução desta.

Finda a discussão e aprovação, o sr. dr. Campos Figueira enviou para a mesa uma proposta no sentido de que os trabalhos ficassem suspensos até o Governo aprovar os estatutos e que fosse nomeada uma comissão composta de três accionistas para lhe darem a última redacção, o que foi aprovado.

Por último, o sr. Fausto de Figueiredo, em nome do Conselho de Administração, agradeceu aos accionistas o modo como decorreram os trabalhos. O orador elogiou depois algumas individualidades que colaboraram na elaboração dos estatutos, entre eles os srs. prof. dr. Rui Ulrich, na parte jurídica, e engenheiro Vicente Ferreira, na parte técnica. O sr. Fausto de Figueiredo salientou ainda os nomes dos srs. engenheiro Lima Henriques e Branco Cabral, respectivamente director e secretário geral, e do sr. dr. Acácio Furtado, advogado da Companhia. Terminou afirmando:

— Temos tudo organizado, inclusivé o orçamento, para podermos tomar conta das novas linhas á meia noite do próximo dia 31 de Dezembro.

RECORDAÇÕES DE VIAGEM

S. MARINO

Pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

VII

OS Estados de superfície mais restrita da Europa, e que já foram denominados literariamente ⁽¹⁾ de Estados liliputeanos, são: Andorra, Mónaco, S. Marino, Cidade do Vaticano e Siechatenstein, sendo a cidade do Vaticano o de menor importância territorial e também a maior potência espiritual do mundo, provando assim que a grandeza duma nação não depende da sua extensão territorial. De maiores dimensões e desenvolvimento populacional mais acen-tuado é o Sunemburgo, sacrificado, devido à sua posição geográfica, a duas guerras mundiais: a de 1914-1918 e a de 1939-1945.

Com exceção do Luxemburgo e Siechtensteins visitei os Estados atraç mencionados, e de Andorra já me ocupei nestas colunas ⁽²⁾. Dos leitores são bem conhecidos a Cidade do Vaticano, onde todos os países do mundo têm os olhos, Mónaco com civilização requintada e uma celebri-dade garantida pelo casino de Monte Carlo, faltando algumas palavras acerca de S. Marino, aguardando que Deus me dê a possibilidade de visitar Sunemburgo e Seichtenstein. Como é vulgar acontecer, o Estado mais atraçado dos que citei, Andorra, é o que pos-sue maior interesse.

Percorrendo a Itália nos meses de Maio e Ju-nho de 1937, então no apogeu da expansão ori-en-tada por Mussolini e que tudo parecia indicar um destino mais glorioso ainda, pensei como seria in-teressante visitar S. Marino, o que é muito fácil em época normal, pois um caminho de ferro eléctrico que serve S. Marino, liga em Rimini com a rede ferroviária italiana. De Roma para Rimini, o percurso divide-se em duas partes: a primeira da capital italiana a Ancona, e a segunda desta ci-dade a Rimini, ambas à beira-mar Adriático.

Parti pois de Roma, pelas 14 horas, da estaçao central, que não primava nem pelo estilo arqui-tectónico, nem pela grandeza e cuja transformação estava projectada para dar origem a uma estaçao monumental.

A Grande Guerra de 1939-1945 impediu os arro-jados projectos de urbanização de Roma, e a estaçao foi destruída, não pela construção duma nova, mas sim devido a um bombardeamento da aviação aliada.

Encontram-se os caminhos de ferro italianos na sua quase totalidade na posse do Estado, processo muito seguido em diversos países e que considero absolutamente errado, pois defendo intransigente-mente a existência de empresas ferroviárias. O ser-viço dos caminhos de ferro italianos era perfeito, desde as cómadas carruagens de corredor e de quádrupulo rodado, luxuosas primeiras classes com assentos e encostos forrados de veludo vermelho, ao combóio eléctrico de tipo aero-dinâmico, o mais rápido da Europa, que vencia em duas horas a dis-tância de Nápoles a Roma. Mussolini restabeleceu a ordem na viação ferroviária, modernizara-a, facili-tara as comunicações, construirá novas linhas e edificara a famosa estaçao de Milão, a maior da Europa, toda de mármore, com proporções admiráveis e extensos cais, tendo junto um parque de material ferroviário que causava o encanto de to-dos os observadores. As reduções nos bilhetes fer-roviários para os grandes percursos eram impor-tantes, havendo um bilhete único com 75 % de abatimento para os estrangeiros que visitassem a Itália, sem necessidade de carimbos, ou idas às bi-lheteiras, e outras formalidades, muito em voga em países atraçados e que em Espanha atingem o requinte. Assim em Vintimiglia, primeira estaçao italiana indo de França, adquiri um bilhete que me serviu até à fronteira suíça, passando por Pisa, Florença, Roma, Nápoles, Roma, Rimini, Veneza e Milão, apenas verificado pelos revisores dos com-bóios, que, acompanhados por dois fascistas com uniforme negro e armados, percorriam os compar-

⁽¹⁾ Título de uma colecção de livros referentes a esses Estados, editada em Montpellier.

⁽²⁾ *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1415 de 1 de De-zembro de 1946, pág. 735.

timentos. As linhas italianas são seguras, em grande parte electrificadas, com estações de mármore, dando um aspecto de luxo e grandiosidade não vulgares.

De Roma a Ancona a viagem dura sete horas, atravessando a via férrea os contrafortes dos Apeninos, cobertos os vales de sementeiras de trigo e mostrando o aproveitamento integral da terra italiana. Cerca das 21 horas uma série de luzes e uma atmosfera marítima anunciaram Ancona, onde na mesma estação, depois de uma hora de demora, passei para o comboio que me conduziu a Rimini em pouco mais de duas horas. Rimini é uma interessante cidade á beira-mar Adriático, com praia, Casino, muitos hoteis, verdadeira estância de verão comparável à Figueira da Foz, mas com aquele cunho de museu que possui toda a Itália.

Na manhã seguinte, o primeiro que fiz foi seguir para S. Marino, havendo duas formas de efectuar a viagem: por estrada com um percurso de 24 horas, e por caminho de ferro eléctrico de via estreita, mandado construir por Mussolini, sendo este o meio que escolhi.

De Rimini avista-se ao longe o Monte Titano onde se encontra S. Marino, e pela sua posição lembra de princípio a Serra de Sintra com o Castelo dos Mouros, porém, pela falta de vegetação, essa primeira impressão é falsa, para, uma vez na cidade de S. Marino, surgir antes Castelo de Vide, no Alentejo, com a diferença da brancura da construção desaparecer, dando origem à cõr terrosa própria das casas do interior da península italiana.

Depois de percorrer S. Marino, a comparação que se pode fazer, é que devido à posição geográfica e ao panorama que alcança o mar Adriático, lembra Sintra, com uma povoação, género Castelo de Vide, na parte mais elevada, com palácios e remota antiguidade.

O serviço ferroviário é bom, as carruagens cómadas, de duas classes, conduzem o viajante para um percurso em curva, de modo a vencer a diferença de nível entre o mar e o Monte Litano, durando a viagem cerca de meia hora e encontrando-se pequenas aldeias pertencentes a S. Marino, campos cultivados, viadutos, tuneis, até se atingir uma estação moderna que tem o nome de S. Marino. outrora S. Marino estava ligado a Rimini por um serviço de diligências (¹), que foi substituído, em 1913, por auto-óibus, mas, em 17 de Agosto de 1926, Mussolini visitou S. Marino e a sua visão genial compreendeu a necessidade de um ca-

minho de ferro para ligar com o litoral adriático. Com a rapidez própria do fascismo, foi estudada a construção, e, a 12 de Junho de 1932, o infeliz Conde de Ciano inaugurou solenemente a via férrea, no meio da alegria dos habitantes que viam realizada uma das suas maiores aspirações.

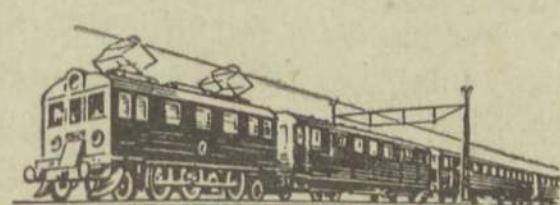
Não é aqui o lugar para descrever a história deste país, que um pedreiro elevado aos altares, S. Marino ou S. Marinho fundou e que é talvez o Estado independente mais antigo da Europa, bastando dizer que possui uma superfície de 58 quilómetros quadrados com a população de 11.000 habitantes.

Saindo da estação, uma via arborizada, dominada do lado esquerdo pela montanha, conduz à rua principal, ladeada de bons estabelecimentos, vendo-se nalguns as curiosidades turísticas. Possui S. Marino moeda própria, a lira sâomarinense, publicações diversas e um doce regional, a torta de S. Marino, que é bolacha de hóstia com recheio de chocolate. A cidade está amuralhada, com o castelo no alto dominando toda a paisagem até Rimini. Além da basílica consagrada a S. Marino e aos outros dois santos protectores, S. Agata e S. Leão, existe um interessante edifício que é o palácio do Governo com ampla escadaria e um museu.

Após o almoço num restaurante situado na praça principal, com carácter regional, onde se serve, como em toda a Itália, o tradicional prato de macarrão com queijo, por um creado que falava espanhol por ter estado em Espanha, subi ao Castelo para observar o panorama, dominado pelo esplendor de um sol de Verão, encontrando-se as muralhas perfeitamente conservadas, com uma porta dedicada a S. Francisco, possuindo também este santo um monumento. O panorama é deveras interessante, não só pelo contraste do rochedo aberto e severo, em que a ação erosiva provocou ficar o calvário a descoberto, com os campos cultivados e alegres, mas também por ao longe se descortinar, tranquilo e suave o mar Adriático com a sua imobilidade característica dos mares sem marés.

Não foi sem saudade que abandonei essa visão idílica, e através da cidade dirigi-me para a estação, afim de em Rimini tomar o comboio na direcção de Veneza, cuja recordação permanece sempre inolvidável aos que a visitaram um dia.

(¹) Manlio Gozi, terra di S. Marino, Milão 1934, pág. 443 a 451, constitui o melhor livro publicado sobre S. Marino.



Eng. António de Vasconcelos Correia

UMA JUSTA HOMENAGEM A ESTE ILUSTRE FERROVIÁRIO

Na assembleia geral extraordinária dos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, reunida, como noutro lugar referimos, em 7 do corrente, para discussão e aprovação dos novos estatutos, o sr. dr. Bustorff Silva, presidente da mesa, leu uma carta do sr. engº António de Vasconcelos Correia, em que este apresentou escusa do cargo de presidente do Conselho de Administração, alegando falta de saúde. O sr. professor Dr. Rui Ulrich mandou em seguida para a mesa uma moção concebida nos seguintes honrosos termos:

«A assembleia geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, considerando os altíssimos serviços que o sr. engenheiro António de Vasconcelos Correia prestou à mesma Companhia em 53 anos de probo e dedicado trabalho, sempre

com o maior zelo e a mais abalizada competência, afirma-lhe o seu alto apreço e manifesta o desejo de que o Conselho de Administração lhe demonstre, duma maneira efectiva, a gratidão que a Companhia lhe deve e a alta consideração em que o tem».

A esta moção, que constitue uma justíssima homenagem aos altos méritos e serviços do ilustre ferroviário e foi aprovada por aclamação, associaram-se os srs. Fausto de Figueiredo, pelo Conselho Directivo, e dr. Emídio Mendes, pelo Conselho Fiscal e em nome do sr. dr. António Centeno, que por motivo de doença não pudera comparecer.

A esta homenagem associa-se muito respeitosamente a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, devedora de inúmeras atenções de S. Ex.º.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Dezembro de 1897)

Carris de ferro de Lisboa

Continuam a sentir-se as consequências do monopólio. Os bilhetes d'assignatura nas linhas d'esta companhia sofrem, no anno proximo, grande alteração de preço, para o que a companhia anunciou que só concede, por enquanto, bilhetes semestraes, até junho, ao preço de 15\$000 réis para a rête antiga e 20\$000 réis para toda a rête.

Quanto aos bilhetes d'este género que eram tomados, aos centos, pelos empregados da companhia real residentes em Lisboa, taes foram as exigencias que a companhia carris de ferro fez para a reforma do respectivo contracto, que a direcção daquella companhia resolveu não o reformar. Assim ficaram os empregados de caminhos de ferro sem essa regalia que lhes foi obtida, em 1884, pelo director d'este jornal.

Tinha então a companhia carris não mais de 728 bilhetes annuais, e deveu á iniciativa de quem esta noticia escreve, vêr entrar para seus assignantes cerca de 200 empregados da companhia real, visto que, a troco de uma reducção de 25 % no preço d'esses bilhetes, o administrador delegado da companhia, o sr. marquez de Fontes, então servindo de director, concedeu que a companhia abonasse por inteiro o custo dos bilhetes, descontando-o em prestações mensaes ao pessoal.

Agora que o contracto se acabou, é bom que fiquem estes apontamentos para a historia.

Mais tarde estas concessões reciprocas foram, nas mes-

mas bases, adoptadas pelas repartições publicas, e os assignantes da companhia Carris passaram, de 969 em 1884, a 2.505 em 1886, a 5.882 em 1888, a 6.156 em 1889, isto é, de 27:056\$000 réis em 1884 passou a ser em 1889 o producto dos bilhetes pessoaes 103:958\$250 réis.

Segundo nos dizem, no segundo semestre do proximo anno a companhia ou acabará com os bilhetes de assignatura, o que é o mais natural, ou elevará o preço talvez a 50\$000 réis annuaes.

Consta tambem que a direcção dos correios e telegraphos informou desfavoravelmente sobre a adopção da tracção electrica por conductores aéreos.

O Sud-express

Tem agradado muito aos passageiros que se tem utilzado d'este comboio a nova marcha, mais rapida do que todas as anteriores e a commodidade da partida da estação de Orleans, que lhes poupa 47 minutos de marcha e o desagradavel percurso pela cintura de Paris.

Mas parece que a companhia dos Wagons-Lits e os empregados do seu escriptorio em Paris não vêm com bons olhos esta alteração.

Nos annuncios que vemos publicados nos guias franceses e hespanhóes, embora sejam indicadas, ua marcha, as partidas de Paris-Norte e Paris-Orleans, no titulo só figura em letra grande a estação do Norte.

Os empregados da agencia, ao venderem os bilhetes, tambem só esta estação recommendam. Deve andar ahi a eterna historia do jantar no wagon-restaurante a que já nos roferimos...

Pois a vantagem da partida da gare d'Orleans é tal que ainda ha pouco a creada de um rico titular que veiu para Lisboa e tomou o comboio na estação do Norte, tendo-se demorado em acompanhar o seu amo e chegando á estação depois do comboio ter partido, mandou seguir o trem em que ia para a estação d'Austerlitz onde, muito a tempo, alcançou o comboio.

A LIVRARIA EDITORA "ÁTICA"

foi inaugurada no Chiado

O Chiado, por excelência a artéria elegante da cidade, espelho de modas e vitrina de novidades literárias — conta agora mais uma grande, moderníssima e airosa livraria, a que não faltam luxo e brilho estético.

Inaugurou-se na esquina que dobra para a Rua do Carmo, e tem o nome de Livraria Editora «Ática» — título este que está em admirável harmonia com a sobriedade de beleza das suas instalações. Estas constituem uma novidade no nosso meio pela invulgaridade do seu conjunto. Compõem-se de cave, rez-do-chão, sobre-loja, e 2.º andar, figurando em lugar de honra a secção de Arte, arquivo opulento que por si só, basta para colocar a «Ática» no primeiro plano do nosso mercado livresco. Dividida em secções (Literatura Geral — Medicina — Técnica — etc.) há ali uma notável organização, um cuidadoso método de expôr o livro alinhando as lombadas numa ordenação de assuntos. A encantadora simplicidade do átrio é um milagre de bom gosto; ali se admira, um belo painel de Jorge Barradas. O conforto é uma das notas predominantes da nova Livraria: «maples» cómodos, luz habilmente distribuída em cada secção, mesinhas de trabalho, estantes para consulta, etc..

À inauguração assistiram centenas de pessoas, algumas de destaque no meio literário, artistas, editores, jornalistas, livreiros, funcionários públicos, oficiais do Exército e da Armada e muitas senhoras. O escritor Luís de Montalvor pronunciou um discurso definindo os objectivos da «Ática» e agradecendo a presença dos convidados.

Caminhos de Ferro Coloniais

ANGOLA

A direcção dos Caminhos de Ferro de Luanda vai adquirir três auto-motoras para serviço de passageiros na linha. São construídas em chapa de liga de alumínio, com interiores revestidos de madeira contraplacada e baquelite, com assentos estofados a couro; dispõem de equipamento para ar condicionado, um pequeno «bar» e sanitárias, comportando, cada veículo, 36 passageiros, sendo 24 em 2.ª classe e 12 em primeira. As auto-motoras podem atingir uma velocidade de 70 quilómetros à hora.

Eng.º Pinto Teixeira

Em gôzo de merecidas férias, acaba de chegar a Lisboa o ilustre Engenheiro, sr. Francisco dos Santos Pinto Teixeira, Director Geral dos Portos e Caminhos de Ferro de Lourenço Marques, devendo demorar-se na capital alguns meses.

Evidentemente que, durante a sua permanência em Lisboa, continuará a interessar-se como é de sua norma, por todos os assuntos que se relacionam com o progresso da província de Moçambique, nomeadamente os de carácter ferroviário.

A S. Ex.º, que honrou a nossa redacção com a sua visita, apresenta a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, os seus agradecimentos e cumprimentos de boas vindas.

«DIÁRIO DE NOTÍCIAS»

CORONEL PEREIRA COELHO

Assumiu a direcção interina do *Diário de Notícias*, o sr. coronel Pereira Coelho, que, até agora, vinha exercendo o cargo de secretário geral daquela emprêsa jornalística.

Jornalista brilhante e distinto homem de teatro, o sr. coronel Pereira Coelho, para o desempenho cabal das suas funções não só dispõe de simpatias gerais dentro do *Diário de Notícias*, mas, também, de um conhecimento técnico muito perfeito e amplo da nobre arte do jornalismo.

Gazeta dos Caminhos de Ferro apresenta ao novo director do *Diário de Notícias* as suas melhores saudações.

Publicações recebidas

«Tanger»

Dos Serviços de Imprensa da Embaixada de Espanha recebemos a obra *Tanger*, editada pelo Ministério dos Estrangeiros de Madrid («Ministério de Assuntos Exteriores»). Neste livro se regista pormenorizadamente, o que foi a acção espanhola em Tanger durante a última guerra (Junho 1940 a Outubro de 1945) em que aquela zona esteve sob a sua protecção.

Acompanham o volume numerosos mapas estatísticos.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — Às 15 e 21 — «Noite no Paraíso».
OLIMPIA — Às 15 e 21 — «A sombra da guilhotina».
COLISEU — Às 21,45 — Companhia de circo.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

Os nossos mortos

Eduardo Schwalbach

COM a morte de Schwalbach não está apenas de luto o grande diário que ele dirigiu com uma orientação subordinada às exigências dum culto estrénuo pelo jornalismo; está de luto toda a Imprensa do país, que nêle vê desaparecer uma das maiores, das mais representativas figuras desta profissão que é, a par dum ofício duro e penoso, uma arte subtil e complexa.

Eduardo Schwalbach foi, sem dúvida, um dos vultos proeminentes que raras vezes surgem na vida agitada da Imprensa. Serviu-a com dedicação sem limites, encarnando as virtudes excelsas dum batalhador capaz de se sacrificar nobremente pelos direitos da Verdade e pelos clamores da Justiça. Com uma generosidade que a si mesmo se excedia pela amplitude dum esforço surpreendente e pelo vivissimo e ardoroso exemplo duma actividade que só o mistério da Morte poderia suster, deu-lhe a força prodigiosa do seu talento, o melhor da sua inspiração, a luz mais perene da sua cultura e da sua sensibilidade.

Era um Mestre, um grande Mestre, com o qual havia sempre muito que aprender — sobretudo a admirável lição do seu juvenil entusiasmo por esta dificílima tarefa que é sustentar entre o Jornal e o Público delicadíssimos liames de contacto desimpata e de interesse.

A clarividência de Schwalbach, robustecida num meio aberto a infinitas experiências, permitiu-lhe a excepcional virtude de possuir uma visão muito completa e exacta do que o jornalista deve a si, à sua profissão, e ao que e a quem ela serve. A sua actuação no jornalismo, depois de clangorosos triunfos nessa outra arte de escrever para o público obras primas que a história do Teatro Português inscreverá nos seus mais gloriosos fastos, teve a isenção e a claridade duma obra edificada com carinho. Amou devotadamente o jornal, onde não podia deixar de vincar eloquentemente a sua personalidade; emprestara-lhe aquela animação interior que os grandes homens deixam em tudo que os apaixona.

Como jornalista serviu uma Ideia, engrandeceu-a, exaltou-a, — diremos até que soube «vivê-la», significando-a com a presença duma alta e fecunda energia, e um otimismo saudável, luz que deixa ainda — agora que a pena do jornalista para sempre secou — caminhos iluminados, sendas esplendorosas de sol por onde podem passar de cabeça bem erguida, quantos vivem com exaltação, sacrifício, heroísmo e fé, a arte, a profissão, o ofício, do grande Mestre.

Eduardo Frederico Schwalbach Lucci, companheiro e amigo íntimo do fundador desta Revista, Mendonça e Costa, nasceu em 18 de Maio de 1860, na rua Formosa. Foi seu pai Manuel João Lucci, e sua mãe, que faleceu oito dias depois de o ter dado à luz, D. Maria Clara Schwalbach, filha de D. Antónia Moraes e Castro, viscondessa de Setúbal, e João Schwalbach, alemão de nascimento, voluntário do exército inglês, passado a Portugal em 1808, herói das lutas liberais, marechal de campo do exército português em 1845, governador militar do Alentejo, visconde de Setúbal por serviços prestados à Nação. Foi seu padrinho José Borges Pereira da Silva, íntimo de João Schwalbach, avô do empresário Carlos Borges, de quem Eduardo Schwalbach fôra como irmão.

O pequeno Eduardo foi criado por sua avó materna, num ambiente todo militar, que em criança o seduziu. Aos 9 anos fez instrução primária numa escola moderna, que houve no Palácio Almada, e aos 12 era aluno da Escola Aca-démica, na calçada do Duque, onde teve, entre outros, por condiscípulos D. António de Lencastre, Marcelino Mesquita,

Carlos Tavares, Carlos Lobo de Ávila, como fôra também nas primeiras letras condiscípulo de Paiva Couceiro. Depois do curso dos liceus, entrou como alferes para a Escola do Exército, e frequentou a Escola Politécnica até ao 2.º ano, abandonando depois os estudos militares.

Aos 20 anos — 17 de Julho de 1880 — casou com D. Mariana do Resgate de Lencastre filha, do 4.º conde da Lousã e irmã de D. António de Lencastre; enviuvando daquela senhora, casou a 3 de Fevereiro de 1885, com outra filha do mesmo titular, D. Maria Julia de Assunção Lencastre, falecida o ano passado.

Eduardo Schwalbach principiou pelo jornalismo. Foi Gervásio Lobato quem o recomendou para o *Diário da Manhã*, de Manuel Pinheiro Chagas.

O jornalismo e o teatro — foram a caminho dos trinta anos o seu vício e o seu bordão. Em 1891 estreou-se com a peça «As Surpresas», escrita em três noites, para uma récita do actor Taborda. Estava lançado nas letras públicas. Fôra nomeado conservador da Biblioteca Nacional, mas, em 1893, por morte de Luiz Augusto Palmeirim, ascendia a director do Conservatório Nacional.

Foi redactor, ou colaborou intensamente em muitos jornais e revistas, que citamos sem ordem cronológica: *Platéia*, *Revista Teatral*, *Ocidente*, *O Século*, *A Tarde*, *Revista Literária*, *Jornal de Notícias do Porto*, *Notícias de Lisboa*, *Correio da Manhã*, *Jornal do Comércio*, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, etc.

Amigo de Hintze Ribeiro, foi político regenerador, e deputado em algumas legislaturas, exercendo também o lugar de redactor da Câmara dos Pares.

Em 4 de Abril de 1894, foi eleito sócio correspondente da Academia Real das Ciências, havendo passado a efectivo quase 50 anos depois, em 26 de Abril de 1943.

Na sua agitada vida até à proclamação da República, época em que se demitiu de director do Conservatório, Eduardo Schwalbach, frequentando redacções, gabinetes políticos, as Cortes, os salões de teatro, os «cafés» literários, foi sobretudo e essencialmente dramaturgo e comediógrafo. Mas depois de 1910 a sua actividade teatral continuou, como um destino da sua vida, e foi mesmo empresário, no Apolo, quando da sua famosa peça, em 1911, o «Chico das Pegas».

Entre centenas de trabalhos destacamos:

«Os Postiços», «A Cruz da Esmola», «Poema de Amor», — as três peças que o autor preferia — «A Bisbilhoteira», «A inimiga», «O Fogo Sagrado», «O Íntimo», «O grande herói», entre duas dezenas de comédias e comédias dramas; «O Poeta de Xabregas», «O João das Velhas», de colaboração com D. João da Câmara; «O Chico das Pegas», das operetas; «A cigarra e a formiga», «As surpresas», «Flor de Laranjeira», «O burro em Pancas», de colaboração; «A Feira do Diabo», entre as muitas fantasias e teatro infantil; «Reino da Bolha», «Retalho de Lisboa», «Aguilhas e Alfinetes», «Pé de Meia», «Dia de Juízo», «Gato por lebre», «Nicles», etc., entre as muitas revistas, além das farsas e das traduções.

Schwalbach teve na sua vida dois duelos, um por questões literárias — e que deu brado em Lisboa — com Abel Botelho, ao sabre, e no qual aquele ficou ferido, e outro, mais tarde, por questões políticas de jornalismo, com França Borges, à pistola, havendo Schwalbach atirado para o ar.

No jornalismo de responsabilidades pode dizer-se que Eduardo Schwalbach só entrou aos 64 anos — 22 de Junho de 1924 — quando assumiu a direcção do *Diário de Notícias*, por haver o dr. Augusto de Castro retirado para o seu posto de ministro em Londres, cargo que exerceu até 1919. Voltou em Janeiro do ano passado à direcção do *Diário de Notícias*, pelo mesmo motivo, o da ausência do dr. Augusto de Castro, colocado ministro em Paris. Em 1944, Schwalbach fez publicar as suas memórias «À lareira do passado», curiosa e edificante série de capítulos, que constituem quadros de Lisboa política e literária, obra que se refere apenas até 1926.

Recortes sem Comentários

Multas no consumo de energia eléctrica

Há uma tendência no nosso país para se transformar em «receitas ordinárias» as «receitas eventuais» provenientes das multas. Deste modo é sempre difícil conseguir-se a rápida solução de qualquer problema, mesmo quando são razoáveis as reclamações, desde que ele envolva um problema de receitas criadas por multas.

Estão precisamente neste caso as multas que continuam a aplicar-se nas Companhias Reunidas de Gás e Electricidade aos consumidores que, só por necessidade, excedem os contingentes fixados. Transformou-se, assim, numa solução definitiva, uma medida excepcional, só comprehensível em tempos de guerra. E o desgraçado consumidor, compelido pela necessidade de ter mais luz na sua casa, ou de consumir mais energia, por mais diligências que faça para o evitar, volta e meia tem de cair na ratoeira da multa.

Não basta vivermos num país onde o consumo de energia eléctrica apresenta baixo índice, dos mais baixos dos países europeus, e de pagarmos essa energia por elevado preço, temos ainda de suportar multas, que muito elevam o custo da energia em que são atingidos.

Mais de uma vez temos tratado deste assunto no nosso jornal, e já os nossos leitores estão informados, por cartas publicadas, de que tal situação também prejudica as Companhias Reunidas de Gás e Electricidade, que nada aproveitam das receitas das multas, tendo até manifestado às entidades competentes o seu desejo de ver terminado este regime de restrição de consumo, que conduz a diversos prejuízos.

Todavia, embora a guerra tenha acabado há muitos meses, e sejam constantes as reclamações, não há forma de terminarem as multas, e parece que ninguém se condoe da situação em que se encontram muitos consumidores, forçados pela necessidade a terem de consumir mais luz, sendo, assim, atingidos pelas multas.

Se o problema não pode ser solucionado pelas Companhias Reunidas — conforme suas próprias informações — parece-nos que as entidades competentes deveriam pôr termo a tal sistema que dá lugar a justos reparos e sobre-carrega os encargos de muitos indivíduos que levam vida bem difícil.

(De *República*).

O comunismo não triunfará na China

Os Revs. Teou e Tchen, professores no Ateneu da «Propaganda Fide», em Roma, e apostólicos missionários no seu país de origem, a vasta China, fizeram a um redactor de «Signo» interessantes declarações sobre a obra missionária na China, que reproduzimos pelo seu valor e oportunidade.

O diálogo gizou-se nestes termos:

— Há verdadeira Acção Católica na China?

— Existe. As primeiras organizações nasceram nos anos de 1923 a 1924.

A sua forma definitiva ficou-se devendo à obra dos missionários de Yu-Pui, em 1932. Em 1935 houve o notável Congresso Nacional que reuniu Bispos, Assistentes e numerosos presidentes diocesanos.

Entre outras obras, a Acção Católica na China tem uma grande empresa editorial, que espalha milhões de revistas e opúsculos. Antes da guerra, que ainda dura para a China,

o nosso movimento católico contava com cerca de 30 publicações periódicas. A vida católica na China é muito intensa, e o apostolado é eficacíssimo, felizmente.

Antes da guerra, a cifra das conversões anuais ia de 110.000 a 130.000. Para a grande população da China estes números são eloquentes.

— E há católicos em posições oficiais de mando civil e militar?

— Não podemos afirmá-lo. Na vida cultural da China, porém, já as coisas se passam de outra maneira. A cultura católica tem hoje na China um notável poder de projecção e de penetração dos espíritos.

— Que consequências teve, na China, a restauração da Hierarquia católica?

— O facto corresponde à nova posição jurídica da Igreja. Não demorará muito a criação de uma Interna Nunciatura junto do Governo nacionalista.

— Quantas Universidades há na China?

— Hoje, algumas das que havia estão destruídas pela guerra. Universidades católicas há a de Fu Gen, em Pei-pin, e a «Amore», em Xangai. Há ainda o Colégio dos Altos Estudos, de Tien-Tsin.

A de Pei-pin foi a única que os japoneses deixaram aberta: todas as outras foram encerradas, deportados os professores e, nas católicas, também os assistentes da Acção Católica junto delas.

Pergunta final do entrevistador:

— Qual é o principal problema, para os católicos, hoje, na China?

— O principal problema, hoje, para os católicos e para a Igreja, é a falta de apóstolos, eclesiásticos e leigos. Temos 1.000 sacerdotes chineses e 2.000 missionários católicos estrangeiros, eclesiásticos. Com esta bagagem humana temos de acudir a igrejas, escolas, seminários, imprensa, à acção social, etc..

E, note, o problema comunista, na China, é muito grave. Os comunistas são satânicos destruidores de tudo, por onde passam. Têm, hoje, um exército independente, mantido pela Rússia soviética. Mas, curiosamente, a juventude, e não só a católica, tem hoje posição definida perante a torva ideologia comunista.

Essa posição só tende a aumentar de solidez e de força. É por isso que ouso afirmar-lhe que, a despeito de ser hoje o maior perigo para a China, ele não conhecerá triunfos definitivos no antigo celeste Império.

(Do *Diário dos Açores*).

Os penteados modernos

Os grandes mestres cabeleireiros franceses provaram no espectáculo de gala da beleza e do adorno femininos, no Hotel Jorge V, que a maior excentricidade pode ser harmoniosa e nunca tocar as raias do ridículo. A linha de 1947 encurta os cabelos. Acabaram-se os penteados «à Verónica» ou os monumentos que nunca engrandeceram ninguém. Ondas largas e caracóis discretos emolduram o rosto; o comprimento é de 10 a 15 cms. Para os desportos, o clássico penteado ao alto, descobrindo bem a nuca, com menos altura que até agora. Delegações de 14 países assistiram a este espetáculo.

Extintor

P A R T E  O F I C I A L

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 274, II série, de 25 de Novembro, publica o seguinte:

Termo do contrato de arrendamento do funicular do Monte de Santa Luzia celebrado entre o Governo e a Câmara Municipal de Viana do Castelo

Aos vinte e quatro dias do mês de Setembro de 1946, na sede da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, nesta cidade de Lisboa, compareceram: Rogério Vasco Ramalho, director geral de caminhos de ferro, representando o Governo, por delegação ministerial, conforme autorização de S. Ex.^a o Subsecretário de Estado das Comunicações de 24 de Maio do corrente ano, e João da Rocha Páris, presidente da Câmara Municipal de Viana do Castelo, como representante desta, conforme deliberação da mesma Câmara de 10 de Abril de 1946, transmitida com o seu ofício n.º 64, de 27 do mesmo mês e ano, pessoas cuja identidade foi legalmente reconhecida e se designam neste contrato, respectivamente, por primeiro e segundo outorgantes.

Pelo primeiro foi dito que S. Ex.^a o Subsecretário de Estado das Comunicações, por despacho de 24 de Maio do corrente ano, exarado na informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro n.º 1:33/S. G., resolvera adjudicar o arrendamento da exploração do funicular de Santa Luzia à Câmara Municipal de Viana do Castelo nos termos constantes do decreto-lei n.º 35:561, de 28 de Março de 1946, e nas condições estipuladas nas cláusulas deste contrato a seguir enumeradas.

1.^a O primeiro outorgante cede, por arrendamento, o uso e fruição dos edifícios, material fixo e circulante, mobiliário, utensílios e demais instalações enumeradas no inventário do funicular de Santa Luzia, que constitui propriedade do Estado, competindo ao segundo outorgante, como usufrutuário, os encargos da sua conservação e manutenção em condições de eficiente funcionamento da sua exploração.

2.^a O segundo outorgante sujeitar-se-á às prescrições que, na parte aplicável, constam das leis e regulamentos da polícia e exploração e mais legislação vigente sobre caminhos de ferro, realizando a exploração em condições de regularidade e de segurança de circulação.

3.^a O Governo reserva-se o direito de adoptar as medidas que reputa convenientes para assegurar a continuidade da exploração, caso ela venha a ser interrompida, correndo as despesas necessárias por conta e risco do segundo outorgante e intimando-o a habilitar-se para, no prazo de sessenta dias, se encontrar apto a cumprir as obrigações assumidas como arrendatário da exploração do funicular.

4.^a O arrendamento é feito pelo prazo de cinco anos, a contar da data da publicação no *Diário do Governo* do presente contrato, e prorrogável por iguais períodos de tempo.

§ 1.^a Dado por findo o arrendamento, proceder-se-á ao inventário entre os valores recebidos e os entregues pelo segundo outorgante, sendo este obrigado a completar o valor do material em falta, avaliado pelo seu preço de custo, deduzida a importância correspondente ao desgaste sofrido pelo tempo da sua utilização, bem como a proceder às reparações que se tornem necessárias para uma eficiente exploração.

§ 2.^a Se o valor da aquisição do material em falta não puder ser averiguado, proceder-se-á à sua avaliação directa por uma comissão composta por delegados de ambas as partes contratantes, presidida por um delegado do Conselho Superior de Obras Públicas.

§ 3.^a A revisão das cláusulas do presente contrato poderá efectuar-se por iniciativa de qualquer dos outorgantes, com o acordo do outro, por períodos quinquenais, desde que a tome com a antecedência de três meses do termo de cada um dos referidos períodos. As novas condições serão objecto de um contrato adicional, em que outorgará, por delegação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ 4.^a O segundo outorgante poderá ser autorizado a transferir as obrigações assumidas em virtude deste contrato, com prévio acordo do Governo, ficando, porém, o subarrendatário obrigado ao cumprimento de todos os deveres e gozando de todos os direitos emergentes da execução deste contrato.

5.^a O segundo outorgante deverá pagar uma renda anual de 18.000\$00, mediante guia emitida pela comissão administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, a depositar na filial do Banco de Portugal em Viana do Castelo durante o mês de Janeiro de cada ano.

§ único. O Ministro das Obras Públicas e Comunicações fica autorizado a, por simples despacho, rectificar o montante da renda anual a pagar, em face da liquidação definitiva das contas a apresentar por intermédio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, ficando ressalvado o direito à Câmara de denunciar o contrato no caso de lhe não convir a importância objecto da rectificação aludida.

6.^a As obras complementares do 1.^º estabelecimento, a primeira renovação da parte metálica da via e a modernização do equipamento do funicular serão custeadas pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro, nos termos do n.º 1.^º do artigo 14.^º do decreto n.º 13:829, de 17 de Junho de 1927.

§ 1.^a A execução das obras ou as aquisições de materiais serão da iniciativa do segundo outorgante, mediante requisição justificativa da sua necessidade, depois de os respectivos projectos terem sido aprovados pelo primeiro outorgante, com prévio parecer das entidades que, por lei, devam ser consultadas.

§ 2.^a Os materiais retirados da renovação ou considerados incapazes para o fim a que se destinam, causa da sua substituição, constituirão pertença do primeiro outorgante.

7.^a As instalações cedidas por arrendamento consideram-se, para todos os efeitos, como bens do domínio público, sendo, portanto, inalienáveis e impenhoráveis.

8.^a Este contrato poderá dissolver-se:

a) Por acordo das partes;

b) Findo o prazo de arrendamento, não havendo prorrogação;

c) Pela rescisão;

§ 1.^a A rescisão terá lugar:

a) Quando o segundo outorgante não cumprir as cláusulas do presente contrato depois de advertido;

b) Quando, expirado o prazo estipulado no último período da cláusula 3.^a, o segundo outorgante não se mostrar apto a continuar a exploração do funicular pelos seus próprios meios e nos termos deste contrato.

§ 2.^a Em qualquer dos casos enumerados na alínea b) destas cláusulas e do § 1.^a o segundo outorgante não terá direito a indemnização alguma, qualquer que seja o fundamento ou pretexto alegados para o justificar.

9.^a As dúvidas que se levantem na execução e interpretação deste contrato, bem como os casos omissos, serão resolvidos por despacho do Ministro das Obras Públicas e Comunicações sobre informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

O segundo outorgante declarou então que aceitava o

COMPRE



Lâminas COOPER

Cooper E: pes-
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 lâmina da espessura que preferir

Representantes exclusivos para todo o Império Português

SOCIEDADE COMERCIAL JULIO DE MACEDO, LD.^A

Rua de S. Nicolau, 23, 1.^o — LISBOA — Telefone P BX 23608
Caixa Postal 64 — Telegramas JOSELI

presente termo de contrato nas condições nele exaradas, pelo que o primeiro outorgante mandou, para constar, lavrar este termo de contrato, por ambos assinado e por mim, João da Exaltação da Cunha, engenheiro de 2.^a classe, servindo de chefe da Repartição dos Serviços Gerais da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, solteiro, de 47 anos de idade, residente em Lisboa, que o fiz dactilografar e o li em voz alta na presença dos contratantes e das testemunhas presentes no acto, António Freitas da Luz Maltês e Fernando Araújo Alegria, funcionário desta Direcção Geral, residentes em Lisboa e Oeiras. — Rogério Vasco Ramalho — João da Rocha Páris — João Exaltação da Cunha — António Freitas da Luz Maltês — Fernando Araújo Alegria.

(Este contrato foi visado pelo Tribunal de Contas em 2 de Outubro de 1946. São devidos emolumentos, na importância de 45\$ e nos termos do decreto n.^o 22:257).

O «Diário do Governo» n.^o 276, II série, de 27 de Novembro, publica o seguinte:

3.^a REPARTIÇÃO

Compromisso anexo ao contrato de arrendamento do caminho de ferro do Cais do Sodré a Cascais, de 7 de Agosto de 1918, publicado no «Diário do Governo» n.^o 204, 2.^a série, de 31 de Agosto de 1918

De harmonia com o despacho de 26 de Maio de 1942 de S. Ex.^a o Subsecretário de Estado das Comunicações, a

Sociedade Estoril, tendo pago os direitos alfandegários correspondentes às seguintes máquinas ferramentas:

Um torno inglês de 2 metros entre pontos, com uma altura de pontos de 0^m,320 e altura de cava de 0^m,500, com prato de 0^m,950 de diâmetro;

Um torno, tipo francês, de 1 metro entre pontos, 0^m,165 de altura de pontos e 0^m,245 de altura de cava;

Um torno, igual ao anterior, de 1^m,500 entre pontos: fica autorizada a dispor desde já destas máquinas, tomando para com o Estado o compromisso definido nas seguintes cláusulas:

a) Às máquinas-ferramentas são atribuídos os valores adiante discriminados:

Torno inglês de 2 metros entre pontos, 15.000\$00; torno tipo francês, de 1 metro entre pontos, 9.884\$35; torno igual ao anterior, de 1^m,500 entre pontos, 15.412\$30, no total de 40.296\$65.

b) A Sociedade Estoril obriga-se a repor a importância de 40:296\$65, em maquinismo ou melhoramentos que revisam um carácter permanente, na linha férrea do Cais do Sodré a Cascais, dentro do prazo de validade do actual arrendamento da citada linha férrea, feito pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses à Sociedade Estoril em 7 de Agosto de 1918, publicado no *Diário do Governo* n.^o 204, 2.^a série, de 31 de Agosto de 1918, e independentemente de qualquer renovação ou prorrogação desse arrendamento:

c) A reposição referida na cláusula anterior fica sempre dependente de acordo prévio da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e especialmente designada como sendo efectuada para cumprimento deste compromisso;

d) A reposição referida nas cláusulas anteriores poderá ser gradual.

Este compromisso fica considerado anexo ao já citado contrato de arrendamento.

Lisboa, 7 de Novembro de 1946. — Pela Sociedade Estoril, o Engenheiro Subdirector, *António da Silveira Bual*.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro, 22 de Novembro de 1946. — O Engenheiro Director Geral, *Rogério Vasco Ramalho*.

Repartição de Estudos Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com José Eusébio Gonçalves para a execução da empreitada n.^o 68, de execução de vários trabalhos na variante de Beja.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue, em nome do mesmo Ministro, no contrato a celebrar com Edmundo Simões e Albano Gonçalves Nabo para a execução da empreitada n.^o 71, de construção de três casas para pessoal nas estações de Estremoz, Borba e Vila Viçosa.

O «Diário do Governo», n.^o 284, II série, de 6 de Dezembro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

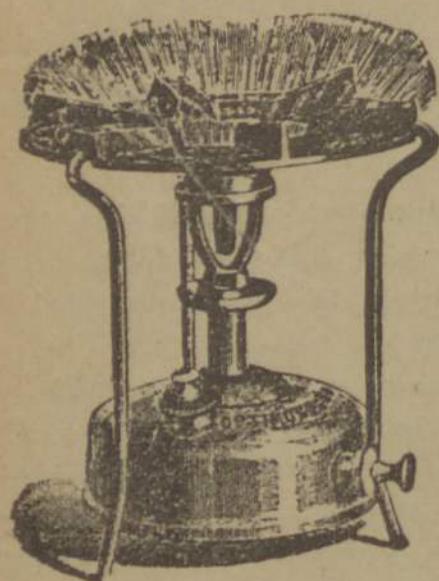
Em conformidade com o disposto no artigo 2.^o do decreto-lei n.^o 27:665, de 24 de Abril de 1937, e com o despacho de 22 do corrente mês de S. Ex.^a o Subsecretário de Estado das Comunicações, foi aprovado o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, prorrogando, até aviso em contrário, a suspensão da aplicação das tabelas de preços da tarifa especial interna n.^o 1, de pequena velocidade, às mercadorias abrangidas pelo capítulo da mesma tarifa.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!



A NOVA
LOJA DE
CANDEEIROS

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

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

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

SILVA & DIAS, L.^{DA}

Máquinas Industriais e Agrícolas — Acessórios
para camionetas em 2.ª mão — Ferro para obra
— Sucatas de Ferro e Metais

Rua das Fontainhas, 19 — LISBOA — Telef. 3 6956

JÚLIO BATISTA RIBEIRO
CONSTRUTOR CIVIL

Agente de compra e venda de propriedades
Rua dos Fanqueiros, 128-2.º — LISBOA — Telefone 2 7135

Não comprometem sem o consultarem, pois é um
técnico de propriedades na Construção Civil

Morada: **Campo 28 de Maio, 170, 2.º-Dto.**

SEGUROS
AVIÃO — CAMINHOS DE FERRO
TAXAS

Procure **António Gomes**

Telefone 2 3116

VAI VIAJAR?

LEVE O

Manual do Viajante em Portugal

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES
P. B. X. — 2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA

SINCLAIR & VALENTINE Co.

NEW YORK U. S. A.

FABRICANTES DE TINTAS TIPOGRÁFICAS E LITOGRÁFICAS (OFF-SET)

PARA ENTREGA IMEDIATA

Nos seus Agentes Gerais para Portugal

MOITINHO D'ALMEIDA, L.^{DA}

RUA DA PRATA, 71, 1.º

TELEFONE 2 1017