19.º do 64.º Ano

Lisboa, 16 de Dezembro de 1951

Número 1536

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

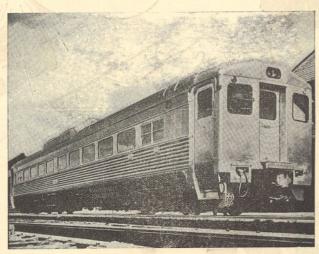


FUNDADA EM 1888 DEPÓSITO LEGAL

REVISTA QUINZENAL

-0.FEV. 195.2

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» 6, Rua da Horta Sêca, 7-LISEOA Comércio e Transporces / Economia e Finanças / Turismo Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas Obras Péblicas / Agricultura / Engenharia / Indústria C A M I N H O S D E F E R R O REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO Rua da Horta Séca, 7, 1.º Telefone P B X 20168 - LISBOA



Uma automotera Budd RDC

THE COMPANY

MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL

LEVEZA, SEGURANÇA 😑 DURAÇÃO, ECONOMIA DE CONSERVAÇÃO

DIRECÇÃO PARA A EUROPA: 49, Av. Georges V, PARIS (8º)

Representante Geral para Portugal e Ultramar: CARLOS EMPIS - Rua de S. Julião, 23 - LISSOA



OSSE

ENZO-DIACOL

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: PBX 20158; Direcção: 27520

Premiada nas Exposições: Grande Diploma de Honra: Lisboa, 1898.—Medalhas de Prata: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934

Premiada nas Exposições: Liège, 1908; Rio de Janeiro, 1908.—Medalhas de Bronze: Antuérpís, 1894; S. Luíz, (Estados Unidos) 1904

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124

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

1536

16-DEZEMBRO-1951

ANO LXIV

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÜL ESTEVES
Engenheiro RAÜL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J, PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACCÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA REBELO DE BETTENCOURT Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA CARLOS BIVAR

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng. CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÉS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F, PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO



SUMARIO-

Os Caminhos de Ferro Portugueses ao serviço da Nação, por	
REBELO DE BETTENCOURT	387
Ainda a desgraça da nossa riqueza termal, por GUERRA MAIO	389
Notas da Quinzena, por REBELO DE BETTENCOURT	391
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	392
Os Ferroviários Portugueses e as suas Actividades Culturais .	393
Há 50 anos	395
Visita dos jornalistas do Ultramar ao Jardim Zoológico	395
A Ponte sobre o Tejo em Vila Franca de Xira é inaugurada no	
próximo dia 30	395
Recortes sem comentários	396
Espectáculos	397
O que todos devem saber	397
Parte Oficial	398
Linhas Estrangeiras	399
Publicações recebidas	399

Os Caminhos de Ferro Por-

tugueses ao serviço da Nação

O Relatório do Conselho de Administração da C. P., apresentado, em 31 de Julho deste ano, à assembleia geral ordinária dos accionistas daquela empresa e referente ao exercício de 1950, lê-se o seguinte, em comentário à baixa de receitas verificada, a partir de 1948, no movimento de passageiros.:

«Teremos, sem dúvida, de rever o serviço de comboios de passageiros, no qual houve, no ano findo, um aumento de percurso de 803.576 Km., procurando-se acomodá-lo às necessidades do público, sem aumento excessivo de encargos para a Companhia.»

Nesse mesmo Relatório lia-se ainda, a propósito dos coeficientes de exploração que, depois da queda brusca de 1948, têm melhorado sensivelmente:

«Afigura-se-nos como certo que, depois da entrada em serviço de novas unidades motoras e do alargamento da exploração económica, já com tanto êxito experimentada, a novos sectores da rede, poderemos regressar a coeficientes não deficitários.»

Se, por um lado, a administração da C. P. pôde realizar severas economias, essas economias não vieram, felizmente, prejudicar o público. Com efeito, os serviços têm sido consideràvelmente melhorados, principalmente a partir de 1950, em que entraram em circulação mais 19 magníficas carruagens suiças, com elas tendo-se completado a encomenda de 61 carruagens,

feita em Junho de 1947 à fábrica «Schindler Wagons S. A.».

Nesse mesmo ano, continuaram em circulação, com os melhores resultados, 11 veículos para passageiros, fornecidos pela fábrica sueca «Nohab», as quais prestam serviço atreladas às automotoras daquela procedência.

A renovação do material circulante da C. P. continua em grande rítmo.

Com o objectivo de se conseguir uma sensível diminuição de despesa e, ao mesmo tempo, melhoria do serviço, a Companhia tem posto a circular material Diesel eléctrico, que tem dado excelentes resultados. Em 5 de Setembro do ano transacto, a C. P. assinou, como já tivemos a oportunidade de noticiar, um contrato importante com a Caixa Geral de Depósitos, que outorgou nela como representante do Fundo do Fomento Nacional, conseguindo assim obter, através do Plano Marshall, os meios necessários para a aquisição de 17 unidades motoras Diesel eléctricas, sendo 5 locomotivas de 1.500/1.600 H. P., e 12 locomotivas de 1.350 H. P.

Todo esse material já foi entregue à Companhia que, deste modo, pôde melhorar consideravelmente os seus serviços, conseguindo, ao mesmo tempo, como desejava e se impunha, o embaratecimento dos precos de traccão.

Na Assembleia Geral Extraordinária. reunida em 7 de Julho, ficou resolvido, como é também do domínio público, que a Companhia aceitava a concessão de toda a exploração ferroviária do continente, nas condições expressas nas bases constantes

do Decreto-Lei n.º 38.246, de 9 de Junho deste ano, tendo-se firmado, a 14 de Julho, o contrato entre o Estado e a Companhia, pelo qual esta assumiu, finalmente, por direito, o papel que, de facto, tem desempenhado desde o dia 1 de Janeiro de 1947.

Na posse, agora, de todos os meios para poder corresponder ao programa e aos fins para que foi criada, a Companhia espera, com a íntima e imprescindível colaboração do Estado, desenvolver mais a sua acção em benefício directo da economia do País e do interesse e comodidade do público.

Desde 1859, em que se constituiu a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses até hoje, o Estado, com maior ou menor intervenção, nunca deixou de auxiliar as caminhos de ferro, neles reconhecendo sempre um serviço de utilidade nacional. Efectivamente, deve o País a este meio de transportes grande parte do seu progresso. O caminho de ferro, encurtando distâncias, aproximou os centros de produção dos mercados consumidores, permitiu a criação de novas actividades, desenvolveu povoações, chegando mesmo de uma pequena colmeia de ferroviários, como era o Entroncamento, a fazer, sucessivamente, uma freguesia, uma vila e um concelho que será, mais tarde ou mais cedo, uma nova cidade.

Quem percorrer o País de lés a lés, e se der à curiosidade de conhecer a história, embora pela rama, dos progressos de cada terra, da segunda metade do século XIX para cá, encontrará sempre, como um dos seus principais fautores, o caminho de ferro.

Mas o caminho de ferro não tem estado exclusivamente ao serviço do comércio e

da indústria. A sua esfera de acção estendeu-se também ao turismo, e, neste particular, não podemos deixar de assinalar, com o devido relevo, o que o País lhe deve.

A organização, na época estival e começos de outono, de expressos populares, tem contribuído grandemente para o conhecimento das nossas mais belas praias, como a Figueira da Foz, de povoações históricas como Vila Viçosa e de cidades-museus, como Évora encantadora.

O comboio vai hoje a quase todos os pontos de Portugal, atravessando as paisagens mais belas e passando junto das povoações de mais importância.

A C. P. criou uma Secção de Turismo, de grande interesse para quantos desejam conhecer melhor o seu País e passar um agradável fim de semana.

Da janela de um combóio avistam-se os mais belos panoramas, as povoações mais encantadoras.

Nunca, como hoje, se viajou tanto em Portugal. Apenas por motivos comerciais? Também com carácter turístico. O português, graças aos serviços da C. P., que se melhoram constantemente, habituou-se a viajar na sua própria terra e, apesar da concorrência da camionagem, não deixa de considerar o transporte ferroviário como o mais seguro, o mais rápido e o mais cómodo.

Fomentador das actividades comerciais e industriais, criador de povoações, e impulsionador do turismo e do gôsto de viajar na nossa própria terra, o caminho de ferro tem estado sempre ao serviço da Nação.

REBELO DE BETTENCOURT



Ainda a desgraça da nossa riqueza termal

Por GUERRA MAIO

EJAMOS agora as nossas principais termas, as quais a não ser a Curia, o Luso e ultimamente Monte Real, Monfortinho e o Banho de Lafões, injustamente alcunhado de Termas de S. Pedro do Sul, que estão em franca prosperidade, pouco ou em nada se engrandeceram, nem em progressos materiais nem em clientela, nos últimos 40 anos, havendo algumas em lamentável decadência, como as de S. Vicente, que, no começo, tiveram a sua auréola a que se não seguiu o desenvolvimento que se esperava. S. Vicente meia dúzia de anos após o começo da sua exploração, tinha três hotéis, bons para a época, várias pensões e hospedarias, que se enchiam a não poderem mais. Passei lá este ano e constantei que dois hotéis, fechados há anos, estavam à venda, ou procurando arrendatário sem o terem conseguido.

S. Vicente tem a sua história, como infelizmente muitas outras na nossa terra e que carece de ser relatada. No começo do século o proprietário das Águas de Entre-os-Rios, Dr. Gaspar Baltar, ao mesmo tempo director dum jornal portuense, recebia todas as tardes, quando veraneava na sua quinta junto ao estabelecimento termal, um influente político da localidade, que vinha tomar café com ele, depois do jantar. Uma noite não apareceu e, no dia seguinte, Gaspar Baltar lia nos jornais que ao seu fiel visitante havia sido concedido o alvará para a exploração duma nascente sulfurosa, no sítio de S. Vicente, a dois quilómetros de Entre-os-Rios.

Melhor fora — digo eu agora — que assím não fosse, pois a freguesia que ia para Entre-os-Rios dividiu se pelas duas estâncias, sem proveito algum para ninguém e muito menos para o País, que nada ganha com a pulverização de actividades. Entre-os-Rios, devido à afluência de aquistas, meteu-se a construir um novo hotel, que esteve alguns anos fechado e nunca teve apreciável concorrência e S. Vicente está nas condições a que me referi.

Nas Pe iras Salgadas e no Vidago aconteceu coisa semelhante. Uma só estância bastava, visto as águas

se assemelharem, mas apareceram depois novas nascentes, a que os governos não recusaram alvará, o que deviam ter feito, e anos depois aparecia o Sr. Canavarro a querer construir um hotel, junto da sua nascente - Aguas Romanas - próximo das Pedras Salgadas, para o que nunca obteve capitais e logo a seguir um outro concorrente o sr. José Pereira Basto, este mais audacioso e que, mercê da sua fortuna, criou uma nova estância — a de Salus — a 800 metros das fontes de Vidago, que dotou com balneário, hoje pertencente à empresa Melgaço, Vidago & Pedras Salgadas. Mas não ficou por aqui, por que à fonte Campilho, ao norte de Vidago, veio juntar-se outro preten lente que registou uma fonte a que deu o seu nome - Vidago-Canhoto. Também este, se a morte o não surpreende, dotaria a localidade de mais uma estância termal!

Agora são os de Chaves, que querem pôr em exploração com hotéis e estabelecimento de banhos as suas nascentes de águas bicarbonatadas, que julgam de grande futuro, por serem quentes enquanto que as outras são frias.

Toda esta abundância de nascentes de água bicarbonatada nasce num perímetro duns escassos 40 quilómetros ese os capitais tivessem aparecido, tínhamos ali não duas estâncias termais, mas certamente uma dúzia.

Não é preciso ir mais longe para demonstrar o êrro económico de se ter dado alvarás a esmo e com tanta leviandade, cujas consequências funestas havemos de sofrer séculos sem fim, se lhe não acudirmos com medidas enérgicas e concluentes.

Quem vemos, em regra, nas mesmas estâncias termais? Pessoas tratando das entranhas gastas ou avariadas, da garganta e do reumatismo, mas quase sempre desacompanhadas da família, por que os filhos—de ambos os sexos—aborrecem-se ali de tal maneira, que no ano seguinte não querem voltar e se o fazem bocejam e dizem mal da sorte. O que a mocidade, que acompanha os pais ou os avós, quer é devirtir-se e para que as termas possam ter o que é preciso necessitam de farta clientela, a fim de esta

permitir um certo número de distracções, torneios, excursões e espectáculos, teatros, cinema, concertos, de fórma que a vida da cidade não seja lembrada. O que vemos nós no casino e nos salões de baile do hotel? Dois ou três pares a dançar diante das senhoras sentadas à volta, falando de vestidos e das criadas que estão impossíveis.

O que encontramos nós nas termas onde vamos fazer uma cura? Um grupo de saltimbancos, perdão, de artistas de teatros de feira, que só têm graça por não terem graça nenhuma, umas burricadas à aldeia próxima, sempre acompanhadas das meamas pessoas e um jogo de cartas, como nos serões provincianos.

Não tomemos Vichy, Carlsbad ou Baden-Baden como exemplo, mas as pequenas estâncias termais francesas consideradas de 3.ª ordem, Luchon, Cauterets, Chatel Guyon e outras onde se passam temporadas agradáveis e em que não faltam atractivos, inclusivé, companhias teatrais idas especialmente de Paris.

Que fazer? Aplicar aquela fórmula de que para os grandes males grandes remédios. Reduzam-se as nossas 45 estâncias termais a uma dúzia, o máximo quinze, por não poderem ser seis ou sete, e dêm-se às que escaparem da selecção, todos os elementos de vida e de progresso a que têm legítimo direito.

O problema é, porém, delicado demais para ser tomado de ânimo leve. Há interesses criados e legítimos, que é preciso ter em conta, há sentimentos de bairrismo que é necessário respeitar e tradições que se não podem fàcilmente destruir. Mas tem que se fazer e que encarar o problema com largueza de vistas e com os olhos postos no futuro. Quereria a Ordem dos Médicos fazer a escolha? Haveria no País o bom senso necessário para, diante dessa escolhaproceder a uma selecção, tendo em conta a obra realizada nas termas escolhidas por aquela douta agremiação e tendo igualmente em conta a localidade e os seus meios de comunicação? Tudo isso é possível, se bem que seja difícil.

Escolhidas as 12 ou 15 estâncias termais, que fazer das outras? Algumas poderia o Estado expropriá-las e dar-lhes outra aplicação, utilizando os seus hotéis e pensões em escolas agrícolas ou outras e delegações administrativas com que conviria dotar a região. Outras poderia o Governo retirar-lhes o alvará sob o pretexto, aliás lógico, de que nada fizeram no sentido duma exploração condigna. Algumas poderiam ser conservadas como estâncias regionais, às quais não se lhes daria o direito de fazerem publicidade.

Ainda havia outra vantagem. A de impedir que nelas se gastasse mais dinheiro em obras e em melhoramentos, sem possível remuneração. O bairrismo—que eu muito aprecio e que é digno dos maiores louvores—comete por vezes erros, que não só recaem nos seus autores mas igualmente na colectividade.

Ora reduzidas as nossas termas a 15, por exemplo, ainda ficávamos com 600.000 habitantes para cada uma e assim já poderia haver compensação para os capitais investidos e a investir. Devo, porém, aqui declarar que este apêlo não me é pedido por quem quer que seja; é de minha inteira iniciativa, filha de muitos anos de estudos sobre esse magno exemplo, que para mim é o turismo.

Ninguém suponha que a nossa riqueza termal, num futuro mais ou menos próximo, possa chamar a Portugal aquistas estrangeiros. Não, ninguém vem nem virá ao nosso País fazer curas de águas, o que representa um grande gasto de tempo e que é mais fácil fazê las nas suas terras. Hão de continuar a vir aquistas do Brasil e das nossas províncias ultramarinas, mas a grande maioria é, e há-de ser, da gente de cá. Turistas estrangeiros hão-de vir, mas por outros motivos e para os chamar não nos faltam atractivos.

Para terminar estas considerações, devo consagrar algumas linhas à última estância visitada, as Caldas da Cavaca, próximo de Aguiar da Beira e de que se está fazendo certa publicidade. Cheguei lá de automóvel à noite, sob um luar do velho romantismo. Duas pensões, ambas com sacada corrida e olhando o vale e o estabelecimento termal. Uma dúzia de hóspedes jogava a bisca na sala de visitas. Já tínhamos jantado e fomos para os quartos, que se abriam atraentes para um longo corredor. Agua encanada, camas macias e vasto guarda-fato. Aqui está uma pensão que bem podia chamar-se hotel, mas vim a saber — o que não era novo para n im — que os hotejeiros preferem hoje dar às suas casas o nome de pensão, por que os fregueses fogem dos hotéis, onde - a seu ver - lhes col ram mais caro.

Na manhã seguinte foi a visita ao balneário e à «buvete». Esta com uma graciosa rapariga, de cores sadias a servir-nos e aquele bem posto, com lambris de mármore e com tinas de primeira categoria. Abalámos com pena, pois o sítio é aprazível e tranquilo. Os hóspedes eram poucos, mas a coragem do proprietário é que me pareceu grande para se abalançar a uma obra daquelas, de difícil e problemática remuneração.



Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Visita à Metrópole dos Jornalistas

do Ultramar

POR louvável iniciativa do sr. Ministro do Ultramar, comandante Sarmento Rodrigues, um dos grandes obreiros da unidade espiritual do Império, os jornalistas do Ultramar vieram de visita à Metrópole, onde, recebidos carinhosamente pelas entidades oficiais, encontraram sempre, em toda a parte, um ambiente de viva simpatia e alta consideração.

Se a iniciativa do sr. comandante Sarmento Rodrigues constituiu, em primeiro lugar, uma expressiva homenagem aos trabalhadores da Imprensa ultramarina, no fundo ela representou também a consagração da profissão jornalística como um dos mais nobres fautores da unidade nacional. E' pela primeira vez, no nosso País, que a Imprensa e os seus trabalhadores são alvo de uma homenagem verdadeiramente justa.

Após, o banquete oferecido, no dia 1 de Dezembro, pelos jornalistas da Metrópole, os jornalistas do Ultramar foram recebidos pelo Chefe do Estado, que lhes dirigiu palavras de alto apreço pela sua missão, que é a de contribuir para a grandeza do Império; e pelo sr. Presidente do Conselho, que se mostrou sensibilizado pela gentileza da visita. No dia 9 de Dezembro, como último acto de consagração oficial, o sr. comandante Sarmento Rodrigues ofereceu um banquete em honra dos jornalistas do Ultramar, o qual se revestiu de especial e alto significado, pois além do discurso do sr. Ministro do Ultramar foi lida uma mensagem do sr. Presidente do Conselho, que também quis associar-se àquela justa homenagem à Imprensa e deseja que a visita seja não só mais vezes repetida mas, também, retribuída pelos jornalistas metropolitanos.

Correia Marques

grande jornalista Correia Marques — que é um modelo raro de camaradagem — recebeu, há dias, da parte dos seus mais chegados e quotidianos colaboradores de «A Voz», uma sensibilizante prova de quanto é querido e admirado na redacção do seu jornal.

Não é verdadeiramente jornalista quem não tiver, a enobrecer a sua profissão, espírito de camaradagem e solidariedade. Correia Marques pertence ao número dos que fazem da sua profissão não um modo de vida como qualquer outro, mas, acima de tudo, um sacerdócio. Com efeito, o ilustre director de «A Voz», que acaba

de completar mais um ano de actividade naquele alto posto, dando ao exercício da sua nobre profissão não apenas o seu talento, a sua cultura, mas, também, o seu espírito de sacrifício, tantas vezes posto à prova ao longo de perto de quarenta anos de jornalismo, fez da sua redacção, onde só contamos amigos, uma escola de camaradagem.

Daqui, destas colunas, saudamos, amistosa e sinceramente, com a admiração de sempre, o grande jornalista e querido amigo Pedro Correia Marques.

Actor Estevão Amarante

UANDO, há poucos meses, no Teatro da Trindade, o pano desceu sobre o terceiro acto da peça «João da Lua», corremos ao camarim de Estevão Amarante para felicitar o grande actor pela sua magnifica interpretação. A peça tinha sido criada em Paris por Louis Jouvet-um dos maiores mestres da cena francesa. Devia ter sido brilhante, extraordinária, a sua interpretação. Jouvet, para quem o talento era, de certo modo, uma longa paciência, trabalhava demoradamente os seus papéis, e só depois de os ter decorado e estudado de dentro para fora e de fora para dentro é que vinha representá-los perante o público. Nunca menos de dois meses de ensaios, consecutivos, de dia e de noite, com uma persistência, com um amor, com uma meticulosidade, que fariam o desespero e causariam a ruina de qualquer empresário português. Ora Estevão Amarante teve, apenas, doze dias para estudar o seu papel e erguer uma figura humana, embora estranha para o nosso meio. ¿João da Lua> deve ter sido o papel mais difícil, de maior densidade psicológica, de toda a carreira do grande actor agora desaparecido.

Amarante foi, de facto, um grande actor. Na revista, na opereta, na alta comédia, a sua personalidade tinha sempre ensejo de criar um tipo, uma figura, um momento de beleza. Todas as vezes que queria, tinha o público na mão. E' claro que o que mais o popularizou não foram os grandes papéis na alta comédia, mas, na revista, os tipos de recorte pitoresco.

As plateias cultas e as plateias populares admiravam-no e estimavam-no. A morte, inesperada, do grando artista causou em todas as camadas sociais a maior tristeza. O seu funeral, em que se incorporaram milhares de pessoas, constituiu uma das mais impressionantes homenagens fúnebres que, a artistas de teatro, Lisboa tem assistido, desde os falecimentos de João Rosa e Angela Pinto até hoje.

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

A vontade de conhecer novos meios, novos caracteres, gente irma, continua a aquecer em mim um entusiasmo crescente pelas viagens. Conhecido o meu País, tenho divagado pela Espanha, onde muitas já são as cidades que conheço e admiro.

Desta vez transportei me a Salamanca -visita que me foi calorosamente recomendada pelo infatigável viajante e jornalista culto que é o nosso director Carlos d'Ornellas. Não quero neste introito descrever Salamanca. Tal descrição está sobejamente feita nos guias de turismo e da literatura das viagens. Quero, sim, mostrar mais uma vez o meu apreço pelo comboio como meio de viajar. Há quem se apavore só por imaginar-se numa viagem a Paris dentro dum comboio durante dia e meio. Pessoas que tal sentem não sabem ler na alma psicológica das viagens; imaginam que viajar é tão sòmente admirar monumentos e comparar estilos no interior bafiento dos museus e das catedrais. Não aprenderam a conviver, estudar caracteres, cultivar amizades, praticar idiomas, informar-se directamente pela controvérsia sobre os costumes de outros povos. E' nas viagens intimas, sem excessos de dignidade a monotonizar o pequeno e familiar ambiente dum compartimento, que melhor se conhece o fácies temperamental dos povos. Nas viagens e nos restaurantes.

Lembro me bem de todas as viagens que faço, ora nos nossos comboios, ora no Sud ou Lusitânia-Expresso. Transformo-as sempre num pequeno curso de psicologia, tanto mais que considero o viajar como uma universidade autêntica.

Tenho a certeza que todos os que viajam e recolhem os instantâneos da sua digressão num Diário Íntimo corroborarão o meu parecer. Nenhum outro meio de transporte como o comboio é rico de cambiantes e espécies humanas. E é por isso que hoje, afora alguns apressados homens de negócios, todo o viajante do nosso País e da Europa prefere incondicionalmente o aconchego cómodo do clássico comboio.

V. CALDAS NOGUEIRA

O crédito norte-americano à «Renfe»

O «Export-Import Bank», com a aprovação do Administrador de Cooperação Económica, de acordo com o título I, capítulo XI da «General Appropiation Act» de 1951, concedeu à Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis um crédito não superior a sete milhões e mejo de dólares.

A reconstrução do sistema ferroviário foi empreendida em 1949, segundo um plano que representa inversões de uns 6.000 milhões de pesetas no mercado nacional, cobertas mediante a emissão de obrigações, e uma quantidade de divisas estrangeiras equivalentes a 70 milhões de dólares, para a compra de equipamentos essenciais, financiada na sua maior parte à base de créditos. Em fins de 1950, mais de um terço das inversões nacionais previstas haviam sido realizadas, e aproximadamente dois terços das pressupostas em moeda estrangeira haviam sido levadas a cabo.

O programa de reconstrução financia três tipos de compras: carris e acessórios, no valor de 1,3 milhões de dólares; equipamentos de sinalização, no valor de 1,2 milhões; locomotivas eléctricas, subestações e material para electrificação, no valor de 5 milhões de dólares. Os carris e acessórios são precisos para fazer frente às necessidades mais urgentes, especialmente para substituir os carris gastos ou de pouco peso em troços de linhas importantes para o tráfego internacional, e nas áreas onde abunda a produção mineira do país.

Os equipamentos de sinalização destinam-se a duas das sete zonas em que se encontra dividida a «Renfe». As outras cinco foram já objecto da atenção e estão em realização os projectos respectivos.

As locomotivas, subestações e demais material eléctrico são necessários para realizar a electrificação de dois troços importantes na linha que se estende desde a fronteira francesa até ao estreito de Gibraltar. Outros dois troços se encontram já electrificados, um desde 1929, e o outro desde 1945.

A electrificação dos tramos que este crédito compreende permitirá à «Renfe» fazer desaparecer importantes pontos de congestionamento do tráfego, aumentar as suas cargas e realizar economias no consumo do carvão, parte do qual será importado.

O mecanismo deste crédito é análogo ao dos previamente concedidos a Espanha: juro de 3 por cento anual, pago por semestres e amortização em vinte anos, a partir de um prazo de cinco anos, com a garantia do governo espanhol.



O sr. General Raúl Esteves, então Administrador da C. P., e o Subdirector Geral, sr. Eng.º Pereira Barats, depois de felicitarem, na noite de 14 de Janeiro de 1950, o maestro da Banda do Ateneu, pelo concerto realizado na Cantina da Calçada do Duque

OS FERROVIÁRIOS PORTUGUESES E AS SUAS ACTIVIDADES CULTURAIS

Banda do Ateneu Ferroviário

Ateneu Ferroviário, prestigiosa Associação cultural do pessoal da C. P., cuja sede está instalada na Travessa do Fala-Só, n.º 9-1.º, possui, há alguns anos, como um dos seus melhores títulos, uma excelente Banda de Música, cuja regência está entregue ao distinto maestro sr. Leonel Ferreira. Não é esta a primetra vez que nos referimos à sua existência e à sua brilhante actuação. Constituída, presentemente, por 47 figuras, na sua totalidade ferroviários de várias profissões, a Banda do Ateneu Ferroviário tem marcado notàvelmente as suas actividades, sendo considerada, e isto sem favor, um dos melhores agrupamentos musicais do País.

Detentora de um magnífico reportório, que compreende peças e marchas de compositores célebres, a Banda do Ateneu popularizou-se, tendo abrilhantado, com a sua valiosa colaboração, várias festas.

A sua actividade, de Janeiro do corrente ano até agora, não foi pequena, como se vai ver pelo resumo que, em seguida, inserimos:

Janeiro: Nos dias 13, 14 e 15, abrilhantou, no Barreiro, as festas de inauguração de 3 novas viaturas automóveis da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Abril: No dia 8 participou nas festas comemorativas do 56.º aniversário da Academia Recreio Familiar Almadense, de Almada.

Maio: No dia 6, na Vila de Sintra, abrilhantou o almoço da Festa Anual de confraternização dos Antigos Combatentes da Grande Guerra e nesse mesmo dia, a convite da respectiva Câmara Municipal, realizou, naquela vila, um magnífico concerto que encantou a numerosa assistência.

Julho: A 8 e a 21, a pedido da Câmara Municipal de Lisboa, realizou dois belos concertos, respectivamente, no Jardim da Estrela e no Jardim da Praça José Fontana. Ainda nesse mês, a 14, no Parque Dr. Oliveira Salazar, do Barreiro, deu um concerto, colaborando, assim, nas festas de beneficência que se realizaram, naquela progressiva vila, a favor das criancinhas pobres, por iniciativa do Asilo D. Pedro V.

Agosto: A Banda deslocou se a Pampilhosa do Botão, a fim de tomar parte activa nas festas de «O Dia do Ferroviário»; no dia 18, realizou na Feira Popular de Espinho um concerto, que foi muito aplaudido; nos dias 19 e 20, participou, com grande êxito, em S. Paio de Oleiros, nos festejos ali organizados em honra de Nossa Senhora da Saúde; nos dias 25, 26 e 27, participou nos festejos realizados em Sarnada do Vouga em honra de Santo Amaro, Patrono dos Ferroviários da Linha do Vale do Vouga, tendo tomado parte na procissão que percorreu a linha férrea que circunda aquela estação e realizando concertos à noite, no Areal das margens do rio Vouga.

Setembro: Concerto na Praça Pública de Estremoz, por ocasião das festas da Exaltação da Santa Cruz, levadas a efeito, naquela cidade, nos dias 2, 3 e 4. A Banda, que foi aplaudidíssima, teve, ao chegar à estação do caminho de ferro, uma entusiástica recepção, tendo sido cumprimentada com todas as honras oficiais.

Finalmente, no dia 16 desse mês, a Banda participou, no Estoril, nas cerimónias da trasladação dos restos mortais do sr. Fausto de Figueiredo, tendo aberto o cortejo.

A Banda do Ateneu Ferroviário, pelos serviços que tem prestado e pelo prestígio que conquistou, é credora da gratidão e do carinho da família ferroviária portuguesa. Ela honra, com efeito, a numerosa classe dos nossos ferroviários.

O Ateneu Ferroviário, que tem actualmente nos srs. Vinício Viegas e Victor Afonso, dois dedicados elementos, sem contar, é claro, com muitos outros, é uma verdadeira associação cultural, cuja acção se desenvolve através das seguintes secções: cénica, desportiva, educação física, escolar e musical, estando filiado nas Associações de Basquetebol e de Ténis de Mesa de Lisboa e na Federação das Sociedades de Educação e Recreio.



A Banda do Ateneu Ferroviário durante o concerto, na Cantina da Calçada do Duque, na noite de 14 de Janeiro de 1950

Há 50 anos

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

Linhas Portuguesas

Ramal de Extremoz. — O sr. ministro das obras publicas mandou elaborar, com a maxima brevidade, o projecto e orçamento do ramal de caminho de ferro de Extremoz a Villa Viçosa, tendo-se em conta a ulterior continuação até Elvas.

Depois de acompanhar el rei a Villa Viçosa, o sr. engenheiro Justino Teixeira, acompanhado pelos srs. engenheiros Perfeito de Magalhães e Magalhães Braga, foram estudar o traçado d'este ramal.

Segunda via. — Vão muito adeantados os trabalhos d'esta construcção entre Gaia e Espinho, achando se já a via assente até além de Valladares. Além do pessoai superior, o numero dos trabalhadores excede 200. Espera-se que em maio proximo a segunda via entre em exploração, o que permitirá accelerar a marcha de alguns comboios e o augmento de muitos outros.

Benguella. — De janeiro a novembro d'este anno foi arrecadado na alfandega de Lisboa a quantia de réis 26:622\$195, proveniente do imposto de 10 réis em kilogramma de algodão em rama ou caroço, que nos termos da carta de lei de 17 de agosto de 1899 constitue uma das receitas destinadas á construcção do caminho de ferro de Benguella.

No mez de novembro findo, o rendimento d'este imposto foi de 2:261\$400 réis.

Os caminhos de ferro da Europa em 1901

Temos presente a estatistica dos caminhos de ferro da Europa que se achavam em exploração no principlo do corrente anno. Segundo essa estatistica, a extensão das rêdes nos diversos paizes da Europa offerecia, áquella data, o seguinte quadro comparativo:

A Allemanha tinha 51.891 kilometros; a Austria-Hungria 36.883; a Belgica 6.345; a Dinamarca 3.001; a Hespanha 13.357; a França 42.827; a Inglaterra e Irlanda 35.186; a Grecia 972; a Italia 15.787; o Luxemburgo 466; a Noruega 2.053; a Hollanda 2.743; Portugal 2.376; a Romania 3.098; a Russia e a Finlandia 48.107; a Servia 578; a Suecia 11.320; a Suissa 3.783; a Turquia, Bulgaria e Rumelia 3.142; Malta, Jersey e Man 110.

A totalidade de kilometros das rêdes da Europa eta de 283,525.

No principio do anno de 1900, esta mesma totalidade era de 278.337, havendo pois um augmento de linhas construidas que representam 5.188 kilometros.

Nesta estatistica é a Russia que figura com o maior numero de kilometros construidos.

Proporcionalmente com a população a rêde dos caminhos de ferro da Suecia é a que tinha o maior numero de kilometros construidos, calculando se 2.240 kilometros por cada milhão de habitantes.

Proporcionalmente com a superficie do territorio é a Belgica que occupa o primeiro logar, calculando-se 2.190 kilometros de linha ferrea por cada 1.000 kilometros quadrados.

Portugal augmentou um pouco mais as suas linhas do que a Noruega, e um pouco menos que os Paizes-Baixos.

Visita dos jornalistas do Ultramar ao JARDIM ZOOLÓGICO

A convite do Conselho de Administração do Jardim Zoológico, os jornalistas do Ultramar visitaram, na tarde do dia 10 deste mês, aquele formoso parque. Acompanharam-nos na visita os srs. Professor Fernando Emídio da Silva; dr. José Coelho da Cunha; José Jacinto Parreira; arquitecto Raúl Lino e dr. Viegas Frade.

Foi com encanto que os jornalistas percorreram as magníficas instalações do Jardim Zoológico, em especial o Jardim dos Pεqueninos, os jardins do palácio Farrobo e a escadaria monu-

mental.

No acolhedor restaurante do parque, onde lhes
foi oferecido um chá, os ilustres visitantes foram
recebidos por um grupo de distintas sanhoras,
entre as quais a sr. de Emidio da Silva.

Num discurso de belo recorte literário, o sr. Prof. Fernando Emídio da Silva, ao saudar os jornalistas, dirigiu-lhes um apelo no sentido de que fossem intérpretes junto das autoridades governativas das províncias ultramarinas das necessidades do Jardim Zoológico, de forma a que este venha a possuir todas as espécies de que carece.

Em nome dos convidados, usou da palavra, para agradecer a recepção e as amabilidades com que foram distinguidos, o sr. dr. Alfredo Diogo Júnior, chefe da redacção do Diário de Luanda, tendo prometido que, tanto ele como os seus camaradas, diligenciariam, junto dos governos das suas respectivas provincias, para que o jardim começasse a receber as espécies de que necessita.

A PONTE SOBRE O TEJO EM VILA FRANCA DE XIRA

é inaugurada no próximo dia 30

A ponte sobre o Tejo, em Vila Franca de Xira, que vem ao encontro de uma antiga e justa aspiração daquele concelho ribatejano, é solenemecte inaugurada no próximo dia 30, com a assistência do Chefe do Estado, membros do Governo e outras individualidades civis e militares, representantes de várias Câmaras Municipais, organismos corporativos e representantes das forças vivas do progressivo concelho.

A ponte, que é uma das mais importantes obras de engenharia do País, foi ultimamente visitada pelo sr. Ministro das Obras Públicas e pela Ordem

dos Engenheiros.

O sr. Eng.º Carlos Craveiro Lopes Couvreur, director dos Serviços de Pontes da Junta Autónoma de Estradas, na sessão quinzenal da Secção de Engenharia Civil da Ordem dos Engenheiros, realizou na noite de 12 do corrente uma palestra, que foi ilustrada com a projecção de fotografias e de um filme documentário.

Recortes sem comentários

Para parecer mais nova...

O sr. dr. António Paisana, inspector da Polícia Judiciária, concluiu e vai enviar ao Tribunal da Boa Hora um processo em que Maria Marques, profissional do género variedades, é acusada de, em 1948, ao desembarcar do vapor

Quanza» em Angola, ter apresentado um bilhete de identidade falsificado na data do nascimento. Interrogada, confessou ter ela própria, por seu punho, diminuido em dez anos a idade constante do bilhete de identidade - para parecer mais nova...

(Do Diário de Lisboa)

O cacador e a cobra

Os leitores não deixaram, por certo, de apreciar a notícia há dias publicada nos jornais descrevendo-nos a luta terrível que um agricultor de Pemba, Rodésia do Norte, chamado Terence Clarke, teve que sustentar com uma cobra pitão, que media mais de três metros de comprimento.

O agricultor estava de cócoras, a matar antilopes, em frente do seu jardim. De repente sentiu uma pancada na cabeça e viu-se enleado pela referida cobra pitão, que se lhe enrolou no pesceço e lhe imobilizou o braço direito.

Chamou então pelo criado indígena que o acompanhava, mas só lhe responderam as rãs, a coaxar nos charcos, indiferentes aos apuros em que se via. O que valeu foi que Terence não largou a espingarda e munido de um pequeno canivete que tinha no bolso das calças, cortou a espinha dorsal da cobra e deu-lhe um tiro na cabeça. Depois, no dia seguinte, mediu o animalzinho que tinha mais de três metros de comprimento e dez centímetros de diâmetro.

Claro está que não nos custa nada acreditar na terrível façanha de Terence Clarke, matador de antílopes e de cobras pitão. A sua odisseia não tem nada de inverosímil, pelo menos em Africa, onde existem antílopes, cobras pitão e outros elementos indispensáveis ao desenvolvimento destas emocionantes histórias. E eis porque piamente acreditamos na extraordinária aventura de Terence. O que estranhamos é que não se tivesse medido a cobra, logo no mesmo dia, pelo menos a palmos, no caso de não haver uma fita métrica à mão. Assim, quem nos pode garantir que a cobra, medida no dia seguinte, fosse, precisamente, a mesma que Terence matou

Não se podia dar o caso de ser outra, visto egtarmos em Africa e haver por cá tanto antílope, tantas cobras, e tantos caçadores?

FERNÃO VASQUES

(Da União, de Lourenço Marques)

Conselhos úteis

E' conveniente saber que algumas substâncías alimentares, sãs e nutritivas em separado, tornam-se altamente prejudiciais para a saúde quando tomadas conjuntamente, ou durante a digestão de uma delas.

Cerveja e leite: causou a morte do Presidente dos Estados Unidos da América, Franklin Pierce.

Pêssego e leite: origina cólicas no estômago.

A rede de cobre



Todos os carros eléctricos têm, no tejadilho, uma vara de aço, na ponta da qual gira incansàvelmente uma pequena roda, em permanente ligação com um fio condutor por onde circula a energia indispensável ao bom andamento e iluminação do veículo. A extensão total de toda esta rede de fios de cobre 6 de 164 quilómetros que precisam, para se susterem em condi-ções de segurança, de 414 quilómetros de cabo de arame, 51.000 isoladores e 7.700 postes e apoios.

São inúmeros e incessantes os cuidados requeridos por este complicado sistema de cabos aéreos. Pessoal especializado vigia constantemente esta rede, substituindo por ano 6 a 7 quilómetros de fio. Tão rigorosa é esta vigilância que a Companhia Carris, de há alguns anos para cá, não registou uma única

fractura neste sistema de condutores. Por intermédio destes serviços, foram reparados em 1950 cerca de 2.000 postes e atendidas 1.600 chamadas de prontosocorro (a maioria das quais para socorrer veículos que não pertenciam à Carris).

Todos estes trabalhos que com outros se ligam em per-feita sincronização representam o fruto de uma longa expe-riência e de um cuidado constante, postos ao serviço dos transportes colectivos que a Companhia Carris mantém

« A O SERVICO DE LISBOA»



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

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Vinagre e muito sal nas saladas: originou a morte de uma dactilógrafa inglesa.

Peixe cozido: comido no dia seguinte, sem ser novamente fervido, tem causado muitos casos fatais.

Figos e vinho: ocasionam dores no estômago. Melancia e vinho: dores no estômago e vómitos.

Melancia e chá: idem.

Queijo e cebola: atraza a digestão.

Queijo e carne: idem.

(De O Regional)

Soldados britânicos mortos à punhalada

ISMAILIA, 9 — Egípcios mataram à punhalada dois soldados britânicos no bairro árabe de Ismaília, na zona do Canal de Suez, ontem à noite. Um outro soldado foi ferido.

Toda a cidade de Ismaília está vedada às tropas britânicas, tendo um porta-voz britânico dito que três homens tinham perdido o caminho.

Os homens foram anteriormente vistos junto da bilheteira do cinema da guarnição onde um filme de crimes estava a ser projectado.

Em Ismaília tem havido tranquilidade desde há cerca de uma semana depois dos britânicos terem decidido retirar todas as suas forças da cidade e as autoridades egípcias terem prometido colaborar na repressão ao terrorismo.

Os três soldados tinham sido também roubados. O soldado ferido encontra-se em perigo de vida.

Ontem à noite foram lançadas bombas contra dois veículos do exército britânico que seguiam por estradas autorizadas perto da cidade, mas não houve prejuízos ou vítimas.

Um porta voz britânico disse hoje que a parte restante da zona se encontrava tranquila. — (R.).

(Do Diário de Coimbra)

Falso padre indiano

Aquele Libório Santana, que também usa os nomes de José Santana de Sousa e de Raúl Santana, que se intitulava padre indiano e que, nessa qualidade, burlou diversas pessoas de boa fé, foi detido no Porto.

Preparava-se o Libório para embarcar num combóio da linha do Douro, quando na estação de S. Bento a polícia lhe deitou a mão.

Depois, foi interrogado pelas autoridades e as suas declarações reduzidas a auto, sendo entregues já a quem de direito, para que se tome uma decisão sobre o rumo a dar ao falso padre.

(Do Diário de Coimbra)

Invento português

NOVA BEDFORD — O português José Pacheco Correia, que conta actualmente 62 anos e veio para os Estados Unidos aos 9, inventou a primeira máquina inteiramente automática para a fabricação de agulhas para os penteadores das fábricas de tecidos de algodão.

As agulhas, do tamanho aproximado das vulgares agulhas de gramofone mas com um terço da sua espessura, são fabricadas à média de duas por minuto. — (ANI).

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Ás 21 - Nova Companhia de Circo. EDEN - As 21,50 - «Nenhum homem era dela». OLIMPIA - Ás 14,50 e às 21 - «O monstro invisivei».

PARQUE MAYER - Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLÓGICO - Exposição de animais

O que todos devem saber

É preciso vacinar os cães antes do fim do ano corrente

A Câmara Municipal afixou editais, avisando que é obrigatória a vacinação anti rábica nos cães com mais de quatro meses de idade. A aplicação da vacina, que é feita gratultamente, está a cargo dos postos camarários, que funcionam nas estações de limpeza do Município, devendo os caninos ser apresentados devidamente açamados Naqueles postos, onde também se faz gratultamente a aplicação de outras vacinas preparadas em laboratórios legalmente autorizados, o prazo para este tratamento termina em 31 do corrente, não se passando licenças camarárias a quem não apresentar documento comprovativo de vacinação, em qualquer dos seguintes postos, dados com a indicação dos dias e das horas do seu funcionamento:

Posto Central — Rua D. Luís I, às segundas, terças, quartas e sextas-feiras, das 9 às 40 e das 6 às 17 horas; Posto Norte — Azinhaga dos Ameixiais, todos os dias, excepto aos sábados e domingos, das 11 às 12 horas; Posto Oriental — Rua de Marvila, 59, às quintas feiras, das 9 às 10 e das 16 às 17 horas; Posto Ocidental — Calçada da Boa-Hora, aos sábados, das 9 às 10 e das 16 às 17 horas.

TUBOS DE FIBROCIMENTO COM BOCA



A CIMIANTO

Resolve todos os problemas de regas, distribuição de águas, esgotos e ventilações Dirigir consultas a

Sociedade Técnica de Hidráulica, SARL

Rua Joaquim António Aguiar, 41-1.º — LISBOA Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128 FÁ3RICA: Cortes da Quintinha — ALHANDRA Telef. ALHANDRA 62



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Presidência do Conselho

O «Diário do Governo», n.º 240, I série, de 17 de Novembro, publica o seguinte:

Secretaria

Segundo informação do Gabinete do Ministério das Comunicações, o texto da tarifa de operações acessórias anexa à Portaria n.º 13:718, publicado no «Diário do Governo» n.º 219, 1.ª série, de 23 de Outubro último, e cujo original se encontra arquivado nesta Secretaria, saiu com uma inexactidão, que deve ser rectificada pela forma indicada:

No n.º 11 do artigo 13.º da supracitada tarifa, onde se lê:

... Quando usar desta faculdade e a carga for efectuada...,

deve ler-se:

«... Quando usar desta faculdade e a descarga for efectuada...».

Secretaria da Presidência do Conselho, 15 de Novembro de 1951. — O Chefe da Secretaria, Manuel José Francisco de Almeida Castelo Branco.

O «Diário do Governo» n.º 249, I série, de 28 de Novembro, publica o seguinte :

Segundo informação do Gabinete do Ministério das Comunicações, o texto da Tarifa de operações acessórias, aprovada pela portaria n.º 13.718, de 23 de Outubro último, e publicado no «Diário do Governo» n.º 219, 1.ª série, da mesma data, saiu com a inexactidão seguinte, que deve ser rectificada pela forma indicada:

Na alinea e) do n.º 2) do artigo 14.º «Resguardo de mercadorias», onde se lê:

As taxas pela utilização de vagão completo...

deve ler se:

As taxas pela utilização de vagão fechado...

Secretaria da Presidência do Conselho, 26 de Novembro de 1951. — O Chefe da Secretaria, Manuel José Francisco de Almeida Castelo Branco.

Junta Autónoma de Estradas

O «Diário do Governo», n.º 273, III Série, de 24 de Novembro, publica o seguinte:

Direcção dos Serviços de Pontes

Construção da passagem superior à linha férrea na estrada nacional n.º 261

Faz se público que no dia 18 de Dezembro de 1951, pelas 15 horas e 30 minutos, na sede da Junta Autónoma de Estradas, perante a respectiva comissão, se procederá ao concurso público para arrematação da empreitada de construção da passagem superior em referência.

> Base de licitação, 660.595\$. Depósito provisório, 16.515\$.

O depósito definitivo será de 5 por cento do preço da adjudicação.

O processo de concurso, incluindo o respectivo programa, acha-se patente todos os dias úteis, das 9 às 12 e das 14 às 17 horas, na Direcção dos Serviços de Pontes, Avenida do Almirante Reis, 247, 2.º, esquerdo, e na Direcção da Estrada do distrito de Setúbal.

Direcção dos Serviços de Pontes, 21 de Novembro de 1951.—O Engenheiro Director, Carlos Couvreur.

Gabinete do Ministro

O «Diário do Govêrno», n.º 246, I Série, de 24 de Novembro, publica o seguinte:

Decreto-Lei n.º 38.535

Verificando-se que o custo de exploração contribui para o agravamento das dificuldades económicas das empresas de caminhos de ferro que empregam determinados sistemas de tracção, o Decreto-Lei n.º 38:245, de 9 de Maio de 1951, fixou as taxas do imposto ferroviário atendendo ao sistema de tracção empregado nas linhas a que se aplicam.

Por outro lado, estabeleceram-se no mesmo diploma taxas mais elevadas para as linhas electrificadas cuja exploração não esteja ainda incorporada na da concessão única, a fim de que estas linhas contribuam para a maior eficiência económica dos transportes ferroviários, realizando se, embora por forma indirecta, o objectivo expresso na base I da Lei n.º 2:008.

Nestes termos, a taxa do imposto ferroviário aplicável à linha de Cascais é, consoante o disposto no n.º 3.º do artigo 2.º do citado Decreto-Lei n.º 38:245, de 24 por cento, quando anteriormente era de 12 por cento.

Todavia o Governo não elevou a referida taxa para aquela percentagem sem se ter assegurado previamente de que o novo encargo daí advindo cabía plenamente nos saldos de exploração, não comprometendo assim o seu equilíbrio financeiro, nem prejudicando o seu normal desenvolvimento.

Tendo-se, porém, verificado, após vistoria realizada pelos competentes serviços técnicos do Estado, ser indispensável — a fim de que tão importante serviço ofereça ao público não só os necessários meios de transporte, mas ainda
de garantias da maior comodidade e segurança do seu funcionamento, evitando-se assim a repetição de acidentes
ocorridos — o reequipamento urgente de material circulante, a renovação da via, o aperfeiçoamento e complemento
da sinalização na estação do Cais do Sodré e a sua instalação na estação de Cascais, além de outros trabalhos, foram

estes melhoramentos impostos à empresa nos termos legais e contratuais em vigor.

Muito embora as aquisições e trabalhos impostos à empresa constituam obrigações legais e contratuais, averiguou-se, mediante inquérito a que se mandou proceder para o efeito, que a liquidação dos compromissos assumidos com os investimentos que houve e há a fazer com as aquisições e trabalhos referidos não pode realizar-se por conta dos saldos de exploração, tanto mais que a empresa se comprometeu a fazê-la em quatro anos, nem lhe é possível recorrer no momento a operação de crédito com o mesmo fim.

Nestes termos, o Governo julga que a solução mais razoável e que se justifica plenamente é o estabelecimento de um regime transitório na liquidação do imposto ferroviário devido.

Este regime vigorará por quatro anos, prazo dentro do qual, como já se disse, a empresa se obrigou a liquidar os compromissos acima referidos.

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. A liquidação do imposto ferroviário das linhas electrificadas não exploradas pela titular da concessão a que se refere a base 1 da Lei n.º 2.008, de 7 de Setembro de 1945, passará a ser feits pela aplicação da taxa de 12 por cento, durante o prazo de quatro anos, a contar de 1 de Novembro de 1951.

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

Paços do Governo da República, 24 de Novembro de 1951. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — Artur Águedo de Oliveira — Américo Deus Rodrigues Thomaz — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Manuel Maria Sarmento Rodrigues — Fernando Anulrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — José Soures da Fonseca.

Linhas Estrangeiras

ESTADOS UNIDOS A Associação Americana dos Caminhos de Ferro

anunciou que as encomendas de locomotivas, em Setembro passado, foram de 444 diesels e 15 locomotivas a vapor, ou seja o número mais elevado até agora registado. As encomendas nos nove primeiros meses de 1951 totalizaram 1.327 locomotivas contra 1.439 durante o período correspondente de 1950 e as entregas elevaram se a 1.856 contra 1.693, respectivamente.

ESPANHA Pelo respectivo Conselho de Administração foi no-

meado Director-Adjunto da RENFE, o sr. engenheiro Alfredo Moreno Uribe, que vinha exercendo, com muito zelo e competência, o cargo de Subdirector, assim como outros lugares que desempenhou ao serviço dos caminhos de ferro espanhóis.

Publicações recebidas

Anuário dos C T T - 1950

Está publicado o Anuário dos C. T. T., referente a 1950 e que nos dá conta do movimento dos serviços, sua organização e melhoramentos introduzidos.

No intuito de melhorar o rendimento e facilitar a fiscalização dos respectivos serviços, integraram-se as estações urbanas de Lisboa e Porto, que dependiam das correspondentes centrais telegráficas, na orgânica das circunscrições de exploração da Estremadura e do Douro Litoral.

Durante o ano de 1950 inauguraram-se mais três expressamente construidas para os C. T. T., nas seguintes localidades: Covilhã, Santa Bárbara de Nexe e Livramento.



Tintas inglesas anticorrosivas e decorativas



Tintas especiais para navios de ferro e madeira

HAND

MARCA REGISTADA

AGENTES E DEPOSITÁRIOS:

D. A. KNUDSEN & CO. LTD.—LISBOA

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

MUTUALIDADE

NA CONSTRUÇÃO CIVIL

COMPANHIA DE SEGUROS

RECOMENDADA PELA C.º DOS CAMINHOS DE FERRO

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

CORRESPONDENTES EM TODO O PAÍS

Largo do Carmo, 18, 1.º Esq. - L I S B O A

TELEF. 25364-5

THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.DA CASA FUNDADA EM 1865 Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em
PRAIA DO RIBATEJO - GAIABAIS - PAMPLHOSA DO BOTÃO E CARRIÇO
EXPORTADORES DE MADEIRAS - PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES
EM. Telel. - Thocrusilhos - Telefors s.º 4 - Preia do Ribelejo
Escritório em Lisbos - 4. LARGO DE STEPHENS. 5
End. Telegon n.º 2 1868

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO - LUAU (FRONTEIRA) - 1.348 Kms.

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

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA LOBITO LONDRE

O MAIS CURTO CAMINHO

ENTRE A EUROPA E A
ÁFRICA CENTRAL

ESCRITÓRIOS:

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

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

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)

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, Pessuais, 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

Fassio, Limitada

TRACTORES

MÁQUINAS AGRÍCOLAS
-E INDUSTRIAIS-

20, RUA JARDIM DO REGEDOR, 32 LISBOA

Telefones: 31902/3/4



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

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

INTERNATO E EXTERNATO (SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

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

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

TELEFONE: 62430



End. Teleg. EUROPÉA TELEFONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHOES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

PAÍS AGÊNCIAS EM TODO O

CRUCIFIXO, DO 40-LISBO A SEDE RUA

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL PENÍNSULA IBÉRICA

Ao servico da lavoura portuguesa

LISBOA

Rua do Comércio, 49 Rua Sá da Bandeira, 84 PORTO



POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º-Telef. 26519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 8 horas Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas Dr. Mignel de Magalhões—Rins e vias urinárias—à 1 hora Dr. Vicente Brondão — Pele e sililis—às 4 horas Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas Dr. António Pereira Estômago, figado e intestinos—às 16 horas Dr. António Pereira Estômago, figado e intestinos—às 16 horas Dr. Ajonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos—às 5,50 horas Dr. Casimiro Alonso—Deenças das senhoras e operações—às 5 horas Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5 30 horas Dr. Pint. Bastos — Boça e dentes, prótese—às 10 horas Dr. Migne Dr. Mario Jacquet — Fisioterapia—às 4 horas Dr. Mario Jacquet — Fisioterapia—às 4 horas Dr. Junquetra Júnior — Loenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

Á venda o 2.º volume, muito actualizado

La Brugeoise et Nicaise & Delcuve

SOCIEDADE ANÓNIMA

Fábricas d'Aços, Forjas e Estaleiros de Construção

S.T MICHEL-LEZ-BRUGES E LA LOUVIÈRE (BÉLGICA)



Vista aérea das fábricas em S.te Michel·lez-Bruges

Carruagens de luxo e ordinárias para Caminhos de Ferro e «Tramways»; Automotoras; Fourgons; Wagons

de todos os tipos e para todas as capacidades

Pontes, Estructuras, Reservatórios, Gazómetros e todas as construcções metálicas rebitadas e soldadas

Peças em Aço moldado—Peças em ferro fundido Molas—Aparelhos de Via

REPRESENTAÇÃO GERAL PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

CARLOS EMPIS - Rua de S. Julião, 23 - LISBOA