

12.º do 68.º Ano

Lisboa, 1 de Setembro de 1955

Número 1625

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

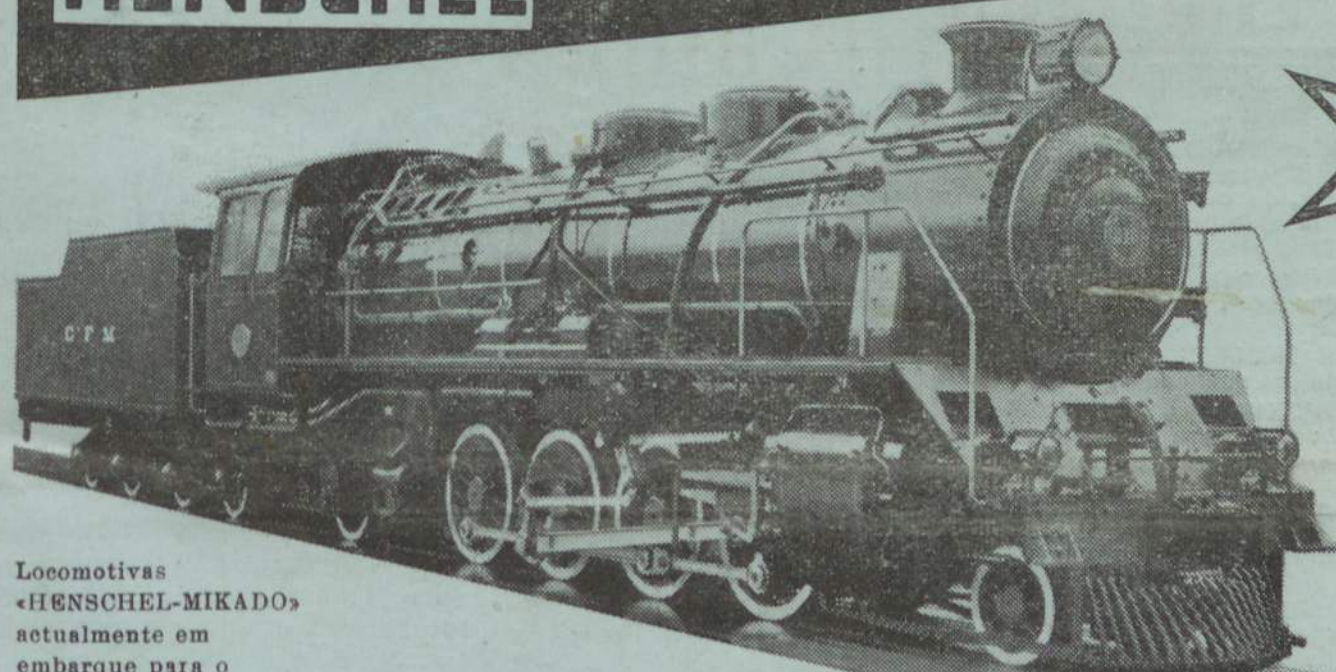
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

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 Seca, 7, 1.
Telefone P B X 20168 — LISBOA

HENSCHEL



Locomotivas
«HENSCHEL-MIKADO»
actualmente em
embarque para o
CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção
Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas
Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITORIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 2 6317

L I S B O A

P O R T U G A L

NOGUEIRA Limitada

Representantes de:

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS ET MATERIEL D'USINES A GAZ - Montrouge (Seine), França. A maior fábrica especializada, francesa, de contadores para água, gás e electricidade - Aparelhos de medida para usos industriais e de laboratórios.

D'AVUM EXPORTATION, Paris (França). Todos os produtos siderúrgicos, estacas-pranchas (Palplanches), vigas GRÉY, Folha de Flandres.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FONTES, Paris (França). Ferro de fundição - Hematites de todas as qualidades.

COMPTOIR FRANCO-BELGE D'EXPORTATION DES TUBES D'ACIER, Paris (França). Tubos de ferro para água, gás e vapor - Tubos de aço para caldeiras - Tubos de aço para sondagens - Tubos de aço para móveis, bicicletas e canalizações eléctricas - Tubos para a indústria de petróleo API - Tubos de aço para canalizações subterrâneas - Tubos hidráulicos - Tubos para elementos de sobreaquecedores - Garrafas de aço para gases liquefeitos - Postes tubulares.

SOVEDA - SOCIÉTÉ POUR LA VENTE DES ACIERS, Paris (França). Aros de aço para rodas e vagões e carruagens - Eixos de rodas - Pertis para caixilharia metálica - Peças forjadas - Rodas Monobloco.

COMPAGNIE DES SURCHAUFFEURS, Paris (França). Sobreaquecedores para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE, Paris (França)

COMPAGNIE FRANÇAISE DES METAUX, Paris (França) Metais não ferrosos - Cabo de alumínio-aço.

SOCIÉTÉ VALLOURE, Paris (França). Curvas e acessórios de aço para a indústria petrolífera e outros fins industriais.

USINES & BOULONNÉRIES HERMANT HICQUET, Hautmont (Nord) - França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilhas, etc.

STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as indústrias - Fornos especiais - Greihas, queimadores e mais acessórios para caldeiras.

«SIDELOR» - UNION SIDERURGIQUE LORRAINE - Département Exportation Matériel de Voie, Paris (França). Carris e outro material de via.

107, Rua dos Douradores - Telef. PABX 2 1381 - 2 1382

L I S B O A

136, Rua do Almada - Telef. 2 7167 - P O R T O

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 água 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

UISEU - Telefone 5506

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

1625

1 — SETEMBRO — 1955

ANO LXVIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre).

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

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
Major ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M Á R I O

A Sociedade Estoril e a modernização da sua linha férrea . . .	309
A «IV Conferência Comercial Ferroviária Portugal-Espanha» .	313
Combatentes da Grande Guerra	313
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	314
A Eterna Crise do Metropolitano de Paris, por GUERRA MAIO	315
Os nossos mortos — Manuel Rodrigues Leal	316
Câmara Portuguesa do Comércio de Paris — Reynaldo Ferreira Godinho	316
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS .	317
Coronel Pereira Coelho	317
Recortes sem Comentários	318
Parte Oficial	320
Linhas Estrangeiras.	322



A Sociedade Estoril

e a modernização da sua linha férrea

A Sociedade Estoril iniciou, em 16 do passado mês de Agosto, os trabalhos de modernização da sua linha. Com ela, faz-se a introdução, em Portugal, da mais moderna técnica francesa de assentamento de via. As obras começaram no troço de via descendente compreendido entre Belém e Alcântara-Mar, ao qual se seguirá imediatamente o troço da mesma via entre Alcântara-Mar e Cais do Sodré.

Trata-se de uma obra importante e por isso vamos dar alguns pormenores interessantes acerca do novo sistema de via.

Este sistema de via, pelo maior peso das travessas empregadas — 200 kg. cada, contra 60 kg., as de madeira — o que dá uma muito maior estabilidade à via, e pela fixação duplamente elástica do carril às travessas, o que impede o seu caminhamento longitudinal, permite atingir com a maior segurança o fim, que tem sido tão desejado, de suprimir as juntas dos carris.

A soldadura das juntas permite duplicar a vida real do carril, porque faz desaparecer o esmagamento e a deformação dos seus topos, nas juntas. Em 1951, retiraram-se da linha 15 km. de via, unicamente por essa razão, porque os carris estavam ainda dentro das tolerâncias de desgaste.

Vem a propósito citar que, em França, a supressão das juntas foi pedida com insistência pela Tracção, devido aos choques nos motores de tracção e sua supressão. Na linha do Estoril também se pode apontar que diminuíram sensivelmente as avarias nos motores de tracção, quando, em 1951, se substituíram os carris com os topos deformados, pelos novos carris que ainda têm os topos em bom estado.

A travessa de betão aumenta a segu-

rança da via, não só pelo seu maior peso, como por a fixação ser duplamente elástica. Com efeito o deslocamento *elástico* lateral do carril, ao nível da cabeça, é cinco vezes superior ao da travessa de madeira com tirefonds, havendo portanto um maior amortecimento das acções transversais dos veículos e do seu movimento de lacet, pelo facto de a fixação ser sòlidamente ancorada na madre de aço da travessa, a resistência transversal é 40% superior à da mesma via normal com travessas de madeira e com tirefonds sòlidamente apertados, o que raramente acontece.

A fixação elástica não se desaperta nunca, e não requer, portanto, qualquer trabalho de aperto.

A travessa de betão «R. S.», que começou a ser empregada na linha, tem sobre os restantes tipos de travessas de betão, as seguintes vantagens:

a) Simples no desenho e no fabrico e muito mais barata.

b) Mais leve: os outros tipos de travessas são tão pesados que tornam difficilimo o seu transporte e colocação.

c) Tem maior estabilidade lateral, por ter quatro faces verticais mergulhadas no balastro, em vez das duas habituais.

d) Pode ser fabricada com brita maior do que a maioria das restantes travessas de betão. A brita, quando miúda, tende a separar-se da base das travessas, quando são atacadas.

e) Os parafusos são fixados muito simples e firmemente nas fendas da madre de aço não havendo necessidade de usar buchas de madeira, que apodrecem, ou espirais de aço, que se corroem.

f) O desenho é apropriado para resistir

às vibrações de alta frequência causadas pela passagem de rodados.

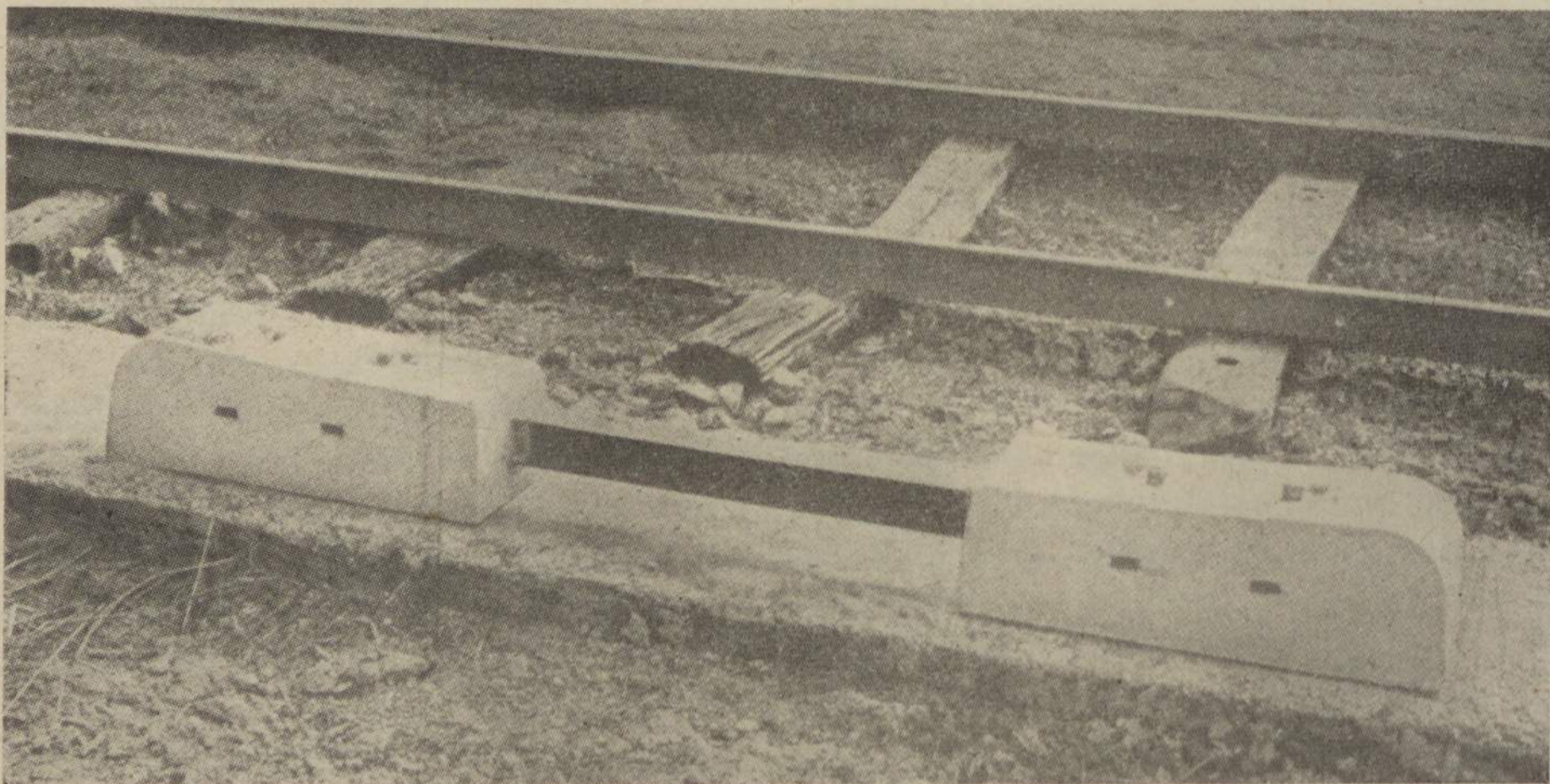
g) Não há perigo de fractura por flexão devido a apoio central no balastro, o que acontece às travessas prismáticas.

A via soldada assente em travessas «R. S.» com fixação duplamente elástica é muito mais confortável para os passageiros e é praticamente insonora.

Muitos são os países que adoptam o emprego da travessa «R. S.», colocando-se, à frente de todos, naturalmente, a França. Seguem-se-lhe a Itália, a Suíça, a Bélgica, Países Baixos, Espanha, Algéria, Tunísia, Congo Belga, Dinamarca e Irão.

segurança da via soldada. Sem dúvida poderíamos substituir as travessas «en recherche» em pequenas proporções, mas este processo, corrente nos Estados Unidos, é muito dispendioso. Tem, além disso, o grave inconveniente de desconsolidar a via e comprometer a sua estabilidade.

A via soldada só pode, pois, ser colocada sobre travessas de madeira quando estas tiverem a mesma duração que os carris. Esta condição só pode ser realizada nas linhas de grande tráfego em que o desgaste do carril é rápido, desde que as travessas sejam de madeira de excelente qualidade e protegidas por impregnação, e em climas



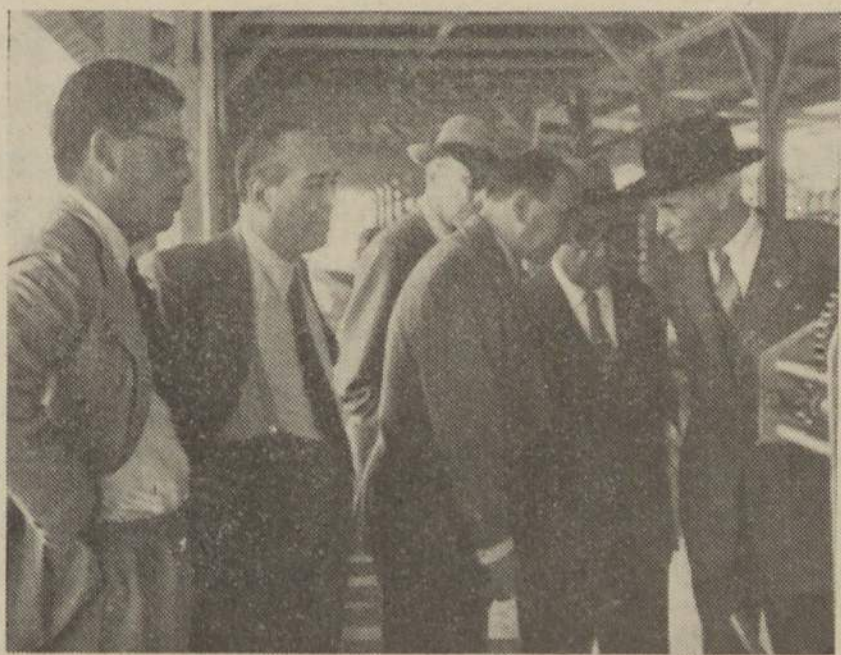
[O novo tipo de travessas «R. S.» que começou a ser empregado na modernização da linha da Sociedade Estoril

Vem muito a propósito transcrever aqui o que, há dois anos, o engenheiro Roger Sonnevile, dos Caminhos de Ferro Franceses, numa das suas notáveis comunicações, ao estudar os objectivos da modernização das vias francesas, afirmou sobre as vantagens da *soldagem dos carris em grandes comprimentos* e da escolha das travessas:

«Não se podem empregar travessas cuja duração seja inferior à dos longos carris soldados. Com efeito, será muito difícil substituir um grande número de travessas sem comprometer gravemente a

como os dos países do Norte, que asseguram uma boa conservação.

Nas grandes artérias da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, os carris duram um mínimo de doze anos. Devem ser retirados destas linhas não por estarem danificados, mas unicamente porque o esmagamento das extremidades nas juntas e o desgaste das peças constituídas pelas barretas tornam dispendiosa a conservação da via nas condições compatíveis com as grandes velocidades. Se estes carris forem soldados, a sua duração será provavelmente o dobro visto que se suprimem as principais causas do envelhecimento pre-



O Eng. Belo, Subdirector da S. E. acompanha os visitantes na visita à fábrica das travessas

maturo, isto é, as juntas. Os longos carris soldados poderão, pois, durar nestas grandes artérias cerca de 24 anos.

Se quisermos aproveitar as vantagens técnicas e sobretudo económicas que oferece a soldagem dos carris em grandes comprimentos, torna-se importante a investigação de travessas que tenham a duração de quarenta anos. Esta investigação está inscrita no primeiro plano das preocupações dos engenheiros, porque a compra e substituição das travessas sobrecarregam pesadamente o orçamento de manutenção da via ou do estabelecimento de novas vias. Pude verificar, no decurso de uma longa viagem sobre a linha do «Transiranien», que as travessas de madeira, colocadas há catorze anos, se apresentavam no fim da sua duração. No Líbano, a vida das travessas não ultrapassava oito anos e na Venezuela (região do Orenoco) três anos».

Em seguida o engenheiro Roger Sonnevile ocupa-se das travessas de betão, nestes termos:

«As travessas de betão oferecem muito mais interesse porque são mais pesadas e económicas, visto ser fácil obter cascalho, areia e cimento. O betão apresenta-se como o material rival para fabricar travessas pesadas e duráveis, que são o complemento indispensável da via soldada. É ainda necessário estudar, conceber e utilizar estas travessas de maneira a que resistam *efectivamente* ao tráfego que lhe é imposto, que sejam fáceis de construir, em que não sejam

necessárias instalações industriais complexas e que o seu preço de venda seja semelhante ao das clássicas travessas de madeira empregadas até agora.

«O estudo de uma travessa em betão armado — sublinha o engenheiro dos Caminhos de Ferro Franceses — é, na realidade, muito complicado, porque é muito difícil definir as solicitações a que as travessas podem ser submetidas, sobretudo nas vias percorridas por comboios pesados, a grandes velocidades, pelo facto do carácter dinâmico e extremamente variável destas solicitações. Para este estudo delicado a S. N. C. F. estava particularmente bem colocada:

«De um lado, porque possui, sobre a sua rede, um grande número de travessas em betão armado de tipos diversos, colocadas após a primeira grande guerra mundial, em linhas de tráfego variado. Um exame minucioso das travessas que ficaram na via e a análise das causas do seu envelhecimento ou da sua destruição forneceram-nos importantes notas, porque a melhor maneira de conhecer as solicitações reais e as influências diversas que actuam sobre uma travessa de determinado tipo é examinar os efeitos após um determinado número de anos. É sempre melhor apoiarmo-nos em dados reais tirados de uma longa experiência e de beneficiar os diferentes tipos de travessas já conhecidos do que fazer inovações baseadas em hipóteses.

«Por outro lado — continua o eng. Roger Sonnevile — tivemos a sorte de podermos



Observando uma peça fabricada de momento

explorar o domínio complexo das acções dinâmicas, e em particular vibrações de alta frequência na via. Graças a uma aparelhagem apropriada, pudemos, em particular, registar curvas de aceleração dos carris e das travessas que correspondem às vibrações de alta frequência. O resultado destes estudos e destas medidas que foram feitos pela primeira vez, serviram de base tanto ao estudo das fixações capazes de suportar e de amortecer as vibrações criadas pelo rolar das rodas a grande velocidade sobre o carril como ao cálculo das travessas em betão pre-esforçado».

Não deixa de ter especial interesse o que o engenheiro Roger Sonnevile, que conhece o nosso País, diz àcerca do problema das travessas mistas aço-betão :

«Desde 1948 — esclarece-nos ele — tenho procurado a solução ao problema de uma travessa em betão armado que seja robusta, fácil de construir e muito económica. Nesta época, colaborava com M. Gonon na preparação de notas a apresentar no Congresso dos Caminhos de Ferro, em Lisboa. Durante numerosas viagens em vias equipadas com travessas de betão armado de tipos antigos, não só em França como no Norte de África e nalguns países estrangeiros pude verificar que certas travessas de tipo misto Vagneux, compostas de dois blocos em betão armado, reunidas por madres metálicas, tinham resistido durante 20 anos a um tráfego que chegava a ultrapassar 15.000 toneladas diárias».

«As madres das travessas Vagneux, colocadas, em França, tinham um perfil em duplo T em aço ordinário, mas que eram facilmente atacadas pela ferrugem após vinte anos, sobretudo quando estavam completamente cobertas pelo balastro poluído pelas escórias ácidas que caem das máquinas. O tipo de travessa mista de aço e betão armado tinha feito as suas provas em condições difíceis, e era tentador estudar uma travessa muito moderna, utilizando os resultados obtidos após uma experiência ao mesmo tempo larga e antiga.

«Foi sobre estas bases sólidas que estu-

dei a travessa R. S., que foi brevetada em França pela S. N. C. F. no princípio de 1949».

E o eng. Roger Sonnevile, que deu o nome às travessas da sua invenção — «R. S.», fornece nos este esclarecimento:

«Como a antiga travessa Vagneau, a travessa R. S. é composta de dois blocos maciços de betão armado reunidos por uma madre metálica. Mas a madre metálica desempenha aqui um papel importante, porque tem um comprimento quase igual ao comprimento total da travessa e constitui a robusta armadura principal dos blocos de betão».

«Além disso, em vez de procurar fixar os pernes ou os parafusos no betão de um lado e de outro da madre, pensei que era muito mais simples fixar os pernes na própria madre e de fixar o carril que ondula à passagem das cargas, sem que isso resulte em fadiga para as ligações. Por esta razão, a travessa R. S. assemelha-se muito mais a uma travessa metálica leve, de aço duro, reforçada por dois blocos de betão armado, de que a uma travessa de betão armado».

A transcrição foi, talvez, um pouco longa, mas absolutamente necessária e oportuna, porque se trata do depoimento do engenheiro francês que inventou as travessas «R. S.», que a Sociedade «Estoril» adoptou para a renovação da sua via.

Estamos, pois, nas vésperas de assistir à inauguração de um importante melhoramento. Os trabalhos que se estão a realizar na linha da Sociedade do Estoril não se verificam, evidentemente, sem alguns embaraços para o serviço e assim passaram os comboios a circular apenas na via ascendente, estando o serviço montado por forma a assegurar um mínimo de incómodos e atrasos.

Esses trabalhos consistem no levantamento da actual via, da qual se aproveitam unicamente os carris e o balastro de pedra.

Depois de se proceder à limpeza e regularização deste balastro, procede-se ao assentamento das novas travessas mistas de betão armado e aço, do referido tipo francês «R. S.», que estão sendo fabricadas

A «IV Conferência Comercial Ferroviária Portugal-Espanha»

vai realizar-se em
SANTIAGO DE COMPOSTELA

Vai efectuar-se, em Santiago de Compostela, a «IV Conferência Comercial Ferroviária Portugal-Espanha», na qual tomarão parte os delegados das divisões comerciais dos caminhos de ferro dos dois países.

Entre os assuntos a tratar, estão incluídos os seguintes:

Adaptação da tarifa de passageiros Portugal-Espanha à nova Convenção Internacional de Passageiros (C. I. V.); reserva de lugares entre Espanha e Portugal: comboios e automotoras especiais para excursões entre Portugal e Espanha; transporte de grupos de passageiros à partida de Espanha; fornecimento pela Renfe, de bilhetes directos da tarifa Portugal-Espanha às agências de viagens estabelecidas em Espanha; serviço combinado de camionagem de passageiros e bagagens de, e para Sevilha, em ligação com o serviço ferroviário, por Vila Real de Santo António-Ayamonte: serviço de veraneio em Portugal, no próximo ano; exame do projecto da tarifa Espanha-Portugal para o transporte de mercadorias, em pequena velocidade; admissão e circulação em Portugal dos vagões espanhóis de propriedade particular, incluindo os de eixos intermutáveis, e admissão e circulação em Espanha dos vagões portugueses de propriedade particular; serviço de grupagens entre Lisboa e Paris em vagões de eixos intermutáveis: encargos das Agências Aduaneiras espanholas sobre as remessas de, e para Portugal; e tarifa europeia de mercadorias.

no Espargal, junto à linha, entre Paço de Arcos e Santo Amaro. Os carris actuais serão depois assentes nelas, com interposição de palmilhas de borracha canelada, e fixados às travessas por meio de parafusos e grampas elásticas de aço.

Esta fixação, conhecida por duplamente elástica, aliada à robustez, maior estabilidade e peso das travessas de betão armado, permite soldar todas as juntas dos carris, o que contribui enormemente para o conforto e segurança dos comboios.

Assim, teremos a via formada por carris de comprimento igual à distância entre estações e equipada de acordo com a última palavra em técnica ferroviária, como, muito em breve, os milhares de passageiros da linha do Estoril terão a oportunidade de verificar.

Combatentes da Grande Guerra

**Confraternização de oficiais e soldados
do Concelho de Leiria**

Sob a presidência do Sr. Coronel José Pereira Pascoal, reuniram-se em Leiria, no dia 20 de Agosto, alguns combatentes da Grande Guerra de 1914-1918, tendo ficado assente que, no próximo dia 25 do corrente, se realize uma concentração junto do primeiro Monumento aos Mortos da Guerra que se levantou em Portugal, e em local onde se colhe um panorama encantador, que se estende da Serra do Buçaco e arredores de Aveiro até às Berlengas, abrangendo a costa marítima, numa centena de quilómetros, e todo o imenso vale do Lis.

É, precisamente, nesse local, valorizado, a pouca distância do referido monumento, pela antiga e poética capela de Nossa Senhora do Monte, construída há 400 anos, que vão reunir-se os oficiais e soldados de Infantaria 7 que fizeram parte do C. E. P. e todos os oficiais e soldados pertencentes a outras armas e serviços militares, naturais do Concelho de Leiria, que tomaram igualmente parte naquela Grande Guerra.

Vários actos hão-de abrilhantar a concentração dos antigos combatentes, entre os quais figuram a inauguração do Cruzeiro; que foi restaurado, um almoço de confraternização e uma merenda às crianças da região.

É de esperar que muitos combatentes de outras regiões se associem a esta homenagem aos Mortos da Grande Guerra, junto do primeiro monumento que se erigiu em terras portuguesas, tanto mais que, para a organização, brilhantismo e propaganda dessa concentração se organizou, além da Comissão Executiva, algumas subcomissões com as seguintes atribuições:

Comissão Executiva — Coronel José Pereira Pascoal, Capitão Alfredo Ribeiro de Meneses, João Lage Lopes.

Subcomissão de Propaganda — Capitão António Paula Santos, Alferes Capelão Padre José Ferreira de Lacerda, Carlos d'Ornellas.

Subcomissão Encarregada das Solenidades da Inauguração do Cruzeiro Restaurado — Dr. Francisco Marcelino Marques, Rev. Francisco Jorge, António Marques.

Subcomissão Encarregada do Almoço de Confraternização dos Antigos Combatentes da Grande Guerra — Tenente Domingos Fernandes Pedro, José de Oliveira Dias, Joaquim Ferreira da Costa.

Subcomissão Encarregada da merenda a oferecer às crianças da região — Rev. Francisco Jorge, António Marques, Luís Gaspar Alves.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Nascimento Fernandes

Vão desaparecendo, pouco a pouco, os grandes nomes da cena portuguesa. A morte, inexorável, roubou-nos, há duas semanas, mais um. Nascimento Fernandes, que foi um dos artistas mais queridos das nossas plateias, tinha talento para dar e vender. Foi, sem dúvida, um dos comediantes mais bem dotados do nosso tempo, um dos grandes mestres da arte de representar. Todos os géneros lhe foram familiares e em todos triunfou absolutamente. O seu nome, no teatro ligeiro, bastava para encher um cartaz. No entanto, este actor, que criou, com fantasia desbordante, dezenas de tipos burlescos, quando representava a alta comédia, sabia dar a nota dramática, natural, humana, aos seus personagens. Com ele, admitia-se a tese de que, como em Charles Chaplin e tantos actores ingleses, na pele de um grande actor de farsa está sempre um extraordinário actor trágico.

Esse artista de talento, que ganhou fortunas, morreu pobre, como todos os boémios e, sobretudo, como todos os homens de coração generoso.

Turismo

A hospitalidade que Portugal ofereceu a milhares de refugiados durante a última Grande Guerra, e a reunião, em Lisboa, de vários e importantes congressos internacionais, concorreram, não há dúvida, para que o nosso País despertasse a atenção dos turistas estrangeiros para os encantos da nossa terra. Nunca, como agora, o estrangeiro sentiu tanto interesse em visitar Lisboa, Estoril, Sintra, Tomar, Porto e seus mais belos arredores. Portugal é, hoje, um dos mais aliciantes cartazes de turismo da Europa.

Se as nossas paisagens e os nossos monumentos encantam os estrangeiros, também os nossos vinhos e os nossos pratos regionais conquistam a sua admiração. A personalidade de um povo manifesta-se também no que come e no que bebe. Mas, com a vinda de tantos estrangeiros, surge um problema grave: a falta de hotéis, tanto mais que os que possuímos mal chegam para os próprios portugueses.

Lisboa

Acabo de ler a 8.^a edição do 1.^o volume do *Manual do Viajante em Portugal*, de Carlos d'Ornellas. Meu Deus! Como Lisboa cresceu! Recomendo este volume a quantos vivem em Lisboa e não conhecem esta clara e portentosa cidade. Quem o ler, terá a sensação de fazer uma descoberta maravilhosa.

Portugal Pitoresco



A estátua de Longuinhos, ou de «S. Longuinhos», no Bom Jesus, de Braga

INTIMIDADE

*Eu sinto na minha alma em confusão,
O que existe no Céu, também imenso,
E não encontro a razão
Desta vida, quando penso.*

*Fujo à matéria e, nunca estando ausente,
Encontro-a noutras formas que disponho
Como se a gente
Vivesse as coisas num sonho.*

*Ninguém o sabe porque o vento dorme
No silêncio, calando a sua voz...
O mundo parece enorme
E cabe dentro de nós.*

César Teixeira

(Do livro *Margem* —
«Coleção 4 Ventos» — Braga)

A Eterna Crise do Metropolitano de Paris

Por GUERRA MAIO

O metropolitano de Paris está a braços com uma nova e tremenda crise. De resto, eu sempre assim o conheci e todos os remédios que lhe têm sido aplicados, nos últimos 20 anos, não têm conseguido pô-lo a flutuar. Inventou-se a porta automática para se suprimir um empregado, fez-se a fusão com o seu colega «Nord-Sud», organizou-se uma sociedade exploradora em comum do metropolitano e dos serviços de autocarros, fecharam-se algumas estações, tudo foi inútil.

As tarifas, elevadíssimas, tiveram como consequência não de suprimir o «deficit», mas de aumentá-lo pela fuga dos passageiros para o automóvel económico de dois ou quatro cavalos, assim como para o velo-motor.

Agora o metropolitano vem, com pèzinhos de lã, anunciar um novo «benefício» para o público, uma tarifa diferencial, como em Londres, segundo a distância percorrida. Não sei se o Governo a aceitará e muito menos qual será a reacção dos munícipes. Sim, porque a grande vantagem do metropolitano para o público — única do mundo — é a de ter uma tarifa uniforme, seja qual for a distância percorrida, o que favo-

riza imenso os passageiros nas suas voltas pela cidade, pois podem fazer triângulos, o que representa um elevado benefício.

A razão do «deficit» é, porém, outra, que nem o Governo nem a Companhia querem confessar: as reformas do pessoal no máximo aos 60 anos, o que, vista a longevidade actual, põem fora do serviço pessoas com perfeita robustez física. Não sei o que se passa no metropolitano em relação ao número dos seus reformados, mas, nos Caminhos de Ferro, estão metade a trabalhar e metade à boa vida.

Mas, quê? Adoptou-se o estribilho que era preciso dar lugar aos novos, mas a primeira coisa que

o empregado faz em se reformando, é arranjar um emprego, tirando assim um lugar aos novos e indo dedicar-se a uma tarefa, fora daquilo em que toda a vida trabalhou e para a qual não tem tirocinio.

Mas é assim mesmo. «Quem semeia ventos, colhe tempestades», lá diz o rifão. Era necessário agradar aos eleitores e os deputados em França são muito sensíveis aos seus interesses.

É como o caso da construção civil: depois de 1914 fizeram-se tantas leis e aditamentos em prol dos inquilinos,



Praça Vendôme

que ninguém mais fez casas; quem as quisesse que as mandasse construir à sua custa, e daí o exagerado número de residências particulares nos arredores de Paris, que alargou enormemente a cidade, se assim a considerarmos com os arrabaldes mais próximos.

E agora inventou-se a casa colectiva, feita de muitos andares, paga pelos inquilinos, o que custa um alojamento de 4 divisões, uma coisa como dois milhões e meio de francos, ou sejam duzentos contos da nossa moeda.

Voltemos, porém, ao metropolitano e aos seus projectos. Alargamento da sua área de exploração, construindo novas linhas e transformando algumas em serviços rápidos — as paragens custam caro e nalgumas estações o movimento é diminuto. Assim haverá o metro-expresso, ou melhor o metro-especial, com paragem apenas nas estações importantes, ou sejam as de entroncamento. Por outras palavras, redução da «paragite», que custa cara, pelo arranque e pela demora nas estações de pequena importância.

Tudo isto seria bom para o público, se não houvesse a ameaça do estabelecimento da tarifa diferencial, que deve ser o principal fim da Companhia. O público já paga 50% mais caro, comprando separadamente os bilhetes. O que será então se tiver que seguir o regime da tarifa pela distância andada?

Como disse, as tarifas do metropolitano são muito caras — 20 francos cada viagem, se comprar um «carnet» de 10 passagens, mas se os adquirir separadamente, custa-lhe 30 francos. É uma espécie de imposto aplicado aos provincianos e aos estrangeiros, os quais, ignorando a modalidade, compram um bilhete de cada vez ou não têm necessidade de 10 viagens.

Há, é certo, o bilhete semanal com 12 viagens, duas em cada dia, e pelo qual o passageiro paga apenas 8, ou seja 160 francos. Até há pouco o passageiro podia tomar, à ida ou à volta, a estação que lhe conviesse, o que era de elevada conveniência para quem tenha que dar voltas na cidade, mas agora é obrigatório o início da viagem de ida ser na estação em que comprou o bilhete.

Vista a loucura — permita-se o termo — do veículo motorizado e como os carros muito leves de 2 ou 4 cavalos, assim como os velo-motores, gastam pouca gasolina, o público vá de fazer contas, nas quais encontra facilmente que o deslocamento diário é mais económico que o metropolitano, num carro pequeno ou na motocicleta, sobretudo se nesta levar à garupa a mulher para o trabalho.

Está a chover? Faz frio? Isso pouca importa, os dias maus são poucos e tem-se um veículo para se passear ao domingo. Isto porque não faz conta do custo da gasolina consumida.

Devo agora dizer que até 1918 o preço do bilhete do metropolitano custava 15 centimos, hoje mesmo

Os nossos mortos

Manuel Rodrigues Leal

Embora, há muitos anos, Manuel Rodrigues Leal, falecido na madrugada de 29 de Agosto, andasse arredado das lides da Imprensa, é inegável que, com a sua morte, desapareceu um dos mais distintos, mais cultos, mais sinceros profissionais do jornalismo. Foi, sobretudo, em «A Voz», sob a direcção de José Fernando de Sousa e ao lado de Pedro Correia Marques, que o nosso saudoso amigo exerceu, com maior actividade, a sua profissão.

Tendo abandonado a vida dos jornais, para seguir outros rumos, fez uma larga temporada em África, e, mais tarde, de regresso à Metrópole, só de raro em raro enviava, para um ou outro jornal, a sua colaboração, em que se sentia sempre presente um prosador de alta estirpe.

António Sardinha, que foi seu amigo pessoal e um dos seus mestres doutrinários, apreciava-o também como alto poeta. Dispersas e esquecidas, por várias publicações, existem numerosas poesias suas, de grande beleza formal, que bem mereciam ser recolhidas em volume.

À família do saudoso extinto, e, em especial, a seu irmão, o distinto jornalista Sérgio Rodrigues, apresentamos os nossos sentidos pêsames.

CÂMARA PORTUGUESA DO COMÉRCIO EM PARIS

REYNALDO FERREIRA GODINHO

Deu-nos o prazer da sua visita a esta Redacção, o nosso querido amigo sr. Reynaldo Ferreira Godinho, da Câmara Portuguesa de Comércio em Paris.

Espírito culto e dinâmico, o sr. Reynaldo Ferreira Godinho tem ali desenvolvido uma grande actividade em benefício da expansão dos nossos produtos, concorrendo assim para o prestígio daquela Câmara.

Os nossos agradecimentos pela sua visita.

comprando-se por «carnets» custa 20 francos ou sejam umas 130 vezes mais, enquanto que as tarifas ferroviárias em 3.^a classe, as mais caras, em relação igualmente a 1914, não vão além do coeficiente 125.

Se tivermos em conta as tarifas do metropolitano em 1936 — antes do governo Blum, o qual, com as suas leis sociais perturbou grandemente a vida francesa — que estavam a menos do coeficiente 3, e o custo da vida estava 5 vezes mais que em 1914, temos que concordar que daquele ano para cá elas subiram 30 vezes, o que é muito. E em 1936 a rede metropolitana era muito mais extensa que a de 1914, mas pouco inferior à de agora.

O metropolitano de Paris — o melhor do mundo, diga-se em abono da verdade — está sofrendo uma nova crise e esta de difícil solução.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

As «Estrelas» de Hollywood lançaram a moda de pintar nas unhas retratos de artistas de cinema.

(Do *Het Binnenhof* — Roterdão)

Charles Noiziers, de Gembloux, foi ao aerodromo ver como aquilo era e meteu-se num avião. Mexeu numa alavanca e viu-se nas nuvens sem saber como. Quando aterrou a duzentos quilómetros de distância foi preso sob a acusação de ter roubado o aparelho.

(De *Le Sonneur* — Bruxelas)

Vão ser lançadas no Pacífico 12.000 garrafas contendo a data da partida, e em que se pede à pessoa que as encontrar que comunique o facto, a fim de se conhecer a data e o local da sua descoberta. O objectivo desta operação é estudar as correntes marítimas.

(Do *Maroc Press* — Casablanca)

O italiano Guiseppe Morani, que começou a sua vida como ferroviário, exerceu, depois, outras profissões e chegou a milionário, deixou, ao falecer, 118 milhões de dólares. Este património foi legado ao governo com a condição de que passado 50 anos seria entregue aos herdeiros que por acaso aparecessem. Encontraram-se agora os únicos herdeiros: duas senhoras viúvas que vivem em Buenos Aires nas mais modestas condições.

(Do *Rhodesia Herald*)

A ciência não decifrou ainda o enigma dos raios cósmicos — essas partículas atómicas animadas de rapidez semelhante à da luz que, constantemente, sem qualquer interrupção, bombardeiam a terra e possuem energia milhões de vezes superior à das partículas aceleradas nos ciclotrons mais poderosos. Nos Estados Unidos estão sendo lançados grandes balões de matéria plástica, verdadeiros laboratórios aéreos, que sobem a 35.000 metros. É uma tentativa para medir os raios cósmicos. As partículas destes deixam vestígios na chapa fotográfica e um contador Geiger mede a sua intensidade.

(Da revista *Hesperis* — Rabat)

Numa Joalheria de Chicago foi surpreendido um gatuno, ao qual encontraram cinco mil dólares. Solicitou à polícia que não informasse a mulher dele sobre estas economias que estava fazendo para comprar um automóvel.

(Do *Il Giornale* — Nápoles)

O professor Lovell exibiu na Sociedade Científica de Londres um disco em que, com o auxílio de poderosos radio-telescópios, captou o ruído do choque de duas constelações de estrelas ocorrido há cem milhões de anos. O som da tremenda explosão cósmica (o choque entre as duas constelações teria a força de milhares de milhões de bombas atómicas) reduziu-se a um sussurro estranho depois de uma viagem de cem milhões de anos através do espaço interplanetário, à velocidade de 300 mil quilómetros por segundo.

(Do diário *Maasbod* — Roterdão)

Segundo um estudo recentemente levado a efeito numa biblioteca de Holywood, cerca de 50 por cento da personalidade dos artistas está nos seus olhos, 10 por cento no cabelo e 20 por cento na boca...

(Do *Piccolo Sierra* — Trieste)

Um juiz de Buenos Aires num processo em que um argentino pede indemnização por ter sido atropelado por um automóvel na Calle Florida, deu ganho de causa ao transeúnte. «Os regulamentos podem permitir a circulação de automóveis em certos momentos, mas o automóvel não deixará de ser um intruso na vida de Calle Florida; e como intruso deve comportar-se: pedindo permissão a cada momento e procurando não incomodar o transeúnte».

(De *Le Jura* — Genebra)

Estudos recentes feitos pelo dr. Sepih levaram este homem de ciência a afirmar que as abelhas sabem matemática. Conhecem o número de pétalas de uma flor e distinguem dessa maneira as que têm e as que não têm néctar. Sabem se uma flor tem 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10 ou 12 pétalas, mas falham nos números 7, 9, e 13. Os números 3 e 5 têm para elas dupla significação. Não se sabe ainda qual seja, pois não se conhece outra linguagem das abelhas além do zumbido.

(De *Les Cahiers d'Outre-Mer* — Bordeus)

Dois ladrões traçaram cuidadosamente o seu plano antes de penetrar na casa de um rico industrial de Turim, levando em conta, principalmente, o facto de haverem saído todos os membros da família. Estavam arrombando um cofre quando lhes surgiu pela frente um fantasma... Era uma mulher velha e pálida envolvida numa espécie de lençol. Um deles fugiu horrorizado e o outro desmaiou. E o fantasma, que era uma velha irmã dos donos da casa, sonâmbula esquelética, por sua vez perdeu os sentidos com o susto...

(Do *Journal de Corse* — Ajaccio)

Em Boston foi preso um homem de 66 anos por estar na via pública em completo estado de embriaguês. Explicou que nunca se embriagara, mas que daquela vez não pôde resistir a afogar em muito álcool a indignação que sentira, quando a esposa, de 72 primaveras, entrara em casa e lhe anunciara que tinha comprado quarenta vestidos e trinta e três chapéus.

(De *Il Messaggero Veneto* — Veneza)

Coronel Pereira Coelho

Encontra-se, felizmente, em franca convalescença da grave e recente doença, que o reteve, durante meses, em casa, o nosso prezado amigo sr. Coronel Pereira Coelho, ilustre subdirector do «Diário de Notícias».

Os nossos melhores cumprimentos com votos para que, em breve, volte a ocupar as suas funções.

Recortes sem Comentários

General Raúl Esteves

Foi a enterrar, no passado dia 4 de Julho, o corpo do intrépido General Raúl Esteves, e evocar este nome é reviver uma época agitada e quantas vezes arriscada, que durou quase dez anos, período de greves, de bombas e de atentados pessoais efectuados pela protegida «legião vermelha», factos que, desenrolados há pouco mais de trinta anos, constituem «história antiga» para muitos que julgam terem os «homens novos» de então vivido descuidadamente como a «gente moça» de agora.

Nesse tempo, o comandante Raúl Esteves representava o expoente máximo da acção contra a desordem: várias vezes os Governos a ele recorreram para enfrentar greves, com ele contava sempre o valoroso comandante Ferreira do Amaral para jugular qualquer alteração de ordem pública.

E o seu quartel, em Campo de Ourique, de Sapadores de Caminhos de Ferro, era o ponto de apoio de todas as reacções contra os desordeiros, e nele se aglutinavam todos os esforços para o bom combate.

Nunca, o comandante pactuou com as faltas de honestidade, quem quer que as praticasse; nunca escondeu uma opinião falando sempre claro, considerando indignos todos os acomodatícios: aí das Pátrias cujos filhos perdem a rigidez de carácter, dizia ele.

Os Sapadores de Caminhos de Ferro, mobilizados, para a guerra de 1914, estavam aquartelados na Cidadela de Cascais, também residência do Presidente da República.

Um dia, este mandou convidar o capitão Raúl Esteves, comandante dos Sapadores, para jantar. Este declarou: se o convite é particular não conheço pessoalmente o sr. presidente para o aceitar; se tem carácter oficial só irei com farda de campanha. E veio a ordem: compareça com farda de campanha.

Exigia tudo dos seus oficiais, mas defendia-os até à última, fazendo justiça.

Ao regressar da Grande Guerra, um oficial estava impossibilitado de tomar posse do seu lugar, obtido por concurso, porque o Ministro — o célebre camarada-guitarrista — lhe exigia a declaração de republicanismo, que aquele oficial não podia nem queria dar.

O comandante Raúl Esteves troca impressões com o Ministro da Guerra sobre a exigência e declara: pergunte-me V. Ex.^a se eu sou republicano e veja se eu respondo: ele, fará o mesmo.

Não eram passados oito dias o Ministério da Guerra mandava apresentar esse oficial ao outro Ministério para tomar posse do lugar que lhe pertencia.

* * *

Ao rebentarem as greves nos Caminhos de Ferro eram logo mobilizados os Sapadores de Caminhos de Ferro. No Barreiro existia um dos focos mais intensos de revolucionários e os oficiais ali em serviço eram rígidos.

Numa manhã, as alfurjas mandaram os seus representantes ao Governo, exigindo a transferência daqueles oficiais, porque eram «talassas». Grande alvoroço e terror no seio do Governo. Convocado o comandante Raúl Esteves para explicações, faz esta simples pergunta: Quer o Governo jugular a greve? E à resposta afirmativa, ele com voz muito calma diz: então sr. Ministro, V. Ex.^a também é «talassa». O jornal da noite «A Capital» sempre nutriu má vontade contra os Sapadores de Caminhos de Ferro, e num dos números, noticiando um roubo na Avenida da República, afirmou que entre as ga-

zuas e ferros deixados pelos gatunos, estava um emblema daquela unidade.

No dia seguinte, de manhã, conhecida no quartel essa falsa notícia, passada revista a todo o Batalhão, verificada a inconsistência da acusação, pela Polícia que tinha feito a apreensão foram, pelo comandante Raúl Esteves, escolhidos dois capitães, dois sargentos e dois cabos, incumbidos de exigir uma retratação nesse mesmo dia, porque, senão, esses dois capitães com as suas Companhias viriam fazer justiça; e a retratação fez-se.

Na Câmara dos Deputados, um dos seus membros vibrou de indignação, exigiu castigo, mas no quartel estavam todos solidários.

Nem o atentado de que foi alvo, em 1921, abrandou a sua actuação contra a desordem.

* * *

Como preparação para o 18 de Abril e para permitir uma ligação entre a oficialidade da guarnição, sem se levantarem suspeitas, os «aniversários natalícios» dos oficiais de Caminhos de Ferro eram comemorados com convites aos seus camaradas das outras unidades, «aniversários» que, no mesmo ano, se repetiram para os mesmos oficiais...

A pouco e pouco os oficiais de Caminhos de Ferro foram seguindo outros destinos, mas os laços de amizade e camaradagem permaneciam intactos e que uma reunião anual, presidida pelo seu antigo comandante, fazia-os reanimar.

A deste ano fez-se sem a sua presidência, pois já o destemido general estava muito doente, mas não se esqueceu dos seus oficiais, sargentos e praças, e, na véspera da sua morte pediu, por intermédio de um grande e devotado amigo, que nunca os componentes do Batalhão de Caminhos de Ferro deixassem de reunir-se, anualmente, Batalhão que há trinta anos fora o reduto inflexível contra a alteração da ordem pública.

Faleceu um Chefe, que enfrentou sempre o perigo com calma e que, conhecedor da técnica de comandar, soube reunir um grupo de homens que o serviram com dedicação e estima.

E, ladeando a urna dentro do cemitério e levando-a aos ombros dentro da capela, os seus antigos oficiais ainda ouviam a voz imperativa do seu comandante: «Sirvam sempre a Pátria e bem»...

De «O Debate»

Foi encontrado um galeão espanhol afundado na Escócia há 370 anos

LONDRES, 23 — O galeão da armada espanhola, carregado de ouro, que se afundou na Baía Tobermo, na isolada ilha de Mull, ao largo da costa ocidental da Escócia, há 370 anos, foi encontrado — informa o «News Chronicle».

O jornal disse que os peritos em salvamentos, que estão a fazer dragagens através de quase quatro metros de sedimentos no fundo do mar, conseguiram arrancar com uma draga a galeria dos canhões do tombadilho, que julgam pertencer ao navio «Duque de Florência».

Veio à superfície um grande bocado de madeira envolvido em chumbo, com cerca de dois metros de comprimento. Juntamente, veio uma grande bala esférica de ferro, para canhões e peças retorcidas de chumbo.

O «News Chronicle» afirma que o barco será agora assinalado nos seus contornos com bóias e que seria cavada uma vala à sua volta.

O Duque de Argyll, a quem pertence o galeão afundado, é o responsável por várias tentativas para localizar o barco, realizadas nos últimos anos, e organizou as actuais pesquisas. Desde 1663 têm-se realizado várias expedições para localizar o galeão afundado. — (R.).

Execução da autora de um crime passionai

LONDRES, 11 — Ruth Ellis, de 28 anos, modelo profissional, em Junho último pronunciada por assassinio do corredor automobilista David Blakelly, que alvejou com cinco tiros de pistola, será executada quarta-feira de manhã, na prisão de Haloway.

Acerca do caso, que tem tido grande repercussão na Inglaterra, o Ministro do Interior, a quem competia recomendar, ou não, à rainha, o acto de clemência, declarou que não via razão para impedir a Justiça de seguir o seu curso, apesar de ter recebido várias petições com um total de 20 mil assinaturas, para que a condenada não fosse executada. Recordase que Ruth Ellis, que é mãe de dois filhos de David, não quis assinar o pedido de perdão e que durante o julgamento sempre afirmou, com notável calma, que tinha tido a intenção de matar o companheiro. O crime passionai não tem circunstâncias atenuantes, segundo a lei inglesa.

Um lugar a concurso

Veio no «Diário do Governo» o aviso de estar aberto o concurso de habitação para provimento do lugar de aspirante do quadro privativo da secretaria do Governo Civil do distrito de Coimbra. Seguem-se certas indicações formalísticas, com referências a códigos e parágrafos de artigos, a que se acres-

centam depois os papéis necessários: certidão de idade, certidão de ter cumprido os deveres militares, declaração nos precisos termos tais, mais declaração de que se segue a lei tal, mais documento comprovativo de quitação com a Fazenda e, ainda, documento comprovativo da posse de um curso superior.

E o aviso, para completa elucidação de todos os interessados, acrescenta: «o vencimento atribuído a este cargo é de 1.400\$00 e o programa do respectivo concurso de habitação é o que consta dos artigos 6.º a 9.º do decreto n.º 27.759, de 16 de Junho de 1937».

O lugar vagou pela concessão de licença ilimitada ao respectivo titular, mencionado, efectivamente, com indicação de licenciatura universitária.

(Do Diário de Lisboa)

O futebol

40 contos mensais e 200 contos de gratificação é quanto vem ganhar, segundo lemos, um treinador de futebol para um clube português.

Simplesmente fantástico!

Parece que a *árvore das patacas* deixou de existir no Brasil — porque dum brasileiro se trata — para ser plantada em Portugal...

E quantos *tesos* vão, ao domingo, vêr a bola sem, depois, terem dinheiro para um cigarro. Mas vão fazer acumular escudos — e depois, os *homens* são, assim, principescamente pagos!

Bolas!...

(De O Despertar, de Coimbra)

Lisboa desportiva

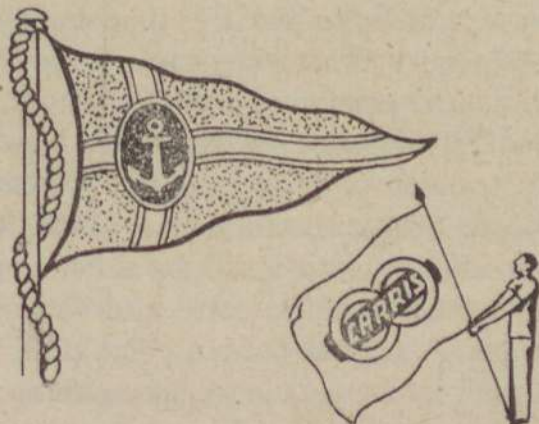
ASSOCIAÇÃO NAVAL DE LISBOA

Fundada em 6 de Abril de 1856, por El-Rei D. Pedro V, a Associação Naval de Lisboa orgulha-se de ser o clube mais antigo da Península.

Durante os seus 99 anos de existência, já conheceu melhores tempos: mormente quando teve a sua sede onde hoje se encontram instaladas a Cruz Vermelha Portuguesa, na Rocha do Conde de Óbidos, e a Companhia de Seguros Mundial, no Chiado.

É praticamente impossível enumerar todos os campeonatos regionais e nacionais conquistados por este clube em tantos anos de constante actividade, ao serviço dos desportos náuticos.

Dedicando-se especialmente ao Remo e Vela, a Associação Naval de Lisboa, amparada ao auxílio moral e material do Estado, na coesão da massa associativa, e dedicação dos autênticos valores que a têm dirigido, conta poder inaugurar muito brevemente a sua nova sede e Posto Náutico; e bem assim lançar ao Tejo barcos modernos e bem apetrechados, capazes de aliciarrem para os desportos náuticos novos adeptos e praticantes.





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 40 261

O «Diário do Governo, n.º 166, I série, 29 de Julho de 1955, publica o seguinte:

1. As carreiras de transportes automóveis classificadas de concorrentes, transportando tráfego que normalmente pertenceria ao caminho de ferro, dificilmente se justificam num sistema coordenado de transportes terrestres, que visa necessariamente a evitar a sobreposição de meios, dando a cada um a função económica que lhe está reservada e conjugando-os em ordem a assegurar o transporte de pessoas e mercadorias nas condições mais económicas.

Como, porém, as carreiras concorrentes são de manifesta utilidade para as populações das localidades que, embora relativamente próximas do caminho de ferro, têm dificuldades de ligação com este, a lei admite a sua existência, não sem que, através de medidas de natureza diversa, procure impedir que a respectiva exploração agrave as grandes dificuldades financeiras do caminho de ferro, imprescindível à economia e à defesa do País, não obstante os avultados *deficits* registados de ano para ano.

Para tal fim lançou-se mão, fundamentalmente, do imposto de camionagem — instituído com o objectivo de estabelecer o equilíbrio económico em que deve assentar a coordenação dos transportes terrestres — e da fixação de um limite mínimo tarifário.

Assim, as carreiras concorrentes pagam o dobro do imposto de camionagem devido pelas carreiras afluentes, complementares e independentes e a respectiva tarifa mínima por passageiro-quilómetro é superior em 10 por cento à base do cálculo dos preços de transporte de passageiros de 3.ª classe do caminho de ferro.

O facto de a tarifa das carreiras concorrentes ser mais elevada que a ferroviária tem inteira justificação, relativamente aos utentes, na medida em que, devido à maior maleabilidade do transporte automóvel, a utilização daquelas carreiras representa maior comodidade para eles.

Acresce que é intenso o tráfego das carreiras concorrentes, o que mostra que a aludida diferença tarifária não afecta a economia das empresas.

2. A revisão dos vencimentos e salários do pessoal da C. P., bem como o acréscimo que sofreu a contribuição da empresa para as caixas de reformas e pensões e do abono de família do mesmo pessoal, trouxeram novos encargos, da ordem dos 60 000 contos por ano, para fazer face aos quais se adoptaram várias medidas destinadas a criar a necessária receita, sem o que se agravaria naquela importância o *deficit* anual.

Entre essas medidas figura a elevação das bases do cálculo dos preços do transporte de passageiros no caminho de ferro, levada a cabo por despacho ministerial desta data.

Por este motivo, dentro da orientação acima exposta e a fim de manter o desnível existente entre a tarifa mínima das carreiras concorrentes e a base para o cálculo do preço de transporte de passageiros na 3.ª classe do caminho de ferro, cumpria elevar aquela em medida correspondente ao agrava-

mento sofrido por esta, o que se faz por portaria também desta data.

Dado, porém, que as empresas exploradoras destas carreiras desfrutam de uma situação financeira desafogada, aquela elevação, no caso de para elas reverter a correspondente receita, viria acrescentar os seus lucros, já suficientemente remuneradores, quando é certo que o aumento de receita previsto com a alteração das tarifas ferroviárias não chega para fazer face a 50 por cento dos novos encargos.

Nestas condições, entende o Governo que a receita de exploração das carreiras concorrentes de passageiros, na medida em que advier da elevação da respectiva tarifa mínima por passageiro-quilómetro, deve reverter para o Fundo Especial de Transportes Terrestres e ter a aplicação das demais receitas deste Fundo.

Para esse fim cria o presente diploma um adicional ao imposto de camionagem pago por aquelas carreiras.

3. Aproveita-se também a oportunidade para esclarecer, de modo que desapareçam as dúvidas que até agora se têm levantado, o que deve entender-se por tarifa mínima para efeitos do cálculo do imposto de camionagem devido pelas carreiras regulares e provisórias de passageiros.

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 1.º Sobre o imposto de camionagem devido pelo transporte de passageiros em carreiras regulares e provisórias classificadas de concorrentes, no todo ou em parte do percurso, passa a incidir um adicional constituído pelo produto daquele imposto por um coeficiente calculado pela fórmula:

$$C = \frac{0,44 (Tmin_2 - Tmin_1)}{0,06 Tmin^2}$$

em que C é o coeficiente, $Tmin^1$ o preço mínimo em escudos por passageiro-quilómetro da tabela de preços em vigor à data da publicação do presente diploma e $Tmin^2$ aquele que vigorar posteriormente.

§ 1.º A Direcção-Geral de Transportes Terrestres indicará às secções de finanças, para o efeito de por elas ser calculado o adicional devido, qual é, para cada carreira, o respectivo coeficiente.

§ 2.º O pagamento do adicional fica sujeito ao disposto no artigo 212.º do Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948.

Art. 2.º O adicional referido no artigo anterior constitui receita do Fundo Especial de Transportes Terrestres.

Art. 3.º A Tarifa mínima designada por $Tmin$ na fórmula de liquidação do imposto de camionagem nas carreiras regulares e provisórias de passageiros, a que se refere o artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 37 191, de 24 de Novembro de 1948, representa o preço mínimo em escudos por passageiro-quilómetro das tabelas de preços aprovados para as referidas carreiras.

Art. 4.º Este decreto entra em vigor em 1 de Setembro de 1955.

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

Paços do Governo da República, 29 de Julho de 1955. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — Marcello Caetano — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — Eduardo de Arantes e Oliveira — Raúl Jorge Rodrigues Ventura — Francisco de Paula Leite Pinto — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — Henrique Veiga de Macedo,

Portaria n.º 15 484

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ao abrigo do disposto no artigo 145.º do Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948, que seja fixado em \$30 (8) por passageiro-quilómetro o limite mínimo tarifário das carreiras concorrentes.

Esta portaria entra em vigor em 1 de Setembro, de 1955 revogando na parte aplicável a Portaria n.º 12 912, de 4 de Agosto de 1949.

Ministério das Comunicações, 29 de Julho de 1953. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Despacho ministerial

A revisão das remunerações do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.), que só agora, com a reorganização dos serviços e consequente reforma da estrutura e composição dos quadros, foi possível levar a cabo pela conclusão das negociações referentes ao acordo colectivo de trabalho entre aquela empresa e os sindicatos nacionais interessados, determinou um aumento de despesa superior a 60 000 contos por ano.

Esta verba é composta por uma parcela que corresponde à simples aplicação ao pessoal existente das novas tabelas de vencimentos, da ordem dos 47 000 contos, e por outras correspondentes ao aumento dos encargos com o preenchimento de vagas, admissões e promoções e com as contribuições para as caixas de reforma e pensões e de abono de família.

Torna-se, por conseguinte, necessário, a fim de não agravar ainda mais a situação deficitária da empresa, criar as receitas precisas para fazer face aos novos encargos referidos.

Entre as medidas que o Governo decidiu adoptar para tal fim figura a elevação da tarifa de passageiros:

Nestes termos:

1.º Usando da faculdade que me confere o Decreto-Lei n.º 37 351, de 24 de Março de 1949, determino que as bases para o cálculo dos preços da tarifa geral de transportes, título I, «Passageiros», aprovada pelo Decreto-Lei n.º 35 198, de 24 de Novembro de 1945, passem a ser, no tocante às 2.ª e 3.ª classes, respectivamente de \$38 e \$28.

2.º De harmonia com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, aprovo a elevação do preço especial de 1.ª classe por passageiro-quilómetro de \$38 para \$40.

Ministério das Comunicações, 27 de Julho de 1955. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

MINISTÉRIO DAS CORPORAÇÕES E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Gabinete do Ministro**Decreto n.º 40 262**

De longa data vem sendo sentida a necessidade de rever a organização da previdência do pessoal ferroviário, em ordem à fusão das várias instituições em funcionamento, tendo sido para tal efeito nomeada uma comissão de estudos, através das portarias de 11 de Dezembro de 1947 e 8 de Agosto de 1952.

Foi facilitada a consecução daquele objectivo pelo Decreto-Lei n.º 39 557, de 9 de Março de 1954, em que se determinou a unificação da administração das Caixas de Reformas e Aposentações do Pessoal da Companhia dos Caminhos de

Ferro Portugueses, sob uma direcção assistida de uma comissão de reformas, de que fazem parte representantes dos beneficiários de cada uma daquelas caixas.

No presente diploma, em que se atende aos trabalhos apresentados pela referida comissão de estudos, efectua-se desde já, em relação ao pessoal daquela Companhia, a unificação pretendida, assegurando-se aos inscritos nas caixas actuais a manutenção dos benefícios estabelecidos nos regulamentos em vigor.

No respeitante à Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da Sociedade Estoril, criam-se as condições de uniformidade indispensáveis para se completar a unificação, por simples portaria, na oportunidade que se julgar conveniente.

Tornam-se extensivos os benefícios da providência na invalidez, velhice e morte a todo o pessoal de carácter permanente da Companhia que actualmente, em número de cerca de 4000, se encontra sem aquela protecção obrigatória, adoptando-se para este um esquema de benefícios análogo ao praticado em relação aos trabalhadores das empresas do comércio e indústria, o qual será também aplicável aos que de futuro sejam admitidos em quaisquer dos quadros da Companhia, com exclusão do pessoal eventual ou adventício, estagiário, e da polícia privativa — este por estar já ao abrigo da Caixa Geral de Aposentações e aqueles pelo carácter transitório da sua afectação ao serviço.

Prevê-se a extensão do mesmo esquema de benefícios ao pessoal já abrangido obrigatoriamente na previdência em condições menos favoráveis, bem como a faculdade de o restante pessoal obter, mediante o pagamento das respectivas contribuições, a contagem na nova caixa do seu tempo de serviço anterior.

A nova caixa assumirá a concessão de abono de família a todo o pessoal da Companhia, continuando a cargo desta última a prestação de benefícios do seguro na doença: assistência médica e subsídio.

Torna-se uniforme a contribuição dos actualmente inscritos nas caixas de pensões e aposentações do pessoal ferroviário sem qualquer sacrifício para os interessados, em consequência da dispensa de contribuições do pessoal para abono de família, que também se determina no presente diploma.

Impõe-se à exploração da Companhia a responsabilidade pela integração das pensões e subsídios, o que permite dispensar o depósito normal das contribuições patronais. Estando já a ser cobertas por avultadas subvenções da Companhia as pensões em curso, pontualmente pagas aos reformados e familiares pelas caixas respectivas, dispensa-se também o pagamento das contribuições presentemente em dívida.

Considerando que se mantém o esquema específico das prestações asseguradas pelas caixas actuais e dado o regime privativo de financiamento da nova caixa, afasta-se a aplicação às mesmas instituições do regime geral de transferências de inscrição vigente nas outras caixas de previdência. Garante-se, porém, nos casos de cancelamento, a conservação de direitos perante a nova caixa e faz-se cessar, com ressalva dos estrangeiros, o direito ao reembolso de contribuições por rescisão do contrato de trabalho.

Nesta conformidade, mantém-se os compromissos presentes e futuros, tomados em relação aos inscritos nas actuais caixas do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e estabelece-se, de acordo com as possibilidades da empresa e da exploração dos serviços, a garantia do esquema normal de previdência em favor de todo o pessoal de carácter permanente.

Sem qualquer cerceamento das situações adquiridas e em formação, conferem-se melhorias substanciais a alguns milhares de trabalhadores.

No conjunto das suas disposições constitui o presente diploma a consolidação efectiva da segurança social do pessoal ferroviário.

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:

Art. 1.º Todos os empregados e assalariados de carácter permanente ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que não estejam actualmente abrangidos pelas caixas referidas no art.º 1.º do Decreto-Lei n.º 39 557, de 9 de Março de 1954, passam a contribuir, a partir de 1 de Julho de 1955, com 5 por cento das suas remunerações normais para a Caixa de previdência dos Ferroviários, que será constituída ao abrigo do disposto na segunda parte do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 32 674, de 20 de Fevereiro de 1943, e se destinará a conceder pensões de reforma por invalidez e velhice e subsídios por morte, e assumirá a concessão do abono de família em conformidade com o disposto no respectivo regulamento e no presente diploma.

§ 1.º Será inscrito na Caixa de Previdência dos Ferroviários todo o pessoal que, de futuro, ingressar em qualquer dos quadros da Companhia, excluído apenas o pessoal eventual ou adventício e o da policia privativa e os aprendizes e praticantes, os quais, porém, beneficiarão de abono de família.

§ 2.º É aplicável o disposto no corpo deste artigo aos beneficiários da Caixa de Previdência do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal admitidos ao serviço desta Companhia depois de 15 de Outubro de 1938 e que actualmente se encontrem ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, tomando-se em conta na Caixa de Previdência dos Ferroviários o tempo de contribuição naquela Caixa.

§ 3.º Ao pessoal referido no corpo deste artigo será facultada a contagem, na Caixa de Previdência dos Ferroviários, da totalidade ou parte do tempo de serviço na Companhia, mediante o pagamento das respectivas contribuições, nos termos a definir no regulamento da mesma Caixa.

Art. 2.º Da aprovação do Regulamento da Caixa de Previdência dos Ferroviários resultará a fusão, nesta instituição, das caixas mencionadas no artigo antecedente e das Caixas Privativas do Pessoal das Oficinas e de Invalidez do Pessoal Contratado da C. P., a cujos beneficiários ou sócios será assegurada a manutenção das prestações previstas nos respectivos regulamentos em vigor, nas modalidades de invalidez, velhice e morte.

Art. 3.º Aos beneficiários cujas inscrições sejam canceladas na Caixa de Previdência dos Ferroviários será assegurada a conservação dos direitos perante a mesma instituição, de harmonia com o regime estabelecido no Decreto-Lei n.º 39 365, de 21 de Setembro de 1953, não sendo aplicável à mesma Caixa o disposto naquele diploma e no artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 37 426, de 23 de Maio de 1949, sobre transferências de capital.

§ único. É mantido apenas em relação aos estrangeiros, nos termos do disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 37 426, o direito ao reembolso de contribuições em consequência da saída dos quadros da Companhia.

Art. 4.º Constitui encargo da exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a integração das pensões e subsídios, ficando dispensada a mesma Companhia do depósito normal das contribuições patronais estabelecidas nos actuais regulamentos das caixas do seu pessoal e das que forem previstas no Regulamento da Caixa do Pessoal Ferroviário, bem como da entrega de quaisquer outras receitas consignadas às caixas pelos regulamentos em vigor.

§ único. A dispensa estabelecida neste artigo é extensiva às contribuições patronais e dos beneficiários, referentes às actuais caixas do pessoal da Companhia, em dívida à entrada em vigor do presente diploma.

Art. 5.º A partir de 1 de Julho de 1955 será de 6 por cento das remunerações normais a contribuição dos beneficiários

Linhas Estrangeiras

Prosseguem activamente os trabalhos da segunda via da linha do Norte, na parte que falta construir entre Miranda do Ebro e Alsasua, estando já concluída a parte de Victoria a Alegria, tendo a via sido assente com travessas de cimento, as quais estão sendo igualmente postas na renovação que se está fazendo entre Medina e Valladolid e entre S. Sebastião e Irun.

— Acaba de ser inaugurado um novo túnel no caminho de ferro Madrid-Zaragoza, entre as províncias de Guadalajara e Soria. Chama-se túnel da Horna e tem três quilómetros, sendo dupla a linha assente. Esta variante, de 17 quilómetros, custou oitenta milhões de pesetas. Suprimem-se com ela a curva e a vertente de Torralba, e por isso era necessária a tracção dupla desde a estação de Arcos de Jalón até à de Alcuneza, em Guadajara.

Foi necessário construir uma nova estação de caminho de ferro, no entroncamento das linhas Torralba-Soria-Castejón.

A construção do túnel motivou uma série de obras complementares, como diversas pontes, modificação da estrada de Madrid a Zaragoza e da estrada de enlace da estrada geral Madrid-Zaragoza a Torralba.

O novo túnel delimita na metade do seu traçado, aproximadamente, os vales por onde passam o Tejo e Ebro. Por ambas as bocas do mesmo saiem dois ribeiros, um que desagua no Jalón e outro que verte as suas águas na ribeira em Henares. Tanto o túnel como as obras da variante e as da nova estação encontram-se praticamente terminadas.

das caixas referidas no artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 39 557, com ressalva do disposto no § 2.º do artigo 1.º do presente decreto-lei.

§ único. Cessa a partir da mesma data a contribuição do pessoal prevista no Regulamento da Caixa de Abono de Família dos Ferroviários Portugueses.

Art. 6.º Consideram-se remunerações normais, para os efeitos do disposto nos artigos 1.º e 5.º, os vencimentos de categoria e os prémios de percurso.

Art. 7.º É aplicável à Caixa de Reformas e Pensões do Pessoal da Sociedade Estoril o disposto no artigo 3.º e seu parágrafo e no artigo 5.º do presente diploma.

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

Paços do Governo da República, 29 de Julho de 1955. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar — Marcelo Caetano — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — Eduardo de Arantes e Oliveira — Raúl Jorge Rodrigues Ventura — Francisco de Paula Leite Pinto — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — Henrique Veiga de Macedo,*

Hôtel Bayard



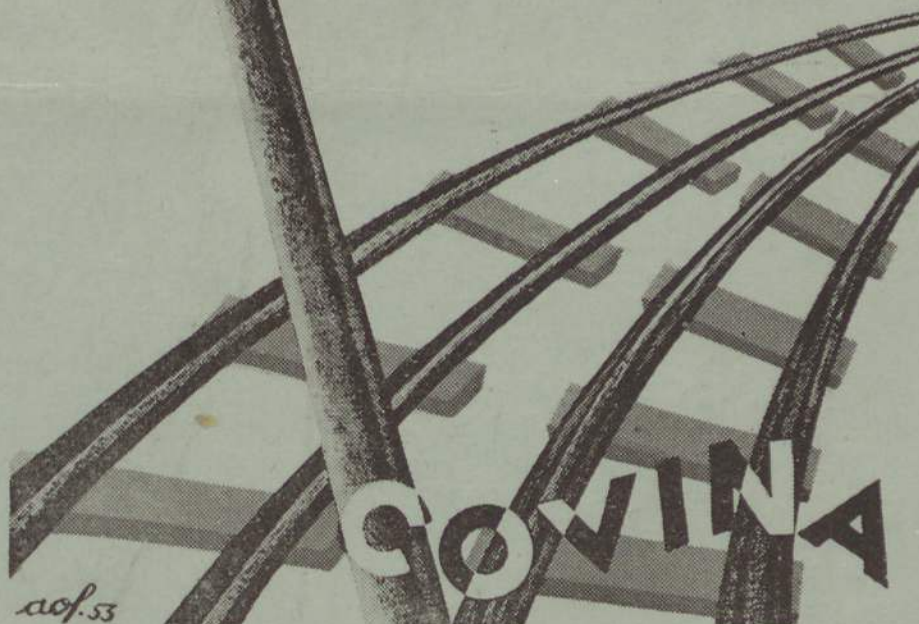
17, Rue du Conservatoire
PARIS

O hotel onde se fala a nossa língua,
com quartos com ou sem refeições
e que os portugueses preferem por
— estar no centro de Paris —

*Assegure uma viagem
tranquila!*



*Utilizando
vidros
inestilháveis*



ad. 53

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.^o, L.^{TD}

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

E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^o

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

EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉCTRICA
AVENIDA 24 DE JULHO, 155-LISBOA

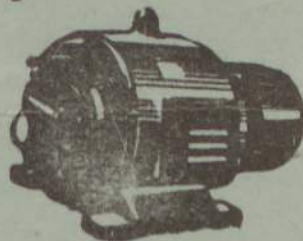
ADQUIRIR O NOSSO MATERIAL
É GARANTIA DE OBTER MATE-
RIAL DE QUALIDADE
SUPERIOR

LÂMPADAS

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES

GERADORES



ENAE

Fabrica nacional



COMPANHIA EUROPÉA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

End. Teleg. EUROPÉA

TELEFONE: 2 0911

TOSSE?

