

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: CARLOS ROCHA, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 2 4736

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

1466



16 — JANEIRO — 1949



ANO LXI

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal
(semestre) 30\$00 África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR :

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO :

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ALVARO PORTELA
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES :

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA

COLABORADOR ARTÍSTICO :

STUART DE CARVALHAI



S U M Á R I O

Novos Melhoramentos dos Caminhos de Ferro Portugueses	107
Problemas Sociais, pelo Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA	108
Brindes e Calendários	108
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT	109
Pessoal Ferroviário	110
Há 50 anos	112
O turismo francês e a sua propaganda em Portugal	113
Sociedade Estoril	113
Jantar de homenagem ao Eng. ^o Sousa Rêgo	113
Ateneu Ferroviário	114
Espectáculos	114
Jardim Zoológico	115
Marinha Mercante brasileira	115
Cumprimentos de Boas Festas	116
Linhos portuguesas	116
Imprensa	116
Parte Oficial	117
Automobilismo e Mosquitos	119

Novos Melhoramentos

dos Caminhos de Ferro Portugueses

Inaugurou-se ontem, na linha do Vale de Tâmega, o troço Celorico de Basto e Arco de Baulhe

A hora em que escrevemos, o sr. ministro das Comunicações está a caminho do norte do País, em comboio especial, com o fim de inaugurar um novo troço da linha férrea do Vale do Tâmega. Acompanham-no os srs. director-geral dos Caminhos de Ferro, eng. Rogério Vasco Ramalho; director-geral da C. P., eng. Espregueira Mendes e mais alguns técnicos ferroviários.

Para a inauguração deste novo troço entre Celorico de Basto e Arco de Baulhe, organizaram-se algumas festas e sessões comemorativas, a que se associam os srs. governadores civis de Braga e Vila Real e as câmaras municipais de Cabeceiras, Celorico, Mondim de Basto e Ribeira de Pena, autoridades e figuras representativas locais.

E' um dia de festa para as populações que vão ser de hoje em diante beneficiadas com a nova linha férrea. Trata-se, com efeito, de um melhoramento muito importante, que vem satisfazer uma velha e legítima aspiração daqueles povos nortenhos, pois data de 15 de Fevereiro de 1900 o decreto que classifica aquela linha férrea no grupo de linhas de via estreita a construir ao norte do Mondego, com origem na estação de Livração, passando por Amarante e Calvez.

Tendo sido mantida no «Plano Geral da Rede Ferroviária», elaborado em 1929, não está ainda determinado qual será o seu término definitivo, que é, por enquanto, e desde 15 de Janeiro, em Arco de Baulhe.

A construção desta linha, por várias razões, foi interrompida algumas vezes e aberta à exploração nas seguintes datas: Livração e Amarante em 1908; Amarante a Chapa, em 1923; Chapa a Celorico, em 1934 e, finalmente ontem, o troço Celorico de Basto a Arco de Baulhe.

O sr. coronel Gomes de Araújo, que desde a hora em que tomou conta da pasta do Ministério das Comunicações, mostrou sempre o desejo de resolver os problemas ferroviários, que são problemas nacionais dos mais importantes, deve sentir-se contente por ter proporcionado aos povos de Celorico de Basto e de Baulhe a satisfação de uma antiga aspiração e à C. P. uma nova oportunidade de demonstrar o seu interesse e o seu carinho, sem os quais aquela Companhia não poderia entrar, como já entrou, num período de melhoramentos e realizações notáveis.

No próximo número daremos desenvolvida reportagem da inauguração do novo troço da linha férrea do Vale do Tâmega.

PROBLEMAS SOCIAIS

O espírito da sociedade está contagiosamente enfermo...

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

E, já mania que tenho em analisar, ao de leve, as delicadas doenças sociais. Há um ano, numa Conferência que proferi no Porto e depois foi publicada, eu quis demonstrar que o espírito cívico do povo é enfermo. Contagiosamente enfermo, pode repetir-se hoje. Então, debrucei-me sobre o caso flagrante do futebol e do desporto em geral. Não quis, evidentemente, ir de encontro a uma criação do século, sabendo eu que a mesma ganhou raízes fundas no entusiasmo das multidões. Até prevejo que o desporto será no futuro uma arma a aproveitar para vencer o povo, calando-o e adormecendo-o como por genial hipnose! Porém, já que conquistou todas as classes — todas! — existe ele.

Para esclarecer más intenções direi que não sou contra o desporto. Pelo contrário, vejo a necessidade do mesmo como exercício físico, robustecedor, e que todos deviam praticar. Reprovo-o, sim, no que ele tem de atractivo de multidões, que se excitam no gozo fátil de vibrar com uma dúzia de desportistas, que competem dentro de arenas!

Existe ele, portanto, mas sem desprezar o benéfico desporto espiritual... Aqui queríamos chegar. É que aparte as élites intelectuais, cujos compassos da vida exigem íntimo contacto com os livros, vive-se num mundo puramente material, sem os cambiantes da sensibilidade e da emoção, criadas pelo senso da arte e das boas maneiras. Cremos que esta vida apressada, materialista, sem um freio poderoso de ordem estética e ética, acabará por ausentar da massa popular o culto pela educação. Já não abundam as boas maneiras, em que os nossos pais e avós eram esmerados; nem existe a dignidade do sexo, que através do Tempo inspirou poetas, pintores e filósofos; não existe o menor respeito pelas coisas de arte, que traduzem a autêntica verdade das emoções. Tudo o modernismo roubou na ânsia de revolucionar os costumes e no seu propositado capricho de ser irreverente. Pensa-se que progresso é ódio ao passado... Neste caos tudo é regra e nada faz sentido.

Por outro lado as necessidades da vida moderna, tão agitada pela concorrência, criaram o egoísmo e o atropelo. O homem tem de lutar para viver. A vida crua prende-o à matéria. E o homem já detesta as associações e foge do convívio. Depois do trabalho, obrigatoriamente em comum, torna-se indivíduo puro, inimigo das reuniões e da conversa que recreia e educa.

... O homem, apenas, se junta à massa, quando vai, delirante, aclamar os jogadores da Bola ou aplaudir os cantores do fado!

Até perante os problemas de que depende a estabilidade da Nação, o homem é, por vezes, indiferente. Se não é indiferente, é apático — defeito que mais vinca a falta de civismo e calor de alma no indivíduo. De resto, quando se torna activo e entusiasta, já não é para apoiar aqueles que pretendem cuidar do conforto de seus filhos, da segurança de seus direitos, de seu bem-estar. É antes para reagir com os reaccionários, que sempre lutaram e lutam contra o que se apresenta digno e estável.

! Paradoxo do homem insatisfeito que não sabe o que quer!...

Provado está que o homem-massa atravessa crise. Crise que o atormenta e há-de decidir o futuro da sua geração. Torna-se necessidade inadiável aquecer a alma do homem-massa, que não vibra com as manifestações do bom senso, as únicas que significam os costumes. Aquecer, dilatar, robustecer essas almas é programa difícil. Dar um alvitre é já lançar uma acha na fogueira que há-de atear e dar corpo ao homem-espírito.

Onde poderá, pois, o homem buscar esse calor espiritual? Porque não está afeito às contemplações do Belo e do Sublime, que irradiam da sua própria natureza, a resposta é difícil. Difícil, mas possível!

E' ainda na escola e no livro, bem escolhido, que se encontra a melhor panaceia para a doença que alasta. A Escola, conforme apontámos em crónicas anteriores, sabe o que tem a cumprir e como. Repetir para quê? O livro, dada a falta de gosto do leitor e a impossibilidade de se comprar (veja-se o preço e vejam-se os vencimentos!), terá de ser fornecido pela Biblioteca Pública. Por isso que os dirigentes das mesmas obrigar-se-ão a estudar um programa novo, em moldes que satisfaçam as exigências colectivas, cultivando tendências para determinado sector ou especulativo ou de feição educativa. Só com propaganda eficiente, cujo teor noutros artigos publiquei, ela conseguirá atrair e apaixonar o público em geral. E pode, se quiser e fôr esse o seu melhor objectivo.

Com estes remédios, básicos e elementares, o espírito da sociedade entrará em via de cura... E' o que se tira da fé de um novo!

BRINDES E CALENDARIOS

Recebemos e muito agradecemos os brindes e calendários que, gentilmente, nos foram enviados pelas seguintes firmas: João Nunes Sequeira, de Santo António das Areias; Centro Nacional Suíço de Turismo; Sapec, de Lisboa, e Couto, L.^{da}.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Ano Velho, Ano Novo

EM-NOS em começos de 1949. A dezasseis dias do princípio de Janeiro, podemos dizer que o Novo Ano é ainda um ano relativamente muito novo, um ano bêbê, que pode dizer em voz alta quantos dias tem de vida, sem precisar de diminuir, como as senhoras, alguns quilómetros na contagem da idade...

Um ano que começa é sempre uma esperança mais forte que surge no horizonte da pobre vida humana. O homem, afinal, é o único ser da terra que não pode viver sem o afago e o calor de uma esperança e o único, também, que só se sente verdadeiramente feliz quando povoa de ilusões a sua imaginação ardente.

A humanidade está, como parece, cançada e saturada de realidade. A realidade é o cotidiano, o cozido à portuguesa, o eterno bacalhau com batatas, etc. Há quem jeje por desporto e há quem não beba vinho, por causa do fígado. Há quem passe perfeitamente sem frequentar teatros e cinemas, como há também, neste período exaltado de futebol e fados, quem não frequente, — e este é o meu caso pessoal, — nem as salas onde se exige silêncio para se ouvir uma canção triste, nem os campos desportivos, onde dois grupos se combatem, esforçadamente, com a galhardia dos galos e a paixão dos políticos, mas tanto os leitores como eu não podemos viver sem uma esperança em melhores dias.

Há muitos anos que ouvimos dizer que «isto» (a vida) vai cada vez pior, que as coisas vão encarecendo dia a dia, mas todos nós observamos este facto muito engraçado: é que ninguém quer morrer, que os cinemas, pelo menos em Lisboa, são já poucos para as exigências da população, que o número de pastelarias finas atinge, actualmente, uma cifra astronómica, e que, a avaliar pelo número dos automóveis de luxo, a cidade de Lisboa é um paraíso de milionários.

Ora são precisamente os milionários os que mais se queixam amargamente da vida, oíço dizer, possivelmente porque não descortinam perspectivas para entesourarem mais alguns milhares de contos nos seus bojudos cofres.

Ainda há dias, um amigo meu, ao retribuir-lhe os desejos de um novo ano feliz, dizia-me com sinceridade: «que, pelo menos para mim, o ano de 1949 seja tão mau como o de 1948». Para este bom amigo o ano de 1948 foi, pelo que se presume, um ano feliz.

Os anos não são bons nem são maus. São, apenas, aquilo que os homens querem que eles sejam. Não será assim, caros leitores?

No entanto, apresento cordialmente a todos os meus sinceros votos de muitas felicidades no decorrer deste e anos seguintes.

Exposições de pintura

OS salões da Sociedade Nacional das Belas Artes abriram com chave de ouro o ano artístico de 1949. Três artistas novos, fazendo-se mútuamente excelente vizinhança, ocuparam com dignidade os três salões do rez-do-chão. Francisco Maya, o do centro, Portela Junior, o da esquerda e Silva Lino, o da direita.

Francisco Maya, filho do notável escultor Delfim Maya, é um vibrante temperamento paisagista, que tem em suas mãos um grande futuro. A sua exposição, constituída por setenta trabalhos, é uma viagem encantadora por Lisboa, Porto, Algarve, Açores, África, Espanha e França.

Portela Junior, um dos grandes pintores portugueses da actualidade, possuidor de uma técnica muito pessoal, é, não há dúvida, um renovador de temas e de processos. Quase todos os seus quadros, pela técnica soberba e definitiva, podiam figurar em qualquer grande museu português. Os seus quadros colocam-nos na presença de um Mestre.

Finalmente, Silva Lino, que há cinco ou seis anos vem aparecendo, com êxito, em exposições colectivas, distinguindo-se sempre pela delicadeza das suas tintas e pela poesia das suas paisagens, fez agora a sua primeira exposição individual. Há que saudar nele um dos maiores pintores da nova geração. Muitas das suas paisagens, pela frescura inigualável das tintas, aproximam-se da delicadeza das aguarelas, quando estas, é claro, são pintadas pelos grandes mestres.

O público português já frequenta em grande número as exposições de arte, já se interessa pelos seus problemas, já discute o mérito dos nossos pintores e se nem todos os amadores compram quadros é porque, muitas vezes, os seus preços são demasiadamente altos, embora, na totalidade, sejam incomparavelmente mais baratos e duradouros do que um vistoso casaco de peles, que, no fim de dois ou três anos, não vale um pataco.

Pessoal Ferroviário

Foi aumentada em 20 por cento, com início em Janeiro, a subvenção dos ferroviários — da C. P. e da Sociedade Estoril —

Pelo *Diário do Governo* foi publicada a portaria que altera e melhora as condições de prestação e de remuneração de trabalho do pessoal ferroviário da C. P. e da Sociedade Estoril, cuja subvenção foi aumentada em 20 por cento.

No relatório que precede esse documento diz-se:

«Por portaria de 23 de Outubro findo, foi nomeada uma comissão técnica para estudar o reajuste das condições de remuneração de trabalho dos ferroviários, que elaborou um relatório propondo várias medidas que podem resumir-se essencialmente em três pontos:

1.º — Revisão da classificação de certas categorias do quadro de pessoal constante da portaria de 20 de Dezembro de 1945. Essa revisão baseia-se nalguns casos em razões de ordem técnica e outros traduz simplesmente a tendência para melhorar as condições de retribuição de determinadas categorias que, na relatividade das posições, se afiguravam mais desfavorecidas.

2.º — Unificação dos quadros e tabelas de vencimentos do pessoal das extintas companhias de via estreita com o quadro e tabelas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Essa unificação representa, na maior parte dos casos, um sensível aumento de remunerações.

3.º — Por último, propôs a comissão que a actual subvenção ou adicional, que incide sobre as remunerações-base, fosse aumentada, a fim de ocorrer, na medida do possível, à melhoria das condições de vida do pessoal, dentro das possibilidades da exploração ferroviária».

E computado em 44.300 contos anuais o aumento concedido

«Reconhece o Governo a conveniência de um reajuste das remunerações do pessoal ao serviço das empresas ferroviárias e concorda em que

esse reajuste se faça através das medidas propostas pela comissão.

Sómente no que se refere à melhoria da subvenção ou adicional em vigor não se julga possível, nas circunstâncias presentes, ir além de um acréscimo de 20 por cento sobre a base da incidência daquela subvenção.

Com efeito, as actuais condições económicas da exploração ferroviária não permitiam o estabelecimento de uma percentagem superior, sem que daí resultasse um agravamento excessivo das tarifas, o que se afigura manifestamente inconveniente, dadas as repercuções que esse agravamento iria determinar no preço das mercadorias transportadas.

A este respeito deve ponderar-se que cada aumento de 5 por cento nos vencimentos acarreta para a C. P. um encargo da ordem dos 10.500 contos por ano. A melhoria de 20 por cento na subvenção, aliada ao custo em que se traduz a revisão de certas categorias e a unificação de vencimentos do pessoal da via larga com o da via estreita, representa assim um encargo computado, pelo menos, em 44.300 contos anuais.

Estas as razões justificativas das medidas agora adoptadas.

O Governo tem a consciência de que procurou fazer justiça, ponderando todos os factores que intervêm na apreciação do problema e procurando encontrar a solução mais equilibrada à luz das superiores exigências do interesse nacional».

A portaria manda depois fazer as seguintes alterações na que foi publicada no *Diário do Governo*, n.º 302, 2.ª série, de 28 de Dezembro de 1945:

Pessoal de via larga

DIVISÃO DE EXPLORAÇÃO — *Estações — Quadros especiais*: Conferente, passa para a es-

cala 4; fiel de cais de 2.ª classe, passa para a escala 7; fiel de cais de 1.ª classe, passa para a escala 10; capataz geral, passa para a escala 15; telefonista principal, passa para a escala 15.

Manobras e manutenção: Capataz de manobras de 2.ª classe, passa para a escala 6; capataz de manobras de 1.ª classe, passa para a escala 8; capataz de manobras principal, passa para a escala 9.

Agulhas: Agulheiro de cabina, escala 9. (Passam a ter esta designação os actuais agulheiros principais, escala 7).

DIVISÃO DE VIA E OBRAS — Obras, conservação e vigilância: Subchefe de distrito, passa para a escala 5; guarda-fios de 1.ª classe, passa para a escala 9; chefe de distrito, passa para a escala 9; chefe de brigada, passa para a escala 18.

DIVISÃO DE MATERIAL E TRACÇÃO — Locomotivas: Chefe de maquinistas, passa para a escala 25.

Vapores: Arrais, passa para a escala 6; marinheiro de 1.ª classe, passa para a escala 6.

Depósito de locomotivas e material circulante: Capataz de manutenção de 2.ª classe, passa para a escala 4; capataz de manutenção de 1.ª classe, passa para a escala 6; ensebador, passa para a escala 8.

Serviços centrais, regionais, armazens e oficinas — Escritórios: Escriturária de 3.ª classe, passa para a escala 9; escriturário, passa para a escala 10; escriturária de 2.ª classe, passa para a escala 12; Empregado de 3.ª classe, passa para a escala 14; escriturária de 1.ª classe, passa para a escala 15; empregado de 2.ª classe, passa para a escala 18; escriturária principal, passa para a escala 18; empregado de 1.ª classe, passa para a escala 23.

Oficinas: Chefe de brigada, escala 18. (Passam a ter esta designação os actuais chefes de brigada de 2.ª classe (escala 15), e os chefes de brigada de 1.ª classe (escala 18).

Pessoal de via estreita

Todo o pessoal das extintas empresas de via estreita é integrado nas categorias de igual denominação constantes do quadro de categorias e tabelas de vencimentos, diuturnidades, escalões e abonos diversos anexos à portaria de 20 de Dezembro de 1945, observando-se as excepções que seguem:

São extintas as categorias de pessoal de via estreita a seguir indicadas: Engenheiro chefe de serviço; chefe de serviço (não diplomado); engenheiro subchefe de serviço; subchefe de serviço; chefe de oficina; fogueiro de 3.ª classe. (Os actuais fogueiros de 3.ª classe passam à 2.ª classe).

O pessoal de via estreita recebe as seguintes mudanças de categoria:

De tesoureiro-pagador a pagador principal; de escriturário principal a empregado principal; de escriturário de 1.ª classe a empregado de 1.ª classe; de escriturário de 2.ª classe a empregado de 2.ª classe; de escriturário de 3.ª classe a empregado de 3.ª classe; de amanuense a escriturário; de encarregado de armazém a chefe de armazém; de limpador de 1.ª classe a limpador; de limpador de 2.ª classe a limpador; de encarregado de óleos a limpador; de mecânico a motorista; de encarregado de revisão do material a chefe de revisão, de revisor de material a revisor de material de 1.ª; de ajudante de revisor de material a revisor de material de 3.ª; de encarregado de telefone e instalações eléctricas e de relógio e telégrafo a chefe de brigada; de electricista a electricista de 3.ª; de ajudante de electricista a guarda-fios de 2.ª; de capataz de manobras a capataz de manobras de 1.ª; de carregador de 1.ª classe a carregador; de carregador de 2.ª classe a carregador; de faroleiro a carregador; de guarda a guarda de estação; de chefe de pessoal de trens e revisão de bilhetes a subinspector; de subchefe de pessoal de trens e revisão de bilhetes a fiscal de revisores; de capataz geral a chefe de lanço de 1.ª; de capataz de distrito a chefe de lanço de 2.ª; de capataz de partido a chefe de distrito; de assentador de 1.ª classe a assentador; de assentador de 2.ª classe a assentador; de trolha a operário ajudante; de caiador-pintor a operário.

Da integração do pessoal de via estreita no quadro de categorias e tabela de vencimentos, diuturnidades, escalões e abonos diversos do pessoal de via larga não pode resultar para o pessoal integrado qualquer diminuição nos seus actuais vencimentos, compreendendo ordenados e salários-base, diuturnidades e outros abonos.

A subvenção actualmente em vigor para todo o pessoal das empresas ferroviárias é aumentada de 20 por cento.

Estas disposições entram em vigor a partir do próximo dia 1 de Janeiro.

Cumprimentos ao Subsecretário das Corporações

Apresentaram cumprimentos ao Subsecretário de Estado das Corporações os dirigentes dos Sindicatos dos Ferroviários, os quais lhe agradeceram a portaria que altera as condições vigentes de prestação e remuneração do trabalho do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e da Sociedade Estoril.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Janeiro de 1899)

Inquérito ferro-viário

Em harmonia com o estabelecido no decreto 6 de outubro do anno findo, que aqui reproduzimos e a que tambem aqui fizemos referencia, foi aberto o inquérito administrativo convidando o publico a manifestar-se sobre a conveniencia do traçado da rēde complementar das linhas do Estado, ao norte do Mondego e ao Sul do Tejo.

A commissão incumbida d'este importante assumpto estudou, com o seu conhecido zelo e competencia, as novas linhas, subordinando-as a um plano geral, lançou sobre a carta geographica do reino cada uma das vias ferreas de bitola normal ou reduzida, ao lado das linhas actualmente exploradas, e enviou estas cartas ás corporações municipaes, ás associações commerciaes, industriaes e agricolas, juntamente com um questionario a que essas entidades devem responder para que possam ser depois considerados os seus votos e opiniões no seio da commissão que seguidamente ordenará o plano definitivo do seu projecto.

Não nos parece que o inquérito dê o resultado que se deseja e que as respostas colhidas sejam de molde a esclarecer notavelmente a commissão.

Cada uma das camaras ha de advogar a conveniencia de passar uma linha ferrea pela sua porta, sem attender ás necessidades geraes da regiāo, para principalmente pensar na sua conveniencia especial.

Este plebiscito tem apenas a conveniencia politica de mostrar que o governo pretende attender ás commodidades dos povos e satisfazer as suas justas aspirações.

Todavia, embora o inquérito não dê senão opiniões oppostas e contraditorias que mais venham avolumar o trabalho da commissão, o que subsiste de bom é o pensamento de redigir um plano geral da viação accelerada n'estas regiões.

Ha muito já que deveria ter sido feito, não só para as vias ferreas mas para as estradas de 2.ª ordem e 3.ª, e para aquellas que ficaram a cargo dos municipios, mas que estes nunca construem por preferirem embelezar as sédes dos concelhos, ou servir as quintas dos proprietarios vereadores.

Este plano geral vem portanto preencher uma lacuna existente, e é talvez por isso que tem um caracter *antigo*. De facto, só trata das vias ferreas de typo classico — via larga, via estreita mas a vapor. Das linhas especiaes, de cremalheira ou electricas, nada se diz e, todavia, algumas ha em que conviria adoptar porventura um modo de tracção differente.

Estas linhas estão na ordem do dia lá fóra. Constantemente se adoptam e desenvolvem novas construções de linhas em que se aproveita a força electrica.

Basta vêr as revistas e lêr as estatisticas.

A regiāo do centro que não tem o beneficio de ser sulcada por linhas do Estado, ficou de fóra do inquérito.

Não pôde aspirar á construções d'algumas linhas secundarias como as de Payalvo a Thomar, a da estação de Leiria por Leiria á Batalha, a Alcanena e Torres Novas e outras.

O plano projectado pela commissão, principalmente no Norte, é vasto. Fica uma verdadeira rēde de malhas apertadas. Chaves seria servida por duas linhas ou tres; Ponte da Barca teria duas; S. Pedro do Sul duas; Villa Franca das Naves teria duas tambem.

São as seguintes as novas linhas sobre que se consulta.

Região ao norte do Mondego

I — Via larga

- 1.º Da alfandega do Porto ao porto de Leixões.
- 2.º De Valença a Melgaço. — E' o complemento da linha do valle do Minho; serve Monsão e Melgaço.
- 3.º De Braga a Ponte da Barca. — E' o prolongamento do ramal de Braga.

II — Via reduzida

- 1.º S. Pedro da Cova ao Porto. Para a exploração dos jazigos mineiros e para trafego suburbano.

- 2.º De Vianna a Ponte da Barca. Vae ao longo d'um rio navegable.

- 3.º De Braga a Guimarães.

- 4.º De Guimarães a Chaves. E' o prolongamento da linha do Bougado a Guimarães. Serve Fafe, o valle do Tamega e a regiāo de Chaves.

- 4.º De Cahide por Amarante a entroncar na linha precedente. — E' a linha do valle do Tamega, que serve a regiāo de Basto.

- 5.º Da Regua por Villa Real a entroncar na linha de Guimarães a Chaves. — Liga o districto de Villa Real com a rēde-ferro-viaria do paiz. Está já concedida a uma companhia.

- 6.º De Mirandella a Bragança. — E' o prolongamento da linha de Foz Tua a Mirandella.

- 7.º Do Pocinho por Moncorvo e Miranda á fronteira. Vae permitir a exploração dos jazigos de ferro de Moncorvo e dos alabastros de Vimioso.

- 8.º Do Pocinho a Villa Franca das Naves. — E' um dos troços da linha da fronteira. Liga a linha do Douro com a da Beira Alta.

- 9.º Da Regoa por Lamego a Villa Franca das Naves. — Liga tambem a linha do Douro com a da Beira Alta.

- 10.º De Vizeu por S. Pedro do Sul e pelo valle de Paiva á linha do Douro em Recarei. — E' uma linha de difficult construções.

- 11.º Da linha anterior a Lamego.

Região ao sul do Tejo

I — Via larga

- 1.º Do Barreiro a Cacilhas.

- 2.º De Setubal por Alcacer e Grandola a Garvão. — E' a linha do valle do Sado, encurta o trajecto para o Algarve e equivale á segunda via da linha do sul.

- 3.º De Tunes a Lagos por Silves e Portimão. — E' um ramal cuja construções foi já iniciada.

- 4.º De Faro a Villa Real. — E' o prolongamento da linha do sul. Começou já a sua construções.

- 6.º De Evora a Ponte de Sôr. — E' a ligação da rēde do sul com a linha de leste, norte, Beira Baixa e ramal de Caceres.

- 7.º De Evora a Reguengos. — Pôde ser prolongada até Zafra, em Hespanha.

- 8.º De Extremoz por Borba a Elvas.

II — Via reduzida

- 1.º De Cacilhas, por Azeitão, Cezimbra. — E' uma linha suburbana que pôde descer até o porto de Cezimbra.

- 2.º De Vendas Novas a Sant'Anna. — Foi iniciada a sua construções para via larga e pertence a uma companhia.

- 3.º De Coruche por Mora a Extremoz. — E' a linha do valle do Sorraia.

- 4.º Do Crato a Portalegre. — E' um ramal de linha precedente.

- 5.º De Reguengos a Moura. — Constitue uma malha complementar da rēde.

- 6.º De Pias a Pomarão. — Abre caminho aos minérios da regiāo, e utiliza a linha da mina de S. Domingos.

- 7.º De Lagos por Aljezur e Odemira á linha do valle do Sado.

O TURISMO FRANCÊS

e a sua propaganda em Portugal

Os serviços de turismo da França em Lisboa estão a cargo de Monsieur Grasset, que conquistou na nossa sociedade inúmeras simpatias. Trata-se, com efeito, de um funcionário distinto, cheio de qualidades, muito culto e que conhece os problemas do turismo como poucos.

A sua acção não se tem limitado unicamente a fazer a propaganda da França no nosso país. Monsieur Grasset, tem sabido aproveitar também a oportunidade das suas funções para desenvolver, de uma maneira notável, a política de boas relações entre os dois países, de compreensão e justiça mútuas.

Deve-se-lhe a organização de uma bela exposição de pintura de artistas franceses residentes em Portugal, em cujos quadros eram frequentes os temas portugueses, prova do carinho dos nossos distintos hóspedes pelo nosso país.



SOCIEDADE ESTORIL

Engenheiros António Bual e Duarte Belo

O Conselho de Administração da Sociedade Estoril acaba de nomear para director e subdirector do caminho de ferro daquela empresa, respectivamente, os srs. eng.^{os} António da Silveira Bual e Duarte Manuel de Almeida Belo, que exerciam ali anteriormente as funções, o primeiro, de subdirector, e o segundo, de adjunto da Direcção.

Gazeta dos Caminhos de Ferro apresenta aos novos director e subdirector do caminho de ferro da Sociedade Estoril cordiais parabens pelas suas respectivas nomeações.

Jantar de homenagem ao Eng.º Sousa Rêgo

O Eng.º Alberto Lima de Sousa Rêgo, vereador da Câmara Municipal de Lisboa e Director da Sociedade Hípica Portuguesa, é um dos mais antigos ferroviários do nosso país.

Tendo entrado ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em 4 de Janeiro de 1909, passou por todos os cargos da Divisão de Exploração, que chefia presentemente.

Justo, disciplinador, desassombrado, o Eng.º Alberto Lima de Sousa Rêgo é uma figura conhecíssima na sociedade portuguesa, podendo afirmar-se que goza de merecido prestígio na classe ferroviária.

Aproveitando a data em que completava quarenta anos de serviço nos caminhos de ferro portugueses, um grupo de amigos e admiradores ofereceu-lhe um jantar de homenagem na noite de 8 do corrente, o qual teve lugar na Pastelaria Marques.

Presidiu ao jantar o Sr. Coronel Salvador Barreto, Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, que tinha à sua direita o homenageado e o Director Geral da C. P., Eng.º Espregueira Mendes, e à esquerda o Prof. Dr. Fezas Vital, Administrador daquela importante empresa e o Eng.º Rodrigo de Castro Pereira, Presidente da Direcção da Sociedade Hípica Portuguesa.

Entre algumas dezenas de convivas sentaram-se os srs. Eng.º António Cabral, Secretário Geral da C. P.; Eng.º Pereira Barata, Subdirector Geral; Eng.^{os} Pedro de Brion, Campos Henriques e Pinto Bravo, Subdirectores da mesma empresa e ainda os srs. Prof. Dr. Faria Lapa, Dr. Lobo Alves, Eng.^{os} Fernando Arruda, Horta e Costa, Francisco Mendaia, Custódio Nazaré, Júlio Santos, Almeida Henriques, Adriano Baptista, Manuel Campelo, Francisco Antunes, Constantino de Carvalho, Francisco Gavicho, Sousa Gomes, Ferreira de Almeida, Dr. Carlos Albuquerque, António Montes, etc., etc..

Findo o jantar, que decorreu num ambiente de grande intimidade, foi lido o expediente, tendo usado da palavra vários oradores, que enalteceram as qualidades de acção, trabalho e inteligência dum dos mais antigos servidores da C. P., premiando por esta forma as qualidades de quem, como o Eng.º Sousa Rêgo, tem dedicado a sua vida aos caminhos de ferro portugueses.

A *Gazeta*, associa-se gostosamente às homenagens prestadas ao Eng.º Alberto Lima de Sousa Rêgo e endereça-lhe os seus cumprimentos de estima e consideração.

Ateneu Ferroviário

Festas comemorativas do XIV aniversário da sua fundação

O Ateneu Ferroviário, simpática associação cultural do pessoal da C. P., instalada na Travessa do Fala-Só, 9, 1.º, Lisboa, completou neste mês 14 anos de actividade.

Sua prestimosa direcção, a que preside o sr. Francisco Bual, exemplo de dedicação ao bom nome e finalidades da sua colectividade, resolveu comemorar o facto com algumas festas. A primeira realizou-se na noite de 8 do corrente, com uma sessão solene, seguida de baile, a que a mocidade emprestou animação.

Presidiu à sessão solene o sr. Vasco Moura, digno secretário da Direcção Geral da C. P., em representação do sr. engenheiro Espregueira Mendes. No palco, vistosamente decorado, viam-se várias individualidades ligadas à vida ferroviária, como o sr. Marques, que leu o expediente, e o sr. Pereira Rodrigues, chefe da repartição dos serviços médicos, presidente da Direcção do Ateneu do Bairro da Madre de Deus, representantes de vários clubes recreativos e desportivos, e srs. Jaime Franco, em representação da Federação das Sociedades de Educação e Recreio, e Albertino Ferreira, presidente da Direcção dos Bombeiros Voluntários de Vila Nova de Oliveirinha.

A tradicional guarda de honra foi prestada pelos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste.

O sr. Pereira Rodrigues, no seu breve mas incisivo discurso, ao fazer um resumo das actividades do Ateneu Ferroviário comentou que esta associação não tivesse maior número de sócios para que a sua acção cultural pudesse alargar-se. São em número de 30 mil os ferroviários de todo o país, e não se justifica, por isso, que, em 14 anos, o Ateneu Ferroviário, que conta uma brilhante folha de serviços, tenha ainda um número de sócios relativamente limitado.

O sr. Albertino Ferreira, importante lavrador de Vila Nova de Oliveirinha, e presidente da Associação dos Bombeiros Voluntários daquela progressiva e linda localidade, agradeceu a colaboração do Ateneu nas festas ali realizadas recentemente, oferecendo, como prova de reconhecimento, uma fita para o estandarte do Ateneu.

O sr. Francisco Bual, que fechou a série dos discursos, prestou homenagem ao sr. general Raúl Esteves, grande amigo do Ateneu e da sua respectiva banda, considerada uma das melhores do país, e agradeceu, em nome da direcção, os auxílios da Companhia.

Durante o baile, que se prolongou até de madrugada, fizeram-se ouvir, sob a direcção do sr. J. Silva Vieira, números interessantes por gentis senhoras e distintos amadores.

No dia 15, às 22 horas, na ampla sala da Cantina da Calçada do Duque, a notável Banda do Ateneu, sob a competente batuta do sr. Leonel Ferreira, fez-se ouvir num magnífico programa, cuja execução foi muito aplaudida. Nessa mesma noite, na sede do Ateneu, realizou-se novo baile, com que se encerraram as festas.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Nova Companhia de Circo.

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Carta duma desconhecida».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

JARDIM ZOOLOGICO

DE LISBOA

Para patentejar aos velhos amigos do Jardim Zoológico e aos representantes da Imprensa os últimos melhoramentos ali realizados em 1948, o ilustre Conselho de Administração enviou, a uns e outros, amáveis convites para uma visita, em 3 de Janeiro.

Já nestas colunas, no decorrer do ano transacto, registamos inúmeras e interessantes obras com que se alindou o formoso e famoso parque. Hoje, temos o prazer de acrescentar à longa e notável lista mais dois melhoramentos importantes: um novo abrigo, junto dos portões de entrada, executado segundo desenho desse requintado artista que é o nosso grande arquitecto Raúl Lino, e um anexo do Pátio Rústico, que se destina a preparar o leite para fabrico de manteiga e de queijo.

Os visitantes, como de costume, foram recebidos amavelmente pelo sr. professor dr. Fernando Emídio da Silva, presidente do Conselho de Administração e pelos seus mais próximos colaboradores, srs. general Carvalho Viegas, dr. José Coelho da Cunha, engenheiro Melo Gouveia, José Parreira e pessoal superior dos escritórios do Jardim.

Entre os visitantes viam-se os devotados amigos do nosso «Zoo», srs. general Domingos de Oliveira, almirante Sousa Dias, engº Rodrigues de Carvalho, antigo presidente da Câmara Municipal de Lisboa e que nessa qualidade prestou inesquecíveis serviços ao encantador Parque das Laranjeiras, e dr. Joaquim Pratas, director do *Notícias Agrícola*.

Para que os visitantes pudessem fazer a revisão de todas as obras levadas a efeito no decurso de 1948, foi-lhes proporcionado um magnífico passeio no cômodo e curioso comboio-automóvel.

Finda a visita, os convidados foram obsequiados com um primoroso chá na estufa do restaurante, tendo feito as honras da casa o sr. Dr. Fernando Emídio da Silva e sua esposa. Num modelar discurso, o ilustre presidente do Conselho de Administração do Jardim Zoológico relatou os trabalhos levados a efeito em 1948 e indicou os que serão realizados no decorrer de 1949.

O Jardim Zoológico tornou-se, hoje, o mais popular e o mais querido dos recintos portugueses: nada menos nada mais de 400 mil foram os visitantes que as bilheteiras registaram em 1948. Jardim encantador, os empregados que ali trabalham, desde o mais modesto ao de maior catego-

Marinha Mercante brasileira

Na sua primeira passagem pelo porto de Lisboa, o «Loide Canadá», nova e magnífica unidade do «Lloyd Brasileiro», foi visitado por diversas individualidades, tendo também sido convidados os representantes da Imprensa.

Os visitantes foram recebidos a bordo pelos srs. dr. Nelson Medrado Dias, agente geral no nosso país do Lloyd Brasileiro, e Aécio Teixeira da Cunha e Jules Luís Raison, respectivamente, comandante e imediato do novo cargueiro.

Trata-se, com efeito, de um cargueiro, o primeiro de uma série de navios que o «Lloyd Brasileiro» encomendou a estaleiros do Canadá e dos Estados Unidos. Este barco, que primeiro prestou serviço na costa americana, entre os portos do Brasil com os dos Estados Unidos, passou agora para a linha da Europa, sendo Lisboa o primeiro porto onde tocou, para seguir depois por Leixões, Le Havre, Londres, Huel, Anvers, Roterdão e Hamburgo.

O sr. dr. Medrado Dias mostrou aos visitantes todo o navio, dotado com a mais moderna aparelhagem. Com 135 metros de comprimento, carrega nos seus vastos porões e cobertas mais de cinco mil toneladas e a sua tripulação, constituída por 53 homens, dos quais 16 oficiais, vem alojada em excelentes instalações.

Como novidade em barcos de carga, «Loide Canadá» possui sonda eléctrica, radiogoniômetro e um sistema de alarme na ponte de comando, que dá sinal de manifestação de incêndio, por mais pequeno que seja, em qualquer das dependências do navio.

Além disso, o novo barco dispõe de um esplêndido camarote para passageiros.

Após a visita, os visitantes foram obsequiados com um primoroso lanche, durante o qual o sr. dr. Nelson Medrado Dias falou do plano de rejuvenescimento da frota mercante brasileira, terminando o seu interessante discurso com afirmações de amizade e admiração à histórica nação portuguesa, de que o Brasil é uma gloriosa continuação.

ria, querem àquele parque com entranhado amor e a prova é que ali tudo se encontra em ordem, limpo, tratado com carinho.

Fechou o Jardim Zoológico de Lisboa com chave de ouro as suas actividades de 1948. Novos melhoramentos registaremos a seu tempo no decorrer de 1949.

É que tanto a imaginação como a actividade do Conselho de Administração não conhecem limites nem cansaço.

Cumprimentos de Boas Festas

Por ocasião das festas do Natal e Ano Novo, recebemos das seguintes firmas e entidades cartões e cartas de felicitações, que muito penhoradamente retribuímos:

Secretário Nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo; Companhia Internacional de Carruagens Camas e dos Grandes Expressos Europeus; Commissariat Général du Tourisme; Carlos Santos, L.^{da}; Rovere, L.^{da}; Direcção da Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho; Comissão Central Administrativa da Liga dos Combatentes da Grande Guerra; Socony-Vacuum Oil Company, Inc; Companhia Real Holandesa de Aviação (K. L. M.); Edouard Dolphin; Sabena; Casa das Cortiças; Transfer, Limitada; Casa Atlântica de Viagens, L.^{da}; Litografia Salles, L.^{da}; Joaquim Rodrigues Duarte; Cruz, Sousa & Barbosa, L.^{da}; Sociedade Revendedora de Papéis, L.^{da}; Moitinho d'Almeida, Limitada; Manuel Reis Morais & Irmao; António Moreira, L.^{da}; Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal (Pessoal do Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais); Empresa de Sacos de Papel, L.^{da}; Azevedo & Duarte, L.^{da}; Rádio Renascença, Limitada; Auto-Conimbricense, L.^{da}; Funcionários do Grupo «Os Carlos»; Fotogravura União, L.^{da}; Ch. Lorilleux & C.^a; Baeta Joalheiro; Manuel Guedes, L.^{da}; Hotel Flórida; C. Santos Guimarães; Centro Nacional Suíço de Turismo; Grupo Onomástico «Os Albertos»; J. C. Alvarez, L.^{da}; Directores da Rest Greetings of The Season; Ford Lusitânia; Adriano Miranda; Engenheiro Gregório Perez Conesa; Carlos J. Grill; Jorge Augusto Taborda de Lemos e Figueiredo; Breno de Vasconcellos; Carlos Bonelo Gazzolo; José Domingos dos Santos; Francisco da Silva Braz; Coronel Eduardo Gomes da Silva; Manuel Inácio Cabral Franco; Dr. José Jacinto Pereira da Câmara; Manuel dos Santos; Major-aviador Humberto da Cruz; Armando Leão de Carvalho; Francisco da Silva Gama; João Fernandes Horta; Capitão Ferreira Pinto; António Caro; Santos Silva; J. M. da Silva Pinto; Cândido Gorjao; Fernando Garcez; D. Cecilia do Carmo; José Augusto Nogueira, Feliciano Cercó Ferreira; D. Emilia Fernandez Hernandez; Manuel Gonzalez Cabello; Ilydio Ribeiro Alves; Dr. Américo Marinho; Luís dos Santos Bagorro; Carlos Alberto Castro Pereira; Alberto Moutinho; Raúl da Silva Coluna; José Augusto de Carvalho; Carlos Augusto de Sousa Carvalho; Aurélio César, Jorge Lemos de Figueiredo; Tenente Luís José Simões; Fernando Toscano Alves; João da C. Reynaldo; Escritor Fernando de Campos; Gualter Tomé de Castro; Carlos Salguei-

Linhas portuguesas

Treço da linha de Portalegre, entre esta cidade e Cabeço de Vide

Vai finalmente ser aberto à exploração, no próximo dia 23 do corrente, o treço da linha de Portalegre, compreendido entre Cabeço de Vide e a estação daquela cidade.

Por esse motivo são feitas, a partir das 16 horas daquela data, alterações ao horário dos comboios do Sul e Sueste, como consta do cartaz 586-23, já afixado.

As alterações são as seguintes:

Linhas de Évora, Mora, Guadiana e Portalegre. Comboios: n.^{os} 844 e 845, estabelecidos entre Estremoz e Vila Viçosa; n.^{os} 871 e 872, prolongados de Cabeço de Vide a Portalegre e modificadas as suas marchas; n.^{os} 2.841 e 2.842, modificadas as marchas entre Estremoz e Vila Viçosa.

Automotoras: n.^º 1.847, suprimida entre Estremoz e Vila Viçosa e modificada a sua marcha; n.^º 1.853, modificada a sua marcha; n.^º 1.870, passa a ter origem em Portalegre, sendo modificada a sua marcha; n.^º 1.872, suprimida; n.^º 1.873, prolongada de Cabeço de Vide a Portalegre e modificada a sua marcha; n.^{os} 1.874, 1.875, 1.876 e 1.877, estabelecidas entre Estremoz e Portalegre; n.^{os} 1.878 e 1.879, estabelecidas entre Estremoz e Vila Viçosa.

Imprensa

«O SÉCULO»

Completou 68 anos de publicação o diário matutino *O Século*.

Com viva e sincera simpatia saudamos nas pessoas dos srs. João Pereira da Rosa e dr. Guilherme Pereira da Rosa, respectivamente, director e subdirector, e de Acúrcio Pereira, chefe de redacção, quantos naquele jornal dão o melhor do seu esforço em prol do bem comum.

ro G. Pereira; Sebastião Saraiva; Carlos Jorge de Sousa Andrade; Carlos Pereira Ferraz; João Rocha Júnior; Carlos Pardal Cardoso; Manuel Baptista da Silva; Rogério Valgode; José Augusto Nogueira; Coronel Alberto Courtills Cifka Duarte; Amaro José Cardoso Rente; António Augusto Coelho; Inspector Manuel Martins d'Almeida; Manuel Conde; Engenheiro Jorge Paredes d'Almeida Henriques; Manuel Nunes; Major Adriano de Figueiredo Dóres; Charles Sandemeyer; Carlos Rodrigues Teixeira, e Tenente-coronel Júlio de Abreu Campos.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COLÔNIAS

Conselho do Império Colonial

Acórdão n.º 1:619

O «Diário do Governo», n.º 285, II série, de 9 de Dezembro, publica o seguinte:

De harmonia com o disposto no § único do artigo 41.º do Regulamento do Conselho do Império Colonial, aprovado pelo Decreto n.º 32:539, de 18 de Dezembro de 1942, se publica o seguinte:

Acórdão proferido a fls. 240 e seguintes dos autos de recurso n.º 2:065, em que Alibai Vissanji recorre do Acórdão do Tribunal Administrativo da colónia de Moçambique, de 6 de Outubro de 1947, que não tomou conhecimento do recurso interposto pelo recorrente da deliberação do Conselho de Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes daquela colónia de 13 de Setembro de 1945. Relator, o Ex.º Desembargador Dr. Gonçalves Pereira.

Acórdão

Acordam os do Conselho do Império Colonial, secção do contencioso:

Alibai Vissanji, comerciante, residente na cidade de Moçambique, recorreu para o Tribunal Administrativo da colónia da deliberação do Conselho de Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes tomada em sessão de 13 de Setembro de 1945, com os seguintes fundamentos:

Que, aberto concurso para o fornecimento de produtos destinados à alimentação do pessoal indígena ao serviço da Divisão de Exploração de Moçambique, o recorrente apresentou a sua proposta, na qual fez restrições quanto ao fornecimento de milho, de feijão corte e de amendoim, cujas amostras ficaram sujeitas às novas colheitas;

Que tais restrições foram aceites no contrato, mas apesar disso o recorrente empregou todos os esforços no sentido de obter o feijão que lhe foi requisitado;

Que o fornecimento do feijão estava condicionado às «novas colheitas», mas em razão de estas terem sido escassas não conseguiu cumprir o contrato nessa parte, por motivo de força maior, que torna infundadas as multas impostas por infracção dos prazos de entrega e confirmadas pela deliberação do referido Conselho de Administração.

O Tribunal Administrativo de Moçambique, em Acórdão de 6 de Outubro último, julgou-se incompetente para conhecer do recurso, decisão da qual recorre o comerciante Vissanji para este Conselho.

Com os vistos e formalidades legais vem o processo a julgamento.

Tudo visto e discutido em conferência:

São legítimas as partes; o recurso é competente e oportunuo.

Não indica o recorrente qualquer vício que conduza à nulidade ou anulabilidade da deliberação do mencionado Conselho de Administração, limitando-se a alegar caso de força maior justificativo do não cumprimento da obrigação.

Tal alegação envolve, assim, a execução do contrato e consequente apreciação dos despachos que impuseram multas por inobservância de cláusulas contratuais.

É incontestável que o contrato discutido nos autos é de natureza administrativa (Prof. Dr. Marcelo Caetano, *Manual de Direito Administrativo*, 2.ª ed., p. 494, e *Tratado Elementar de Direito Administrativo*, vol. I, p. 295), e nos termos do disposto no artigo 661.º da Reforma Administrativa Ultramarina, é da competência do Tribunal Administrativo julgar em 1.ª instância os processos relativos à interpretação das cláusulas dos contratos respeitantes à própria organização dos serviços públicos locais, designadamente dos que tiverem sido passados entre os corpos administrativos e os empreiteiros ou arrematantes das rendas, fornecimentos, trabalhos ou serviços. A competência desses tribunais está, assim, limitada à interpretação das cláusulas dos contratos.

É certo que na metrópole o Código Administrativo vigente (Decreto-Lei n.º 31:095, de 31 de Dezembro de 1940), consagrando certa corrente doutrinal e ao contrário do que dispunha o Código Administrativo de 1896 (artigos 325.º, n.º 9.º, 326.º e 352.º), preceituou no artigo 815.º, § 1.º, que se compreendem no âmbito do contencioso administrativo, não só as questões sobre interpretação das cláusulas contratuais, mas ainda as que dizem respeito à validade e execu-

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, Lda.

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L
SOCIEDADE DISTRIBUÍDORA, LDA
Rua Nova da Trindade, 15-C LISBOA

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

PELA

C E L
é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

ção dos contratos administrativos, incluindo as que tenham por fim efectivar a responsabilidade contratual.

Mas nas colónias, sendo o contencioso administrativo de simples interpretação, exclui a apreciação da validade dos contratos, a declaração dos direitos que deles possam emergir e a sua própria execução.

Por isso a questão de legitimidade da aplicação das multas por parte da Administração em consequência do desrespeito dos prazos de entrega é estranha ao contencioso administrativo colonial e o seu conhecimento pertence, na falta de disposição especial, aos tribunais comuns.

O facto de o relator do processo no Tribunal Administrativo ter ordenado o prosseguimento do recurso sem o apresentar em conferência, para se julgar a questão da incompetência em razão da matéria, não importa por parte do tribunal a aceitação tácita da sua competência.

Sendo de interesse e ordem pública as normas reguladoras de competência e não havendo preceito de lei que iniba o Tribunal Administrativo de suscitar essa questão oficiosamente, enquanto não houver decisão com trânsito em julgado, legal e oportunamente se apreciou essa matéria no acórdão recorrido. Trata-se de uma incompetência de caráter absoluto, que pode ser conhecida em qualquer altura, enquanto não houver decisão sobre o fundo da causa, nos termos do artigo 102.º do Código do Processo Civil.

Pelo exposto, negam provimento ao recurso e confirmam a decisão recorrida, condenando o recorrente nas custas, na importância de 500\$00.

Lisboa, 21 de Junho de 1948. — Gonçalves Pereira — Abel da Costa Neves — Raúl A. Correia. — Fui presente, Silva Neto.

Para ser publicado no «Boletim Oficial» da colónia de Moçambique.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 254, II série, de 1 de Novembro, publica o seguinte:

Por portaria de 21 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 26:

João Exaltação Cunha, engenheiro civil de 2.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral — promovido à 1.ª classe, nos termos dos artigos 26.º do Decreto-Lei n.º 26:117, de 23 de Novembro de 1935, e 10.º do Decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, na vaga resultante da nomeação do engenheiro civil de 1.ª classe Carlos Manito Ferreira Torres para o lugar de vogal-secretário da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, ocorrida por portaria de 29 de Junho do corrente ano.

Joaquim Pedro Ferreira Júnior, engenheiro civil de 3.ª classe — promovido à 2.ª classe, nos termos da legislação supracitada, na vaga resultante da promoção do funcionário acima mencionado à 1.ª classe. (São devidos emolumentos, nos termos do Decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 301, II série, de 29 de Dezembro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar o projecto da passagem superior para peões a construir na estação de Beja, da linha férrea do Sueste, para supressão da passagem de nível existente ao quilómetro 154,047,25 da mesma linha.

Para beber um bom café
prefira sempre os cafés de:

CABO VERDE
SÃO TOMÉ
ANGOLA
TIMOR

Que figuram entre
os melhores do Mundo

Companhia Nacional de Fiação
e Tecidos de Torres Novas

(FUNDADA EM 1854)

Fábrica Mecânica de Fiação
e Tecelagem em Torres Novas
Telefone 2117

Escritório e Armazém:

Rua de S. Nicolau, 2-1.º — LISBOA

Apartado 278 — Telefone 3 0145

Endereço Telegráfico — NOVETORRES

Automobilismo e Mosquitos

Quando, durante as férias, se percorrem diariamente centenas de quilómetros e se gastam dezenas de litros de gasolina, costuma-se certamente admirar a paisagem circundante de tal forma que não se tem muito tempo para reflectir. Aqueles que por profissão comercial ou outra são obrigados a percorrer todos os dias distâncias compridas em estradas cheias de pedras ou no asfalto liso também não estão nas condições precisas para isso.

Além disso, é verosímil que nunca o pensamento vos veio que os mosquitos poderiam impedir-vos de andar de automóvel pelas estradas fora. Não que possam assaltar-vos em grande número, mas porque são capazes de aumentar o preço dos pneumáticos de tal forma que os simples mortais já não os poderiam comprar.

Como isso é possível? As plantações de borracha acham-se em regiões húmidas e quentes em que os mosquitos enxameiam. Uma das espécies mais

espalhadas é o anofeles, o mosquito que espalha o paludismo. A consequência disso é que os directores das roças devem constantemente combater o paludismo; sem o que, em pouco tempo, as suas empresas ficariam paralizadas. Os grandes fabricantes de automóveis esforçaram-se, ao criar as grandes plantações, garantir os seus abastecimentos. Por exemplo, Ford possui plantações no Norte do Brasil e Firestone na África ocidental possui grandes empresas (Libéria).

Por esses factos se vê a grande utilidade da luta contra o paludismo nas empresas desse género e se verifica que o dinheiro gasto em compras de quinina é uma boa colocação de capitais.

A Comissão de paludismo da Sociedade das Nações indica que, tomando-se 400 miligramas de quinina por dia, se impede o paludismo. O custo desse medicamento é tão mínimo que em todas as plantações dos trópicos — e não só nas de borracha — se podem evitar grandes prejuízos se se distribuir aos empregados e assalariados doses pequenas de quinina. Como tratamento a Comissão aconselha uma dose quotidiana de 1 a 1 gr. 300 de quinina durante 5 a 7 dias. Não se farão curas complementares mas as recidivas serão tratadas da mesma maneira.



Grés Fino-Esmaltes D'Arte — DA — ÀRTIBUS

CERÂMICA ARTÍSTICA E DECORATIVA
ESMALTES D'ARTE (GÉNERO LIMOGES)

Fornecedores das melhores casas da especialidade

SOC. ÀRTIBUS, L.D.A.

Canal da Fonte Nova — AVEIRO

Endereço Telegráfico: «ÀRTIBUS»

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

**«A Nova Loja
dos Candeeiros»**

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

Única casa no género que tem
ao seu serviço pessoal técnico
que pertenceu àquela compa-
nhia, tomado responsabili-
dade em todos os consertos
— que lhe sejam confiados —

R. da Horta Sêca, 24
LISBOA — Telet. 2 942

**Fábrica de Porcelana
da Vista Alegre, L.^{da}**

FUNDADA EM 1824
A mais antiga da Península

Sede: **Largo da Biblioteca Pública, 17-r/c**
LISBOA

**FÁBRICA EM ILHAZO
AVEIRO**

AS MELHORES PORCELANAS PARA
USOS DOMÉSTICOS E INDUSTRIAIS

PORCELANAS DECORATIVAS
E ELÉCTRICAS

AS PORCELANAS DA
«VISTA ALEGRE»
RIVALIZAM COM AS
MELHORES ESTRANGEIRAS

Depósitos: **LISBOA — Largo do Chiado, 18**
PORTO — R. Cândido dos Reis, 18

A. FERREIRA-Industrial

FABRICANTE DESDE 1919
MARCA MELRO

FÁBRICA
DE
VERNIZES



SECANTES
E OUTROS
PRODUTOS

16, Rua do Gestal, 18 — LISBOA — Telet. 3 7080-Belém
(à Calçada da Boa Hora)

Telegrams PREGARIA

Empreza Progresso Industrial

Fabricação mecânica de parafusos de toda a espécie
— Material de Fixação para Caminhos de Ferro, Te-
légrafos e Telefones

Fábricas :

23-25-25-A, R. das Fontainhas, 27-29 (Alcantara) LISBOA
Telet. 37538

Escritórios e Armazens :

Rua Conde Barão, 14 — Telet. 65176 PPC (3 linhas)

**COMPANHIA
«Cimento Tejo»**

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:
Rua da Vitória, 88-2.^o — LISBOA
Telet. 2 8552 — 2 8553

FILIAL:
Avenida dos Aliados, 20-3.^o — PORTO
Telet. 1551

**MANUAL DO VIAJANTE
EM PORTUGAL**

OS POUcos EXEMPLARES QUE RES-
TAM DO I VOL. ESTÃO À VENDA

*Em preparação a nova edição,
em UM UNICO VOLUME*