

6.º do 67.º Ano

Lisboa, 1 de Junho de 1954

Número 1595

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

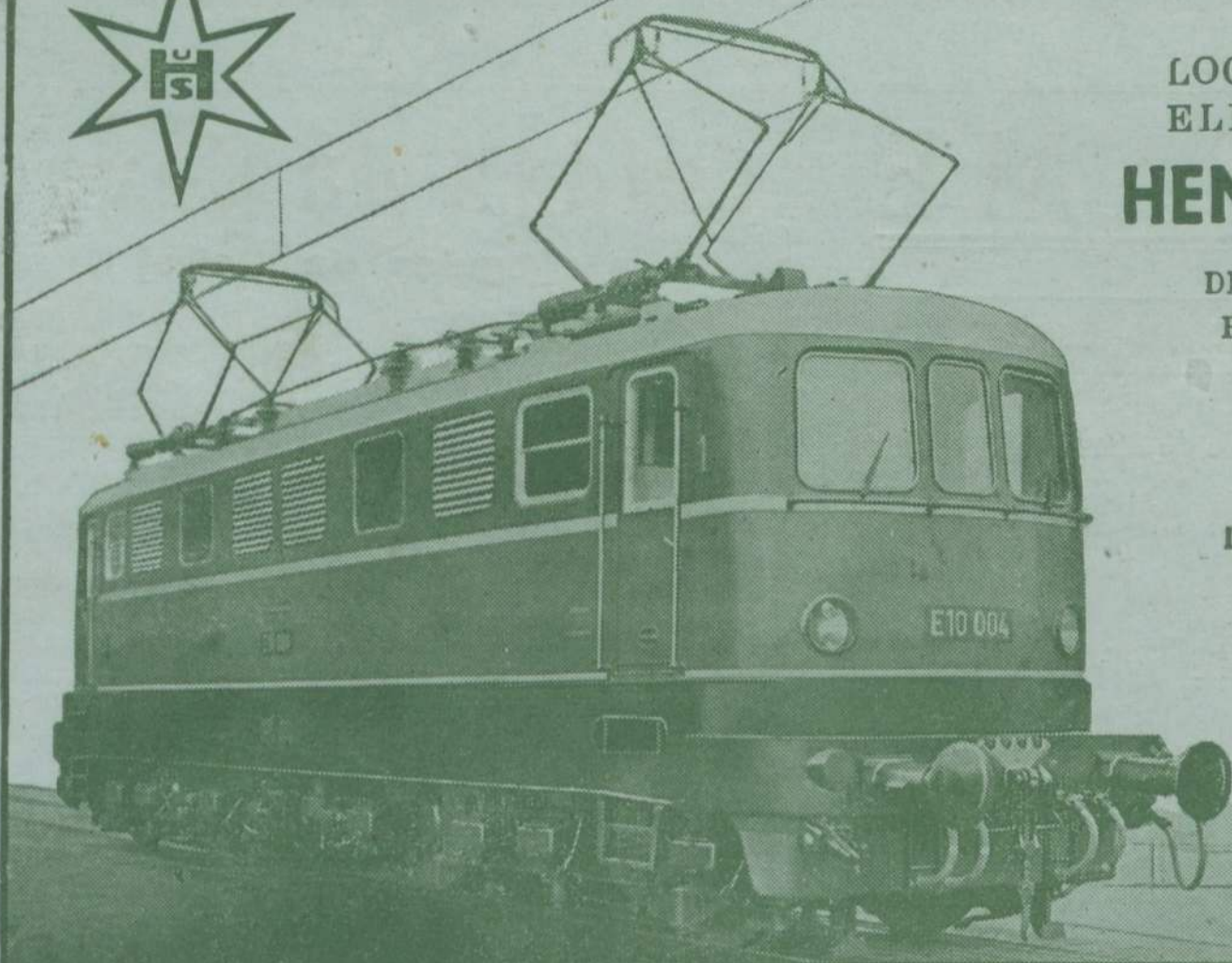
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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 20168—LISBOA



LOCOMOTIVAS
ELÉCTRICA
HENSCHEL

DE TODOS OS TIPOS
PARA QUAISQUER
FINS

Locomotivas do C. F.
Fed. Alemão

HENSCHEL & SOHN KASSEL

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS • RUA DE S. JULIÃO, 23 • LISBOA

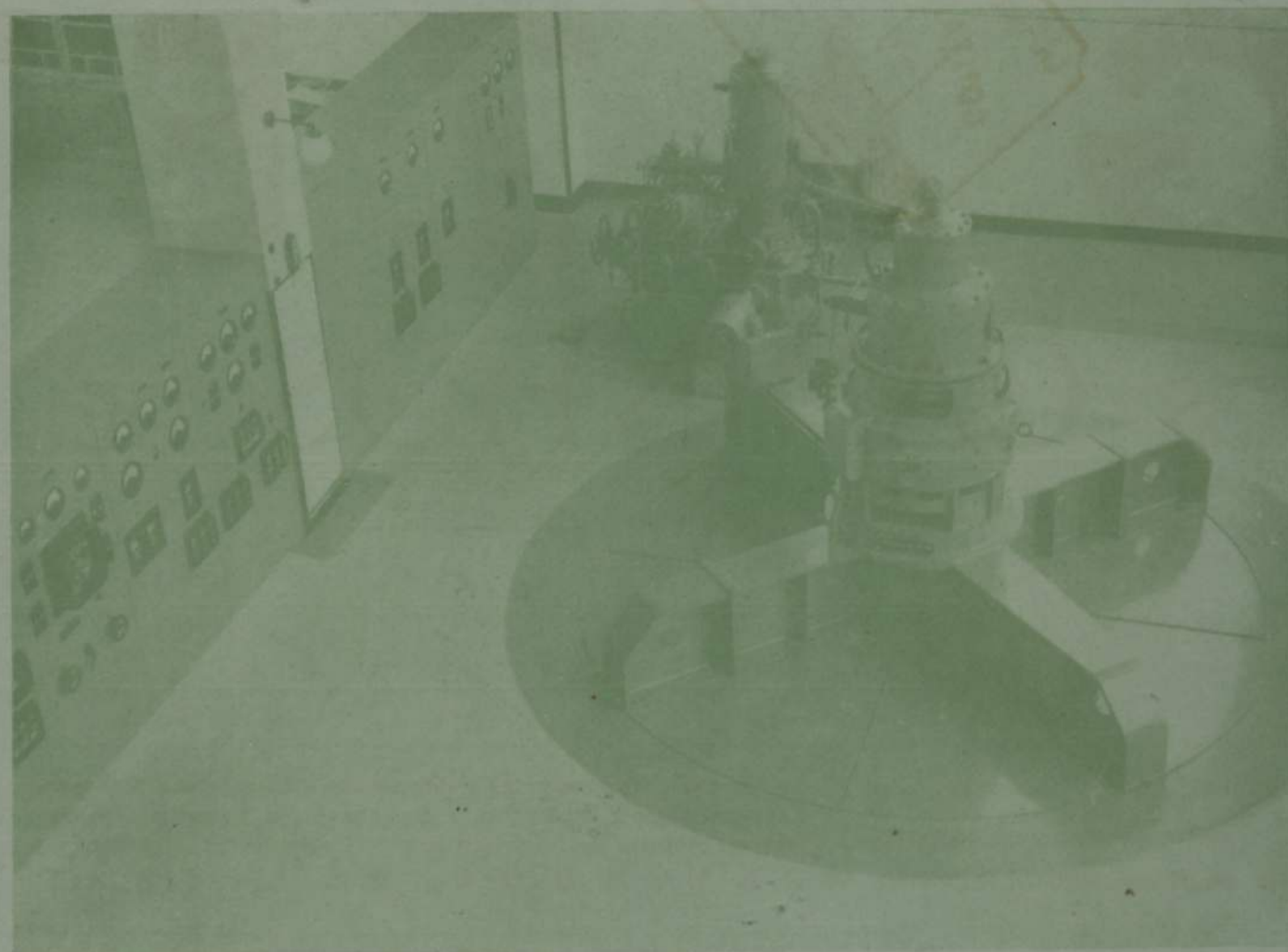


**BROWN
BOVERI**

Material eléctrico na central de Penide, no rio Cávado. Curiosa disposição do alternador com estator todo embutido no pavimento



Fornecimento de centrais eléctricas completas — Postos de transformação interiores e ao ar livre. Protecções para redes. Equipamentos eléctricos para a indústria, etc.



S. A. BROWN BOVERI & C.^A - Baden-Suíça

Representante geral: EDOUARD DALPHIN

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º — PORTO — Telefone 2 3411

SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^d

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-2048

Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas
Caldeiraria * Soldadura eléctrica
Válvulas condutas forçadas
Reservatórios metálicos
Estruturas metálicas

Caldas da Cavaca

(Aguiar da Beira)

Estância de tratamento 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.

A'gua muito fluoretada a mais fluoretada, do mundo, contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doentes do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias como se prova com valiosas referências de muitos médicos, que pomos à disposição dos senhores aquistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

Lindo parque com divertimentos para crianças

PENSÃO AVENIDA

Óptimo 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 6126

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

Agentes no Norte: *MATTOS CERQUEIRA, Lda.*, R. de Santo António, 145, 1.º — Telef. 23494 — Porto
Delegado em Espanha *JUAN B. CABRERA*, Apartado 4069 Madrid

1595

1 — JUNHO — 1954

ANO LXVII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
(semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrasados 7\$50 — Números especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

COLABORADORES:

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, em Londres.	145
Carlos d'Ornellas	148
Assembleia geral da C. P..	148
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	149
A Festa anual de confraternização dos Antigos Combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro	150
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	151
Companhia Carris de Ferro de Lisboa	153
Curiosidades da imprensa estrangeira, por JORGE RAMOS	154
Parte Oficial	155
Há 50 anos.	156
Imprensa	157
Jardim Zoológico	157
Trânsito Portugal-França.	158
Jardim e Museu Agrícola do Ultramar	158
Inauguração da nova carreira «Swissair», Zurique-Lisboa-São Paulo	158

Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, em Londres

A sessão inaugural, presidida por sua Alteza Real o Duque de Gloucester, registou a presença de 450 delegados de 30 países

PELA terceira vez reuniu-se em Londres o Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, tendo o primeiro sido efectuado em 1895 e o segundo em 1925. A reunião plenária deste ano realizou-se de 19 a 26 de Maio, sob a presidência de Sua Alteza Real o Duque de Gloucester, em representação de Sua Majestade a Rainha Isabel II.

A sessão solene, bem como as reuniões de trabalho realizaram-se no anfiteatro de Church House, de Westminster.

A cerimónia inaugural revestiu-se de grande solenidade. Ao chegar a Church House (dependência da Catedral de Westminster) o Duque de Gloucester, Presidente Honorário do Congresso, foi recebido pelos srs. Alderman C. P. Russell, Mayor de Westminster, Victor Misheon, Presidente da L. C. C. e Alan Lennox-Boyd, Ministro dos Transportes e Aviação Civil e Vice-presidente Honorário do Congresso, que apresentou Sua Alteza ao Presidente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, sr. Marcel de Vos e a outras individualidades.

A Comissão de Honra encaminhou-se em seguida com o Duque de Gloucester para o anfiteatro, a fim de se dar início à sessão inaugural.

Ladeavam Sua Alteza Real as seguintes individualidades: o Ministro dos Transportes e Aviação Civil; o Mayor de Westminster; o presidente do Conselho do Condado de Londres; general Sir Brian Robertson,

presidente da Comissão de Transportes; Monsieur Marcel de Vos, e o Secretário-geral da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, Monsieur Ghilain.

Em outros lugares de honra viam-se alguns membros da Comissão Permanente, das Comissões de Honra e a Organizadora, como Lord Hurcomb, Sir Gilmour Jenkins e Messieurs Goursat e Dorges e Sir John Benstead. Em lugares destacados viam-se os delegados do Governo e dos Caminhos de Ferro portugueses.

Na sua alta qualidade de Presidente Honorário do Congresso, Sua Alteza proferiu o seguinte discurso :

Minhas Senhoras, Meus Senhoras :

Em nome de Sua Majestade a Rainha e como Presidente de Honra da vossa sessão, apresento cordiais boas-vindas aos srs. delegados e outras pessoas que vieram a Londres assistir a esta 16.^a Reunião do Congresso Internacional de Caminhos de Ferro.

Tem sido sempre tradição destas ilhas apresentar cumprimentos de boas-vindas a quantos aqui chegam de além-mar, com fins pacíficos, e estes cumprimentos são sempre particularmente carinhosos quando, como agora, são dirigidos aos representantes de tantas empresas ferroviárias do mundo.

Como pioneiro do progresso dos caminhos de ferro, é muitíssimo natural que, passado um século, o Reino Unido deve ter tomado o mais vivo interesse pelo desenvolvimento das técnicas ferroviárias nos outros países.

O foro que, desde a sua primeira sessão em Bruxelas, em 1885, o Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro criou, para o intercâmbio de infor-

mações e ideias técnicas e administrativas sobre caminhos de ferro tem tido sempre acolhimento por parte do governo e das administrações ferroviárias deste país.

Saudámos o vosso Congresso aqui realizado em 1925, que foi o ano do centenário do primeiro caminho de ferro no mundo. Estamos particularmente satisfeitos por terdes aceitado o nosso convite para que Londres fosse a sede, este ano, deste vosso Congresso.

Sòmente benefícios podem resultar da livre troca de ideias e experiência no espírito de amizade e de

pela sua presença; expôs em seguida os assuntos que iam ser submetidos à aprovação do Congresso, agradeceu, também em nome da referida Associação, aos Caminhos de Ferro da Grã-Bretanha e, finalmente, prestou homenagem à memória dos membros da Comissão Permanente do Congresso falecidos desde a última reunião plenária até agora.



O grandioso aspecto da sessão inaugural, em Church House, Westminster, do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro.

cooperação dentro do qual uma organização internacional como é esta desenvolve os seus trabalhos.

Desejo ao Congresso o melhor êxito nesses trabalhos, e especialmente nos trabalhos presentes.

Espero que todos gozem a sua estadia neste país. Pelo nosso lado, não pode haver dúvidas sobre o prazer e proveito que a vossa visita nos proporcionará.

Agora tenho o grato dever de declarar aberta esta sessão do vosso Congresso.

Lida a mensagem de boas-vindas de Sua Alteza, o presidente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, Mr. de Vos expressou os agradecimentos da sua Associação ao Duque de Gloucester

Em seguida o Ministro dos Transportes e da Aviação Civil, depois de saudar a Presidência da Mesa e a assistência, disse que tinha o privilégio e o prazer de apresentar em nome do Governo de Sua Majestade cordiais saudações à XVI Reunião da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, acrescentando que era com satisfação que os via outra vez reunidos no seu país, que era a pátria dos caminhos de ferro.

Saudou particularmente Monsieur de Vos, tendo também palavras de simpatia e consideração para o seu antecessor, Mr.

Delory, e para Mr. Ghilain, que se encontrava presente naquela sessão.

Do seu notável discurso, traduzimos e transcrevemos esta importante passagem:

Reconhecemos plenamente não só o interesse mas também o valor que representa para vós próprios e outros países estas reuniões de peritos em todos os ramos de administração, operação e engenharia dos caminhos de ferro, para onde são trazidos, em intercâmbio, os conhecimentos e os resultados adquiridos através da experiência. Em parte nenhuma como entre ferroviários, existe tanta prontidão em pôr a sua experiência à disposição dos seus camaradas, generosamente, sem limites e sem reservas. Na verdade, poderá afirmar-se que o objectivo comum dos serviços ferroviários transcende a própria nacionalidade.

Muitas coisas sucederam no mundo após a X Sessão efectuada em Londres em 1925, ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Britânicos. Os tempos tornaram-se mais difíceis para os caminhos de ferro em quase toda a parte, como se apenas o rápido desenvolvimento dos transportes rodoviários e os transportes aéreos, nestes últimos anos, tivesse destruído o monopólio virtual que os caminhos de ferro já tiveram. A inerente capacidade dos caminhos de ferro de transportar pesadas cargas de passageiros e mercadorias à média de grandes velocidades e com a maior segurança parece assegurar a sua continuidade por muitos anos ainda, mas, por motivo da forte competição por parte de outros processos de transporte e o custo bastante elevado do trabalho e do material, há, mais do que nunca, necessidade de modernização, eficiência e economia de trabalho e, por isso, será vantajoso o estudo dos progressos dos caminhos de ferro alcançados por todos os países.

Temos agora o prazer de arquivar, na íntegra, o discurso que, a seguir, Sir Brian Robertson, presidente da Comissão de Transportes Britânicos, pronunciou:

Alteza Real, Excelências, minhas senhoras e senhores:

Tenho o privilégio e a honra de, na minha qualidade de Presidente da Comissão dos Transportes Britânicos, apresentar a este Congresso, em nome dos Caminhos de Ferro britânicos e dos Transportes de Londres, cordiais saudações de boas vindas.

Como disse Monsieur de Vos, de harmonia com os precedentes dos anteriores Congressos de Londres em 1895 e 1925, é um membro da nossa Família Real quem, graciosamente, aceitou o cargo de Presidente Honorário. Mas a abertura dos nossos trabalhos esta manhã coincide com a visita da nossa Rainha à cidade de Londres para comemorar o feliz

regresso de Sua Majestade da sua viagem à Comunidade, e sentimo-nos particularmente honrados por Sua Alteza Real o Duque de Gloucester ter, neste dia, deliberado passar connosco alguns momentos do seu precioso tempo.

Em 1925, quando se efectuou o último Congresso de Londres, os caminhos de ferro da Grã-Bretanha estavam a restabelecer-se dos efeitos da guerra e procediam a uma maior reorganização, dando andamento à fusão de cem, pouco mais ou menos, companhias separadas em quatro grupos importantes. O ano de 1954 vê os caminhos de ferro deste país ocupados mais uma vez em desfazer os efeitos de uma guerra e uma vez mais no meio de nova reorganização administrativa.

O Presidente da Associação recordou que o Congresso de 1925 tinha sido preparado para coincidir com o centenário da linha Stockton e Darlington—o primeiro caminho de ferro no mundo que se abriu ao público em geral, empregando a força locomotiva e promovendo o transporte de passageiros com o respectivo pagamento de bilhetes.

Hoje, estamos também a caminho de novo centenário do caminho de ferro, mas a nossa fé na economia fundamental e eficiência dos caminhos de ferro para o tráfego conveniente mantém-se intacta.

A Grã-Bretanha sente-se justamente orgulhosa de ter sido o país natal dos caminhos de ferro e orgulhosa de reconhecer em George Stephenson como um dos seus filhos mais ilustres. Desde a linha Stockton e Darlington, até hoje, os Caminhos de Ferro Britânicos transformaram-se numa grande empresa de 52.000 milhas de via, empregando 600.000 pessoas e reivindicando para si o título de ser o mais movimentado sistema do mundo. Todas as semanas transportam uns 2.700.000 de passageiros e perto de 1 milhão de toneladas de carga: possuem 19 mil locomotivas, 42.000 carruagens e 1 milhão de vagões para transporte de mercadorias.

Tudo isto é inteiramente à parte do sistema da London Transport Executive. O Metropolitano de Londres de 1863 entre Paddington e Farringdon foi o primeiro caminho de ferro subterrâneo e a London Transport é actualmente a maior empresa de transportes do mundo, cujo caminho de ferro transporta, sozinho, perto de 600 milhões de passageiros por ano.

O pioneiro, porém, tem que estar sempre alerta, para ter presente que os métodos e técnicas dos primitivos dias de exploração não poderão servir de modelo em todas as épocas.

A Comissão dos Transportes Britânicos, em confirmação da sua fé no futuro dos transportes ferroviários, crê que o fim será atingido quando se adoptarem medidas de concepção arrojada na modernização e desenvolvimento em grande escala. Acreditam que existe um sério caso económico para tais medidas no interesse do comércio, dos passageiros e do

bem-estar da nação, e recentemente entregaram-se à tarefa de organizar um plano com esse objectivo. Este grande Congresso proporcionará, felizmente, aos membros e funcionários da Comissão a oportunidade de discutirem franca e livremente com os seus colegas estrangeiros todos os melhoramentos que, actualmente, foram postos em prática, ou que estão à vista, nos trabalhos do caminho de ferro, nos diversos aspectos de exploração, engenharia e comercial.

Quase todos nós acreditamos, hoje, que é necessário estabelecer entre as várias modalidades de transporte um sistema de coordenação ou de cooperação. Não quer isto dizer que esperamos que a indústria ferroviária seja posta ao abrigo de todas as competições. Isso seria impossível e além disso devemos ter mais confiança na indústria de que pedir essa protecção. A indústria deve manter-se sempre diligente e provida de recursos na aplicação prática da ciência na sua equipagem. Deve adoptar os melhores métodos modernos de administração e ajustar os seus serviços de modo a conciliar as exigências do tráfego e do público que viaja. Enquanto conseguir isto, a indústria do caminho de ferro terá assegurada a supremacia das funções de ordem económica e social de uma nação e de um continente. O trabalho ferroviário continuará a ser uma magnífica profissão para os homens de carácter e de cérebro.

Os Caminhos de Ferro Britânicos conhecem hoje mais do que nunca o valor da cooperação internacional. Alguns delegados do continente europeu e da Irlanda encontram-se já em íntimo e cordial contacto com os ferroviários britânicos, no esforço conjugado de estabelecer ligações eficientes com os navios através dos mares estreitos, incluindo os dois serviços de comboios — «ferry», via Harwich e via Dover, que diáriamente entram no coração deste país através de vagões de carga e através de carruagens-camas do estrangeiro. Ao saudar estes colegas, permitam-me afirmar que esperamos que esta reunião possa tornar mais firmes ainda as relações felizes existentes. Outras pessoas haverá, possivelmente, de outros países mais distantes, que visitam a Grã-Bretanha pela primeira-vez. Espero que hão-de achar o Congresso e as suas actividades associadas estimulantes e interessantes, e que farão novas e duradouras amizades entre os ferroviários da Grã-Bretanha e que serão induzidas a voltar a visitar-nos no futuro, mas mais demoradamente.

Como sei que, mais tarde, me hei-de dirigir novamente a VV. Ex.^{as} basta que neste momento expresse a fé de que esta cerimónia inaugural, sob a presidência de honra de Sua Alteza Real e na presença de Sua Excelência o Mayor de Westminster e do Ministro dos Transportes e da Aviação Civil resulte um começo animador de uma sessão memorável.

Findo este discurso, o Duque de Glou-

cester retirou-se do anfiteatro, por ter de assistir a outras cerimónias oficiais.

Monsieur Marcel de Vos, assumindo a presidência, agradeceu ao Ministro dos Transportes e da Aviação e a Sir Brian Robertson as palavras amistosas com que haviam saudado os delegados e propôs que o primeiro fosse investido nas funções de Vice-presidente honorário da sessão, e que o segundo, Sir John Benstead fossem designados, respectivamente, Presidente e Vice-presidente da sessão.

Estas propostas foram aprovadas, por aclamação, pela assembleia.

(Continua no próximo número)

CARLOS D'ORNELLAS

A convite da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, foi a Londres o nosso querido amigo sr. Carlos d'Ornellas, para, na sua qualidade de Director da Gazeta dos Caminhos de Ferro, assistir às sessões de trabalho do Congresso dos Caminhos de Ferro, que este ano se realizou na capital da Grã-Bretanha.

A Carlos d'Ornellas, que regressa amanhã a Lisboa, deixamos aqui, com um abraço, os nossos parabéns pelo excelente êxito da sua viagem, de que resultou podermos inserir hoje uma importante e interessante reportagem desse acontecimento que foi, na verdade, o Congresso dos Caminhos de Ferro, em que Portugal se fez representar brilhantemente.

Assembleia geral da C. P.

Reuniu-se, na tarde de 7 de Maio, pelas 15 horas, e sob a presidência do sr. Dr. Bustorff Silva, a assembleia geral dos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para apreciação e votação do Relatório e Contas da gerência de 1953. Estavam representados 50 accionistas com 9 282 acções.

Nessa sessão fizeram uso da palavra os srs. Raúl Mendes de Carvalho e engenheiro Cunha Leal, que prestou homenagem ao sr. Prof. Mário de Figueiredo, que, em seguida, respondendo aos oradores antecedentes, fez declarações importantes, entre as quais a de que a Companhia está a pagar pontualmente as suas obrigações, podendo ainda afirmar que a ela não lhe falta o crédito para obter somas de vulto considerável.

Procedeu-se, depois, à eleição de accionistas para os cargos vagos, sendo reeleitos para o conselho de administração os srs. dr. José Franco Frazão (Conde de Penha Garcia) e eng. José Nogueira Soares e para o conselho fiscal o sr. coronel Esmeraldo de Carvalhais.

Em meio da sessão, o sr. engenheiro Cunha Leal foi acometido de uma síncope cardíaca, tendo-se retirado para casa, após ter sido assistido pelo sr. Doutor Oliveira Machado.

Noutras páginas do presente número da *Gazeta* referimo-nos, espaçadamente, ao Relatório do ilustre Conselho de Administração da C. C. F. P.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Um Concurso Nacional de Artes e Ofícios

O reverendo Padre Carlos Augusto de Sousa Ribeiro, prior da Freguesia de Nossa Senhora da Pena, empenhado em elevar o nível moral, social e cultural dos seus paroquianos pobres, tanto adultos como crianças, resolveu, entre outras iniciativas, levar a efeito um Concurso Nacional de Artes e Ofícios, cuja inscrição termina no dia 8 de Outubro próximo, devendo a entrega dos trabalhos ser feita até ao dia 3 de Novembro. O Concurso admitirá: prova de desenho, pintura, escultura, geografia, figuras de barro e madeira, trabalhos regionais, alta costura, bordados, tapeçarias, cerâmica e outras modalidades artísticas como, por exemplo, trabalhos de ferro forjado, em que os portugueses são mestres.

Uma Comissão de Honra, de que fazem parte algumas senhoras muito distintas, vai colaborar com o digno prior da Freguesia de Nossa Senhora da Pena. Foi precisamente em casa de uma das senhoras dessa comissão, a sr.^a D. Maria Adelaide Serôdio Amaral Coelho que o rev. Padre Carlos Alberto de Sousa Ribeiro leu, recentemente, perante os representantes da Imprensa, o programa do Concurso e das suas futuras actividades. Dentro da órbita das suas generosas ambições cabem para já a organização de um Centro de Assistência Social, uma Biblioteca e um Jardim Infantil. Ao digno sacerdote, com o nosso incondicional aplauso, apresentamos votos muito sinceros de que em volta das suas iniciativas só encontre generosas e dedicadas colaborações.

Esposizione di disegnatori fiorentini contemporanei

A convite do Director do Instituto Italiano de Cultura em Portugal, visitámos, no salão do primeiro andar da Sociedade Nacional de Belas Artes, uma admirável exposição de desenhos de artistas italianos contemporâneos. São apenas sete os expositores. Que maravilha de traços, que leveza e ao mesmo tempo que energia de expressão! Não se trata, evidentemente, de artistas avançados, ultramodernos. Educados na lição clássica, continuam uma antiga e nobre tradição. A Itália pode orgulhar-se destes artistas. O Instituto Italiano de Cultura a dando-os a conhecer, prestou-nos um serviço, vindo estimular, entre nós, o culto pela gravura, que tem também aqui magníficas tradições.

Os nossos artistas



PESCADOR SOLITARIO

Quadro de José Manuel Soares

Antologia

SORRISO TRISTE

Dentro daquela moldura
de bronze antigo, lavrado,
está o teu sorriso triste
e o meu olhar namorado.

Está o teu sorriso triste
(muito mais triste que o teu)
pois meu olhar namorado
foi quem tristeza lhe deu.

Foi quem tristeza lhe deu?
Deu-lha, cheia de ternura...

Assim, teu sorriso triste
salta, vivo, da moldura.

António Luís Moita



A Festa anual de confraternização dos Antigos Combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

É já uma tradicional afirmação de camaradagem a festa de confraternização que, todos os anos, reúne oficiais, sargentos, cabos e soldados do Antigo Batalhão de Sapadores Caminhos de Ferro expedicionário à França em 1917. Há vinte anos que os antigos combatentes do «Sempre Fixe» comemoram o regresso à Pátria, juntando-se como uma grande família para reviver a convivência que tiveram nos campos de batalha, nessas horas distantes, de mil diversas emoções, cimentadoras de uma amizade com tão profundas raízes, que o tempo não arranca, antes lhes dando cada ano que passa, seivas mais novas. Poucos são os que faltam à chamada. É uma romagem de saudade por muitas recordações inesquecíveis, e é, simultaneamente, um momento de júbilo em que todos partilham dos mesmos sentimentos.

À maneira dos últimos anos, também este ano, a festa de confraternização realizou-se, no dia 23 do mês passado, na Colónia de Férias da F.N.A.T., na Caparica. Assistiram cerca de trezentos combatentes, muitos deles acompanhados de pessoas de família, vindos de diversos pontos do país. A caminho da Costa, próximo da Boca do Grilo, por amável deferência da Câmara Municipal de Almada, fez-se rápida visita às ruínas do antiquíssimo Convento dos Capuchos, considerado monumento turístico, visita que deixou em todos uma inolvidável impressão de beleza pela grandiosidade do panorama, que se disfruta do mirante daquele velho retiro monástico isolado entre vinhedos. Pelas 13 horas efectuou-se o almoço que decorreu, como sempre, num ambiente de animação. Presidiu o sr. general Raúl Esteves, antigo Comandante do Batalhão, que tinha à sua direita os srs. António Franco de Carvalho, vice-presidente da Câmara de Almada, engenheiros D. Rodrigo Serpa Pimentel, Salema Garção e Abrantes, capitão-de-fragata Ferreira David e engenheiro Ligório; e à esquerda os srs. tenente-coronel Pereira Dias, actual comandante do Batalhão, tenente-coronel Cortez Lobão, Carlos Alves, Almeida Graça e engenheiro Costa Marques.

À sobremesa abriu a série de brindes o sr. D. Rodrigo S. Pimentel, que começou por pedir um minuto de silêncio em memória dos camaradas falecidos. Congratulou-se pelo espírito de unidade dos homens do «Sempre Fixe», os quais nunca deixam, senão por imperiosos motivos, de assistir aquela festa; agradeceu a presença do vice-presidente do Município de Almada, do comandante do Batalhão e dos representantes da Imprensa. E teceu os maiores louvores à infatigável dedicação do sr. João Camarinhas, organizador destas reuniões anuais, sempre atento a tudo o que concorra para o maior brilhantismo das mesmas.

Estas referências à árdua missão daquele nosso amigo, foram sublinhadas com uma merecida ovação. O orador terminou por beber pelo sr. general Raúl Esteves, brinde a que se associou entusiasticamente toda a assistência.

Falou em seguida o sr. tenente-coronel Cortez Lobão, que pôs em relêvo o facto de nunca se terem quebrado, nem sequer enfraquecido, os elos dessa forte corrente de camaradagem dos homens da guerra de 14, apesar de haverem decorrido 35 anos. Afirmou o seu enorme orgulho em ter como mentor na sua vida militar o sr. general Raúl Esteves, em todas as circunstâncias, um grande guia, um grande orientador. «Ele foi, sem dúvida, por todos os méritos, o nosso grande português da primeira Guerra Mundial». Evidenciou a admirável coesão dos antigos combatentes. «Peço a todos que, enquanto houver dois homens do «Sempre Fixe», estas reuniões continuem a fazer-se». Interrompido por vibrantes aplausos prosseguiu: «Aqui não há política: há só camaradagem. Apenas alguns homens que serviram o melhor que souberam e puderam o seu país; e que estão prontos à primeira chamada. No magnífico espírito de unidade dos homens do Batalhão, o sr. general Raúl Esteves era o elo inquebrantável. Que a sua vida se mantenha por muitos anos!» A assistência tributou ao sr. general Raúl Esteves calorosa ovação.

Depois usaram da palavra os srs. capitão-de-fragata Júlio Ferreira David, recordando a acção heróica do Batalhão que soube honrar Portugal em terras de França e salientando a indestrutível camaradagem dos combatentes; tenente-coronel Pereira Dias, que apresentou «em nome dos camaradas mais novos» as saudações ao sr. general Raúl Esteves; o vice-presidente do Município de Almada, que saudou os combatentes, e o sargento Victor Hugo Pereira da Silva, que leu uma saudação patriótica.

Falou por fim o sr. general Raúl Esteves, a quem os combatentes dispensaram vibrante salva de palmas. O ilustre militar citou como nobilíssimo exemplo a perfeita disciplina e a devoção patriótica dos combatentes que na Flandres tão alto elevaram o nome de Portugal. Estavam agora ali alguns dos rapazes desse tempo. Em todos encontrou sempre testemunhos inequívocos de amizade e camaradagem. Houve sempre ocasião de apreciar o valor dos oficiais e soldados do Batalhão. De certo modo eles se distinguiram no grande conflito que convulsionou o mundo. Relembrou as Companhias que estiveram em França cruzando vários sectores, sobretudo no Nove de Abril. Os combatentes, mesmo depois da Guerra, deram as suas provas em defesa da ordem e em prestígio da Nação. Chamados a actuar em nome desse princípio, souberam cumprir com brilho e fidelidade o seu dever. O Batalhão era também, por isto, uma considerável força moral. Lembrou, ainda, a actuação do «Sempre Fixe» nas greves revolucionárias que agitaram o país. Era muito eloquente a afirmação de confiança de um Ministro da Guerra ao declarar-lhe que só contava com o seu Batalhão para reprimir os descalços turbulentos dessas greves. E ele, serena e absolutamente confiado nos seus homens, aceitou essa incumbência «porque contava com os seus soldados». Assim se engradeceu o Batalhão como se engrandecera nos campos de batalha. E isso não só lisongeava o seu coração de militar como orgulhava o seu patriotismo.

Agradeceu as provas de amizade que lhe haviam, mais uma vez, testemunhado. «Constituímos hoje uma família ligada por braços bem fortes, e somos um exemplo bem alto nesta época de egoísmo. Sejamos «Sempre Fixes», no amor da nossa Pátria!»

Concluiu com um viva a Portugal, secundado entusiasticamente.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

O que nos diz o Relatório do Concelho de Administração sobre o exercício de 1953

EM obediência ao disposto no art. 46 dos Estatutos, o Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a que preside o sr. Doutor Mário de Figueiredo, apresentou, na assembleia geral dos srs. Accionistas, reunida em 7 de Maio findo, o relatório de gerência do exercício de 1953, acompanhado dos documentos a que o mesmo artigo se refere.

Logo de entrada lê-se nesse documento que o exercício de 1953 foi, no referente a receitas, muito pior que o de 1952.

Eis como o relatório expõe as causas da baixa de receitas:

«A tendência no sentido da baixa, iniciada, em relação ao exercício de 1951, no segundo semestre de 1952, acentuou-se durante todo o ano de 1953, em relação ao de 1952. Assim, as receitas de 1953 foram inferiores em cerca de 35 500 contos às de 1952, estando naquele montante representado o tráfego de passageiros e de mercadorias por cifras da ordem, respectivamente, dos 5 000 e dos 30 500 contos».

Que factores determinaram essa quebra?

Leiamos a explicação do Relatório:

«A quebra na receita proveniente do tráfego de passageiros ocorreu não obstante ter havido mais de um milhão e trinta mil passageiros transportados, e um milhão e quarenta mil passageiros — quilómetro de que em 1952. O facto de o aumento de passageiros transportados se ter verificado nas assina-turas e nos tranviás (1 500 000), pois no longo curso houve diminuição (500 000), e mais o de ser substituído a 2.^a pela 3.^a classe nos rápidos, juntos com a baixa substancial da tarifa de 1.^a classe, são talvez as causas fundamentais daquela quebra de receitas».

Quanto à quebra na receita proveniente do tráfego de mercadorias ela é fundamentada na diminuição da tonelagem transportada. A diminuição foi de vulto: transportaram-se em 1953 menos 260 000 toneladas do que no ano anterior.

As mercadorias transportadas a mais foram as

seguintes: adubos, trigo, farinhas, materiais de construção, ferro em bruto e em obra, combustíveis diversos. As mercadorias transportadas a menos foram: minérios, arroz, cereais e legumes diversos, batata, vinhos, taras, madeiras em bruto e em obra, carvão mineral nacional e animais.

A propósito desta quebra de receitas, o Relatório faz este comentário:

«Não se fala do abaixamento de tarifas para muitas mercadorias como outra causa da quebra da respectiva receita, por não se ter a segurança da medida em que aquele abaixamento contribuiu para captar tráfego e, portanto, para evitar que fosse mais pronunciada a quebra referida. Se algumas das mercadorias que se transportaram a mais apontam para as vantagens da política de abaixamento de tarifas, as que se transportaram a menos, sobretudo minérios e madeiras, nada nos dizem sobre isso. As causas por que se transportaram a menos são independentes do nível das respectivas tarifas.»

Em seguida o Relatório ocupa-se das despesas de exploração. Estas, que tinham aumentado no ano de 1952, em relação ao de 1951, de 7 000 contos, diminuíram, no exercício de 1953, de cerca de 6 000 contos, em relação ao de 1952. Nesta verba estão incluídos, porém, cerca de 5 000 reembolsos, do que se conclui que a diminuição efectiva de despesas foi apenas da ordem dos 1 000 contos.

«Na verdade — esclarece o Relatório — os 5 000 contos de reembolsos não têm o significado de uma economia efectiva, mas apenas de um menor volume de receitas relativamente às quais houvessem, por qualquer motivo, de fazer-se reembolsos. Houve uma economia no combustível da ordem dos 3 000 contos, não obstante ter-se aumentado o percurso de 315.000 quilómetros. Não obstante isto, e não obstante ter aumentado, salvo quanto ao carvão, a despesa de combustível por quilómetro-máquina.

Depois de, em dois quadros, se ter posto em evidência o problema, o Relatório observa que a causa da economia reside no facto de se haver re-

duzido o percurso a vapor (carvão e fuel) em mais de um milhão de quilómetros — máquina, deixando, em consequência, de gastar-se naqueles combustíveis uma importância que anda à roda de 8000 contos, com os quais pôde cobrir-se o que se gastou a mais nos outros combustíveis e obter-se o saldo positivo apontado.

Depois, lê-se o seguinte, que vamos sublinhar:

«Isto nos permite concluir que devemos persistir no caminho de reduzir ao máximo o emprego de vapor, caminho que estamos a trilhar, quer através da electrificação quer da dieselização.»

Se o resultado da exploração se apresenta com um *deficit* de 88.000 contos, mais 29.000 contos do que no ano anterior, em compensação o resultado financeiro da gestão apresenta-se menos gravoso do que o de 1952. No exercício daquele ano exprimiu-se por um *deficit* de cerca de 43.000, contos enquanto que, no ano de 1953, o *deficit* por que se exprime é de 26.500.

Passamos a transcrever textualmente:

«Do mesmo modo o resultado do exercício se mostra em 1953 mais favorável ou menos desfavorável do que em 1952. Foi neste ano representado por um *deficit* de 51.500 contos e em 1953 por um *deficit* de 33.000, números redondos.

Estas melhorias não têm, porém, significado como expressão de tendência para o equilíbrio económico da empresa, porque resultam do facto de ter sido atribuído pelo Governo à Companhia um subsídio reembolsável de 50.000 contos. Foi-lhe atribuído este subsídio para reforço do seu fundo de maneo, mas foi completamente absorvido pelos *deficits* de 1953 e 1952. Teremos, assim, que recorrer de novo, ao Governo, já que as perspectivas das receitas no ano corrente não são mais animadoras do que as do ano anterior. A compreensão com que o Governo nos tem acolhido faz-nos esperar que também agora não deixará de atender-nos.»

Expresso este voto, o Relatório relembra e sublinha que o desequilíbrio económico e o regime de subsídios por parte do Estado não são peculiares do nosso País. Pelo contrário, como já foi demonstrado no Relatório anterior e como, com flagrante relevo, se volta a demonstrar no presente Relatório, na generalidade dos países da Europa, as empresas ferroviárias sofrem de desequilíbrios mais fortes do que o nosso.

No capítulo 6 do Relatório encontramos estas afirmações, que passamos a transcrever:

«O que acaba de escrever se mostra que se considerou o desequilíbrio económico das empresas ferroviárias como consequência lógica do facto de terem aparecido meios de transporte que praticamente acabaram com o monopólio sobre o qual se construiu a economia daquelas empresas. Acabaram com o monopólio, mas não conseguiram substituir o caminho de ferro que não deixou, por terem aparecido os

concorrentes, de se mostrar tão necessário à satisfação do interesse público como o era quando eles não existiam.

De aí derivou o achar-se notável e legítima a contribuição dos Estados.

As formas e fundamentos da contribuição têm sido os mais variados. Tem-se procurado fixar a importância correspondente às despesas de uma administração e exploração normais, e atribuído como subsídio a diferença entre essas despesas e as receitas. Tem-se adoptado a solução de o Estado tomar sobre si uma parte importante das despesas de conservação e renovação da via e das correspondentes a parte dos encargos sociais. Tem-se adoptado o sistema de atribuir como contribuições as importâncias correspondentes à diferença por que os serviços públicos pagam os transportes que pedem aos caminhos de ferro e aquilo por que deviam pagá-los se não gozassem de benefícios especiais. Tem-se procurado favorecer as empresas ferroviárias, fornecendo-lhes os combustíveis e as matérias primas por preços sensivelmente mais baixos do que os do mercado, etc., etc..

E, sobre tudo isto, têm sido cobertas as insuficiências que, não obstante, aparecem, com subsídios».

O Relatório fecha exarando o agradecimento ao Governo do Conselho de Administração pela forma como tem sentido as necessidades da Companhia e procurado acudir-lhes.

Do Parecer do Conselho Fiscal de 1953 sobre o Relatório e Contas do exercício, cumpre-nos, agora, transcrever esta apreciação muito honrosa para os ilustres Administradores da C. P.:

«A competência e dedicação do nosso Conselho de Administração se deve, mais uma vez, o resultado líquido apurado no valor de Esc. 290.169\$16, superior ao do ano anterior em Esc. 3.574\$19. Este resultado assume tanto mais significado quanto é certo que foi obtido num exercício em que, como nos anteriores, se procedeu a sensíveis amortizações dos valores imobilizados».

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

TRANSCRIÇÕES

O mensário *Nossa Estrada*, que se publica na cidade de São Paulo, Brasil, transcreveu, na íntegra, no seu número de Fevereiro deste ano, e assinalando a sua proveniência, o artigo do nosso prezado colaborador sr. Carlos de Brito Leal, *Nos comboios da Escócia—O gaiteiro do «Correio» para Inverness*, publicado, há meses, na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

O NOSSO ANIVERSÁRIO

O número 29, correspondente a Março, do *Boletim da Câmara dos Despachantes Officiais* refere-se, em termos muito cativantes, ao nosso Director, a propósito do 67.º aniversário da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Agradecemos.

Companhia Carris de Ferro de Lisboa

Inauguração do sistema privativo de comunicações radiotelefónicas

A Companhia Carris de Ferro que continua, segundo o seu programa, a estar o melhor possível ao serviço da capital e da sua numerosa população, inaugurou recentemente mais um importante melhoramento: o seu sistema privativo de comunicações radiotelefónicas.

A rede de comunicações radiotelefónicas da Carris compõe-se de uma estação principal emissora-receptora, de ondas extra-curtas e de 15 watts na antena, instalada na Estação de Serviço e Recolha nas Amoreiras, e de oito postos de transmissão e recepção, sendo três fixos (Arco de Cego, Rossio e Santo Amaro) e cinco móveis: dois montados em carros ligeiros ao serviço do Movimento, um em carro de reparação da rede aérea, um em carro de pronto-socorro, e outro portátil. A estação central das Amoreiras compete fazer as chamadas para os postos fixos ou volantes, cuja intervenção ou assistência se requer. Estes postos não comunicam entre si.

Este sistema de comunicações traz ao serviço dos transportes colectivos vantagens e benefícios que o público não deixará de reconhecer e agradecer, pois a assistência aos veículos em circulação, em caso de avaria, torna-se muito mais rápida, sendo também facilitada a pronta expedição de carros eléctricos ou autocarros para os pontos onde se verifique uma inesperada e anormal afluência de público.

A estação principal emissora-receptora que fora visitada no dia 28 de Abril pelo sr. Director Geral dos Transportes Terrestres e no dia 29 do mesmo mês pelo sr. Eng. Silva Carvalho, em representação da Câmara Municipal de Lisboa, foi também visitada, no dia 11 de Maio, pelos representantes da Imprensa.

Os jornalistas foram recebidos com toda a deferência e acompanhados pelos srs. R. G. Smith, Administrador-geral da Carris; S. Ingham, gerente comercial; J. P. Wilkinson, gerente técnico; R. J. Burt, chefe do serviço de veículos automóveis; Jervis Pereira, chefe dos serviços administrativos; o escritor Silva Bastos dos serviços de propaganda; João Mendes, La Granja e Jesus, chefe e adjuntos do movimento; Eng. Jorge Gonçalves, chefe do Serviço de Trânsito; Leopoldo Shiroy, fornecedor da aparelhagem, e outros funcionários superiores.

No momento em que os representantes da Imprensa se encontravam junto do posto de transmissão e recepção, o sr. Francisco Xavier de Avillez, secretário-geral da Companhia, que se encontrava no Parque Florestal do Monsanto num dos carros equi-

pados com posto de telefonia, leu a seguinte mensagem de saudação à Imprensa:

«A circunstância de se encontrarem neste momento na Estação das Amoreiras os representantes dos mais conceituados órgãos da Imprensa periódica portuguesa, proporciona à Companhia Carris de Ferro de Lisboa excelente oportunidade, que mal lhe ficaria não aproveitar, para lhes transmitir as mais cordeais saudações e testemunhar a muita consideração que lhe merece a nobre e construtiva missão do jornalista, na certeza de que a Carris aprecia com igual espírito de compreensão, tanto a justiça dum encómio, como a independência duma crítica.

Atentos, dia a dia, a quanto se escreve nos jornais em defesa dos interesses e do prestígio, felizmente cada vez maior, da cidade de Lisboa, sabemos serem sempre recebidas de bom grado pela Imprensa quaisquer notícias que se relacionem com o progresso e a modernização dos serviços públicos; e porque assim é, pensámos que seria grato a V. Ex.^{as} o conhecimento de uma inovação — que, sem nada ter de espectacular — se traduz numa melhoria introduzida nos transportes colectivos da capital.

Continuará a Companhia Carris, como até aqui, a orientar as actividades e a colaboração dos seus seis mil funcionários no sentido de proporcionar à cidade de Lisboa um serviço de transportes digno duma grande capital, e dos seus habitantes.

A Companhia Carris de Ferro de Lisboa agradece muito reconhecida a visita dos srs. Jornalistas à Estação das Amoreiras, e saúda calorosamente, nas suas ilustres pessoas, os órgãos da Imprensa que tão prestigiosamente representam».

Em seguida os convidados, acompanhados pelas entidades referidas, seguiram num autocarro para o Campo Grande, onde foi feita uma interessante demonstração prática da utilização das comunicações radiotelefónicas, no serviço de assistência aos veículos da Companhia, tendo bastado uma rápida chamada para que, passados poucos minutos, comparecesse um pronto-socorro.

Terminada a experiência, os jornalistas foram obsequiados com um lanche no restaurante Alvalade, tendo falado, em nome dos representantes da Imprensa, o sr. Morais de Carvalho, redactor de *A Voz*, que agradeceu a deferência.

O sr. R. J. Smith, ilustre administrador da Carris, em resposta, manifestou o seu prazer em ter de novo a presença dos jornalistas, que, como a Companhia, se interessam pelo progresso de Lisboa.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Algumas casas comerciais de N. Yorque vendem toalhas marcadas com nomes sugestivos, tais como Palácio Buckingham, Embaixada da França, etc. Destinam-se exclusivamente às pessoas que querem passar por importantes e bem relacionadas, as quais podem assim garantir aos amigos que são muito viajadas e que frequentam os melhores meios...

(de *La Lanterna* — B. Ayres)

Na Califórnia, foi proposto na Assembleia que se levassem grandes quantidades de tubarões machos para as águas onde se encontram tubarões fêmeas, a fim de facilitar a procriação e aumentar as possibilidades industriais do país. A Comissão de Caça e Pesca, porém, vetou a proposta argumentando que durante milênios os tubarões tinham conseguido manter a sua vida amorosa sem a interferência dos homens.

(de *The Rotarian* — N. Yorque)

Quando, há alguns anos, foi roubado do Louvre o quadro «La Gioconda», o jornal *Methodist Chronicle*, que se edita em Chicago, narrou assim o facto: «Miss Gioconda, jovem estrangeira de passagem por Paris, foi raptada em pleno dia por um gangster francês, enquanto visitava o Louvre. O deplorável incidente mostra os perigos a que se expõem as raparigas honestas não só nas ruas da grande cidade mas também nos monumentos públicos. Que esta advertência sirva às mulheres americanas que visitam sòzinhas Paris».

(de *Le Livre* — Paris)

O astrónomo inglês Woodward rectificou recentemente os cálculos de Laplace, concluindo que o resfriamento da Terra faz-se com tal lentidão que a duração do dia não deve ter diminuído mais de meio segundo nos primeiros dez milhões de anos seguintes ao princípio de solidificação.

(do diário *Snalssposten* — Malmö)

Um manuscrito antiquíssimo escrito em latim, cuja existência se ignorava até há pouco tempo, revela que Adão tinha uma filha cujo nome nunca foi mencionado em qualquer das versões do Velho Testamento. Afirma tal coisa o perito em assuntos bíblicos, dr. Guido Kisch, o qual diz que o referido documento, escrito há 900 anos, é a versão

mais completa e verdadeira da história conhecida pelo nome de «Antiguidades Bíblicas» onde se faz menção duma filha de Adão e Eva chamada Noaba.

(de *Le Libre Artois* — Arras)

Nos E. Unidos está a utilizar-se a electrónica para a selecção de frutas: instrumentos especiais separam em poucos minutos as frutas demasiado grandes ou pequenas, de maior ou menor coloração, realizando o trabalho que exigiria normalmente muito tempo e grande número de operários. O aparelho verificador de frutas dá ao freguês todas as indicações que desejar: — Verde, Maduro, Maduro de mais (50% de abatimento).

(de *Tits-Bits* — Londres)

O professor Lesting, da Universidade de Copenhague, declarou que se falam actualmente no mundo 2 796 linguas, das quais se destacam como mais importantes 860. Destas últimas, 48 são faladas na Europa, 153 na Ásia, 118 na África, 44 na América e 117 na Oceânia.

(da revista *Kunst und Schriftum* — de Leipzig)

O fazendeiro Dissandier, de certa aldeia provençal, deu pela falta de trinta e três borregos recém-nascidos, sem ter conseguido saber como haviam desaparecido. Só passados alguns meses descobriu que o seu próprio cavalo era o culpado: procurava-os, esmagava-lhes a cabeça com as patas e... comia os!

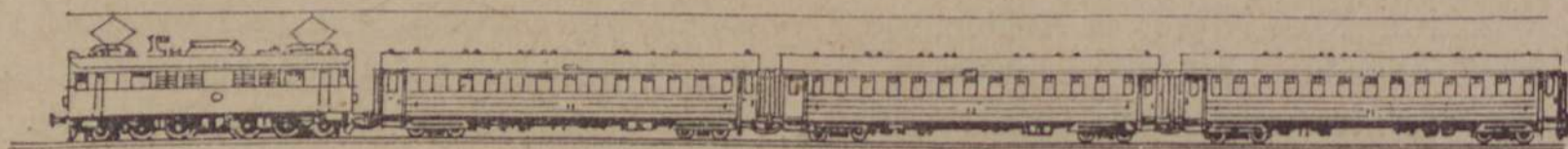
(da revista *Quartier-Latin* — Paris)

Conhecida revista parisiense publicou recentemente uma reportagem pela qual se verifica que a primeira discussão entre marido e mulher é habitualmente causada por dinheiro; as seguintes, por ciúmes, parentes, maus génios, filhos e sexo.

(de *Le Cocotier* — Liège)

Um professor da Universidade de Harvard, declarou por brincadeira, diante de alguns colegas, que seria capaz de comer uma camisa. Alguns duvidaram. Houve apostas. O cientista aceitou-as. No dia marcado para a proeza, diante dos colegas, dissolveu a camisa num ácido, neutralizou-a, filtrou o precipitado, e, em seguida, espalhou-o como se fosse manteiga numa fatia de pão, que saboreou tranquilamente.

(de *Revista de Las Indias* — Bogotá)





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 39 650

O «Diário do Governo» Série I, n.º 105, de 14 de Maio, publica o seguinte:

A West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Ltd. (WIP), é concessionária da exploração do caminho de ferro e do porto de Mormugão, por força de contrato celebrado em 18 de Abril de 1881, modificado parcialmente em 19 de Dezembro de 1892 e 6 de Fevereiro de 1929.

Estes contratos prevêem o termo da concessão, ou pelo decurso do respectivo prazo (noventa e nove anos), ou por acto da companhia ou por acto do Governo Português.

O regime contratual previsto para a rescisão solicitada pela companhia e para o resgate determinado pelo Governo varia consoante certas circunstâncias, tais como a existência de violação do contrato pela outra parte e antecipação da denúncia. Assim, por exemplo, se o Governo Português denunciasses o contrato com a antecedência de seis meses, teria de pagar importância não inferior à efectivação despendida pela WIP no caminho de ferro e obras, acrescida de 10 por cento (contrato de 1892, artigo 4.º), e, se a antecedência fosse de dois anos, pagaria o valor médio das acções, obrigações e fundos da WIP, conforme o valor médio dos últimos três anos (a contar do efectivo termo) na Bolsa de Londres, não podendo ser inferior à quantia efectivamente despendida (contrato de 1881, artigo 28.º).

Resolveu o Governo, com o acordo da companhia e depois de negociações cuja iniciativa pertenceu a esta, unificar e simplificar este regime, de modo que, na hipótese de não haver violação do contracto por qualquer das partes, a importância a pagar seja a mesma e corresponda à quantia efectivamente despendida pela companhia (£ 1.350:000), quer a antecipação seja de seis meses ou de dois anos, para a denúncia da companhia ou do Governo.

Mantém-se a faculdade de o Governo ser acreditado por quaisquer importâncias a que tenha direito pelos contratos existentes, como acontece, por exemplo, quanto ao montante do fundo de amortização de obrigações, somado ao valor das obrigações amortizadas, até £ 270:000.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. Fica o Ministro do Ultramar autorizado a celebrar com a The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Ltd., um acordo adicional dos contratos celebrados entre esta companhia e o Governo Português em 18 de Abril de 1881, 19 de Dezembro de 1892 e 6 de Fevereiro de 1929, com as cláusulas seguintes:

1.º Se o contrato principal (contrato de 18 de Abril de 1881), alterado pelos dois contratos subsidiários (contratos de 19 de Dezembro de 1892 e de 6 de Fevereiro de 1929), for

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE PASSAGEIROS E CARGA



Carreiras para:

AFRICA OCIDENTAL E ORIENTAL, BRASIL, ENTRE ANGOLA E O NORTE DA EUROPA E
AMÉRICA CENTRAL



LISBOA — Rua de S. Julião, 63

Telefones 30131 a 30138

PORTO — Rua Infante D. Henrique

Telefone 22342

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correo, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 6 4972

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.ª

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4,5

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 llnhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Junho de 1904)

Dictadura ferroviária

As camaras municipaes e as associações commerciaes da região do centro andam á compita a solicitar e a instar pela dictadura ferroviária.

Isto enfurece alguns politicos que não se atrevem a dizer que as corporações que assim zelam os seus interesses não tenham razão e justiça nas aspirações que formulam, mas que affectam um escrúpulo constitucional de *quaker* rigorista, que pensa mais nas formulas exteriores do que na essencia das cousas e presta se a variados commentários.

Chega-se a pensar que o zelo obstrucionista assim revelado tem por determinante inicial este pensamento egoista. Antes sermos nós quem fique com a glória de ter dado ao país este benefício do que ela vá aureolar apenas o governo do partido do nosso adversário.

Pois será cousa tão estranha entre nós que em cousas de caminho de ferro só se proceda depois e em virtude d'uma lei votada nas côrtes legislativas?

Tem-se feito vias ferreas por concessões em simples decretos, por simples portarias.

Nem o governo pretendeu subtrahir ao parlamento a proposta de lei que julgam tão essencial.

Mas á camara sempre aferrada ao formalismo, entretida nas contagens de numero, na discussão importante dos motivos porque um ministro deixava os conselhos da corôa e outro se ia sentar nas poltronas ministeriaes, não lhe chegava o tempo para estudar e debater esses projectos de fomento.

Faz-nos sorrir este escrúpulo quando se vê que o paiz d'uma maneira incontestável, num plebiscito expontaneo, sem preocupações partidarias, repete unisono o pedido para que se não proteja o benefício que se lhe deve dar.

Se esperamos pelas novas côrtes, quando é que poderá ser discutida a lei?

Hão de constituir-se, ha de discutir-se a resposta ao discurso da corôa, há de votar-se o orçamento geral do estado, ha de verberar-se o governo pelos accordos, ha de

desenrolar-se com todas as gastas formulas do ritual parlamentar, a scena do costume e só tarde, muito tarde se votaria um projecto auctorizando o governo a proceder segundo umas certas bases.

Nem a opposição combaterá á *outrance* a proposta pensamos. Então, para que dilatar uma medida que todos querem?

O formalismo neste caso é um trambolho.

Melhor fôra que se discutissem as linhas a construir, que se contribuisse para melhorar o plano e se trouxessem elementos novos para o estudo.

Em nosso parecer ha uma linha imprescindível na rede secundaria do centro — a de Leiria a Pombal e Ancião com ligação a outras.

Sem esta malha a rede ficará incompleta.

Esta malha obrigará a inflectir mais para o norte a linha de Thomar a Alcobaça.

Quem conhece a região, os seus recursos agricolas, mineiros e industriaes, a sua topographia e as suas relações commerciaes ou politicas ha de ver esta necessidade.

Em Leiria deve estar o nó ou laço de ligação das linhas do norte e do oeste e as das linhas secundarias que sulcam esta zona. A linha de Pombal prolongada á Batalha e a Alcobaça pelo valle do Lena ligaria com a de Thomar por Ourem e Porto de Moz.

Thomar tem direito a ser rapidamente servida pela viação accelerada. Nem boas estradas possui.

O trafego de Payalvo á cidade é penosissimo por ser uma estrada mal construida, pessimamente conservada e com um movimento enorme.

As suas industrias fabris, a sua riqueza agricola, a sua população, estão reclamando a construcção das linhas ferreas.

Protela-las, quando de mais a mais, hão de ser rendosas, é perder riquezas e desattender os justos interesses dos povos.

A politica esteril em que desbaratamos as nossas melhores energias e que nos absorve as nossas melhores inteligências, pôde encontrar no seu espirito inventivo alguma cousa menos perniciosa para exercer a sua actividade.

Deixem as camaras municipaes e as associações commerciaes representar e pedir a El-Rei que decrete dictatorialmente as novas linhas. E deixem que o governo prepare a tempo o alargamento d'esse grande factor da riqueza publica, que a tantas povoações vae levar a vida e o desenvolvimento dos interesses commerciaes e agricolas.

Que a boa politica é a de fazer bons serviços ao paiz, e um bom serviço ainda o é melhor se fôr feito rapidamente. — O. S.

rescindido mediante denúncia feita por uma das partes á outra (em conformidade com o estabelecido nos citados contratos), seja qual for a parte denunciante e qualquer que seja o prazo de aviso usado, o Governo Português terá direito, mediante:

1) Pagamento á companhia da importância de £ 1.350:000 montante nominal do capital emitido pela companhia em acções e obrigações na presente data;

2) Pagamento das quantias que nessa altura ainda forem devidas por força do artigo 4.º do segundo contrato subsidiário;

3) Cumprimento de todas as demais obrigações do Governo Português em conformidade com as disposições do contrato principal, alterado pelo primeiro e segundo contratos subsidiários (exceptuadas as obrigações do Governo Português neles contidas de pagar o caminho de ferro, obras, todo o material circulante, maquinaria, pertences de estação e material armazenado (*Stores*) da companhia, neles mencionados);

a receber, sem mais qualquer dispêndio:

a) O caminho de ferro e obras indicados nos contratos acima referidos;

b) Todo o material circulante, maquinaria, pertences de estação e material armazenado (*Stores*) da companhia, quaisquer que tenham sido as origens dos fundos com que tenham

sido adquiridos esses materiais, maquinaria e pertences de estação.

2.º O disposto na cláusula anterior em nada prejudica o disposto na cláusula 7 do contrato subsidiário.

3.º O contrato principal e os primeiro e segundo contratos subsidiários permanecerão em vigor, salvo nas partes alteradas por este contrato, e serão cumpridos como se as disposições do presente contrato nele tivessem sido insertas.

4.º O presente contrato entra em vigor no próprio dia da sua assinatura.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 14 de Maio de 1954. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira* — *Artur Aguedo de Oliveira* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *Paulo Arsénio Virissimo Cunha* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Manuel Maria Sarmiento Rodrigues* — *Fernando Andrade Pires de Lima* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *José Soares da Fonseca*.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* do Estado da Índia. — *M. M. Sarmiento Rodrigues*.

Imprensa

«O AÇORIANO ORIENTAL»

No dia 18 de Abril completou 119 anos de existência *O Açoriano Oriental*, decano da Imprensa Portuguesa, que se publica em Ponta Delgada.

A sua longa vida representa um vitorioso esforço de quantos nele trabalham e do seu actual director, sr. Manuel Ferreira de Almeida, a quem apresentamos as nossas felicitações.

«REPÚBLICA»

Com a sua edição de 20 de Maio, entrou no 44.º ano de publicação o diário *República*, de que são, respectivamente, director e director-adjunto, os srs. Carvalhão Duarte e dr. Alfredo Guisado.

As nossas saudações.

JARDIM ZOOLOGICO

Mais uma vez, na tarde de 7 de Maio, se reuniram no Jardim Zoológico, a convite do Conselho de Administração, a que preside o sr. Prof. Fernando Emydio da Silva, numerosos convidados e representantes da Imprensa, para uma «chícara de chá» e para admirar os novos melhoramentos que naquele formoso parque de aclimação, em ritmo crescente, se vão acrescentando e multiplicando.

Temos a impressão de que o ilustre Presidente do Conselho de Administração do Jardim Zoológico de Aclimação em Portugal bem como os seus dedicados colaboradores têm como objectivo comum transformar aquele recinto num dos mais belos se não o mais encantador parque, no género, da Europa. Motivo de orgulho da cidade de Lisboa, o Jardim é de

há muito, também, uma das nossas atracções nacionais de mais justa fama e que a propaganda e as viagens turísticas não podem deixar de apontar e incluir nos seus programas de visitas.

O «Grande Roseiral de Lisboa», patente agora no Jardim Zoológico, é uma presença magnífica da Primavera portuguesa.

Novos e interessantes melhoramentos serão inaugurados no decorrer deste mês.

dinheiro
às mãos cheias...



LOTARIAS

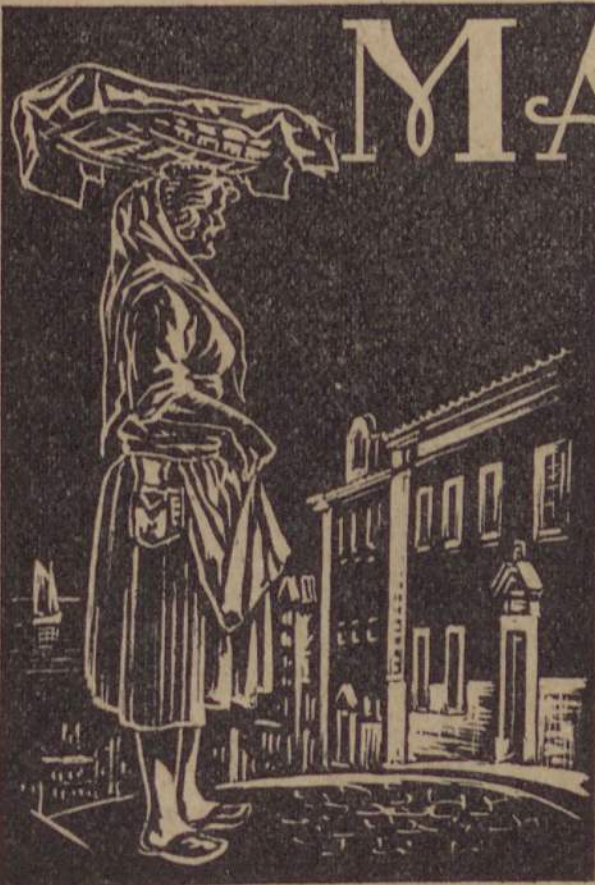
Casas Travassos

Rua da Palma, 43

Rossio, 42

L I S B O A

RONDA DOS BAIRROS



MADRAGOA

DIFERENTE de todos os outros bairros, a Madragoa não parece um recanto da Capital, mas uma autêntica aldeia da região de Aveiro. O próprio Tejo colabora nesta ilusão, inundando as esquinas da Madragoa com reflexos prateados que enchem todo o bairro de luz, acentuando contrastes nas fachadas do casario, onde as lonas e as canastras, baloiçando ao vento, salpicam as ruas com pérolas de sal.

Qualquer das carreiras de autocarros n.º 6, 13 ou 27, e as linhas de «eléctricos» que passam pelo Conde Barão, Calçada da Estrela, ou Rua de S. João da Mata, servem para ir à Madragoa, bairro alegre como poucos, e castiço como nenhum.

Quando se aproximam as festas de Junho, toda a cidade de Lisboa espera com alvoroço a marcha popular deste bairro, ansiosa por saber a letra da cantiga que as varinas irão popularizar, com as suas vozes estridentes e melodiosas, ensaiadas todas as manhãs nas lotas renhidas do frigorífico de Santos.



CEL

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

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.^{da}

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I LSOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{da}

Rua da Luta, 30, 4.º andar

LISBOA

CEL

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

TRANSITO PORTUGAL-FRANÇA

Foi há dias inaugurado oficialmente o desvio da linha férrea Fuentes de Oñoro-Salamanca, próximo a esta cidade, e que evitou a velha ponte de ferro sobre o rio Yeltes. Este desvio compreende uma nova estação em Tejares, edifício elegante e amplo como o exigia a importância da localidade. Apesar de inaugurado, os comboios só por ali passarão em Agosto próximo. Devido à supressão da ponte, que impedia a passagem de máquinas potentes, a viagem de Fuentes de Oñoro a Medina será reduzida de uma hora a hora e meia, o que não deixa de ser interessante.

Prosseguem com actividade os trabalhos de renovação da linha entre Fuentes de Oñoro e Cidade Rodrigo, que estarão em breve concluídos e concorrerão para o aceleração dos comboios, principalmente do «Sud-Express».

Também há pouco foi inaugurada a nova estrada Fuentes de Oñoro-Cidade Rodrigo, que encurtou o percurso, entre estas duas cidades, de 14 quilómetros e é uma notável obra de engenharia. No limite da raia vai ser construída uma grande estação rodoviária, comum aos serviços fronteiriços dos dois países.

Jardim e Museu Agrícola do Ultramar

Levamos ao conhecimento dos leitores que o Jardim Agrícola do Ultramar, situado em Belém, se encontra aberto ao público todos os dias, das 9 às 19 horas, e o Museu Agrícola do Ultramar, integrado naquele, está patente das 11 às 17 horas, excepto às segundas-feiras e dias feriados.

Inauguração da nova carreira "Swissair"

Zurique - Lisboa - São Paulo

Para comemorar a viagem inaugural da nova linha da Swissair entre a Suíça e o Brasil, com escala por Zurique, Genebra, Lisboa, Dacar, Recife, Rio de Janeiro e S. Paulo, o sr. Eric Haeussler, director em Portugal daquela companhia, ofereceu, no Aeroporto, um cocktail às entidades oficiais portuguesas, à Imprensa, aos representantes da Rádio e das companhias de aviação.

Os srs. Bonant, encarregado de Negócios da Suíça e Armand Bournon, director do Turismo Suíço para a Península Ibérica, estiveram também presentes a esta festa, em que se viam igualmente numerosas pessoas da distinta colónia suíça em Lisboa.

A nova carreira efectuar-se-á uma vez por semana com aviões DC-6B, sendo a chegada da Suíça a Lisboa às quintas-feiras, e o regresso do Brasil aos domingos.

Escusado será enca-
recer o valor que repre-
senta para nós essa car-
reira, dadas as velhas re-
lações de amizade e de
intercâmbio comercial
entre a Suíça e Portugal.

Uma viagem tranquila!

*Só com vidros
inestilháveis*

COVINA