

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Delegado no Porto: CARLOS ROCHA, Praça Guilherme Gomes Fernandes, 65-2.º, Telefone 2 4736

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

1472

16—ABRIL—1949

ANO LXII

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

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 CARVALHAIS



S U M Á R I O

Porto-Póvoa-Famalicão-Guimarães Fafe, por <i>GUERRA MAIO</i>	267
Homenagem aos ferroviários condecorados	269
Carta de Espanha, de <i>JUAN CABRERA</i>	271
Problemas Sociais, pelo <i>Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA</i>	273
Notas da Quinzena, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	274
«A evolução dos Caminhos de Ferro Franceses», por <i>MAURICE LEMAIRE</i>	275
A Nacionalização do Caminho de Ferro da Beira	276
Regulamento de Transportes em Automóveis	278
Parte Oficial	282
O que todos devem saber	282
Imprensa	283
Há 50 anos.	284

Porto-Póvoa-Famalicão

Guimarães-Fafe

Por GUEPRA MAIO

ESTANDO há anos nas Caldas da Saúde, concebi a ideia de um caminho de ferro que ligasse as linhas da Póvoa e de Guimarães, por meio de um ramal de Famalicão a Santo Tirso, ideia que expus, com os argumentos que me pareceram justos, n'*O Comércio do Porto*. Não sei se alguém atentou na minha prosa, mas o que é certo é que não vi ela tivesse merecido a atenção de quem de direito.

Devo dizer que não foi com intenção de ver engrandecer a simpática estância termal, que apesar do seu hotel moderno, as Caldas da Saúde, devido à nossa desproporcionada riqueza termal, está, como tantas outras, destinada a não passar da cepa torta. Mas uma linha férrea continuada da Póvoa de Varzim a Fafe e mais além, era interessante sob muitos pontos de vista.

A ligação que se fez ultimamente das duas linhas por meio de uma via de um metro, dentro dos carris da linha do Minho, entre Lousado e Famalicão (10 quilómetros), foi, na verdade, feliz. Passei por lá há dias e notei, com prazer, que graças a essa pequena obra, passou a haver comboios directos da Póvoa a Guimarães, nada menos de três em cada sentido e já com apreciável frequência. E a linha de Famalicão chegou há anos a tão «apagada e vil tristeza» que dias havia em que

não se faziam comboios. Não sei mesmo se se pensou em levantar os carris, mas pouco menos. Agora, há cinco comboios diários da Póvoa para Famalicão, dos quais três vão até Guimarães ou Fafe, e outros tantos em sentido inverso.

Questionado o revisor do comboio, fiquei sabendo que o tráfego crescia de dia para dia, quer dizer, tinha um aspecto animador. Há anos a linha Póvoa-Famalicão, tinha um horário charada, comboios à terça, outros às quartas, outro ao sábado e dias havia em que não se fazia nenhum! Viajar naquela linha era um verdadeiro e antecipado quebra-cabeças, para se combinar um modesto itinerário. Outro tanto acontecia na linha do Tâmega em que até se propôs ao Governo para se fazer um único combóio à custa do Estado que não levaria passageiros, mas, apenas, as mercadorias que aparecessem e as malas do correio.

Hoje tudo mudou, em ambas as linhas há vários comboios e automotoras, servindo o público, que acudiu a animá-los em proporções inesperadas.

Isto vem mais uma vez provar que quando há comboios — e sobretudo servindo o público com horários racionalmente estudados — os passageiros não faltam. Fazer comboios a horas mortas, ou impondo aos passageiros marchas inaproveitáveis é mesmo que deitar dinheiro pela janela fora.

Logo que cheguei à estação da Trindade — agora renovada, cheia de ar e de luz e que foi um dos primeiros cuidados do novo presidente da Companhia, sr. Fausto de Figueiredo, ao tomar posse do lugar — tive logo a agradável impressão de que a ordem tinha ali entrado. Quatro comboios estendidos ao longo das plataformas, esperavam a hora da partida e numa compostura honesta e inteligente. Os expressos de Póvoa e de Fafe eram feitos com as carruagens italianas, magníficas e dignas de comboios de longo curso, o ómnibus de Guimarães, com as velhas carruagens de *bogies* da ex-companhia do Norte, cujo tipo se confundia com as da via reduzida do Minho e Douro, agora ali em serviço, e por fim o comboio de Matozinhos com as carruagens de dois eixos, pequenas e de plataformas nos topos. Tudo em impecável harmonia, não apresentando a enfiada de caixotes, que parecem os comboios feitos com carruagens de vários tipos, o que dá ao passageiro uma deplorável imagem dos serviços ferroviários.

Quando íamos da Póvoa para Famalicão cruzámos com um comboio de mercadorias, fazendo serviço também de passageiros, mas com carruagens de portas e de dois eixos, as mais velhas certamente da extinta Companhia da Póvoa a Famalicão. Até ali se notava o mesmo cuidado e harmonia.

Igualmente nas linhas do Douro e do Minho se está procedendo à arrumação do material ferroviário, pois vêm-se ali comboios compostos unicamente com as velhas carruagens belgas, que já têm meio século, mas que ainda são muito boas, outros com as carruagens alemãs, outros com material de «*bogies*», etc.

Ignoro a quem se deve tudo isto, mas aqui lhe deixo as homenagens da minha admiração.

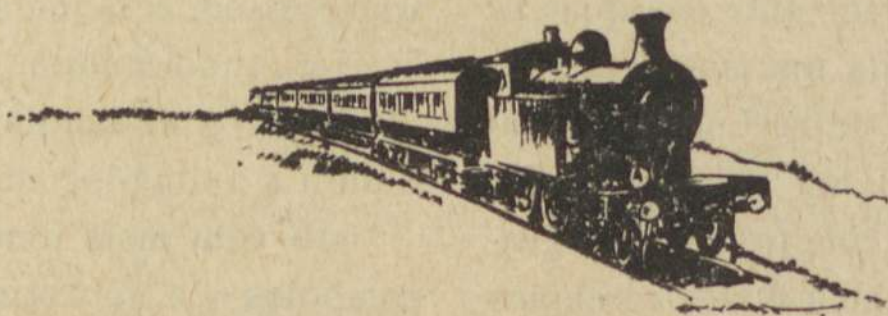
Agora sejam-me permitidos uns pequenos reparos ou sugestões. Porque se não acaba de vez com aquela ignóbil estação da Póvoa, levando os carris uns 200 metros mais adiante e se não faz uma estação, modesta mas elegante como a da Trindade, com a fachada para a praça do Almada? Por que se não acaba com aquela linha de recuo, que obriga os comboios de Famalicão a andarem para traz, antes de seguirem o seu caminho?

Tudo isso era coisa de pouca monta e dava, pelo menos, prestígio ao caminho de ferro.

Ninguém tenha dúvidas a esse respeito: — dêem-se comodidades ao público e bons comboios que os passageiros não faltarão. E a prova é que a caminhagem vê-se sempre preferida pelos comboios se estes forem de molde a bem servir o público, mesmo no tráfego local a preferência é manifesta. No comboiozinho que me levava da Póvoa para Famalicão em todas as estações e apeadeiros entrou e saiu bastante gente.

E para findar estas notas, escritas à pressa, faço votos para que, em breve, se dê melhor ligação em Louzado, às duas linhas de via reduzida, por meio duma curva apertada e com uma plataforma em triângulo para se melhorar a ligação dos comboios do Minho com os de Guimarães, evitando-se assim as complicadas manobras que têm ali que se fazer e diante dum apeadeiro mais que hediondo.

Evidentemente que tudo aquilo pede limpeza. As estações da linha de Famalicão estão também um pouco menos que em ruínas. Precisam de ser limpas ou modernizadas e quando isso aconteça, não esqueçam de lhe abater aquele alpendre, em forma de docel, assim parecido com o dos tronos de rajás em teatros de feira, de efeito deplorável.



HOMENAGEM

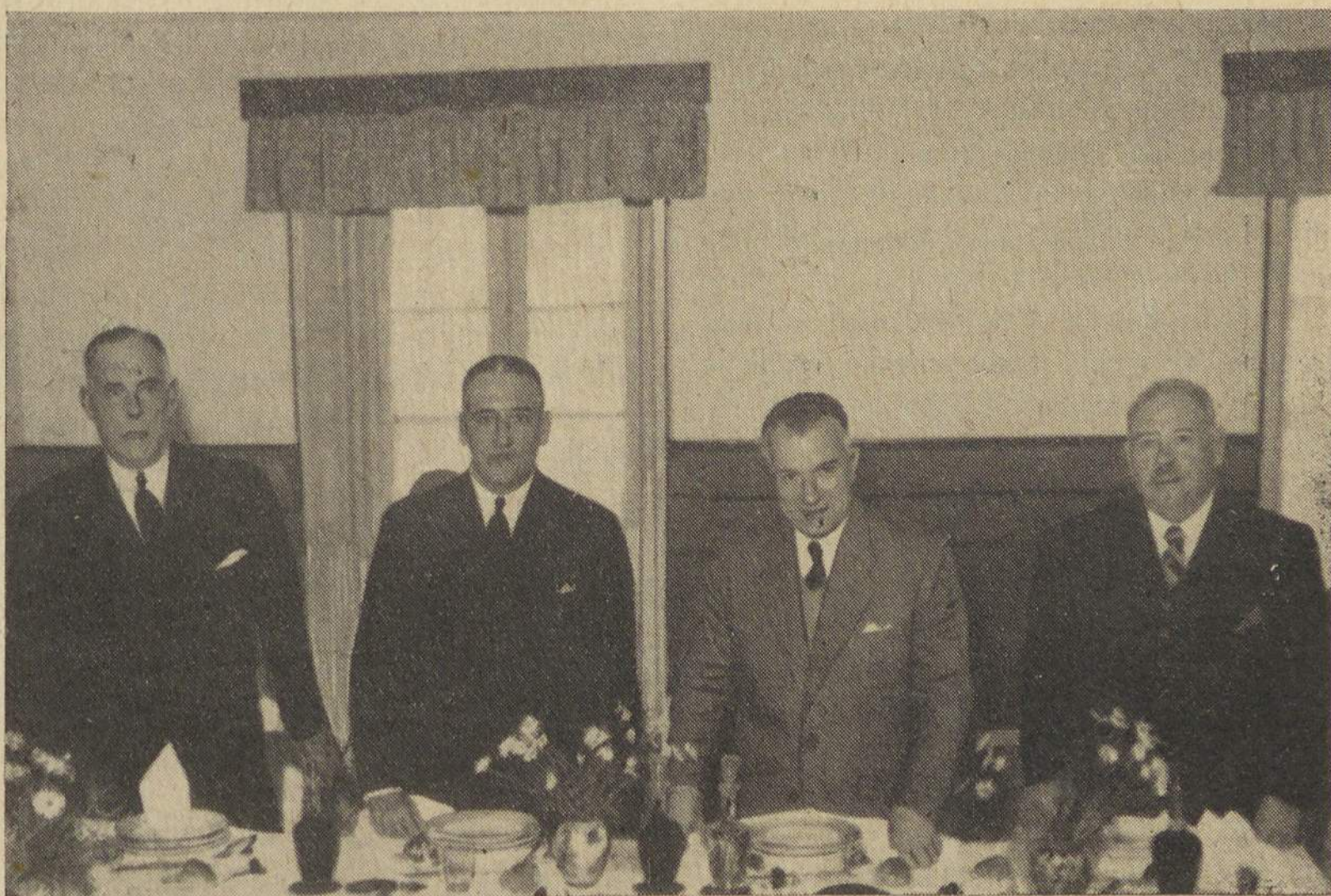
Aos Ferroviários Condecorados

Iniciativa da 5.ª Circunscrição da Exploração da C. P.

VAI crescendo na alma do trabalhador português, seja o operário, seja o dirigente, a certeza de que o Governo da Nação está atento às suas necessidades. Tal certeza estimula e fortifica e torna animoso o trabalho humano. Por isso, o Governo não tem poupado

nagem àqueles funcionários, os seus camaradas de trabalho quiseram também agraciá-los com uma homenagem simples, significativa e que ficasse memorável no coração de todos os que se associaram.

Assim foi. Valeu para isso a iniciativa e o di-



A mesa da presidência composta pelos srs.: Engenheiros Campelo, Lima Rego, Mário Fonseca e o sr. Alexandre Matias

condecorações e louvores aos funcionários, públicos e particulares, cujos serviços contribuem para a valorização da actividade nacional.

Convém-nos recordar, neste momento, a homenagem prestada pelos poderes públicos a empregados da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Conforme os jornais noticiaram, foram agraciados, entre outros, os senhores Eng. Lima Rego, chefe da Divisão de Exploração; Marcelino da Silva, chefe de Serviço; Alexandre Matias, subchefe de Serviço; João Guimarães e Lourenço da Costa, inspectores principais; e João Gouveia, capataz principal.

Depois de prestado tão elevado preito de home-

namismo do sr. Adriano Monteiro, chefe da 5.ª Circunscrição de Exploração, que contou com a lesta colaboração do sr. Geraldo de Oliveira, recentemente nomeado chefe da 7.ª Circunscrição, em Beja. Ambos conseguiram reunir um escol de camaradas e amigos num almoço íntimo e inesquecível.

Feliz ideia a dos organizadores em afastarem-se do bulício da cidade, escolhendo, para esse almoço de homenagem, um recanto quieto e típico — a Malveira.

Foi no dia 27 de Março, domingo, que nos deslocámos até lá, numa improvisada caravana de automóveis.

Além dos homenageados, a que já nos referi-

mos, tomaram parte na comitiva, entre outros, os srs. Engs. Mário da Fonseca e Campelo; chefes de Circunscrição, Adriano Monteiro e Geraldo de Oliveira; inspectores principais, Pinto da Graça, Raimundo de Oliveira, Antero Gama, Eliseu Ruivo e Júlio da Guia; os inspectores técnicos, Raúl Viegas e Gomes da Costa; os inspectores e subinspectores, Joaquim Heleno, Joaquim Teixeira, Sanches de Miranda, Manuel Monteiro, Alberto Matias, Francisco Moga, Manuel Pinho, Angelo Carvalho, Manuel Coelho e Henrique da Silva; os agentes comerciais, Manuel Gonçalves e Jaime Silva; o chefe de escritório, Benjamim de Melo; o chefe principal, Fernando de Albuquerque; e ainda o sr. inspector Vidal Bizarro, Dr. António M. Palhares Delgado, Emídio da Costa Pinheiro, Luís de Novais, Manuel Pacheco e Artur Ramos dos Santos.

Chegámos à Malveira, pelas 13 horas. Esperava-nos um salão aconchegado, sem os ornamentos de arte, que fariam sombria e criminosa esta homenagem, mas com requintes de singeleza e regionalismo, que fizeram daquela festa uma atitude mui cordeal e mui portuguesa.

A princípio, o ambiente seria um pouco grave e as fisionomias dos circunstantes manter-se-iam pouco expansivas. Porém, os cozinhados apetecidos e o caprichoso vinho regional souberam logo do-sear o milagre de trazer a todos uma alegria e um espírito de expansibilidade, bem capazes de unir em franca camaradagem os ferroviários presentes!

Sucederam-se os brindes. Em primeiro lugar, falou o sr. Adriano Monteiro, saudando os convivas. Do seu breve, mas sincero discurso, salientámos as seguintes passagens: «Esta homenagem, sincera manifestação de solidariedade, de apreço e de contentamento pelo justo reconhecimento do Governo nas condecorações concedidas a alguns ferroviários, pelos serviços prestados à Nação, caracteriza-se pela sua sinceridade». Adiante: «Todos queriam aqui vir e isso era impossível; todos desejariam manifestar com a sua presença a satisfação pela merecidíssima recompensa dos seus brilhantes serviços, aos que homenageamos — e isso assumiria um aspecto de grandeza tão merecida como incompatível com os desejos dos homenageados que, apenas aqui estão pela estima que os liga à classe a que pertencem e, pela qual, nos honraram, aceitando esta homenagem». Prosseguindo: «Os ferroviários têm sido, por vezes, mal compreendidos e até esquecidos os relevantes serviços prestados pelo Caminho de Ferro à Nação. Não importa. Tarde ou cedo virá a justiça iminente!» A seguir, o orador traçou o perfil da idoneidade técnica e directiva do sr. Eng. Lima Rego, pelo que foi muito aplaudido pela assistência.

O sr. Eng. Lima Rego não pôde esconder um misto de comoção e alegria que o avassalou. Agra-

deceu, lembrando: «neste almoço íntimo, não há superiores e subordinados. Há simplesmente camaradas. De resto, na minha actividade através de todas as Divisões, foi sempre esta a minha divisa de tratamento». Referindo-se à condecoração de que foi alvo, o sr. Eng. Lima Rego disse: «Todos temos prestado serviço à Companhia com o mesmo entusiasmo e vontade de servir; portanto, todos mereciam uma condecoração e louvor. Mas o Governo, porque a todos era impossível, entendeu que só alguns deviam ser escolhidos».

As palavras sinceras e amigas do Chefe da Divisão da Exploração foram vibrantemente aplaudidas e saudadas.

Neste comenos, chegou através de expressivos telegramas a voz saudosa dos ausentes. O sr. Geraldo de Oliveira, a quem suas relevantes qualidades de serviço e inteligência elevaram a chefe de Circunscrição, leu algumas mensagens. Uma vinha do Porto, da parte do sr. Marcelino da Silva, que um imprevisto não deixou comparecer. Outra do sr. Jorge Teixeira, que brindou os homenageados com a oferta de exemplares do seu livro «Manual Prático dos Profissionais de Caminhos de Ferro», já em 3.^a edição. E outra ainda, mui singular pela forma, que não resistiu os à tentação de transcrever, em parte. É do subinspector Soares Silva, que foi recitada pelo enviado especial da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, sr. Professor Caldas Nogueira:

*Quem tantos anos, uma vida inteira,
Queima nervos e gasta as energias
Na profissão — cruel, voraz fogueira,
Em que ardemos, afinal, todos os dias,
Merece, bem merece uma homenagem
— Pois também há heróis sem ser na guerra! —
Vai, pois, nesta mensagem
O sol da nossa terra,
As ondas deste mar que me embalou,
As flores do canteiro do meu peito...
...E tudo o que a pobreza me deixou,
Para vos ofertar, assim, sem jeito,
Sem requintes de expressão, com humildade,
Com todo o meu fervor,
E apenas com o pálido valor
Da sinceridade!*

*Haja alegria! Contem nos cristais
As gotas do rubi do vinho tinto!*

O almoço decorreu, pois, com tanta cordealidade e animação, que há-de perdurar, indelével, na mente e no coração de todos os homenageados e homenageantes.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que esteve presente, associa-se incondicionalmente para consagrar, em suas páginas, o serviço e o valor desse grupo de funcionários que sabem prestigiar sua categoria de ferroviários.

Carta de Espanha

Inaugurou-se em Madrid uma nova linha do «Metropolitano»

(Do nosso correspondente J U A N C A B R E R A)

A Companhia do Metropolitano de Madrid, no cumprimento do seu programa de construções, inaugurou, na manhã de 25 de Março, o prolongamento da linha III daquele caminho de ferro, desde a estação subterrânea dos «Embaixadores» até à de «Delícias», num trajecto de 1317 metros, que serve para pôr em comunicação, em bem poucos minutos do centro de Madrid, o populoso e industrial bairro sul das «Delicias» e a estação de caminho de ferro do mesmo nome, com os bairros de Atocha e do Norte, conseguindo-se, assim, um verdadeiro enlace ferroviário das diferentes linhas que afluem à capital.

Consegue-se agora, com a nova linha do «Metropolitano» de Madrid, descongestionar-se a estação de Atocha.

As obras de este prolongamento iniciaram-se em Junho de 1946, dez anos após a conclusão da linha de Sol a Embaixadores, primeiro lanço da linha 3 (Arguelles-Sol-Legazpi), único troço do Metropolitano que se inaugurou sem as solenidades habituais pois que se abriu à exploração poucos dias depois de ter principiado o movimento nacional. Faltam, apenas, uns quinhentos metros para terminar este troço de linha, que ficará com a extensão de dois quilómetros.

Abriram-se agora ao tráfego as estações de Palos de Moguer a Delícias, ambas com saídas duplas, vestíbulos mais amplos e maior largura de cais. A estação de Palos de Moguer tem uma entrada pela rua da Batalha do Salado e outra imediata no Passeio das Delícias, e a estação de Delícias uma entrada na rua de Cáceres e outra na rua da Cidade Real e estação do Caminho de Ferro.

Ambas as estações estão situadas a muito pouca profundidade para facilitar o acesso ao público que dificilmente poderá dar conta, ao utilizar, diariamente, a nova linha do «Metro», da complicação de desvios de água, esgotos, iluminação, telefones, gás, etc. que foi preciso empreender.

A linha passa sob o túnel do caminho de ferro

de circunvalação, na linha da RENFE que une as estações do Norte e Delícias, cujo tráfego não foi jamais interrompido. Foi preciso também passar por baixo dos Edifícios do Laboratório e do Parque Central da Farmácia Militar e superar as dificuldades de uma maior dureza de terreno, escassez de materiais, restrições de energia eléctrica para os trabalhos, etc.

Inaugurar-se-á, em seguida, o troço de Delícias a Logazpi, que terá apenas uma estação intermédia na Praça da Beata Mariana de Jesus. Este último troço, uma vez inaugurado, prestará um serviço inestimável a um dos bairros mais povoados de Madrid.

* * *

Com a pontualidade característica dos serviços do «Metropolitano», às 12 horas precisas partiu um comboio especial de duas unidades, no total de quatro carruagens, com os seus motores e respectivos reboques n.ºs 77 e 115, pertencendo a primeira destas parelhas à etapa da inauguração da linha Rosales-Gorja e a segunda, embora de numeração mais alta, à linha Sol-Ventas, para a que foi construída. O comboio inaugural, circulando especialmente pela linha da direita, descreveu uma ampla curva em declive, que há à saída de «Embaixadores», chegando num minuto aproximadamente à estação de Palos de Moguer.

No comboio especial ocuparam a primeira carruagem as seguintes entidades: Subsecretário de Obras Públicas; o Presidente do Conselho de Administração da RENFE; Director Geral do Caminho de Ferro; Director Geral da RENFE; Alcaide de Madrid; Conselho de Administração e Direcção Geral do Metropolitano de Madrid; General Millán Astray; S. A. R. o infante D. Luís Afonso da Baviera; directores gerais da Segurança e do Trabalho; Secretário Técnico do Ministério da Indústria e Comércio; Chefe Superior da Polícia; coronel-chefe do Regimento dos Caminhos de Ferro; di-

rector em Espanha, da Companhia Internacional dos Wagons-Lits, etc.

Nas restantes carruagens seguiram numerosos convidados.

Após uma breve paragem na estação de Palos de Moguer para visitar os acessos da mesma, o comboio inaugural seguiu até à estação de «Delícias», onde desceram as autoridades e convidados para percorrer as suas respectivas instalações. O momento foi aproveitado pelos fotógrafos, que fizeram várias chapas. Em seguida a Companhia do «Metropolitano» obsequiou os convidados com uma taça de Vinho espanhol.

O comboio inaugural regressou á estação dos Embaixadores, inaugurando-se o serviço público no dia seguinte, às 6,30 horas, com venda de bilhetes directos para todas as estações da rede subterrânea.

Terminada a inauguração da linha de Delícias, procedeu-se à abertura do serviço dos novos acessos nas estações da Porta do Sol, que unem directamente as antigas linhas I e II, Tetuam-Vallecas e Ventas Quatro Caminhos. Estes acessos ampliados, que facilitam grandemente a circulação da enorme massa de passageiros que cruzam constantemente a estação das Portas do Sol, conseguiram-se construindo 140 metros de galerias de comunicação de quatro metros de luz, sem necessidade de abrir nenhum poço de trabalho na praça histórica.

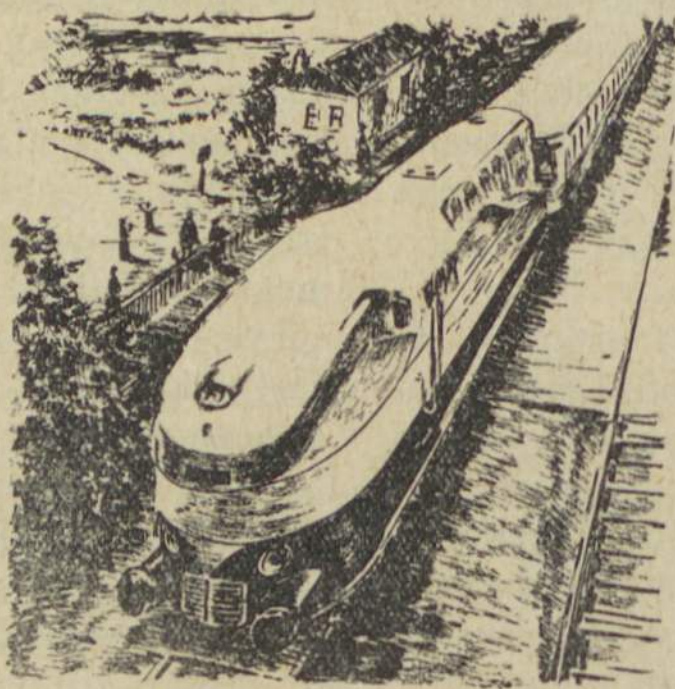
As operações de fornecimento de materiais e retirada de entulho foram efectuadas durante as horas da madrugada, em que não há serviço de comboios.

Ao contrário do que sucedeu com o prolongamento de Delícias, em que o terreno encontrado era excessivamente duro, nas Portas do Sol foi necessário lutar com as más condições de terreno. As dificuldades que se venceram, foram apreciadas pelos passageiros no decurso das obras, quando os comboios circulavam com grandes precauções pelos troços de via suspensa, enquanto se procedia à abertura das galerias.

Estas obras duraram treze meses, trabalhando-se de dia e de noite, sem interrupção, tendo o seu custo atingido 2.800.000 pesetas.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» congratula-se por o Metropolitano de Madrid, que é um dos melhores serviços de transportes da Península e, indiscutivelmente, o melhor da capital de Espanha, ter inaugurado esta linha, que apoia o acesso cómodo, rápido e barato à estação de caminho de ferro que estabelece a comunicação de Madrid com Lisboa, e espera que num dia não distante chegue o momento de que um caminho de ferro idêntico na capital portuguesa possa realizar o milagre de levar por linha férrea os habitantes de Lisboa, de domicílio a domicílio.

Madrid, 30 de Março de 1949.



PROBLEMAS SOCIAIS

Acerca duma obra de valorização social

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

SOU um novo e estou na idade do idealismo e da efervescência, em matéria de entusiasmo. Acredito, porém, que o bom senso me refreia os impulsos...

Isto vem a propósito dos problemas sociais, que estou a analisar. Todas as questões anteriores, que tratei nestas colunas, são o produto do meu pensamento e da minha bem intencionada paixão pelos programas sociais.

Hoje, num parêntesis, quero referir-me a alguns livros que escolhi e li e cujas teses se integram no plano destas questões. Saboriei pedaços da obra de Marx, de Proudhon, de Owen, de Fourier, de Saint-Simon, de Babeuf, de Campanella, de Platão. Nuns, há sonho e utopia. Noutros, reacção e intolerância. Ainda noutros, subversão e negação de direitos morais e até naturais.

E, pois, importante que um jovem leitor e escritor não se deixe seduzir pelas primeiras impressões, dentro dum restaurante tão variegado de cores e paladares...

Por fim, caiu sobre minha mesa de trabalho um livro diferente. Edição fresca e dum autor português, contemporâneo. O livro intitula-se «Domine, ut videam». Em tradução: «Senhor, (faça) que eu veja». Foi escrito pelo Rev.^o Prof. Marcelino da Conceição. Obra de fôlego e de tese, sem deixar de transparecer uma simplicidade e um sentido ético, que convidam à sua leitura, moralizam e encantam!

Querera o articulista comparar o romance «Domine, ut videam», dum autor português, com as obras daqueles geniais construtores do socialismo? — perguntará o leitor. Na verdade, não quero comparar, mas sim apontar a ineficácia daqueles socialistas, quase todos de feição teórica, e bendizer a possibilidade de realização salutar que se aprecia no livro do P.^e Marcelino da Conceição. Nada há de complexo em «Domine, ut videam». Por ele, a sociedade entra em franca harmonia e a valorização dos seus elementos faz-se sem reformas básicas e inversivas.

Confrontarei, para melhor reforço, vários pontos de vista. Por exemplo, em que moldes Platão, ou Thomaz More, ou Campanella, ou Babeuf encontram a felicidade social?

Veja-se. Para Platão, a propriedade é do Estado e inalienável, e é subdividida, parcelarmente, por famílias rendatárias. A educação dos filhos e seu sustento cabem ao Estado.

Para Thomaz More, o dinheiro não deve existir, e, portanto, todos buscarão em celeiros colectivos o necessário para cada dia, sem quaisquer preocupações com o dia de amanhã.

Na opinião de Campanella, as refeições seriam dadas em comum e «em locais aprazíveis; e a instrução seria dada a ambos os sexos, em todos os graus de ensino». O trabalho seria dirigido pela força militar e o operariado entraria nas fábricas e oficinas ao som do tambor e entoando hinos vigorosos.

Para Babeuf, numa sociedade ideal não podem existir nem pobres nem ricos. Para o mesmo autor, o trabalho e o prazer devem ser comuns e proporcionais.

Enfim, tudo é lógico nos depoimentos destes pensadores. Mas a esplêndida lógica, que corporiza e metodiza a ciência, não pode satisfazer na vida social, porquanto o homem é um todo formado de impulsos, ora modelados pela razão, ora excitados pelo instinto. O que é sistemático não produz, por conseguinte, efeito positivo no panorama social. Considerem-se agora os passos do livro «Domine, ut videam», pelos quais o autor, tão simplista na forma e humano nos conceitos, traz o bem estar e o conforto a uma aldeia portuguesa. No cap. XXIII: «... foi iniciada a aldeia do futuro. Planeou-se a construção da fábrica. Dos lucros vinte por cento seriam para casas higiénicas e uma para cada família. Far-se-á um hospital, um asilo, uma creche, escolas, casas para professores, uma Casa do Povo». Adiante: «E as construções fizeram-se... O jornal «A Nossa Aldeia Futura» todos une e a todos dá alegria e vida. É semanal. A redacção é na Casa do Povo. Toda a gente pode servir-se dele. A cooperativa resolveu o problema económico. Vende de tudo. As tavernas fecharam. Não se vê um ébrio. A fábrica é enorme. O operário está em sua casa. Ordem, asseio e trabalho. No hospital há farmácia para todos. As escolas têm 240 crianças. Livros de graça. Cadernos de graça. Tinta, lápis, lousas e papel de graça. Na Casa do Povo: respeito e civilidade. À noite, muita gente; recreio e instrução; biblioteca com muitos volumes, muito frequentada; vários jornais e revistas; tudo bem escolhido. Bilhares, gamão, damas, dominó e xadrez. Outros cantam. São do Orfeão... As bandas, duas bandas, ensaiam. Numa sala, dois professores ensaiam o grupo cénico... Já se não vê um pobre a pedir... Não se vê um velho trôpego, a gemer, apegado a um pau, curvado, como a ler a sua sentença fatal...».

Vê-se perfeitamente o objectivo do livro. Como o resolve? Sòmente a sua leitura dá uma ideia autêntica do magnífico plano que o autor concebeu.

Que o Prof. Marcelino da Conceição volte brevemente a brindar a literatura social com obras deste teor — forte e edificante — é o meu voto.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Bento Carqueja

A Academia das Ciências de Lisboa prestou recentemente homenagem à memória de Bento Carqueja, professor, economista e jornalista a quem o país, nomeadamente a região nortenha, ficou a dever assinalados e inesquecíveis serviços. Fundador, com outros portuenses, de «O Comércio do Porto», Bento Carqueja fez da sua profissão de homem da Imprensa um sacerdócio e da redacção do seu prestigioso jornal uma grande escola de jornalistas e patriotismo.

«O Comércio do Porto», o mais antigo diário nortenho, está ligado honrosamente à história económica da grande e progressiva cidade e por várias vezes, em diversos períodos da vida nacional, tem sido a voz mais alta e poderosa dos interesses colectivos da região duriense e de todo o país.

Natural de Oliveira de Azemeis, o Dr. Bento Carqueja, que foi professor ilustre de várias gerações, fez do seu jornal também uma cátedra. E a si próprio se «naturalizou» portuense, pelo coração e pelos serviços desinteressados que prestou à capital do Norte, sem, contudo, ter esquecido a sua linda vila natal.

Entre os problemas a que o Dr. Bento Carqueja votou o melhor da sua atenção de jornalista e do seu carinho de português foi o da assistência.

A sua pena imobilizou-se para sempre, mas a sua voz faz-se, porém, ouvir ainda, porque a sua obra — «O Comércio do Porto» — se encontra cada vez mais viva e mais actual. Os grandes jornalistas não morrem de todo. Dir-se-ia que, embora invisível, o espírito glorioso de Bento Carqueja continua dirigindo, com o aprumo e o patriotismo de sempre, o grande jornal nortenho.

Manuel Gahisto

GUERRA MAIO, amigo querido e antigo colaborador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» foi quem nos comunicou a notícia de ter falecido em Paris, com setenta anos de idade, o escritor francês Manuel Gahisto que, tanto às letras portuguesas como à literatura brasileira havia prestado notáveis serviços com a tradução primorosa de várias obras e artigos de jornais dos dois países.

Conhecido e estimado nos meios literários parisienses, Manuel Gahisto, tinha a paixão pela língua portuguesa, que escrevia com notável facilidade, embora a falasse deficientemente.

Modelo de probidade, amigo sincero de Portugal e do Brasil, Manuel Gahisto, que era também um exemplo de grande e sincera modéstia, ostentava, porém, com orgulho, as insígnias das ordens de Cristo e do Cruzeiro do Sul.

Beatriz Campos

NO Salão da «Livraria Portugália», no Porto, rua de Santo António, a distinta pintora Beatriz Campos expõe de 21 a 30 de Abril, juntamente com aguarelas e desenhos de fina qualidade, uma notável colecção de peças de cerâmica, em que revela, agora mais do que nunca, uma grande personalidade artística.

Discípula de Saavedra Machado, Beatriz Campos é um dos mais nobres valores da nova geração.

Guilherme Cardim

O sr. embaixador da Inglaterra entregou há poucos dias, como prémio e reconhecimento de relevantes serviços prestados à causa britânica, durante a última grande guerra, a medalha da Liberdade ao sr. Guilherme Cardim, ilustre presidente do Grémio da Indústria Hoteleira.



GUILHERME CARDIM

Valemo-nos da oportunidade desta notícia, para felicitar, pela distinção recebida, o sr. Guilherme Cardim. Quem escreve estas linhas não conhece pessoalmente o homenageado, mas deve-lhe, como português e como todos os portugueses, grandes serviços que injustiça seria não reconhecer e agradecer.

Efectivamente, devemos todos a Guilherme Cardim, exemplo de tenacidade e de paixão a uma causa, não apenas, na sua qualidade de industrial, um grande passo nas organizações hoteleiras, mas também ideias novas na vida turística do país, pois o Estoril tem sido, na verdade, uma escola prática e admirável do turismo nacional.



O Director Geral dos Caminhos de Ferro Franceses,
Sr. Maurice Lemaire, lendo a sua conferência

«A evolução dos Caminhos de Ferro Franceses»

Uma notável conferência no Instituto Superior Técnico,
pelo eminente Engenheiro, Sr. Maurice Lemaire

COMO havíamos noticiado no nosso último número, o eminente engenheiro, sr. Maurice Lemaire, Director Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro, de França, realizou, na noite de 6 do corrente, no Instituto Superior Técnico, uma conferência subordinada ao tema: «A evolução dos caminhos de ferro franceses».

Entre a numerosa assistência, viam-se os srs. Ministros da França e das Comunicações, membros do Conselho da Administração da C. P. e o engenheiro Espregueira Mendes, que fez a apresentação do ilustre conferente em termos elogiosos e merecidos, tendo em seguida cumprimentado, em francês, o sr. Maurice Lemaire.

O sr. Maurice Lemaire começou por se mostrar feliz em conhecer uma linda cidade como Lisboa e, depois de dizer que não era propriamente uma conferência mas uma palestra o que ele nessa noite iria proferir, lamentou não poder fazê-lo em português. Felizmente, em Portugal, as pessoas cultas compreendem e falam admiravelmente a língua francesa.

A sua exposição é clara e foi ilustrada com a

projectão de mapas. Poz em relevo a importância dos caminhos de ferro na economia francesa, apresentou estatísticas do movimento de passageiros e mercadorias e desenvolveu alguns aspectos técnicos do novo material circulante. Referiu-se às vantagens oferecidas pelas carruagens camas e pelos auto-rails; demonstrou como se tinha resolvido o problema dos transportes de mercadorias e gado e por último apresentou os mais recentes melhoramentos com que os caminhos de ferro actualizaram os seus serviços.

Finda a palestra, que foi calorosamente aplaudida procedeu-se à projectão de excelentes filmes, o primeiro dos quais tem por assunto a construção de um grande viaduto, que honra a engenharia francesa.

O sr. Maurice Lemaire, que pelos altos serviços prestados à França, durante a guerra, na sua qualidade de engenheiro dos caminhos de ferro, mereceu a Cruz de Guerra e a Legião de Honra, passou alguns dias em Portugal, tendo-se retirado encantado com os passeios que fez a alguns pontos do país.

A Nacionalização do Caminho de Ferro da Beira

Desde o dia 7 do corrente acha-se incorporado no património nacional aquele importante troço ferroviário

FOI finalmente, assinado, no dia 2 de Abril, no gabinete do sr. Ministro das Finanças, professor Costa Leite (Lumbrales) o contrato da compra, pelo Estado Português, à «The Beira Railway Company, Limited», a propriedade da concessão do Caminho de Ferro da Beira, na nossa província de Moçambique.

Esse contrato, que constitui um grande acontecimento na administração política portuguesa, foi assinado, em nome daquela companhia inglesa, pelos srs. Vivian Libert Oury, administrador, e Eric Dickens Bouchier Hawksley, secretário, tendo sido testemunhas os srs. capitão Teófilo Duarte, ministro das Colónias, e engenheiro Rui de Sá Carneiro, subsecretário da mesma pasta, tendo assistido ao acto os srs. juiz conselheiro Francisco José Caeiro, procurador-geral da República; dr. António Luís Gomes, secretário-geral do Ministério das Finanças e director-geral da Fazenda Pública; dr. Aureliano Felismino e Câmara Pestana, Directores-gerais, respectivamente, da Contabilidade Pública e das Finanças; António Sebastião Spínola, chefe de gabinete, e engenheiro Pereira Coutinho e dr. Nunes Mexia, secretários do sr. ministro das Finanças; 1.º tenente dr. Renato de Brito, ajudante de Campo do sr. Patrício Gouveia e dr. Tavares de Almeida, chefe dos Serviços de Imprensa do Secretariado Nacional da Informação.

Eis o texto integral do contrato, que foi lido pelo sr. dr. António Luís Gomes:

Aos dois dias do mês de Abril de mil novecentos e quarenta e nove, pelas dez horas, no Gabinete do Ministro das Finanças, na minha presença e das testemunhas no final nomeadas e identificadas, compareceram como primeiro outorgante a The Beira Railway Company Limited, companhia legalmente constituída em Londres, com sede social em Old Jewry, número onze, da mesma cidade (que neste contrato será abreviadamente designada por companhia), aqui representada pelos senhores Vivian Libert Oury, administrador da Companhia outorgante, domiciliado em Norfolk House, Putney Hill, no condado de Londres e Eric Dickens Bouchier Hawksley, secretário da mesma Companhia, morador em Chelsea, Glebe Place, número três, no condado de Londres, ambos com poderes para outorgar neste acto, em nome e representação da Companhia, como fizeram certo

pelo instrumento de procuração datado de Londres, aos vinte e quatro de Março do ano corrente, devidamente legalizado, que fica arquivado como anexo deste contrato, e como segundo outorgante o Governo Português, autorizado pelo decreto-lei número trinta e sete mil trezentos e quarenta e sete, de vinte e quatro de Março do corrente ano, e outorgando por ele o Ministro das Finanças, Sua Excelência o Senhor Doutor João Pinto da Costa Leite, em representação do Estado.

Assiste a este acto o Procurador Geral da República, Senhor Doutor Francisco José Caeiro.

Pelos outorgantes, nas qualidades que cada um representa, foram estipuladas e reciprocamente aceitas as cláusulas seguintes:

PRIMEIRA—A Companhia vende ao Estado e transfere-lhe, nos termos deste contrato, todos os direitos e interesses das concessões de que ela é titular, feitas pela Companhia de Moçambique, incluindo designadamente a propriedade ou quaisquer outros direitos sobre todos os terrenos, a linha férrea com todas as suas obras, estações e dependências, e quaisquer empresas ou bens que a Companhia possua na África Oriental Portuguesa, salvo unicamente o disposto na cláusula terceira.

SEGUNDA—Na venda e transferência de que trata a cláusula anterior compreendem-se todos os direitos, interesses ou títulos da Companhia relativamente ao troço da linha férrea, de aproximadamente seis milhas de extensão, desde a fronteira do território de Moçambique até à Estação de Umtali, mas excluindo esta Estação e suas entradas ou vias de acesso (approaches) bem como qualquer propriedade ou instalação que pertença à Rhodésia Railways Limited, ao longo do dito troço.

TERCEIRA—Ficam excluídos deste contrato: alínea a) a propriedade de Savoy Hotel da Beira, com todos os bens e valores e fundos (cash and investments) que fazem parte da Empresa do Hotel; alínea b) os créditos por prestações vencidas ou vincendas dos talhões do terreno (land blocks) que a Companhia tiver vendido até trinta e um de Dezembro de mil novecentos e quarenta e oito, considerando-se ela inibida de efectuar qualquer venda de terrenos depois da referida data; alínea c) todos os outros fundos (cash and investments) ou créditos (book debts) existentes na data a que se refere a cláusula quinta; alínea d) todos os materiais em depósito (stocks and stores) pertencentes à Rhodésia Railways Limited; alínea e) quaisquer obrigações contratuais ou outras de responsabilidades da Companhia para com o pessoal do Caminho de Ferro de todas as categorias, acerca de cuja admissão na futura exploração do mesmo Caminho de Ferro o Governo Português resolverá como entender convenientemente.

QUARTA—Pela venda e transferência efectuadas pelo presente contrato, o Governo Português pagará de contado,

em Londres, à Companhia, primeira outorgante, a quantia de quatro milhões de libras esterlinas, livres de quaisquer taxas ou encargos fiscais portugueses.

A primeira prestação deste pagamento, no montante de dois milhões de libras esterlinas, efectua-se nesta data (como melhor se vê do officio número mil cento e oitenta e quatro de um do corrente, expedido pelo Governo do Banco de Portugal para a Direcção Geral da Fazenda Pública e que fica fazendo parte integrante deste contrato) e dela dá desde já o primeiro outorgante plena quitação do Governo Português. Os restantes dois milhões de libras esterlinas serão pagos contra recibo em sete de Abril corrente.

QUINTA — As concessões de que a Companhia era titular consideram-se terminadas, por efeito deste contrato, na meia-noite de seis para sete de Abril corrente, ficando a Companhia exonerada dos direitos e obrigações que tinha como concessionária.

Na mesma data, todos os direitos que constituem objecto daquelas concessões revertem para o Estado, assumindo este a posse do Caminho de Ferro e todos os direitos e obrigações emergentes do presente contrato e dos acordos e contratos celebrados pela Companhia e enumerados na lista anexa que vai rubricada pelos contratantes, relativos à concessão da exploração do Caminhos de Ferro em África, que não estiverem excluídos pela cláusula terceira.

SEXTA — O Governo Português toma posse do Caminho de Ferro e de todas as instalações no estado em que se encontram à meia-noite de seis para sete de Abril corrente e a Companhia não será responsável por qualquer ocorrência posterior àquele momento.

SÉTIMA — A partilha das receitas e despesas resultantes das operações em curso em África, à meia-noite de seis para sete de Abril corrente, será efectuada sobre uma base equitativa, a determinar por acordo dos representantes sem África das partes contratantes.

OITAVA — Neste contrato vai colada uma estampilha fiscal de Escudos quarenta (quarenta escudos) único imposto que nos termos da Lei Portuguesa é devido pela transacção.

Assim o outorgaram na presença das testemunhas Sua Excelência o Ministro das Colónias, capitão Teófilo Duarte, casado, e Sua Excelência o Subsecretário de Estado das Colónias, Engenheiro Rui de Sá Carneiro, também casado, que com as partes outorgantes vão assinar depois de este documento ter sido lido em voz alta na presença simultânea de todos por mim, António Luís Gomes, Secretário Geral do Ministério das Finanças, que o fiz escrever.

Ressalva-se a emenda na segunda linha da primeira página «The Beira Railway Company Limited» e na cláusula terceira a palavra «inibida» e bem assim entrelinha «da concessão da cláusula quinta».

Vivian Libert Oury
Eric Dickens Bouchier Hawksley
João Pinto da Costa Leite
Teófilo Duarte
Rui de Sá Carneiro

fui presente:

Francisco José Caeiro
António Luís Gomes

Informação de cabimento: A despesa a que este contrato dá lugar, tem cabimento em conta da verba do crédito especial aberto no orçamento em vigor do Ministério das Finanças, pelo artigo segundo do decreto-lei número trinta e sete mil trezentos e quarenta e sete, de vinte e quatro de Março de mil novecentos e quarenta e nove, e inscrita no capítulo vigésimo oitavo, artigo quatricentésimo décimo terceiro do orçamento do mesmo Ministério.

Lista a que se refere a cláusula quinta

A — Acordo de 28 de Janeiro de 1922 entre a «The Beira Junction Railway Limited», e a «The Transambezia Railway Company Limited» que dá a esta última companhia o direito de transitar nas linhas da primeira, entre o Dondo e a Beira, até ao dia 31 de Dezembro de 1964.

B — Contratos particulares de arrendamento de terras e de pedreiras.

C — Contratos particulares concedendo direitos de pastagem.

D — Contratos particulares respeitantes a cortes de madeiras.

E — Contratos particulares de corte de lenhas.

F — Acordos de transporte de 5 de Fevereiro de 1937, 30 de Junho de 1938 e 19 de Maio de 1939, subscritos pela «The Beira Railway Company Limited» e pela «The Rhodesia Railways Limited».

NOTA DE REDACÇÃO — De acordo com a última parte da 4.ª Cláusula do Contrato de Aquisição, foi no dia 7 paga a 2.ª e última prestação de dois milhões de libras esterlinas à «The Beira Railway Company». Portugal está, pois, segundo a 6.ª cláusula deste mesmo contracto, na posse plena e definitiva daquele caminho de ferro.



Regulamento de Transportes

EM AUTOMÓVEIS

(Continuação do número anterior)

DIVISÃO II

Depósitos e cauções

Art. 107.º Todo o pedido de concessão de carreiras regulares e provisórias deverá ser precedido de um depósito de 1.000\$, efectuado na Repartição dos Serviços Gerais da Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

§ 1.º Se o requerente não der início à exploração da carreira, nos termos do artigo 102.º, desistir do pedido ou for encontrado a explorar a carreira antes de possuir a licença, além das penalidades previstas neste regulamento perderá o depósito acima referido, que constituirá receita do Estado.

§ 2.º Revertem igualmente a favor do Estado:

a) Os depósitos referentes a concessões de carreiras que não sejam requeridas no prazo de trinta dias a contar da data em que forem efectuados;

b) Os depósitos cuja restituição não seja requerida nos trinta dias seguintes ao do início da exploração da carreira;

c) Em caso de indeferimento do pedido de concessão, os depósitos cuja restituição não for requerida dentro do prazo referido na alínea anterior, contado da data da publicação do respectivo despacho.

Art. 108.º Depois de efectuado um depósito e até resolução final do processo da concessão a que o mesmo se refere é vedado à Direcção-Geral dos Serviços de Viação receber depósitos para outros pedidos de concessão da carreira requerida, salvo os relativos aos concessionários que se apresentarem a concorrer a esta durante o respectivo inquérito administrativo, nas condições previstas no artigo 111.º

§ único. Os depósitos efectuados nos termos deste artigo reverterão para o Estado se a concessão não for requerida antes de terminar o inquérito administrativo.

Art. 109.º Os concessionários de carreiras regulares e provisórias são obrigados a caucionar, antes do início da exploração, por depósito ou garantia bancária, a manutenção das carreiras pelo prazo de validade da concessão.

§ 1.º O valor da caução para as carreiras regulares é fixado à razão de 200\$ por cada quilómetro, contado entre os locais de estacionamento nos pontos extremos do percurso da concessão, não podendo nunca ser inferior a 10.000\$.

§ 2.º Para as carreiras provisórias, o depósito de

1.000\$ passará a servir de caução da carreira a partir da data do início da sua exploração.

§ 3.º O abandono da exploração de uma concessão antes do seu termo legal, ou o seu cancelamento, nos termos do artigo 227.º deste regulamento, envolverá sempre a perda da caução respectiva.

§ 4.º Serão, porém, restituídas as cauções das carreiras cuja transferência for autorizada nos termos do disposto na alínea b) do § 1.º do artigo 116.º, as referentes a concessões que venham a ser resgatadas e ainda as respeitantes a carreiras substituídas por outras requeridas pelo mesmo concessionário, desde que o percurso da nova concessão englobe inteiramente o percurso da concessão substituída e esta esteja em exploração há mais de um ano.

Art. 110.º O pedido de transferência deverá ser acompanhado de uma caução, prestada pelo pretendente à concessão pela forma e para os efeitos prescritos no artigo anterior e seu § 1.º, a qual servirá também para garantir o começo da exploração dentro do prazo máximo de noventa dias, a contar da data da publicação no *Diário do Governo* do despacho ministerial que autorizar a transferência.

§ 1.º Se decorrido o prazo que o novo concessionário tem para começar a exploração este não a tiver iniciado, reverterá para os cofres do Estado a caução respectiva e será cancelada a concessão.

§ 2.º A caução que o antigo concessionário tiver prestado, nos termos do artigo 109.º e seu § 1.º, responderá pela manutenção da carreira dentro do prazo a que se refere o parágrafo anterior, até ao começo da exploração pelo novo concessionário.

DIVISÃO III

Preferências nas concessões

Art. 111.º As empresas que enquanto decorrer o inquérito administrativo referente ao pedido de qualquer concessão de carreira regular se apresentarem a requerer a mesma concessão concorrerão com o primeiro requerente; terá preferência a que for considerada mais idónea, nos termos do artigo seguinte.

§ 1.º Os pedidos de concessões requeridos nos termos deste artigo serão feitos pela forma prescrita no artigo 100.º, com dispensa, porém, do inquérito administrativo mencionado no artigo 101.º, e serão submetidos, juntamente com o processo do primeiro requerente, ao Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

§ 2.º A desistência do primeiro requerente, antes

de autorizada a concessão, não impedirá que prossigam até resolução final os processos dos demais pedidos de concessão formulados nos termos deste artigo.

Art. 112.º Para efeito do disposto no artigo anterior, tomar-se-á em consideração, além da forma como os concessionários tenham cumprido os preceitos legais e regulamentares: a igualdade de tipo de algumas das carreiras que explorem com a que é requerida; a extensão da parte que já servem no percurso da carreira pedida, não sendo, contudo, considerado o percurso dentro das localidades onde se iniciarem e terminarem as carreiras; a antiguidade do concessionário; e finalmente, a data do pedido da concessão.

§ 1.º A antiguidade de um concessionário conta-se, para todos os efeitos deste regulamento, a partir da data do despacho ministerial que autorizou a concessão mais antiga das que já explore.

§ 2.º As dúvidas que se suscitarem sobre a classificação dos concorrentes à mesma concessão serão resolvidas pelo Ministro das Comunicações, ouvido o Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

Art. 113.º Se o concessionário que obtiver a concessão de uma carreira, em virtude de preferência deduzida nos termos dos artigos 111.º e 112.º, não iniciar a exploração dentro do prazo a que se refere o artigo 102.º, poderá esta ser dada sem mais formalidades ao concorrente que persistir no seu direito e imediatamente se lhe seguir na lista de preferências.

Art. 114.º Para a concessão de carreiras provisórias a preferência entre os concessionários de carreiras regulares deduz-se nos termos do artigo 112.º

§ único. Se o percurso de uma carreira provisória coincidir no todo ou em parte com o percurso de uma carreira regular, o concessionário desta carreira tem preferência sobre todos os outros.

Art. 115.º Para a concessão de carreiras eventuais têm preferência os concessionários de carreiras regulares que exerçam a sua indústria no percurso para que foi requerida a carreira eventual.

§ único. Entre concessionários de carreiras regulares as preferências deduzem-se nos termos do artigo 112.º

DIVISÃO IV

Da transferência, resgate, cancelamento e suspensão temporária

Art. 116.º Nenhuma concessão poderá ser transferida antes de decorrido um ano sobre o início da exploração da carreira a que respeita.

§ 1.º Exceptua-se do preceituado neste artigo:

a) A transferência das concessões para os herdeiros dos concessionários falecidos, que será efectuada, sem mais formalidades, por despacho do Ministro das Comunicações;

b) A transferência para os efeitos do artigo 91.º

§ 2.º A transferência de uma concessão será efectuada sem prejuízo da sua antiguidade e prazo de duração e só se tornará efectiva a partir do momento em que a carreira começar a ser explorada pelo novo concessionário, cessando então toda a responsabilidade do anterior.

Art. 117.º As concessões de carreiras são susceptíveis de resgate decorrido que seja metade do prazo da respectiva validade, mas nunca antes de três anos de exploração.

§ 1.º No caso de ser efectuado o resgate de uma concessão, a importância que o Governo pagará ao respectivo concessionário, por cada ano que falte para terminar o prazo da concessão, será calculada pela fórmula seguinte:

$$A = 0,1 \times T \times p \times l \times n$$

sendo

T = tarifa mínima por passageiro-quilómetro ou tonelada-quilómetro que vigorar à data do resgate;

p = percurso de carreiras (quilómetros);

l = lotação média dos veículos em passageiros ou toneladas;

n = número anual de viagens simples.

§ 2.º As questões su citadas sobre a execução ou interpretação das condições do resgate serão resolvidas pelo Ministro das Comunicações.

Art. 118.º A suspensão temporária e o cancelamento de qualquer carreira poderão ser pedidos em requerimento devidamente fundamentado e entregue na Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 119.º O cancelamento só poderá ser autorizado, mediante despacho ministerial, quando existam carreiras sobrepostas ou em qualquer caso se o interesse público da coordenação o determinar, ouvido sempre o Conselho Superior dos Transportes Terrestres.

§ único. Os despachos que incidirem sobre os pedidos de cancelamento de carreiras serão publicados no *Diário do Governo*.

Art. 120.º A suspensão temporária é da competência da Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 121.º O concessionário, enquanto não decorrer o prazo de um ano, a contar da data do cancelamento determinado pelo não cumprimento das suas obrigações, nos termos do artigo 227.º, não poderá requerer nova concessão da carreira cancelada ou a de quaisquer outras que, servindo o percurso desta, a possam substituir, nem concorrer a estas concessões de harmonia com o artigo 111.º deste regulamento.

DIVISÃO V

Do seguro

Art. 122.º O concessionário é obrigado a estabelecer um seguro de forma a cobrir os riscos da sua

responsabilidade civil ou a prestar caução idónea correspondente.

Art. 123.º E' obrigatória a apresentação da apólice ou do termo de caução para que a exploração da carreira se inicie, bem como do recibo do seguro, todos os anos, para que possa prosseguir.

SUBSECÇÃO IV

Da exploração

DIVISÃO I

Generalidades

Art. 124.º Salva a excepção do artigo seguinte, os concessionários obrigam-se a explorar directamente as carreiras concedidas.

Art. 125.º As carreiras concedidas a empresas ferroviárias poderão ser exploradas por terceiros, mediante contrato celebrado com empresas concessionárias que já explorem carreiras no percurso da carreira concedida.

§ 1.º Para os efeitos deste artigo têm preferência os concessionários da carreira com percurso de maior extensão.

§ 2.º Os contratos a que se refere este artigo serão submetidos à aprovação da Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 126.º Se um concessionário abandonar ou interromper total ou parcialmente a exploração do serviço público antes de findar o prazo por que este foi concedido, poderá o Ministro das Comunicações determinar que a Direcção-Geral dos Serviços de Viação dirija provisoriamente a exploração, continuando todas as despesas que dela resultem a cargo do concessionário faltoso.

§ único. A caução efectuada nos termos do artigo 109.º responderá inicialmente pelas despesas feitas de harmonia com o disposto neste artigo.

Art. 127.º Os concessionários de carreiras regulares são obrigados a assegurar o tráfego normal que se verificar no percurso onde efectuem o serviço público, realizando, quando necessário, os indispensáveis desdobramentos, com início, quer na origem das carreiras, quer em pontos de escala intermédios.

§ 1.º Para este efeito, poderá a Direcção-Geral dos Serviços de Viação tomar as medidas que julgar convenientes, designadamente impor a aquisição do necessário material.

§ 2.º Se da aplicação deste artigo resultarem para um concessionário, em relação a outros concessionários que exerçam a sua indústria no mesmo percurso pesados encargos de exploração, a Direcção-Geral dos Serviços de Viação promoverá o que tiver por conveniente para a repartição destes encargos pelo diferentes concessionários, uma vez que os interessados não cheguem a acordo.

Art. 128.º Os concessionários só são obrigados a efectuar desdobramentos para assegurar transportes

com início nos pontos de escala intermédios do percurso quando o intervalo para a carreira imediata que sirva idêntico percurso, do mesmo concessionário ou de concessionários diferentes, exceder uma hora.

§ único. Para este efeito poderão os concessionários ter nos pontos de escala os veículos necessários para os desdobramentos.

Art. 129.º Em carreiras mi-tas (de passageiros e de mercadorias) os desdobramentos podem ser feitos com veículos só de passageiros ou só de mercadorias, conforme as necessidades do tráfego.

Art. 130.º Os desdobramentos efectuados serão participados à Direcção-Geral dos Serviços de Viação em relações mensais, devendo a relação de cada mês dar entrada naquela Direcção Geral até ao dia 7 do mês imediato.

Art. 131.º Os concessionários são obrigados a assegurar o transporte das pessoas munidas de bilhete de serviço combinado, quer com as empresas ferroviárias, quer com outros concessionários de carreiras, nos veículos que efectuarem a viagem que dê ligação ao comboio ou ao autocarro utilizado, nos termos dos respectivos contratos ou esquemas de serviço combinado.

Art. 132.º Em todos os automóveis empregados em carreiras de serviço público será assegurado, embora excedendo a lotação, um lugar à fiscalização da Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

Art. 133.º Os concessionários de carreiras deverão enviar à Direcção-Geral dos Serviços de Viação, até ao dia 10 de cada mês, a nota rigorosa dos passageiros-quilómetros ou das toneladas-quilómetros transportados no mês anterior.

Art. 134.º Os objectos encontrados nos veículos que não possam ser entregues aos seus proprietários serão depositados durante uma semana na sede ou agências da empresa e, quando não reclamados dentro deste prazo, confiados à autoridade competente.

Art. 135.º Nos pontos extremos do percurso das concessões de carreiras regulares interurbanas e nos pontos intermédios que, pela sua importância, forem para este efeito designados pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação haverá simples abrigos ou estações, com salas de espera destinadas aos passageiros, onde se efectuará a venda de bilhetes e o despacho de bagagens ou mercadorias. Nas salas de espera, que, como as bilheteiras, abrirão ao público com a antecedência fixada pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação, nunca inferior a meia hora antes do início de cada viagem, estarão patentes ao público os horários e tarifas das carreiras exploradas pelo concessionário, um exemplar deste regulamento e um livro onde serão registadas as reclamações que o serviço tenha originado.

§ 1.º O Ministro das Comunicações poderá impor aos concessionários a construção de instalações referidas neste artigo.

§ 2.º Às expropriações por utilidade pública exi-

gidas pelo estabelecimento de instalações indispensáveis à exploração dos serviços de transportes colectivos por estrada é atribuído o carácter de urgência para efeito de lhes ser aplicável o disposto nos artigos 7.º e seguintes do Decreto com força de lei n.º 17:508, de 22 de Outubro de 1929.

§ 3.º Se estas instalações tiverem sido construídas a expensas do concessionário, poderá este, no termo da concessão, ou por efeito do seu cancelamento ou resgate, ser obrigado a vendê-las ou arrendá-las ao concessionário subsequente ou ao Estado.

§ 4.º O preço da venda ou a renda serão estabelecidos por acordo entre os interessados e, na sua falta, por arbitragem.

DIVISÃO II

Do regime

Art. 136.º As carreiras regulares e provisórias serão exploradas segundo as seguintes normas:

I — Carreiras interurbanas:

A) Carreiras independentes e afluentes:

- a) Escolha de horários disponíveis;
- b) Pagamento de 50 por cento do imposto de camionagem;
- c) Tarifas por passageiro-quilómetro e por tonelada-quilómetro, estabelecidas dentro dos limites fixados nos termos do artigo 145.º

B) Carreiras complementares:

1.º Para serviço de passageiros:

- a) Escolha de horários disponíveis;
- b) Pagamento de 50 por cento do imposto de camionagem;
- c) Tarifa por passageiro-quilómetro não inferior à mais baixa que, nos termos deste regulamento, tenha sido adoptada, no mesmo percurso, por qualquer dos concessionários existentes, nem superior à tarifa geral de 1.ª classe nos caminhos de ferro.

2.º Para serviço de mercadorias:

- a) Prioridade de horários para ligação aos comboios;
- b) Pagamento de 50 por cento do imposto de camionagem;
- c) Tarifas por tonelada-quilómetro, estabelecidas dentro dos limites que forem fixados nos termos do artigo 145.º

C) Carreiras concorrentes:

- a) Horários que, em conjunto com os do caminho de ferro, satisfaçam o interesse público;
- b) Pagamento por inteiro do imposto de camionagem;
- c) Tarifas por passageiro-quilómetro e por tonela-

da-quilómetro, estabelecidas dentro dos limites que forem fixados nos termos do artigo 145.º e de harmonia com os acordos a fixar com as empresas ferroviárias.

II — Carreiras urbanas:

- a) Escolha de horários disponíveis;
- b) Insenção do imposto de camionagem;
- c) Pagamento do imposto do selo sobre cada bilhete vendido, incluindo os bilhetes de assinatura;
- d) Tarifas propostas pelas câmaras municipais interessadas e aprovadas pelo Ministro das Comunicações.

Art. 137.º As carreiras eventuais serão exploradas segundo as normas seguintes:

- a) Pagamento do imposto de camionagem;
- b) Proibição de transporte de mercadorias;
- c) Tarifas máxima e mínima iguais às estabelecidas para as carreiras regulares.

DIVISÃO III

Dos itinerários, locais de estacionamento e demais condições do percurso

Art. 138.º Os itinerários, os locais de estacionamento e as demais condições do percurso da carreiras de transportes colectivos serão fixados pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação e não poderão ser alterados senão por motivos de força maior.

§ 1.º A fixação dos itinerários, locais de estacionamento e normas especiais de trânsito de veículos adstritos a transportes colectivos dentro das localidades será proposta pelas câmaras municipais interessadas.

§ 2.º Quando se verifique que o itinerário indicado pelo requerente de uma concessão é susceptível de ajustamento para melhor serventia da região e das populações a que a carreira se destina, se á este convidado a introduzir no itinerário as necessárias modificações, ficando delas dependente a concessão pedida.

Art. 139.º Aos automóveis empregados em carreiras é permitido atravessar, parar e tomar e largar passageiros, bagagens ou mercadorias em todas as localidades, segundo as normas estipuladas pela Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

§ único. Contudo, nas localidades onde vigorar, anteriormente à publicação do regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 23:499, de 24 de Janeiro de 1934, o exclusivo de transportes colectivos devidamente efectivados e no qual seja abrangido o transporte automóvel, não poderão os veículos referidos neste artigo tomar, dentro da área concedida, nem passageiros, nem bagagens ou mercadorias — se o transporte destes também for abrangido no exclusivo —, desde que o local do destino fique dentro da mesma área.

(Continua)



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo» n.º 58, II série, de 12 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 81 metros quadrados, localizada entre quilómetros 220,210 220,390 da linha férrea do Norte nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Trouxemil, concelho e distrito de Coimbra, e confronta ao norte e poente com o caminho de ferro e ao sul e nascente com Fernando dos Santos Aveleiro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 60, II série, de 15 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície 202^m2,50, localizada à esquerda da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 148,232.50 e 148,367.50, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562 de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de Albergaria dos Doze, concelho de Pombal, distrito de Leiria, e confronta ao norte e poente com a Junta de Freguesia de Albergaria dos Doze e ao sul e nascente com o caminho de ferro.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Junta de Freguesia de Albergaria dos Doze, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 61, II série, de 16 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 34^m2,45, localizada entre os quilómetros 24,516.25 e 24,531.53, da linha férrea do Vale do Vouga, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia e concelho de S. João da Madeira, distrito de Aveiro, e confronta ao norte com Alvaro Gomes da Costa, ao sul com o caminho de ferro e ao nascente e poente com o caminho de ferro e Alvaro Gomes da Costa.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

O que todos devem saber

Deixou de ser condicionada a venda da manteiga

Depois de várias diligências em que intervieram as entidades oficiais competentes, deixou de haver condicionamento para a venda da manteiga, podendo qualquer importador adquiri-la e abastecer os seus clientes. A única norma em vigor é não se permitir que a manteiga seja vendida ao público a preços superiores aos das tabelas oficiais, ou seja 40\$00 o quilo.

Veremos se esta medida conseguirá que a manteiga seja posta novamente à venda, conforme o público tão ansioso aguarda...

COMPANHIA

«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8552 — 2 8553

FILIAL:

Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO

Telefone 1551

The Red Hand Compositions Company
LONDON

Tintas Anti-Corrosivas marca **Mão Vermelha**, também conhecida por tinta **Hartmann**. A mais resistente ao calor, e de protecção eficaz e duradoura.

Não é afectada pelo ar do mar e é de

Agentes gerais: **(MÃO VERMELHA) Company, Limited**
ANTICORROSIVA PAINTS

D. A. KNUDSEN & C., Limitada
TELEPHONE: 2 2787-2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN
Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA

RAHTJEN'S COMPOSITION



uniforme qualidade, consistência e cor, para pintar madeira, metais, pedra e cimentos; tanto para interiores como exteriores.

Tintas especiais para interiores, exteriores e fundos de navios de madeira ou de ferro.

Imprensa

«DIÁRIO DE LISBOA»

Com o seu magnífico número de quinta-feira, 7 de Abril, entrou no 29.º ano de publicação o vespertino *Diário de Lisboa*, fundado e dirigido pelo Dr. Joaquim Manso e de cuja brilhante pléida de redactores ainda hoje fazem parte Norberto de Araújo, Norberto Lopes e Artur Portela, aos quais, mais tarde, vieram juntar-se, numa excelente camaradagem, Rogério Perez e Felix Correia.

O *Diário de Lisboa* veio, sem lisonja, revolucionar o jornalismo alfacinha, dando-lhe interesse literário e artístico.

Hoje, como há 28 anos, quando, pela primeira vez, os ardinas apregoavam Chiado abaixo o novo jornal da tarde, o *Diário de Lisboa* é uma nota das mais vivas desta capital.

Ao sr. Dr. Joaquim e a todos os seus ilustres colaboradores a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta os seus melhores cumprimentos de felicitações.

Há 50 anos

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

Linhas Portuguesas

Exposição d'Evora — Por despacho de 14 foi concedido transporte gratuito nos caminhos de ferro do Sul e sueste ao material e pessoal que fôr necessário para as instalações da exposição agrícola que se realisa em Evora por ocasião da visita de el-rei áquella cidade, no proximo mez de maio.

Algarve — A camara d'Olhão, representou ao sr. ministro das obras publicas pedindo que o traçado do caminho de ferro de Faro a Villa Real de Santo Antonio, seja modificado, de fôrma que se approxime quanto possivel do mar, o que não só embellezará aquelle porto; como evitará grandes despesas em transportes de pescarias.

Segundo se acha projectado a linha torna-se muito dispendiosa porque atravessa importantes propriedades rusticas, bem como a avenida em construcção.

TINTAS
PARA TODOS
OS FINS

Visite a **CASA UPI**
PRAÇA DO MUNICÍPIO, 22
LISBOA

UM PRODUTO NACIONAL MELHOR QUE OS ESTRANGEIROS



**ACUMULADORES
COM GARANTIA
DE QUALIDADE**

AUTOSIL

PUB. AUTOSIL

A. A. SILVA Av. 24 de Julho, 26-B LISBOA

NOGUEIRA, Limitada**LISBOA:**

R. dos Douradores, 107-1.º

Telef. PBX 21381-82

PORTO:

Rua do Almada, 134-136

Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE ST. PIERRE — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

S. A. DES FORGES & ACIERIES DU NORD & DE L'EST — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bélgica, Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água, gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas as tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado. Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.

The Manganese Bronze and Brass, C.º L.º

METAIS NÃO FERROSOS
HÉLICES DE TODOS OS PASSOS
BRONZE MANGANEZ
BRONZE FOSFOROSO



PEDIDOS AOS AGENTES

AHLERS LINDLEY L.º**Rua Ferregial de Baixo, 33-2.º**

Tel. 2 1321/4

LISBOA**POLICLÍNICA DA RUA DO OURO**

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar — Cirurgia geral e operações — às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo — Pele e sífilis — às 6 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. Pereira Machado — Estômago, fígado e intestinos — às 2,30 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,30 horas
Dr. Armando Lima — Bóca e dentes, prótese — às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS**Vai viajar ?**

LEVE O

Manual do Viajante**em Portugal****SAPATARIA****RUA DO AMPARO**A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000**TÂMAR**Significa elegância e bom preço
SAPATARIA36, Arco Marquês do Alegrete, 40
PORTUGAL Telef. 3 3210 LISBOA

10 % de desconto aos Ferroviários

Fábrica: Rua de S. Vicente, 19 r/c e 1.º andar - Telef. 2 1648

Ignifugo «Bengo»Torna incombustíveis
madeiras e tecidosCertificado do B. S. Bombeiros,
à disposição.

VENDE

Casa «Upi»

P. do Município, 22 em

LISBOA**Quereis dinheiro ?****JOGAI NO***Lama*Rua do Amparo, 51
LISBOA**Sempre Sortes Grandes!**