

9.º do 64.º

Lisboa, 16 de Julho de 1951

Número 1526

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 2 0158—LISBOA



BRASIL, VENEZUELA E U. S. A.
PELA B. O. A. C.

APROVEITE A COMODIDADE E A SEGU-
RANÇA QUE LHE OFERECEM 33 ANOS
DE EXPERIÊNCIA E PREFIRA A B. O. A. C.





Tosse ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE

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 20158; 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) 190

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194

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

1526

16—JULHO—1951

ANO LXIV

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
semestre) 30\$00. África (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
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
ALVARO PORTELA

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 MONTÊS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

Caminho de Ferro de Moçâmedes.	203
Recordando... O Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, há 33, anos, em França, por <i>JAYME GALLO</i>	206
Imprensa.	208
Há 50 anos	208
A Exploração dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS</i>	209
Revista das revistas: Panorama Ferroviário Internacional . .	211
Parte Oficial.	212
A Indústria do Ferro na Venezuela	213
Espectáculos	213
Antero do Quental e os estudantes de Coimbra	213
Publicações recebidas	213
Recortes sem comentários	214

Caminho de Ferro

de Moçâmedes

POR amável oferta da Secção de Publicidade e Propaganda da Direcção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola, recebemos dois magníficos opúsculos, profusamente ilustrados, referentes ambos à inauguração e abertura à exploração do troço «Sá da Bandeira-Chibia» da «Linha do Sul», prolongamento do Caminho de Ferro de Moçâmedes.

Com grande interesse os folheámos e lemos, tanto mais que num deles, consagrado ao início dos trabalhos do referido prolongamento, encontrámos elementos valiosos para a História dos Caminhos de Ferro de Angola, nomeadamente do caminho de ferro de Moçâmedes. O outro opúsculo ocupa-se exclusivamente do troço «Sá da Bandeira-Chibia».

Datam de 1848 as primeiras tentativas de construção do caminho de ferro de Angola. E' um angolano, nascido em Luanda, de nome Arsénio Pompílio Pompeu de Carpo, quem toma a iniciativa da construção, ligado a outros dois portugueses, Silvano Luis Ferreira e Eduardo G. Possolo e um estrangeiro de apelido Schultz, então cônsul de Portugal em Hamburgo. O seu projecto, que se malogrou, consistia em construir um caminho de ferro de tracção por locomotiva a vapor, ligando a cidade de Luanda a Calumbo, na margem esquerda do rio Cuanza.

Foi só em 1888, a 31 de Outubro, que se inaugurou o primeiro troço «Luanda-Funda», que mais tarde constituiria o Caminho de Ferro de Ambaca. No sul, decorriam então os trabalhos iniciais da outra

linha, bastante importante, o Caminho de Ferro de Moçâmedes, que com os seus 248 quilómetros de extensão ligaria Moçâmedes a Sá da Bandeira, a cidade fundada pelos colonos madeirenses.

No «Número Comemorativo do Cinquentenário dos Caminhos de Ferro de Luanda», editado em 1938, o engenheiro Gonçalo Cabral, já falecido, que foi Director da Exploração do Caminho de Ferro de Benguela, publicou um interessante estudo de que fazem parte os seguintes períodos:

«Nação colonizadora por excelência, não podia Portugal deixar de levar ao seu vasto Império Colonial os benefícios do Caminho de ferro.

De entre as Nações com colónias em A'frica, foi Portugal uma das primeiras a reconhecer a necessidade de aqui estabelecer o caminho de ferro.

Data de 28 de Agosto de 1857 (quando alguns países europeus não tinham caminho de ferro) a primeira concessão para uma linha portuguesa transafricana, concessão que, infelizmente, não chegou a ter qualquer realização».

.....

«Contudo, — facto interessante, talvez manifestação de justiça imanente, que não será inoportuno recordar aqui —, a primeira travessia de A'frica, inteiramente por via férrea, da Costa à Contra-Costa, do Atlântico ao Indico, foi realizada, em 1932, por um Ministro Português, o Ex.^{mo} Sr.

Dr. Armindo Monteiro, viajando numa caruagem de um Caminho de Ferro Português — o Caminho de Ferro de Benguela, partindo de um porto português — Lobito — e terminando noutro porto português — Lourenço Marques».

Os trabalhos de construção do Caminho de Ferro de Benguela iniciaram-se em 1 de Março de 1903 e só dois anos depois é que se deu início aos do Caminho de Ferro de Moçâmedes.

De mais recente construção é o Caminho de Ferro do Amboim, que, apesar de só ter ainda a extensão de 123 quilómetros, desempenha, no entanto, um papel importante na economia de Angola, pois serve uma das mais ricas regiões da colónia, onde o café representa o seu produto mais valioso.

* * *

Foi no dia 18 de Outubro de 1949 que, na vila da Chibia e na presença do Governador Geral de Angola, sr. capitão de Artilharia Silva Carvalho, do Governador da Província de Huila, dr. Manuel da Cruz Alvura e muitas outras individualidades, se inaugurou solenemente o primeiro troço da «Linha do Sul» de Sá da Bandeira à Chibia, na extensão de 51 quilómetros, prolongamento do Caminho de Ferro de Moçâmedes. Estava de visita à Colónia, por essa ocasião, o Orfeão Académico de Coimbra, o qual tomou parte nas cerimónias da inauguração da linha.

Trata-se de uma importante obra de fomento, realizada por administração directa, e cuja execução foi confiada à Missão de Estudos e Construção do Caminho de Ferro de Moçâmedes, subordinada à Divisão de Estudos e Construção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes na parte técnica, tendo corrido a sua despesa total pelo Fundo de Fomento de Angola.

O troço em referência, na extensão exacta de 53 klm. 319,45 — apesar de ser

construído na bitola de 0^m,60 — foi assente em material de 30 kg./h., estando as travessas já preparadas para a passagem à bitola de 1^m,067.

Todos os trabalhos de terraplenagens e obras de arte obedeceram à mesma bitola e foram levados a efeito em muito menos tempo do que era lícito esperar sem, contudo, ter sido esquecido o facto importante de se tratar de uma linha férrea, para transporte de pessoas e cargos, a abrir à exploração logo em seguida à sua inauguração.

Foram também construídos magníficos edifícios para instalação, definitiva, das estações da Huila e da Chibia, cujos projectos foram elaborados na Missão. O edifício da estação da Chibia é relativamente grandioso. Quanto às casetas dos capatazes de via são aprazíveis, higiénicas e confortáveis.

Entre as obras de arte levadas a efeito para o prolongamento da linha em referência, destaca-se a ponte «Eng.º Jorge Osório». A sua construção foi determinada pelo imprescindível atravessamento do rio T'Chimpumpunhime e os respectivos trabalhos duraram quatro meses, não atingindo 700 contos o custo.

Em toda a extensão do troço, ligando directamente Sá da Bandeira com a Chibia e servindo a estação da Huila, apeadeiros e paragens, foi instalada a linha telefónica, a dois fios, instalação essa de carácter definitivo, feita com material novo, estando as pontes de ferro assentes em bases de cimento.

Vamos em seguida apresentar alguns números e pormenores curiosos acerca da construção do novo troço.

A mão de obra indígena, em todos os trabalhos, foi representada, no seu total, por 24.294 unidades, a que corresponderam 687.625 dias de trabalho, sendo de interesse assinalar que foi de 600 e de 3.197, respectivamente, o número mínimo e máximo de indígenas que, simultaneamente, as obras registaram.

O que se gastou com a alimentação e vestuário do pessoal, durante as obras, ofe-

rece números dignos de especial registo, como vamos ver.

ALIMENTAÇÃO

Farinha de milho	602 toneladas
Feijão mistura	145 »
Carnes verdes	55 »
Peixe seco	51 »
Azeite de palma	21 »
Frutas	16 »
Sal	13 »
Tabaco	3 »

VESTUÁRIO E MANTAS

Camisas e calções.	5.045
Mantas de algodão	3.376

A alimentação importou em 1.897 contos, tendo sido de 320 contos o valor da despesa com o vestuário e mantas.

A despesa da construção do troço não chegou a 11 mil contos, tendo ficado cada quilómetro a uma média de 200 contos.

Do discurso do sr. Governador Geral de Angola, capitão de Artilharia Silva Carvalho, pronunciado no dia da inauguração do troço Sá da Bandeira à Chibia, desejamos arquivar as seguintes passagens de grande interesse :

«— Está pronto e aprovado o estudo da segunda fase dos trabalhos. As obras já começaram e esperamos que, no próximo ano, nos seja possível abrir à exploração mais 72 quilómetros de linha, realizando na Chibemba uma festa idêntica à que hoje celebramos aqui.

O prolongamento da linha até aos Gambos servirá férteis regiões que vai atravessar, já hoje produtoras de milho, feijão e arroz e das quais podem tirar-se muitas outras riquezas — nomeadamente trigo que chegue para o pão de todos nós e nos liberta dos numerosos encargos que temos ainda de suportar com a importação de farinha exótica. Facilitar-se-á, assim, o apro-

veitamento económico do ubérrimo vale do Caculovar, da extensa baixa de Pócolo e de vastos tratos de riquíssimas terras pretas — zonas excelentes para a colonização branca que, embora já ali existente, é susceptível de ser aumentada em larga escala, uma vez resolvidos os problemas dos transportes e da água».

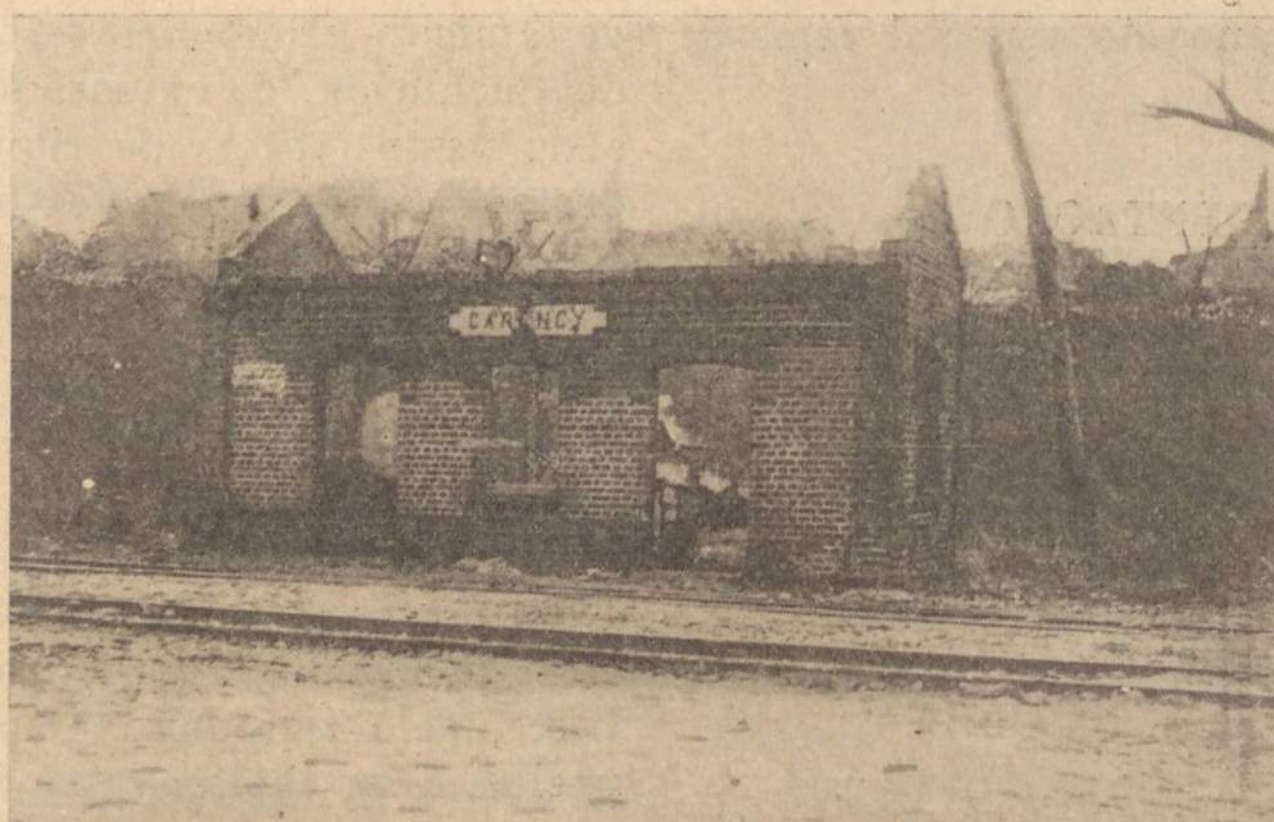
Ao anunciar que após a conclusão do segundo troço do Ramal do Sul se espera fazer avançar o Caminho de Ferro para Leste, pelo Quipungo, Capelongo e Ganguelos, o sr. capitão Silva Carvalho disse:

«O Ramal de Leste servirá as extensas e ricas regiões do Alto Cunene, perto de Caconda e dos Ganguelos, e também as terras do Cuanda-Cubango, dos Bundas e dos Luchazes, sulcados por numerosos rios navegáveis que, convergindo para a futura linha férrea, constituem utilíssimas vias subsidiárias para a drenagem dos produtos destas zonas que hoje têm de limitar, praticamente, as suas produções às necessidades locais.

Concluído o Ramal do Sul e realizado o prolongamento do Caminho de Ferro de Moçâmedes para Leste, lograr-se-á completar, em conjugação com as vias fluviais e com o Caminho de Ferro de Benguela, um sistema de comunicações ferroviárias, que permite o aproveitamento efectivo das regiões do Sul da Colónia, as quais, além da sua fertilidade, reúnem todas as condições para a fixação dos colonos europeus».

Angola é um grande mundo em formação. Já não é bem uma colónia: é uma província, é um prolongamento de Portugal. O caminho de ferro vai ser um dos grandes factores do seu desenvolvimento.

Aos serviços de Publicidade e Propaganda dos Caminhos de Ferro e Transportes de Angola agradecemos mais uma vez a oferta dos dois opúsculos referentes à abertura à exploração do troço Sá da Bandeira-Chibia, que nos permitiu escrever estas linhas.



Estação de Caminho de Ferro de Carency que foi aquartelamento dum destacamento da 3.ª Companhia do B. S. C. F.

RECORDANDO...

O Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, há 33 anos, em França

Pelo Capitão de Engenharia JAYME GALLO

A impiedade da morte já fez desaparecer bastantes oficiais, sargentos, cabos e soldados que, em 1917 e 1918, souberam honrar a Pátria, como componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. Em homenagem a estes mortos que foram bons portugueses, recordemos a acção deste Batalhão de Engenharia na primeira Grande Guerra.

Operando em França, numa área enorme da frente de batalha, desde Peronne no Somme a Ypres na Bélgica, e, ainda, na rectaguarda em Calais, Dieppe, Rouen, etc., o antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, demonstrou um espírito de disciplina, uma abnegação e uma competência, que mereceram dos ingleses justos louvores.

De facto, todas as Companhias do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, tiveram uma acção notável, atestada desde o início por vários trabalhos realizados quer, em completo socego,

quer sob intensos bombardeamentos da artilharia inimiga e, em qualquer dos casos, sempre completos no período de tempo imposto pelas necessidades estratégicas. Estão nestas condições, sem dúvida, os trabalhos realizados pela 1.ª Companhia na Bélgica, no sector de Arras e em Calais; os trabalhos da 2.ª Companhia na Bélgica, no sector português de Laventie, no sector de Arras e em Abeville, no Somme, onde chegou a trabalhar na construção de trincheiras com companhias inglesas de sapadores; os trabalhos da 3.ª Companhia, na região do Somme, no sector de Arras, em Rouen e no sector de Bac-St. Maur, Sailly-sur-Lys e Merville, onde foi colhida pela formidável ofensiva de 9 de Abril de 1918, e onde, no período de preparação que a antecedeu, seus destacamentos adidos à artilharia pesada inglesa (canhões de 0,32 sobre via férrea) incessantemente trabalharam na reconstituição de vias férreas constantemente destruídas pelo bombardeamento da artilharia inimiga; os trabalhos da 4.ª

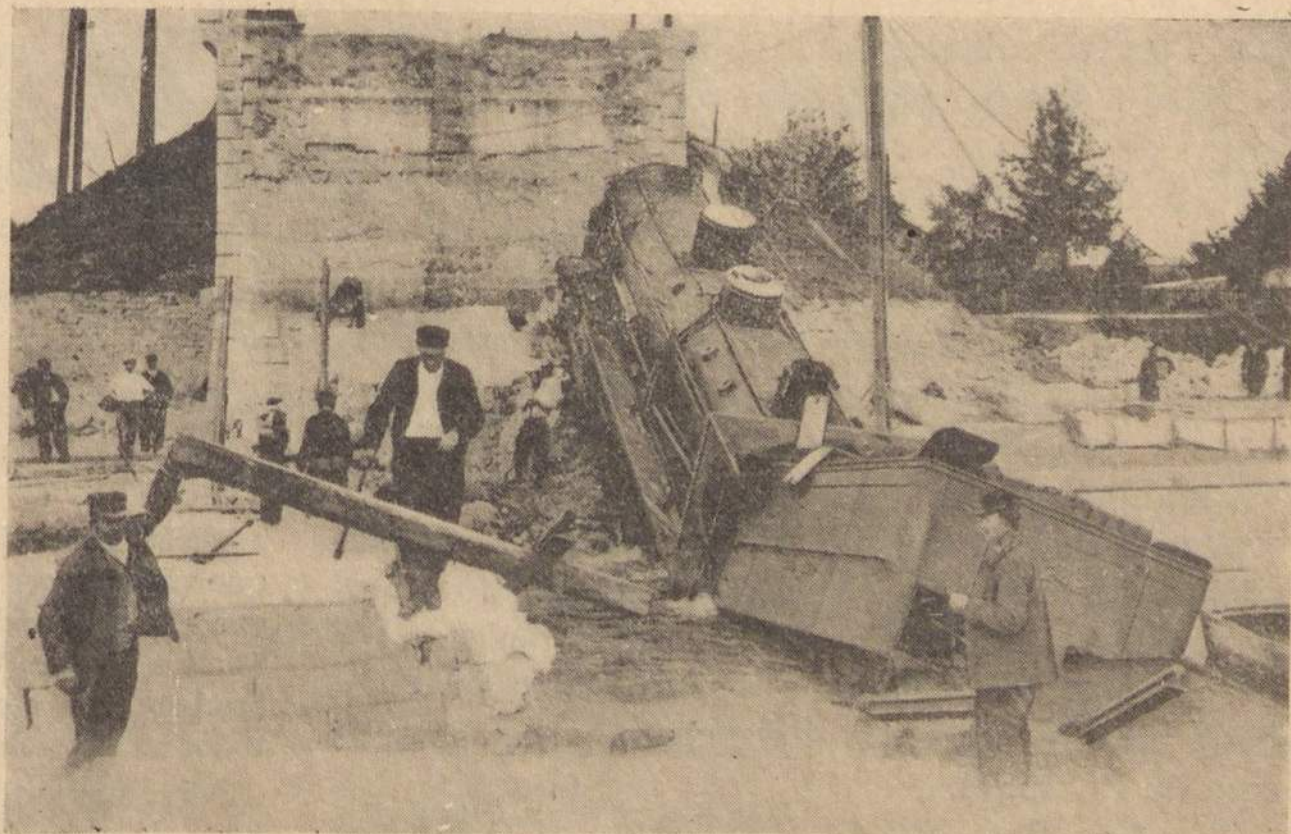
Companhia, operando em St. Pool sob bombardeamentos da aviação alemã e em Lilers debaixo de fogo da artilharia; finalmente, os serviços da Companhia de Exploração (5.^a Companhia), na linha de Bethune a La Gorgue, na gare de triagem de munições de Rouxmenil, não importante centro de organização de comboios de Petit-Quevilly (Rouen), etc..

Referindo-se aos serviços prestados por um destacamento da 3.^a Companhia, aquartelada em Estaires (Flandres), durante o período de três semanas que precedeu a grande ofensiva de 9 de Abril de 1918 e, ainda neste dia, foi com júbilo, recebido um officio da R. C. E. (Railway) Construction Engineer), redigido nos termos seguintes :

Ao Comandante do Batalhão português de Caminhos de Ferro

Em referência aos violentos bombardeamentos que recentemente sofrem as linhas de La Pargne a Bac-St. Mauer, aproveito com prazer esta oportunidade para exprimir a minha satisfação pela maneira como têm sido desempenhados os serviços de conservação.

Peço que comunique ao comandante, oficiais, sargentos e demais praças da 3.^a Companhia a minha apreciação da eficiência e dedicação pelo serviço debaixo de circunstâncias tão difíceis, que têm sido as características daqueles trabalhos e dos



Ponte destruída à passagem dum comboio militar

valiosos serviços que têm prestado conservado aquele traço de linha aberto ao tráfego.

(a) Smith

Coronel de R. E. (Royal Engineers)

Ainda referente à 3.^a Companhia, constituíram justo orgulho para seu comandante, o saudoso Tenente-Coronel Joaquim Abranches, os encômios recebidos dos ingleses, devido ao episódio seguinte: em seguimento dum trabalho, e, tendo de cortar-se a via férrea dupla de Aire a Berguette para assentamento de um S de ligação, o que teria de fazer-se, sem por muito tempo interromper a intensa circulação de comboios civis e militares, destinou-se 1 h. e 30 m. O oficial inglês de R. O. D. (Railway Operating Division), logo proclamou impossível a execução do trabalho em menos de 3

horas; como insistíssemos fez-se uma aposta ganha pelos portugueses, com pasmo dos ingleses que, francamente, declararam ter o trabalho sido conduzido com um acerto e executado com uma disciplina e boa vontade, impossíveis de exceder.

A importância sempre crescente dos trabalhos do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, levou o alto comando inglês, a condecorar seu ilustre organizador e comandante com a medalha de Serviços Distintos do Exército Inglês (Distinguished-Service).

Não se limitou, porém, a acção do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, ao ponto de



Vista férrea destruída numa retirada

vista Técnico-militar. Como obras de filantropia que tomou a seu cargo, podem citar-se os salvamentos de civis soterrados sob as ruínas de suas casas, feitos pelo pessoal das 1.^a e 2.^a Companhias na Bélgica; os transportes de civis, feitos pela 3.^a Companhia em Estaires e Merville colocando-os ao abrigo do fogo inimigo, quando dos fortes bombardeamentos de Março de 1918; os salvamentos de civis em Bethune, levados a efeito pela 5.^a Companhia e, ainda, os perigosos trabalhos de desobstrução feitos em Aubigny, onde se encontrava o comando do Batalhão quando dos bombardeamentos desta vila pela aviação alemã.

Todos estes caridosos actos grangearam a estima dos francezes e dos belgas e honraram o nome de Portugal.

O antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, pelo seu valor técnico-militar que ingleses e francezes tanto apreciaram, pela disciplina e aprumo de todos os seus oficiais e praças, que, em toda a parte, se apresentavam correctos e bem uniformizados, pelas obras de filantropia praticadas a favor das infelizes populações civis francesa e belga, foi certamente a unidade que mais concorreu para fazer conhecido o nome de Portugal, que todos procuravam levantar o mais alto possível.

Neste aniversário do regresso à Pátria, curvando-nos respeitosamente em memória dos falecidos que, fazendo parte do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, em 1917 e 1918, tanto honraram Portugal, saudamos os que ainda se encontram vivos, na pessoa do Sr. General Raúl Esteves, devendo-se a seu inextinguível culto pela Pátria e pelo Exército, a eficiente organização do Batalhão, do qual foi prestigioso comandante durante toda a campanha.

Barreiro-Maio 951.

Imprensa

«OS RIDÍCULOS»

O popular bissemanário «Os Ridículos» organizou para este Verão um novo e engraçado concurso que dedicou a «Os Mal-Casados», com reprodução em espirituosos desenhos de Stuart e Natalino de uns tantos motivos fúteis que estão na origem de grande parte das cenas de desarmonia conjugal. O primeiro prémio é um automóvel «Renault», e há centenas de outras recompensas de grande valor e utilidade, como máquinas de costura, receptores de T. S. F., máquinas fotográficas, um relógio, uma bicicleta para rapaz, um esquentador, chocolates, etc., etc.

O concurso consta da publicação de 54 desenhos que devem ser recortados de «Os Ridículos» e colados em cadernetas especiais. Estas são vendidas ao preço de 3\$00, custando mais \$50 nas remessas pelo correio ou mais 3\$00 á cobrança contra reembolso. «Os Ridículos» fazem assinaturas pelo tempo do concurso, a 55\$00, com direito a uma caderneta grátis. Pedidos a «Os Ridículos», rua da Barroca, 131, 1.º, ou á Editorial, Organizações, Ld.ª, Largo Trindade Coelho, 9, 2.º — Lisboa.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Julho de 1901)

A corrida monstro em automovel

Não se extinguiram ainda os echos das acclamações que victoriarão o celebre automobilista Fournier, o feliz vencedor da não menos celebre corrida de 1.200 kim., entre Paris e Berlim, acclamações que em grande parte competem também aos constructores da machina que logrou bater todas as suas rivais com muita vantagem.

Era um automovel Mors o que conduzia o valente campeão, já vencedor numa outra corrida entre Paris e Bordeaux, tripulando uma machina igual que permite uma velocidade média superior a 85 kim. por hora, isto é, muito superior á dos nossos comboios.

O corredor teve como premio bem merecido do seu trabalho a locomovel que conduzia, que lhe foi offerecida pela casa constructora. Premio importante, porque vale 50.000 francos.

O trajecto foi dividido em tres jornadas: de *Champigny* a *Aix-la-Chapelle*, d'aqui a *Hannover*, d'aqui a *Berlim*.

A sahida de *Champigny* foi marcada para as 3 horas e meia da manhã; a dos outros pontos, para as 5 horas.

Eis o itinerário:

1.º dia — de Paris (Forte de *Champigny*) a *Aix-la-Chapelle*, 455,8 k.

2.º dia — de *Aix-la-Chapelle* a *Hannover*, 445, 2 k.

3.º dia — de *Hannover* a *Berlim*, 297,6 k.

A totalidade das tres jornadas dá 1.198.600 metros ou em numeros redondos 1.200 quilometros.

Ao mesmo tempo realizou-se uma corrida mais moderada para excursionistas.

O trajecto era o mesmo, mas feito em maior numero de jornadas.

Em vez de sahirem só no dia 27 para chegarem no dia 29, sahiem em 22, fazendo o caminho de 160 kilometros entre Paris e Reims; indo no dia 23 até Luxemburgo com 210 kilometros; no dia 24 a Coblenz com 185 kilometros; no dia 25 a Francfort s/M. com 127; no dia 26 a Eisenach com 180; no dia 27 a Leipzig com 172; no dia 28 a Potsdam com 142; e no dia 29 a Berlim com 31 kilometros.

O vencedor gastou na primeira jornada 8 horas 28 minutos e 42 segundos. Fazendo-se as deducções pelas paragens, a velocidade média foi de 70 kilometros, chegando a attingir nalguns pontos a velocidade de 90 kilometros.

De Paris sahiram 117 automoveis; sahiram de Hannover 58, chegando a Berlim 47, sendo em 2.º Ingar Girardot, em 3.º Orazier, em 4.º Knyff e em 5.º Fasman.

Eram aguardados por grande multidão e pelo ministro do commercio que representava o imperador.

Seguiram-se banquetes, espectaculos de gala e diversas solemnidades com que se festejou tão extraordinaria corrida de velocidade.

Ficou demonstrada a boa construção dos automoveis vencedores: Mors, Panhard, Renault, Corse, Dion e Bouton

A Exploração dos Caminhos de Ferro em Portugal

Segundo as Bases da Concessão Única a que se refere a Lei n.º 2008

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

I

COM a aprovação das Bases anexas ao Decreto-Lei n.º 38246, publicadas no Diário do Governo — 1.ª Série de 9 de Maio ultimo, e aprovadas pela Assembleia Geral dos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, vão em breve ser substituídas todas as concessões de linhas férreas por uma concessão única, que abrangerá também as linhas do Estado, nos termos da Base I da Lei n.º 2008.

Tive ocasião de dizer na referida Assembleia Geral, que as condições impostas á C. P. pelas referidas bases, são muito onerosas para os accionistas particulares da Companhia, os quais presentemente não devem possuir mais de 45 por cento das acções em circulação, enquanto que as do Estado devem ser em número superior a 55 por cento — contudo acrescentei que apesar das referidas bases serem bastante onerosas para os accionistas particulares, algumas havia, que sendo bem applicadas, o ressurgimento da Companhia para breve seria um facto, para bem do público, dos accionistas e, portanto, da Nação.

Não são, porém, só as bases a que me referirei mais adiante, que me levam a um certo optimismo — e neste ponto estou plenamente de acordo com o optimismo do Professor Sr. Dr. Mário de Figueiredo, administrador da Companhia.

São também determinados esclarecimentos e incitamentos constantes do Relatório que antecede o indicado Decreto n.º 38246 e ainda com o que veio promulgado nos Decretos a seguir, n.ºs 38247 e 38248, que têm estreita ligação com o plano de transformação e reapetrechamento dos Caminhos de Ferro.

Eu sei bem que a tarefa a levar por diante é grande — e aquela exige muito esforço e vontade de vencer da parte de todos que exercem a sua

acção na Companhia. Pela minha parte, como grande accionista, estou pronto a colaborar em tudo que fôr necessário, para que os desejos bem manifestados pelo Governo, se consigam.

É preciso opôr as realizações do Capitalismo ás falsas promessas do Comunismo. Assim se expressou Paulo Hoffman, antigo administrador do Plano Marschall, no XIII Congresso da Câmara de Comércio Internacional que acaba de se realizar em Lisboa — e não é indiferente neste capítulo o que se for passando na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde vai ser posta à prova, em bases novas, a administração e fiscalização total do Estado, neste importante departamento da Nação.

Deixemos o passado, visto irmos entrar em vida nova.

Passarei a analisar os pontos principais contidos em algumas das bases publicadas no Decreto n.º 38246 e os do Relatório que antecede o referido Decreto, doutrina em que assenta o meu optimismo, para se poder contar com remuneração breve do capital accionista — e o que reforça ainda mais o meu optimismo, são também as disposições contidas nos Decretos n.ºs 38247 e 38248.

No número 2.º da Base XVII do referido Decreto n.º 38246, declara-se que o dividendo a distribuir nunca poderá ser superior a 10 por cento, e que o excesso pertencerá ao Estado.

O Estado passa assim a ter uma participação nos lucros, cuja exploração pormenorizada, se encontra no número 5 do Relatório que antecede o Decreto.

Verifica-se pois que o Governo tem fundadas esperanças em não ser difícil a remuneração do Capital accionista, e o Estado passar ainda a receber uma participação nos lucros da Empresa.

As Bases foram mais importantes a meu pare-

cer, que ficam fazendo parte do Contrato de Concessão Única, são indiscutivelmente ao VII e VIII.

Pela base VII, pode a Companhia, independentemente de autorização, fazer transportes por via terrestre ou fluvial, afluentes ou de ligação entre os elementos da sua rede, utilizando à sua escolha, isolada ou cumulativamente qualquer meio de transporte, o qual será apenas regido pelas disposições legais aplicáveis a cada um daqueles meios — e pela Base VIII, fica a Companhia autorizada a organizar, por si ou associada, empresas destinadas a transportar por qualquer dos meios de transporte referido na Base VII, pessoas ou mercadorias em serviço combinado com o caminho de ferro, ou em substituição deste, sujeitando-se ao regime instituído para o sistema de transporte que adoptar — e é ainda autorizada a participar em empresas já organizadas, cujos fins abranjam os constantes da alínea anterior.

Estas duas importantes Bases foram estabelecidas em harmonia com a Base VI da Lei n.º 2008, cujo fim a atingir é a justa repartição do tráfego e a ligação entre os transportes por via férrea e estrada, o que não é difícil, tanto mais que o tráfego chega bem para os dois sistemas, sem prejudicar os transportes colectivos automóveis, com a

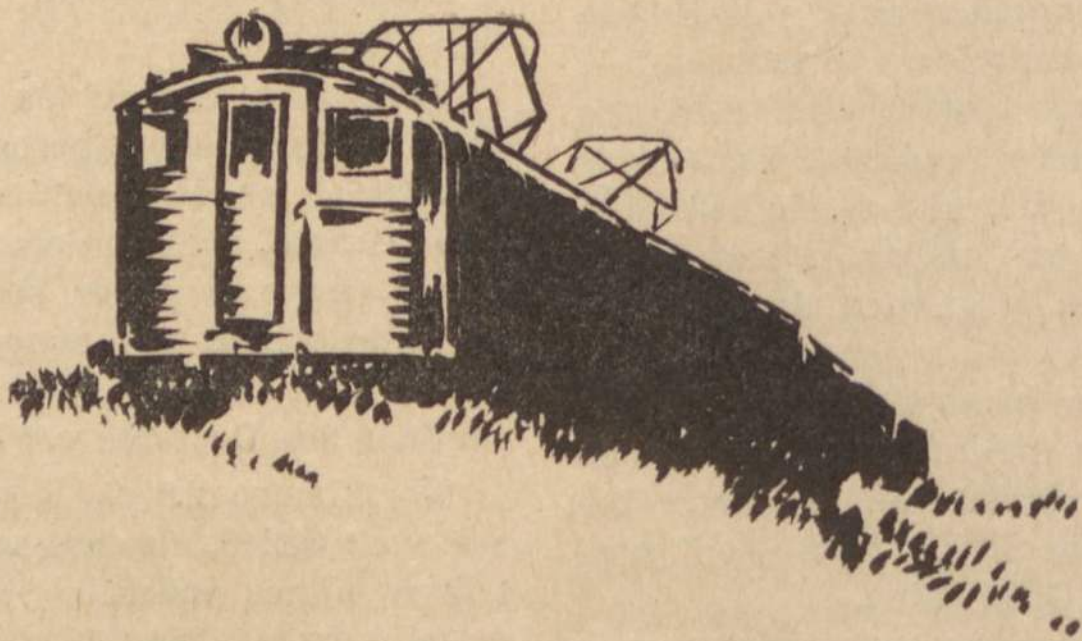
grande vantagem de servir melhor o público e de concorrer ao mesmo tempo para aumentar as receitas do caminho de ferro.

É este um dos assuntos que a C. P. deve procurar pôr em execução o mais rapidamente possível — tal é a importância que eu lhe ligo — rodeando-se para isso de pessoas que conheçam bem o que se deve fazer, para se não darem passos em falso.

São também de muita importância as disposições das Bases XXXI e XXXII do Decreto n.º 38246.

Por estas duas Bases tem que se ter em conta as necessidades económicas das regiões servidas pelo Caminho de Ferro, e a existência de outros meios de transporte explorados pela Companhia, directamente ou por terceiros.

Estas Bases querem dizer, a meu parecer, que os horários dos comboios devem ser estabelecidos com certo carácter permanente a bem do interesse público, de forma a ficarem bem ligados com os horários das carreiras afluentes já existentes e das muitas mais que tem de ser criadas para bem da repartição do tráfego e duma boa coordenação dos transportes.



REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Automotoras do tipo «Budd»

Ainda em complemento dum artigo que inserimos na *Gazeta* sobre as vantagens que teriam as Companhias de caminhos de ferro em substituir todo o seu material pelo do tipo «Budd» americano, vimos hoje dar um esclarecimento a um leitor ferroviário que, a este respeito, nos chama a atenção para o facto de certo material, como por exemplo o «Renault», ser mais barato e, daí, mais acessível às possibilidades financeiras das empresas que não vivam desafogadas.

O caso das carruagens de aço inoxidável já ficou tratado noutro artigo desta secção e provou-se realmente o inegável das suas vantagens. Vejamos agora o caso das automotoras.

Custa na fábrica uma automotora com dois motores de 275 C. V. cerca de 3.500.000 escudos. É preciso agora comparar, evidentemente, o que é comparável.

	Renault	Budd	
Capacidade de transporte (superfície)	50,75 m ²	66 m ²	+ 30 %.
Capacidade de transporte (lugares sentados) . .	68	95	+ 40 %.
Preço, compreendidas as taxas	3.666.000 esc.	4.360.000 esc.	

Nos dois casos, a capacidade de transporte em passageiros em pé é a mesma; porém a automotora «Budd» apresenta cerca de 35 % de capacidade suplementar em relação à «Renault». O preço da automotora «Renault», dando a mesma capacidade de lugares, seria $3,66 \times 1,33 = 4.865.000$ escudos.

Ajunta-se ainda às vantagens da «Budd» a sua grande segurança, o conforto e a maior intensidade de utilização, e por conseguinte maior quilometragem.

Fica assim esclarecida a dúvida do nosso leitor

Serviço combinado Casablanca-Madrid-Paris

Informa a «Ferrocarriles y Tranvias» que, como no último ano, foi posto em vigor aquele serviço, ligando o Marrocos francês com Espanha e França.

Os trajectos fazem-se nos seguintes meios de locomoção: Paris — Bordeus, em comboio; Bordeus — Madrid — Algeciras, em autocarro de luxo; Algeciras — Tânger, em barco da Transmediterrânea; Tânger — Casablanca, em comboio.

Este serviço está organizado conjuntamente pela RENFE e SNCF e os bilhetes vendem-se nas agências de «Wagons-Lits».

Intercâmbio de Ferroviários Portugueses e Estrangeiros

Têm tido ultimamente alto significado as visitas de intercâmbio feitas por ferroviários de vários países europeus.

Muito brevemente partirá para Andaluzia e Baleares mais um grupo de funcionários da C. P., cuja excursão foi organizada pelo nosso colega «Boletim da C. P.», e pelo seu inteligente editor António Montês, a quem os caminhos de ferro portugueses devem já uma obra eloquente de valorização turística e cultural.

Foi ainda o Serviço de Turismo da C. P., que António Montês dirige, o guia dos ferroviários suecos e suíços que, há poucas semanas, saíram do nosso país, encantados com o que lhes fôra mostrado por essas províncias fora deste Portugal cada vez mais conhecido e propagandeado.

Cumpramos sempre à hospitalidade lusa ser atenta e esmerada na maneira como se recebe o estrangeiro, e isso para retribuirmos, por exemplo, o acolhimento impecável que os portugueses tiveram no ano passado em terras da Suíça. Foram recebidos com o máximo de cortesia e com o pitoresco dos seus costumes, principalmente notados nos serviços de restaurantes e hotéis.

Ouvimos, no entanto, a respeito da estadia do grupo coral suíço em Lisboa, alguns comentários de ferroviários portugueses acerca do arranjo do almoço que lhe fora oferecido na Cantina do Rossio. Não havia nessa homenagem de confraternização o jeito gracioso da cozinha portuguesa, nem a maneira cativante de quem servia. Pequenos nada que devem ser evitados e que, felizmente, foram apenas notados por portugueses que gostam acima de tudo de engrandecer justamente o seu país e reclamar os seus costumes e as suas atrações.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 131, II série, de 9 de Junho, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Vias e Obras

Por ter saído com inexactidões no «Diário do Governo» n.º 118, II série, de 24 de Maio de 1951, novamente se publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da Comissão de Revisão, que sejam declaradas sobrantes três parcelas de terreno, com as superfícies, respectivamente, de 100^{m²}, 10, 92^{m²}, 435 e 764^{m²}, 72, localizadas a primeira e segunda à direita da linha férrea do Douro, entre os quilómetros 70,276.00 e 70,290.00, e a terceira do mesmo lado da linha, entre os quilómetros 70,310.00 e 70,376.00, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia de Riba Douro, concelho de Baião e distrito do Porto, e confrontam: a primeira, ao norte e nascente com António Joaquim Pereira, ao sul com ribeiro das Agrelas e António Joaquim Pereira e ao poente com ribeiro das Agrelas; a segunda, ao norte com Ribeiro das Agrelas e herdeiros de José da Fonseca, ao sul com António Joaquim Pereira e ribeiro das Agrelas, ao nascente com ribeiro das Agrelas e ao poente com António Joaquim Pereira e herdeiros de José da Fonseca, e a terceira, ao norte com caminho de ferro e António Joaquim Pereira, ao sul com herdeiros do Dr. Angelo da Fonseca, herdeiros de Francisco da Fonseca e caminho de ferro, ao nascente com caminho de ferro e ao poente com herdeiros do Dr. Angelo da Fonseca e herdeiros de Francisco da Fonseca.

A venda das supracitadas parcelas do terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22:562.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», n.º 151, II série, de 3 de Julho, publica o seguinte:

Tendo em vista o § único do artigo único do Decreto-Lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Comunicações, que se proceda à troca de terreno do caminho de ferro, com a área de 1:135 metros quadrados, localizado entre os quilómetros 219,844.85 e 219,937.35 da linha do Sul, declarado sobranter por portaria de 15 de Maio findo, publicada no «Diário do Governo» n.º 114, II série, de 19 do mesmo mês, com igual área de terreno confinante com o caminho de ferro, pertencente a José Sabino Sequeira e constituído por três parcelas de 30,46, 683,10 e 421,44 metros quadrados, localizadas, respectivamente, entre os quilómetros 219,702.13 e 219,708.23, 219,708.23 e 219,844.85 e 219,937.35 e 219,948.62 da linha do Sul.

Estas três últimas parcelas de terreno situam-se na estação de caminho de ferro de Garvão, freguesia do mesmo

nome, concelho de Ourique e distrito de Beja, e confrontam, a primeira e segunda, a nascente com Maria Joana Sequeira, a poente e a sul com estação do caminho de ferro e a norte com José Sabino Sequeira, e a terceira, a nascente com caminho de ferro, a poente com José Sabino Sequeira e estrada nacional n.º 389, a norte com José Sabino Sequeira e a sul com o caminho de ferro e estrada nacional n.º 289.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

Secretaria

O «Diário do Governo», n.º 136, I série, de 3 de Julho, publica o seguinte:

Tendo sido publicado com inexactidão no «Diário do Governo» n.º 90, I série, de 9 de Maio último, pelo Ministério das Comunicações, Gabinete do Ministro, o Decreto-Lei n.º 38:246, determino que se façam as seguintes rectificações:

No n.º 2 da base XVII, onde se lê:

Para valores daquele saldo superiores a 5 por cento a percentagem do saldo a distribuir,...

deve ler-se:

Para valores daquele saldo superiores a 5 por cento a percentagem a distribuir,...

No n.º 2 da base XXIV, onde se lê:

O encargo de novos tipos de material fixo,...

deve ler-se:

O emprego de novos tipos de material fixo,...

O «Diário do Governo», n.º 119, I série, de 13 de Junho, publica o seguinte:

Segundo comunicação da Direcção-Geral da Fazenda Pública, a declaração de ter sido aprovado o plano de reembolso das despesas efectuadas pelo Ministério das Finanças com o reapetrechamento do Caminho de Ferro da Beira, publicada pelos Ministérios das Finanças e das Colónias no «Diário do Governo» n.º 110, I série, de 2 do corrente, e cujo original se encontra arquivado nesta secretaria, saiu com a inexactidão seguinte, que deve ser rectificada pela forma indicada:

No quadro IV, na parte relativa à 1.ª semestralidade e na coluna Juros a 4 por cento, onde se lê: «5.889\$20, deve ler-se: «5.899\$20».

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

O «Diário do Governo», n.º 124, I série, de 19 de Junho, publica o seguinte:

AVISO

Por ordem superior se faz público que, segundo comunicação da Legação da Suíça em Lisboa, o Governo da Bélgica depositou, em 21 de Maio de 1951, nos arquivos da Confederação Suíça o seu instrumento de ratificação da Convenção adicional de 13 de Maio de 1950 à Convenção Internacional de 23 de Novembro de 1933 relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM).

A referida Convenção adicional entrará em vigor, relativamente à Bélgica, em 1 de Julho de 1951.

A INDÚSTRIA DO FERRO NA VENEZUELA

Se, na Venezuela, a indústria do petróleo constitui uma enorme riqueza, a do ferro representa outra riqueza nacional não menos importante.

Calcula-se em um milhão de toneladas a quantidade que a Venezuela exportará este ano para os Estados Unidos e espera-se que essa quantidade, dentro de quatro ou cinco anos, se elevará a dez milhões.

Diversas companhias se constituíram para explorar a indústria do ferro na Venezuela. São as seguintes:

A Western Ore Company, com 17 concessões de 500 hectares cada uma; a Companhia Anónima Minas de Ferro Represálias, que possui concessões abrangendo uma superfície de quatro milhões, quinhentos e quarenta e nove mil hectares; a Iron Mines Company of Venezuela, subsidiária da «Bethlehem Steel Company».

A famosa «Colina Bolívar» com 400 milhões de toneladas métricas, de um conteúdo de 63 por cento, considerada uma das mais altas do mundo, é explorada pela U. S. Steel Corporation.

Até agora, as companhias que se dedicam à exploração do ferro na Venezuela, inverteram 42 milhões de dólares, e têm ao seu serviço cerca de 1.500 operários. A Venezuela, conhecida como é da enorme importância do ferro para a vida do continente americano, logicamente foi cuidadosa com as suas reservas, que alcançam 1.147 milhões; a chamada «Colina de Santo Izidro», possui 300 milhões. Estas cifras referem-se a ferro de 63 por cento, mas em minério de proporção inferior, entre 35 e 45 por cento, as reservas certas atingem 125 milhões de toneladas, e as prováveis, segundo estudos feitos pelo Ministério do Fomento, mil milhões de toneladas. Tudo toneladas métricas.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 22 — Filmes diversos.

EDEN — Às 21,30 — «A Aventureira».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Reposição de grandes filmes.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

ANTERO DO QUENTAL e os estudantes de Coimbra

Por iniciativa do *Diário dos Açores* inaugurou-se há anos, com a contribuição dos municípios açorianos, um pequeno monumento a Antero do Quental, obra do notável escultor Diogo de Macedo. O busto do grande Poeta foi há tempos retirado de ali para dar lugar à estátua, inaugurada recentemente, da autoria do escultor Barata Feio.

Uma comissão de estudantes de Coimbra propõe-se solicitar da Câmara Municipal de Lisboa a cedência do trabalho de Diogo de Macedo, para o colocar em recinto condigno naquela nobre cidade Universitária, onde Antero estudou e escreveu parte da sua obra.

Publicações recebidas

Relatório e Contas (Exercício de 1950) do Grémio da Lavoura de Abrantes, Constância, Sardoal e Mação.

Do Grémio da Lavoura de Abrantes, Constância, Sardoal e Mação, com sede na primeira destas localidades, recebemos o Relatório e Contas referentes ao ano de 1950, o décimo do seu exercício.

Este grémio, em cuja Direcção se encontram os srs. Cap. João da Costa Andrade, Manuel Alves de Oliveira e Silva e Luís Pimenta Bairrão, continua a prestar aos seus numerosos associados relevantes serviços, e criou, no ano em referência, um Posto de Sanidade Vegetal, que procedeu a tratamentos em cerca de 15.000 árvores.

O abastecimento de água em Portugal no período 1938-1949 por Carlos Ruivo de Carvalho.

O n.º 20 de «Estudos», do Instituto Nacional de Estatística, é constituído por um estudo muito interessante sobre o abastecimento de água em Portugal no período que vai de 1938 a 1949. Subscreve-o o sr. dr. Carlos Ruivo de Carvalho.

O Autor insere também no seu trabalho vários quadros com as captações de algumas capitais europeias. O exame e o estudo comparativo com as captações das principais cidades do nosso país conduz-nos à conclusão de que a uma maior captação equivale um estado sanitário melhor e um regime de abastecimento mais perfeito.

Em Lisboa e Porto verifica-se uma marcha ascensional do consumo, o que se explica pelo aumento da população em ambas as cidades.

Recortes sem comentários

O 28 de Maio — Os seus antecedentes e o seu pensamento político

—Entrevista com o sr. general Raúl Esteves

O *Diário dos Açores* tem hoje a honra de arquivar nas suas colunas um depoimento importantíssimo sobre o movimento de 28 de Maio de 1926. O sr. general Raúl Esteves, que foi um dos principais organizadores e mentores não só desse movimento, que ficou conhecido pela designação de Revolução Nacional, mas, também, do movimento que o antecedeu, ou seja o 18 de Abril, vem trazer-nos, com as suas declarações, não apenas uma página de memórias, mas, simultaneamente, elementos de indiscutível valor para a história da política nacional destes últimos quarenta ou cinquenta anos.

Figura prestigiosa do Exército português, o antigo comandante do Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro, que tão heróicamente se distinguiu, em 1917, nas campos da batalha de Flandres, tem o seu nome ligado aos principais acontecimentos da vida portuguesa no segundo quartel do nosso século. Quando o dr. Ginestal Machado organizou o seu governo, procurou apoiar-se no Exército e convidou, para sobraçar uma das pastas, o sr. general Raúl Esteves, que se recusou com a alegação de que sendo, com todos era sabido, monárquico, o Parlamento deitaria por terra esse gabinete. Não aceitou o cargo — mas indicou um nome: o do falecido Marechal Carmona, de quem era amigo pessoal e que não estava filiado em qualquer partido.

Dá-se o movimento de 18 de Abril, em que se encontram, igualados pelo mesmo desejo de salvar a Pátria do descalabro em que começava a afundar-se, republicanos e monárquicos. Tomou parte activa nesse movimento o nosso ilustre conterrâneo comandante Filomeno da Câmara, que era republicano. O general Raúl Esteves foi um dos principais organizadores dessa revolução de intuitos patrióticos. Mas o 18 de Abril falhou. O general Raúl Esteves foi preso como tantos outros oficiais e levado para o forte da Graça, em Elvas, onde, aliás, não ficou inactivo. Ao triunfar, um ano depois, em 28 de Maio de 1926, a Revolução Nacional, ainda se encontrava prisioneiro em Elvas o antigo comandante do Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro. Posto imediatamente em liberdade, vem para Lisboa e é ele quem, mais uma vez, indica o marechal Carmona, então general, para participar no primeiro governo saído da Revolução Nacional.

As declarações que, em entrevista, no seu gabinete do Conselho de Administração da Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro, o sr. general Raúl Esteves acaba de me fazer, revestem-se, portanto, de um excepcional interesse.

— Qual foi, na verdade, o pensamento político que informou a preparação do movimento de 28 de Maio?

A sua resposta não se fez esperar:

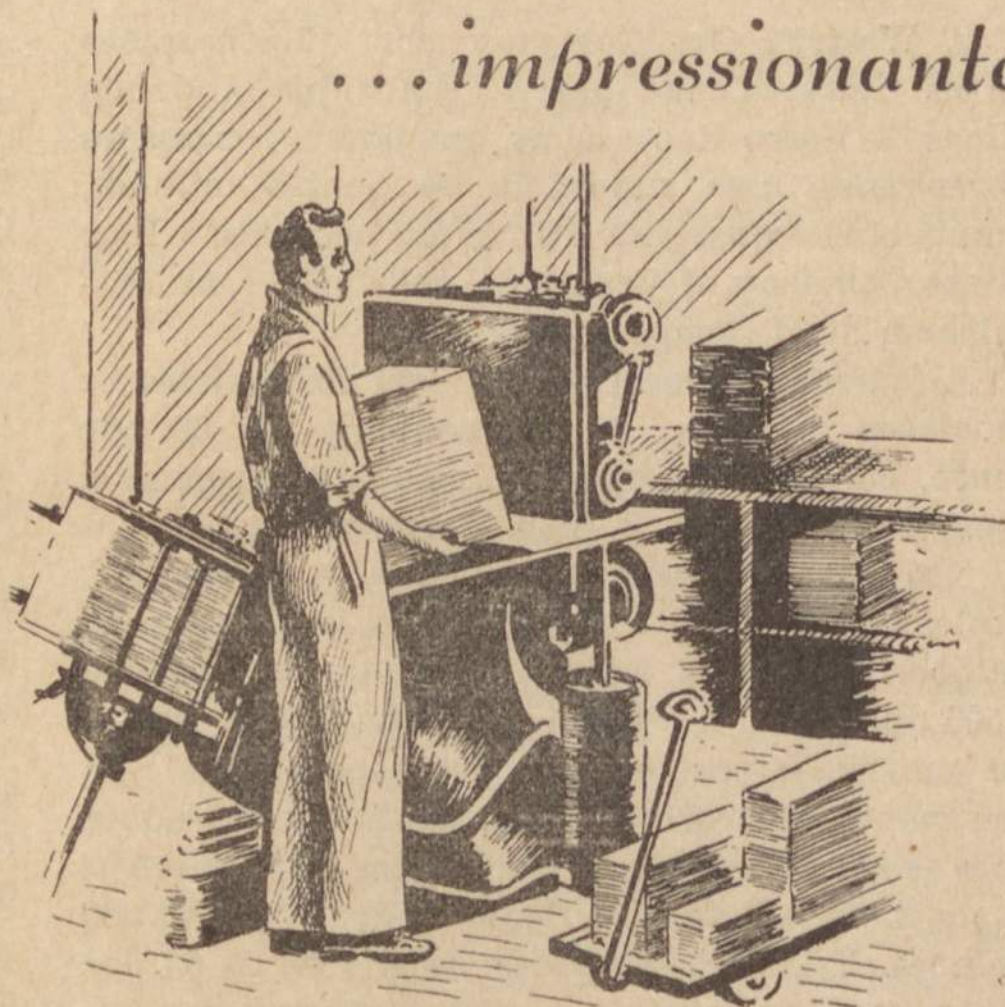
— Há que notar, desde já, que o movimento de 28 de Maio não constituiu mais do que o prolonga-

mento do que se iniciou em 18 de Abril do ano anterior. Se alguma vez se fizer a verdadeira história desse movimento nacional, só então se poderá formar um juízo seguro da sua preparação e dos seus fins.

E o sr. general Raúl Esteves, precisando melhor o seu pensamento, acrescentou:

— O movimento de 18 de Abril não tinha a intenção,

Trabalho de impressão ...impressionante



Para se viajar de eléctrico ou de autocarro é indispensável... um bilhete. Em média, por ano, incluindo os muitos milhares de «trocas» para carros de operários, consomem-se 250 milhões destes pequenos rectângulos. A Tipografia da Carris imprime-os, emaca-os e acode ainda a muitos outros trabalhos, tais como: cartazes noticiando reforços de carreiras, passes, senhas, relatórios, livros, etc., num total aproximado de 6 milhões de unidades.

Três máquinas especiais para a impressão de bilhetes, além de outras máquinas tipográficas vulgares, concorrem para o bom andamento desta produção, na qual se consumiram em 1950 matérias-primas, adquiridas no mercado nacional, no valor de centenas de contos.

Todos estes trabalhos produzidos na Tipografia da Carris estão integrados no conjunto de actividades indispensáveis para se manter com eficácia um sistema de transportes colectivos

« AO SERVIÇO DE LISBOA »

4

Série de resenhas, por meio das quais a C. C. F. L. o porá ao corrente de alguns aspectos da sua organização, necessária para proporcionar ao Público um serviço eficiente de transportes.

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

nem a necessidade de estabelecer um combate entre forças que fundadamente se presumia estarem todas de acordo. Não sucedeu assim, talvez por uma preparação imperfeita, mas a aparente falência daquele movimento foi precisamente o que acarretou o incremento assumido na propaganda do 28 de Maio. Só quem nos tivesse acompanhado no nosso longo cativeiro do forte da Graça, em Elvas, é que poderia avaliar da multidão de adesões e de compromissos que todos os dias nos chegavam às mãos. Foi ali que, realmente, se preparou o 28 de Maio, e é justo não esquecer a parte preponderante que, nessa preparação, teve o falecido general Sinel de Cordes. Por tudo isto parece-nos lógico afirmar que o pensamento político, que constituía o objectivo a alcançar, era o mesmo que tinha dado origem ao 18 de Abril.

— Há, portanto, uma grande afinidade de pensamento entre os dois movimentos, não é verdade?

— Pode dizer-se que constituem ambos as duas etapas do mesmo movimento nacional. A finalidade política do 18 de Abril pode descortinar-se facilmente, se se fizer um exame seguro e imparcial de toda a vida política do país nos agitados anos que precederam aquele movimento.

— Lembro-me de que muitos foram os políticos, de vários partidos, que apelaram para o Exército. O que nos pode o sr. general dizer-nos a esse respeito?

— Efectivamente muitos vultos importantes dos vários partidos tinham manifestado claramente o desejo de que o Exército interviesse na marcha da desordenada política que então decorria, e eu, pessoalmente, tive directo conhecimento dessas diligências. É verdade que, naturalmente, cada um pretendia chamar para o seu partido o proveito dessa intervenção. Dessas diligências resultaram muitos factos importantes, e basta dizer que foi de uma delas que proveio a minha intervenção para ser chamado pela primeira vez a fazer parte do Governo o nosso Marechal Carmona. Mas, tudo isso são factos para a verdadeira história que está ainda por fazer. Ora, pode dizer-se que foi dessas instigações que nasceu o projecto de estabelecer, por meio da força armada, um período de segurança e de imparcialidade que permitisse reorganizar a política nacional em bases de uma administração sã e patriótica. Para se ajuizar bem de tudo isto, bastará ler com atenção os depoimentos proferidos no célebre julgamento da sala do Risco e que põem completamente a claro tudo o que se tinha passado.

— A Revolução de 28 de Maio como podemos nós encará-la na verdade: uma reacção do Exército como protesto contra a política dissolvente e desordenada em que se encontrava o País, ou um movimento inteiramente nacional?

— A resposta completa a esta questão tinha que envolver toda a história do período turbulento que decorreu nos anos anteriores ao 18 de Abril, com todo o seu cortejo de revoltas, greves, atentados pessoais, etc. Este assunto, repito-lhe, era tarefa digna de um historiador criterioso e imparcial, que ainda não apareceu e, o que é mais para lamentar, deveria exigir a colaboração de várias testemunhas importantes, algumas das quais já desapareceram do rol dos vivos. Em todo o caso, e como resumo da minha impressão pessoal, posso dizer que a intervenção do Exército só se fez com um fim absolutamente nacional e patriótico. Não se tratava, por forma alguma, de servir os interesses de qualquer partido político.

E o sr. general Raúl Esteves acentuou seguidamente:

— A finalidade que dominava os espíritos era, essencialmente, a de se estabelecer uma governação honesta e patriótica, em que todos pudessemos livremente viver.

— O sr. general é de opinião que a crise política vem de longe, é anterior mesmo a 1908, quando, no Terreiro do Paço, são mortos a tiro D. Carlos e o príncipe D. Luís Filipe?

— Continuarei a insistir na minha opinião de que ainda não se fez a verdadeira história da nossa política nos atribulados tempos que abrangem as últimas quatro ou cinco décadas. A História que se vê fazer hoje é, em regra, constituída por narrativas tendenciosas feitas ao sabor dos interesses das facções, ou das simpatias dos narradores. É difícil, portanto, encontrar elementos seguros para formular uma resposta justa e correcta. Em todo o caso, do que tenho presenciado e aprendido na minha longa carreira de velho soldado, ficou-me a impressão de que os nossos males já veem, com efeito, de longe.

E o sr. general Raúl Esteves rematou o seu importante depoimento com as seguintes afirmações:

— Contra o tão caluniado liberalismo do século XIX coligaram-se, involuntariamente talvez, quer os que são classificados de reaccionários, quer aqueles mesmo que, pela sua tabuleta democrática, se apregoaram como os maiores defensores da Liberdade. Neste ponto são bem de ponderar as lições que nos deixou o grande português que foi Alexandre Herculano. Daquela híbrida conjuração resultou que a realização de uma política honestamente liberal veio a sossobrar desastrosamente com a morte do grande Rei que foi D. Carlos I, lídimo representante do valoroso Rei soldado, ao qual devemos a Carta Constitucional, que, por mais mal apreciada que tenha sido, ainda até hoje não encontrou melhor substituição.

A História do 28 de Maio está por fazer ainda?

Este depoimento é um valioso subsídio, quero crer, para o historiador que meter mãos a esse trabalho.

REBELO DE BETTENCOURT

(Do *Diário dos Açores*)

Fassio, Limitada

TRACTORES

MÁQUINAS AGRÍCOLAS

— E INDUSTRIAIS —

20, RUA JARDIM DO REGEDOR, 32 LISBOA

Telefones: 31902/3/4

Caldas da Cavaca

(AGUIAR DA BEIRA)

Estância de cura e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

Água a mais fluoretada do país, a única que contém muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doenças de fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias.

Balneário moderníssimo, um dos melhores do país

Director clínico: **Dr. José de Azinheira Pral**

Lindo parque com divertimentos para crianças

Pensão Avenida Ótimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados de aluguer, para famílias

Dirigir correspondência ao gerente das **CALDAS DA CAVACA** — Aguiar da Beira, ou pelo Telefone n.º 6126



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO

(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo Preparatório e Instrução Primária com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEFONE: 62430

FINALMENTE
CHEGARAM NOVAS REMESSAS DA
The Red Hand Compositions Co - Londres

Tintas inglesas
anticorrosivas
e decorativas



Tintas especiais
para navios de
ferro e madeira

RED HAND

MARCA REGISTRADA

AGENTES E DEPOSITÁRIOS:

D. A. KNUDSEN & CO. LTD. — LISBOA

Cais do Sodré, 8, 2.º — Telfs. 22787 - 22790 - 31163

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Esc. 13:500.000\$00 (ouro) ou £ 3.000:000

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA { LISBOA
LOBITO
LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO
ENTRE A EUROPA E A
ÁFRICA CENTRAL

ESCRITÓRIOS:

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — **LISBOA**
TELEFONE: 30978

COMITE DE LONDRES: Princes House —
95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)

A sair em AGOSTO

NOVA EDIÇÃO DO 2.º VOLUME DO

Manual do Viajante em Portugal

MUITO ACTUALIZADO

Pedidos a esta Redacção

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.^{DA}

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em

PRAIA DO RIBATEJO — CAIXARIAS — PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO

EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

End. Telef. — Thocrusilhos — Telefone n.º 4 — Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa — 4. LARGO DE STEPHENS, 5

End. Teleg. — Snadek — Telefone n.º 21868