

19.º LEGAL
do 65.º Ano

Lisboa, 16 de Dezembro de 1952

Número 1560

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL



COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158—LISBOA

METALOCK

Sistema de reparação, a frio, de: Máquinas,
ferramentas e peças fundidas, partidas ou fen-
didas, sem soldaduras ou quaisquer massas!!!

MILHARES DE REPARAÇÕES JÁ EFECTUADAS, EM
TODO O MUNDO, NA INDÚSTRIA E NAVEGAÇÃO

RESULTADOS ABSOLUTAMENTE GARANTIDOS

ESTE PROCESSO É APROVADO PELO LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

O PROCESSO «METALOCK» CONSERTA O «IRREPARÁVEL»,
DANDO, NA MAIORIA DOS CASOS, MAIS RESIS-
TÊNCIA À ÁREA REPARADA, DO QUE AQUELA
QUE A PEÇA TINHA QUANDO NOVA

PEDIR INFORMAÇÕES A:

K. KIRKBI (PORTUGAL) **L.^{DA}**

PRAÇA DA ALEGRIA, 58-3.º D—TELEFONE 3 5231—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

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

///

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

S E D E

Rua da Vitória, 88-2.º — L I S B O A

Telefones 2 8552 — 2 8953

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

LISBOA

Carga e expediente, Rua do Comércio, 39 — Telef. 30551

FROTA

n/m. AFRICA OCIDENTAL	1.560 T.
n/m. ALCOBACA	9.588 T.
n/v. ALCOUTIM	10.526 T.
n/m. ALENQUER	9.588 T.
n/m. ALEXANDRE SILVA	3.215 T.
n/m. ALFREDO DA SILVA	3.643 T.
n/v. ALFERRAREDE	2.118 T.
n/m. ALMEIRIM	9.588 T.
n/v. AMARANTE	12.600 T.
n/m. AMBRIZETE	9.245 T.
n/m. ANA MAFALDA	3.643 T.
n/m. ANDUJO	9.245 T.
n/m. ANTONIO CARLOS	2.974 T.
n/m. ARRAIOLOS	9.587 T.
n/m. BEIAS	7.259 T.
n/m. BORBA	7.259 T.
n/m. BRAGA	7.224 T.
n/m. BRAGANÇA	7.224 T.
n/m. CARTAXO	1.376 T.

n/m. COLARES	1.376 T.
n/m. CONCEIÇÃO MARIA	2.974 T.
n/m. CORUCHE	1.376 T.
n/v. COSTEIRO	900 T.
n/v. COSTEIRO SEGUNDO	510 T.
n/m. COSTEIRO TERCEIRO	1.426 T.
n/m. COVILHÃ	1.376 T.
n/v. CUNENE	9.800 T.
n/v. FOCA	2.060 T.
n/v. INHAMBANE	9.619 T.
n/v. LUSO	10.125 T.
n/v. MARIA AMELIA	8.095 T.
n/v. MELLO	6.253 T.
n/v. MIRANDELLA	8.280 T.
n/v. MIRA TERRA	600 T.
n/m. SÃO MACARIO	1.221 T.
n/v. SAUDADES	6.430 T.
n/v. SILVA GOUVEIA	1.858 T.
n/v. ZE MANEL	1.240 T.

TOTAL: 197.447 TONELADAS

REBOCADORES:

«AFRICA»,
«FREIXO»,

«CINTRA»,
«S. CRISTOVÃO»,

«ESTORIL»,
«SOURÉ»

LANCHAS A MOTOR:

«GAROTA»,

«BOLHÃO»,

«CAROCHA»

33 Batelões (7 de 500 T., 24 de 400 T. e 2 de 250 T.)

25 Fragatas (2.300 T.)

1 Barca de Água (250 T.)

1 Draga «BARREIRO» com 5 Batelões de Dragadas com 80 m3. cada.

EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.:

1 navio de 3.600 T. e para 52 passageiros cada.

2 rebocadores de 1.200 T. cada.

CARREIRAS DE LISBOA PARA:

Norte de Europa — Norte de África — Cabo Verde — Guiné — Angola — Argentina
Estados Unidos — Terra Nova — Groenlândia e costa de Portugal

IMPORTANTE:

A COMPANHIA QUE MAIS NAVIOS TEM AO SEU SERVIÇO CONSTRUÍDOS EM PORTUGAL
NOS ESTALEIROS DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL NO BARREIRO E EM LISBOA

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

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1560



16 — DEZEMBRO — 1952



ANO LXV

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.º CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
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
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

O carácter 'acessório da necessidade «transporte» e as condições e os métodos de exploração dos serviços de transportes, pelo Doutor JOÃO FARIA LAPA	371
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT.	374
Revista das Revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	375
Crónicas de Viagem: Por Espanha, por CARLOS D'ORNELLAS	376
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	378
Vida Ferroviária	379
Há 50 anos	381
Parte Oficial.	381
Os nossos mortos	382
União Internacional dos Caminhos de Ferro	382
Brindes & Calendários	382
Linhas Estrangeiras	382
Recortes sem comentários	383
Espectáculos.	384

O carácter acessório da necessidade "transporte" e as condições e os métodos de exploração dos serviços de transportes

Pelo Doutor JOÃO FARIA LAPA

A unidade de consumo formula um juízo de acréscimo de utilidade, em relação a determinado bem económico (ou a ele, e aos seus sucedâneos), resultante da deslocação, no espaço, desse bem. Criou-se assim um juízo de utilidade—espaço. Esse juízo deu origem à necessidade «transporte» e porventura, depois, à realização da prestação de transporte.

Mas esse mesmo juízo surgiu, desenvolveu-se e formou-se em domínio estranho ao domínio estrito do transporte. A empresa transportadora não participa, directamente, do móbil, sempre subjectivo, que dá origem à necessidade «transporte». Um estabelecimento industrial, por exemplo, tem necessidade de se abastecer de matérias primas e de matérias subsidiárias, para prover à produção. É essa necessidade que origina, secundariamente, a necessidade «transporte».

Por isso o «transporte» não é, em si, um fim, mas apenas um meio. Nunca é, usando a terminologia de Menger, um bem de 1.^a

ordem; é sempre um bem de ordem superior. E daí, o seu carácter acessório.

Este carácter acessório da necessidade «transporte» influencia as condições de exploração e influencia os métodos de exploração, dos serviços de transportes.

As condições de exploração assentam, fundamentalmente, para cada empresa, no tráfego, considerado este como razão entre quantidades transportadas (por vezes, na unidade de espaço), e o tempo de realização das respectivas prestações de transporte. Ora o tráfego, que é, afinal, a expressão quantitativa das necessidades «transportes», traduz simplesmente as necessidades de que as primeiras procedem. Se a indústria das conservas de peixe, por exemplo, sofrer um período de depressão, desde logo decai o tráfego de peixe fresco, de folha de Flandres, de conservas de peixe, etc.. Se, no sector agrícola, a olivicultura se encontrar num ano de contra-safra, desde logo enfraquece o tráfego de azeitona, de azeite, de utensílios de lagar, etc..

Se uma mina de carvão atingir o esgotamento (caso, por exemplo, das Minas de Santa Suzana), imediatamente o tráfego de carvão, procedente dessa mina, cessará.

A depressão ou cessação de tráfego surge como resultado da depressão ou cessação da actividade económica, fonte da necessidade «transporte».

Resultados análogos se podem verificar no sentido oposto. A ambiência económica internacional facultou a exploração de um jazigo mineiro (o de Moncorvo, por exemplo). E então surgiu um tráfego, para o qual o transportador em nada concorreu.

A actividade da empresa transportadora está assim, em grande parte, fora do alcance ou da actuação do empresário.

Diz-se «em grande parte» porque, como de resto é corrente no domínio do económico, a relação entre a necessidade «transporte» e aquela que lhe deu origem não é uma relação puramente causal; é, antes, uma relação funcional, ou de interdependência.

E, por isso, pode por vezes o empresário de transportes, recorrendo a processos adequados, desde a organização de transportes entre determinados locais, a alteração da capacidade ou frequência de transporte, até à política de preços e à publicidade, suscitar a criação de novas actividades económicas, cujas necessidades darão origem, por sua vez, à necessidade «transporte» e portanto à criação de tráfego.

Mas o que, com tal atitude, o transportador provocou, foi a eclosão das necessidades «transporte» pre-existentes: dinamizou, digamos, as necessidades «transporte» que permaneciam em potencial. Para tal dinamização, elas necessitavam de um meio económico adequado — e foi a esse meio económico adequado que o transportador deu realização. Se assim não fora, se não permanecessem latentes as necessidades «transporte», elas não se revelariam após aquela realização. E é claro, quanto maior for a eficácia da actuação do transportador, maior será a satisfação das necessi-

dades «transporte», por essa actuação materializadas, e mais acrescerá o tráfego.

Isto não obsta a que, na verdade, o transportador tenha de reconhecer-se, muitas vezes, impotente perante as flutuações do tráfego e de considerar, também muitas vezes, inoperante a sua actuação, no sentido de as dominar.

Acresce que o transportador não tem contacto directo com o mercado onde se suscitam as necessidades criadoras da necessidade «transporte». O produtor directo de um bem, de consumo ou de produção, e cuja necessidade seja criadora da necessidade «transporte», pode reagir, ou não reagir, em face de uma contracção ou desvio da procura desse bem; ao transportador, pelo contrário, é vedada qualquer reacção directa, no mercado. Se o produtor reagiu de forma a conservar-se constante o tráfego desse bem (por exemplo através da redução do preço) o transportador é, indirectamente, beneficiário dessa reacção; mas se, pelo contrário, o produtor não reagiu, e o tráfego acusou decréscimo, o transportador tem de conformar-se com essa carência de reacção.

No que respeita aos métodos de exploração, conclui-se, perante a frequente impossibilidade de actuação por parte do transportador, que se torna indispensável adaptar rapidamente aqueles métodos às flutuações do tráfego, dilatando os serviços, nas épocas de expansão, e contraindo-os, nas épocas de depressão.

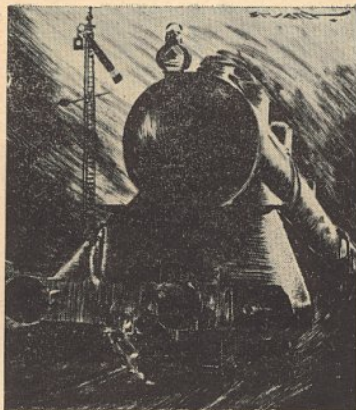
As empresas transportadoras de grandes dimensões, com numeroso pessoal, estrutura orgânica necessariamente esquelmatizada e rígida, largos investimentos, sobretudo em capitais fundiários, que não podem ser transferidos sem perda total, ou quasi total, da sua utilidade, têm maior facilidade em responder à dilatação dos serviços, que à contracção. Para a primeira, não lhes é difícil intensificar as circulações — sempre atentas a que não decresça o valor da razão entre as prestações de exploração e as prestações de transporte, o chamado coeficiente de utilização —, au-

mentar as velocidades, procurando encurtar o tempo decorrente entre duas utilizações sucessivas do mesmo veículo, o chamado ciclo de rotação, etc.

Já nas épocas de depressão, não se torna fácil a tais empresas contrair os serviços. O pessoal, que é adextrado, não pode ser dispensado, para depois vir novamente a ser chamado, quando se verificasse a expansão. Os capitais fundiários, por sua natureza, não podem ser transferidos; os capitais técnicos, pela especialização, também não encontram aplicação diversa. Os custos globais fixos são, nas empresas transportadoras de grandes dimensões, relativamente elevados; esta circunstância provoca, nas épocas de contracção do tráfego, sensível elevação dos custos fixos unitários, e portanto dos custos totais unitários.

As empresas transportadoras de pequenas dimensões têm, ao contrário das grandes empresas, maior facilidade em se adaptarem às contracções do tráfego e maior dificuldade de adaptação às expansões. Nem sobre elas pesa grande montante de capitais fundiários e técnicos; nem têm de suportar a permanência de um pessoal especializado, de formação profissional difícil e longa; nem o valor dos custos fixos é de tal forma elevado que torne rígidos os custos totais. Contraem facilmente os serviços. Mas para o inverso, para a dilatação, carecem de recursos, pelas limitadas proporções dos factores produtivos, quer pessoais, quer reais.

NOTA — É evidente que nestas notas se consideraram os transportadores como um conjunto, e portanto se abstraiu da concorrência entre eles.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

«Dia do Cego»

Por iniciativa do Instituto de Assistência aos Inválidos, de que é director o sr. dr. José Pinto de Aguiar, e sob o alto patrocínio do Ministro do Interior, sr. dr. Trigo de Negreiros, iniciou-se um grande e generoso movimento nacional em favor dos cegos. O dia 13 de Dezembro, que o calendário católico consagra a Santa Luzia, passou a ser considerado o «Dia do cego».

O ilustre titular da pasta do Interior, na conferência que teve com os representantes da Imprensa diária e durante a qual expôs o programa da campanha, afirmou que se procurava, com esse movimento de solidariedade humana, solucionar o problema da recuperação social dos cegos válidos e da assistência devida aos inválidos.

De dez mil cegos que existem actualmente no País, só novecentos e poucos trabalham. Aos inválidos dar-se-á acolhimento em estabelecimentos próprios ou em secções especiais dos asilos e para os que forem recuperáveis serão dadas ocupações condignas que lhe dêem a ilusão de que eles próprios ganham os meios de subsistência. Desaparecerão finalmente das ruas os músicos cegos e com eles aqueles homens válidos que, a pretexto de os acompanhar e de os ajudar a ganhar a vida, arrecadavam, sem escrúpulos, a melhor parte das receitas.

A iniciativa é digna dos mais calorosos aplausos — e se este ano ninguém lhe negou a sua colaboração, nos anos seguintes essa colaboração será, com certeza, muito mais eficiente.

Em toda a parte os cegos despertam um grande movimento de solidariedade.

A propósito, vamos arquivar, como nota de interesse, o seguinte que acabámos de ler num jornal:

O Ministério das Obras Públicas da Venezuela, doou 2.000 bolívares e vai encarregar-se do projecto da construção e do fornecimento gratuito dos materiais para o edificio que irá servir para os cães guias de cegos. Serão preferidos os cães pastores, alemães, boxers e de Lavrador e o tempo de ensino dos animais variará entre dois e três meses. A parte mais interessante e também a mais difícil do treinamento é a que ensina ao cachorro a desobedecer às ordens do dono cego, quando representarem perigo para este.

D. João da Câmara

No próximo dia 27 completa-se o primeiro centenário do nascimento de D. João da Câmara, poeta e dramaturgo ilustre, dos mais representativos de uma grande geração, autor de algumas peças com que se opulentou a dramaturgia nacional. A Academia das Ciências, pela palavra de Júlio Dantas e de Ramada Curto, já prestou, numa sessão solene, homenagem à obra do insigne homem de teatro, que tem na comédia «Os velhos» uma verdadeira obra prima. Propõem-se os artistas titulares da Companhia do Teatro Nacional de D. Maria II organizar um espectáculo de gala com uma das suas peças e, finalmente, a Câmara Municipal de Lisboa pensa em erigir um monumento àquele que foi, ao lado de Henrique Lopes de Mendonça, de um Eduardo Schallbach e de um Marcelino Mesquita, um dos mais notáveis renovadores do teatro português.

D. João da Câmara fez do seu teatro — histórico, sentimental ou popular, uma expressão da vida. Seria, pois, injustiça esquecê-lo. Com a sua lição há ainda muito que aprender.

D. João da Câmara só soube criar admiração e amizades em sua volta. Era naturalmente bondoso, ninguém o excedeu em generosidade e foi — todos o reconheceram — um camarada leal e um amigo exemplar. Pouco tempo depois da sua morte, um poeta que com ele muito conviveu e que se chamou Bulhão Pato, dedicou à sua memória este belo e sentido soneto:

A D. JOÃO DA CAMARA

*Não morreu. Ele vive palpitando
Em nossos corações, sombra adorada,
Como quando nos dias da alvorada
Lhe fulgia a pupila rutilando!*

*O bando juvenil, o alegre bando,
Vem correndo a abraçá-lo. Alvorçada,
Responde-lhe a sua alma apaixonada
Na ternura dos justos exultando.*

*Não se apartou de nós nem por momentos.
Vamos ouvir-lhe os próprios pensamentos,
No tom daquela voz encantadora!*

*Se nos turva uma lágrima um instante!...
E' dele, que no pálido semblante,
Olhando para nós, sorrindo chora!*

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

Caminhos de Ferro de Benguela

Completo no decorrente ano meio século ao serviço do Império e da província de Angola a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.

Este caminho de ferro é testa do transafricano que liga o Oceano Atlântico ao Oceano Índico e assegura os transportes directos dos portos portugueses do Lobito e Benguela, na província de Angola, com os portos portugueses da Beira e Lourenço Marques na Província de Moçambique, e ainda com os de Durban, Port Elizabeth, Cape Town, e outros na África do Sul.

A Companhia explora um serviço rápido de passageiros e mercadorias, sem trasbordo, do Lobito a Elisabethville, no Congo Belga, através duma extensão de 2.107 quilómetros.

Para darmos aos nossos leitores uma pequena ideia da posição notável que esta via férrea ocupa no continente africano, indicam-se abaixo as distâncias entre

Lobito e Port-Franqui . . .	3.211 Km.
Bukama	2.088 >
Tenke	1.870 >
Elisabethville	2.107 >
Bulawayo	3.621 >
Salisbury	4.128 >
Beira	4.710 >
Mageking	4.406 >
Johannesburgo	1.712 >
Lourenço Marques	5.348 >
Cape Town	5.808 >

Devido aos magníficos serviços desta empresa exploradora, um expresso com todo o conforto, luxo e modicidade de preço invejável atravessa Angola e liga Lobito a Elisabethville (2.107 Km.) em menos de 48 horas.

Movimento do turismo espanhol

Em relação ao ano de 1951 a Direcção Geral de Turismo publicou uma estatística sobre as entradas de turistas em Espanha, vindas de todas as partes do globo:

Da Europa

Alemanha	20.065
Bélgica	35.603
França	465.629
Grã-Bretanha	150.154

Holanda	13.302
Itália	125.381
Portugal	149.711
Suiça	28.552
Outras nações	29.665

Da América

América do Norte . . .	44.677
Argentina	28.619
Brasil	13.869
Canadá	2.295
Colômbia	2.943
Cuba	8.056
Chile	5.896
México	5.797
Perú	1.996
Uruguay	3.871
Venezuela	7.448
Outras nações	6.886
Da Ásia	5.960
Da África	13.333
Da Oceania	4.169
Apátridas	3.296

É curioso verificar que 226.683 turistas entram em Espanha pelo caminho de ferro, 537.314 pelas estradas, 377.810 pelos portos marítimos e 48.757 pelos aeroportos.

O automóvel particular nos E. U. A.

Nos Estados Unidos da América, apesar da canalização do aço para a indústria de guerra, o número de automóveis particulares acresce constantemente e pode dizer-se que aumenta em 3.000.000 de veículos cada ano.

Nos últimos 14 anos o número de automóveis particulares passou de 25 a 42 milhões de unidades, com um aumento de 64 %, enquanto a população aumentou somente de 17 %.

A grande difusão do automóvel particular aumentou evidentemente a densidade em geral, que chega a um auto por cada 3,3 habitantes. A distância média percorrida por cada veículo é duns 14.500 quilómetros.

Emprego da energia atômica na navegação

Os estudos e ensaios sobre o emprego da energia atômica na navegação permitiram ultimamente abastecer com ela o submarino norte-americano «Nautilus», que poderá permanecer submerso indefinidamente, isolado por completo da atmosfera terrestre.

CRÓNICAS DE VIAGEM

POR ESPANHA

VII

P o r C A R L O S D ' O R N E L L A S

Poladura foi ferido quando se encontrava numa das casas de Irun. Sofreu fractura de uma costela e da perna direita, e todos os seus companheiros, entre estes quatro que se alistaram voluntariamente e ao mesmo tempo, morreram a seu lado. Conduzido ao hospital de Lecaros seguiu depois para Pamplona. O forte de Guadalupe foi ocupado, apoderando-se os nacionalistas de 16 dos seus canhões e quarenta mil granadas. Parte dos canhões via-se inutilizada pelo resultado da acção da aviação nacionalista. Os mantimentos ali encontrados constavam de latas de conserva de primeira qualidade, fiambres inteiros, latas de bolachas, etc..

O tenente Galvan, da quarta Companhia do Tércio, foi morto por um artilheiro, que, escondido por detrás de um canhão, fazia tiros de espingarda, utilizando balas explosivas sendo uma destas que o matou, atingindo-o em cheio na cabeça, que ficou decepada e separada do corpo. Após a morte de Galvan, foi cercado o recinto de uma das baterias e aprisionados todos os artilheiros que, em número de nove, incluindo o que matou o tenente Galvan, foram passados pelas armas, gritando um deles: Viva Espanha! Viva o Tércio!

A entrada no forte de Guadalupe foi feita com precaução, pois um dos objectivos mais importantes era salvar um grande número de prisioneiros das direitas que ali se encontravam detidos, passando os maiores horrores, e aguardando a hora fatal de serem fuzilados pelos comunistas.

As tropas nacionalistas ainda conseguiram salvar 84 pessoas, encontrando bastantes cadáveres de outros que foram fuzilados, entre os quais foram reconhecidos Honório Maura, Buenza y Churruca. Maura e Churruca foram sepultados com toda a solenidade e Beunza foi sepultado em Pamplona, onde foi muito sentida a sua morte.

A valentia do Tércio e de alguns voluntários ficou provada na história da guerra civil de Espanha, pela sua bravura e heroicidade!

A actividade dos Hospitais e as suas necessidades

O material sanitário e outros vários donativos que A Voz enviou para os hospitais nacionalistas de Espanha, foi também repartido por ambulâncias e casas de caridade que, naquele período de grande actividade, prestaram valiosos serviços às tropas da ordem.

As ambulâncias improvisadas careciam, de facto, de grande auxilio e os hospitais mais ainda pela grande actividade que desenvolveram em virtude dos combates travados para a conquista de Madrid.

Um desses hospitais foi o de Ciudad Rodrigo, antigo estabelecimento fundado no último quartel do século XV, por uma dúzia de pessoas amigas e vizinhas da capital madrilena.

Hospital de la Pasion se chama o simpático estabelecimento, onde, gentilmente, trabalhavam perto de sessenta enfermeiras, não profissionais, por turnos de doze. O seu director, um grande amigo de A Voz, capitão-médico D. Ernesto Sanchez, pôs em evidência as suas maravilhosas provas de trabalho inteligente.

Depois de uma das últimas remessas de material, entregue no Hospital de la Pasion, foi-nos dado o ensejo de assistir a uma improvisada e lindíssima festa de homenagem ao jornal A Voz, ali representado por nós, festa a que prestaram o seu concurso as enfermeiras de guerra Filomena Marcos, cantora distinta; Lucia Ortega, pianista de grandes recursos; e o hospitalizado Agustín Isoina, argentino, estudante de direito que se naturalizou espanhol para poder enfileirar-se no Exército nacionalista.

Terminada esta tocante cerimónia, a que assistiram todo o corpo clínico do hospital, enfermeiras, religiosas e os doentes que o podiam fazer, foi-nos proporcionada uma rápida visita ao interior do velho edificio.

Tivemos então ocasião de observar o que de bom e mau ele possuía e chegámos à conclusão de que, de

bom, só tinha a assistência graciosa de toda aquela gente que, desde o começo da guerra, trabalhava com abnegação e sentimento. A afabilidade das irmãs de caridade na gerência dos serviços que lhes estavam entregues, a assistência permanente dos clínicos, o trabalho insano das enfermeiras e de todo o restante pessoal, era, realmente, o que de bom tinha aquele hospital.

De mau notava-se o que é natural numa casa com quinhentos anos de existência, sem quaisquer recursos, com algumas das suas dependências completamente arruinadas e outras em parte reconstruídas com donativos particulares, apesar de, quando da sua fundação, ter sido estatuído não poder receber donativos particulares, nem do próprio Estado, mantendo-se unicamente com os que, espontaneamente, eram concedidos pelo grupo a que acima nos referimos e que era composta pelos benfeitores: Rodrigo de Valladolid, Pedro de Aguilar, Hernan Lopez, Pedro de Valladolid, Pedro Montero, Pedro de Paz, Hernan Barbero, Diego de Valderas, Pedro Armero, Afonso del Campo, Hernando Felipe e Alvaro de Miranda, segundo real decreto de 10 de Janeiro de 1479.

O modesto mobiliário que possuía era o mais pobre que podia ser. Faltava tudo o que era necessário para que o hospital pudesse ser considerado um hospício regular. O pouco material cirúrgico de que dispunha fora-lhe enviado por *A Voz*, mercê da inesquecível subscrição das Senhoras portuguesas. Não havia neste hospital «vitrines» para sala de operações, um carro volante para transporte de material, caixas metálicas esterilizadoras, aventais de borracha para os médicos, uma lâmpada de 120 alternas com respectivo suporte, nem também ventosas, aparelhos cirúrgicos, etc., etc., não contando com roupas e camas, tão necessárias umas e outras, pois as que possuía tinham sido ultimamente cedidas por particulares.

Este hospital é um enorme casarão que, cheio de tradições históricas, ainda mantém as paredes da primitiva. Os seus fundadores enquanto viveram, foram

os seus sustentáculos, mantendo sempre ali, à sua custa, os doentes e os velhinhos impossibilitados de trabalhar. A caridade e o respeito pelo semelhante nunca faltaram ali, e às irmãs de caridade se deve o amor e o carinho com que sempre foram tratados os doentes que dali saíram com saudade.

Mantém-se no Hospital de la Pasion a capela da primitiva, que os reis D. Fernando e D. Isabel, por decreto de 25 de Maio de 1492, lhes concederam.

Passado um século, Gregório XIV, a pedido de Filipe II, concedeu a agregação de mais algumas propriedades, que ficaram como casas de renda, para auxílio ao hospital. Mas estas rendas desertaram e os donativos foram escasseando a ponto de ter o hospital uma vida difícil.

A sua situação era angustiosa, e graças às enfermarias improvisadas pôde contribuir para suavizar quanto possível as dores dos que combateram na defesa da Espanha, contra o marxismo que pretendia destruir a nação vizinha.

Uma visita aos hospitais onde se encontravam os feridos nacionalistas

Salamanca, cidade cheia de vida, estava transformada num grande

centro de actividade militar e preparada para reabastecer a sua «frente» de mantimentos, munições e medicamentos para os hospitais e ambulâncias, que lhe estavam subordinados.

Graças à generosidade dos nacionalistas espanhóis e portugueses, que de alma e coração viviam para esse movimento, as casas de caridade foram abastecidas com os medicamentos necessários, em relação à quantidade dos seus doentes.



A mesa da Irmandade de Ciudad Rodrigo vem a Lisboa propositadamente para entregar uma mensagem da cidade ao autor destas linhas. Da esquerda para a direita: Professor Gil Ramos; Dr. D. Juan Penagüa; D. Jesus Sanchez Arjonas de Velasco; Diamantino Tojal; C. d'Ornellas; Dr. Ernesto Sanchez; D. Eladio Albarca e Dr. D. Arturo Orive Flores

(Continua)

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Está sendo aproveitado para pesquisas científicas, a que se liga incalculável importância, o urânio em forma concentrada, que se encontra na glândula da larva do bicho de seda.

(de *L'Anversois* — Anvers)

Segundo anuncia o Instituto do Petróleo da América, a média diária de produção de petróleo nos Estados Unidos é de quatro milhões de barris.

(da revista *Información Económica* — Bilbao)

As mulheres turcas, que há cinquenta anos nem a rua podiam sair sem o rosto coberto, aproveitam a liberdade que lhes foi concedida.

No tribunal de Damasco estreou-se como advogada uma repariga turca, dr.^a Tarasi. É a primeira advogada turca

(de *Soleil* — Alger)

O colibacilo que vive no intestino humano é uma bactéria que, segundo recente descoberta do dr. Pfanens, produz a vitamina, K indispensável à coagulação do sangue

(de *Chronique Scientifique* — Bruxelas)

O único sacerdote americano a quem é permitido dizer missa todos os dias por intermédio duma estação comercial de rádio, é o reverendo Cox, da antiga igreja de S. Patrício em Pittsburgh.

(do semanário *Jugend* — Munique)

O observatório de Berna descobriu uma nova estrela que explodiu a cento e onze mil quintiliões de léguas. A luz da nova estrela, que os sábios do observatório viram do tamanho dum alfinete, levou trinta e oito milhões de anos a chegar aos olhos daqueles homens de ciência.

(do semanário *Lordagsavisen* — Oslo)

Como os átomos de prata desapegados actuam como microbicidas, em Copenhague fizeram-se experiências de pasteurização da água por meio da prata. Todas as bactérias da água foram exterminadas.

(de *Notre Temps* — Paris)

Acaba de aparecer em Paris um novo romancista: Margravn, sapateiro de seu ofício, autor dum romance notável: «Cielon». Interrogado pelos jornalistas acerca da sua vocação literária, Margravn, sem deixar as meias solas que estava a aplicar a uns sapatos, respondeu que o romance publicado era o pior dos seus trabalhos.

da revista *Cahiers de la Pensée Française* — Toulouse)

Uma estatística publicada nos Estados Unidos diz que a espécie animal produz apenas 5 por cento do trabalho útil. A máquina fornece quarenta vezes mais rendimento que o músculo. Na América do Norte um barril de petróleo dá mais energia que 1.500 operários.

(do semanário *Estudios* — Valencia)

Na Suíça foram coroadas de êxito experiências com altos falantes de vidro. Estão a construir-se agora em várias fábricas aparelhos receptores também de vidro.

(do magazine *World Digest* — Nova Yorque)

Os filatelistas holandeses procuram recuperar para as coleções o selo «Maurício azul», desaparecido durante a ocupação alemã. É um dos selos mais raros do mundo e está avaliado em duzentos mil dólares.

(do diário *La Métropole* — Anvers)

Reuniram-se em Roterdão quatro mil atletas judeus com o fim de honrar a memória de Abraão Svarg, fundador do Instituto de Ginástica da Holanda. Foi Abraão Svarg o primeiro que propagou sistematicamente a noção de que os exercícios físicos rítmicos contribuíam para melhorar a saúde.

(do jornal hebraico *Notre Paule* — Paris)

Na confecção de vestuário usado pelos aviadores americanos entram fios metálicos. A temperatura pode ser controlada, de modo a funcionar segundo a altitude. Os fatos de pêlo de carneiro passaram de moda.

(do diário *La Nación* — Buenos Ayres)

Nos laboratórios aerodinâmicos da Noruega os túneis para a produção de vento e chuva por meio de dispositivos que levam a temperatura a menos de 30 graus, estudam-se todos os fenómenos do gelo.

(de *La Rondine* — Turim)

Todas as fábricas suecas possuem máquinas de vidro plástico. O vidro fundido, comprimido em massa, é fabricado em lâminas e placas.

(do *Arbeiderbladet* — Oslo)

Um inquérito sobre automobilismo em Nova Rochel nos Estados Unidos revelou que 28 por cento de estudantes universitários conduziam sem licença.

(do *English Digest* — Londres)

Vida Ferroviária

A situação dos reformados dos serviços públicos ao serviço da C. P.

O *Diário do Governo*, número 285, (II série) de 4 do corrente inseriu um parecer do Conselho Consultivo da Procuradoria Geral da República, nos seguintes termos:

É perfeitamente lícito a qualquer funcionário dos Caminhos de Ferro do Estado, embora reformado ao abrigo das disposições do Decreto n.º 16.242, empregar a sua actividade em qualquer empresa particular;

Se durante a sua actividade nesta empresa contribuiu para a respectiva Caixa de Reformas e Pensões, tem direito, verificados os restantes requisitos, a receber a respectiva pensão de aposentação, não constituindo impedimento legal o facto de ser reformado pela Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.

1) A comissão administrativa da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, tendo ponderado a situação de certo empregado que se encontra reformado, solicitou que se pedisse sobre ela o parecer deste corpo consultivo.

Vejamos, seguindo a exposição daquela comissão administrativa, qual seja a situação:

Um determinado agente, admitido em 10 de Dezembro de 1905 nos Caminhos de Ferro do Estado (Direcção do Minho e Douro) e inscrito na Caixa de Reformas dos mesmos Caminhos de Ferro em 10 de Janeiro de 1913, transitou, por efeito do contrato de 11 de Março de 1927, celebrado entre o Governo e a C. P., para o serviço desta empresa.

Segundo esse contrato, a situação e escolha do pessoal das linhas adjudicadas ficaram sujeitas às seguintes regras:

1.º O primeiro outorgante (Estado) tomará a seu cargo todo o pessoal que actualmente estiver adido aos quadros e vencer pelo Ministério das Finanças;

2.ª Serão submetidos a uma junta médica, para exame, todos os empregados dos serviços de escritórios e estações que tenham mais de 60 anos de idade ou mais 30 anos de serviço e todo o pessoal de máquinas, jornaleiros, de trens, de serviço fluvial e de revisão que tenha mais de 55 anos de idade ou mais de 25 anos de serviço, e serão reformados, por conta da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, todos os agentes que a junta não considere com as aptidões físicas necessárias ao bom desempenho das funções que lhes competem;

§ 1.º O pessoal dos armazéns gerais, saúde, oficinas, depósitos, dos armazéns dos serviços, imprensa, tesouraria e quaisquer outros serviços gerais será considerado, para esse efeito, como pessoal de escritório.

§ 2.º Para a rede do Minho e Douro se nomeará uma junta médica e para a do Sul e Sueste outra, compostas por um médico dos Caminhos de Ferro do Estado, um outro nomeado pela segunda outorgante (C. P.) e um terceiro, presidente, escolhido por acordo entre o primeiro e a segunda outorgantes, ou, na falta desse acordo, pelo Governo, sob proposta da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro.

§ 3.º Dos restantes agentes, a segunda outorgante escolherá o pessoal que julgar necessário e suficiente para a boa exploração, das redes adjudicadas, o qual ficará subordinado aos regulamentos da segunda outorgante aprovados pelo Governo.

§ 4.º Esta escolha deve ficar terminada no prazo máximo de um ano, a contar do início da exploração pela segunda outorgante, devendo o pessoal sobranter, se o houver, ser colocado na situação de adido com os vencimentos actuais, que serão pagos em partes iguais pelo primeiro e pelo segundo outorgante, enquanto os seus serviços não forem utilizados pelos outorgantes em qualquer outro lugar compatível com as suas habilitações.

Segundo consta da respectiva folha de matrícula, deu-se, quanto ao agente em referência, a a primeira hipótese.

A C. P., todavia, entendeu que ele não devia continuar ao seu serviço, e foi, por isso, o mesmo incluído entre os sobrantes, em consequência de ser incompetente e incapaz para o serviço do caminho de ferro.

Ficou, assim, colocado na situação de adido.

Posteriormente, obteve a sua pensão de reforma a partir de 1 de Junho de 1932, por ter sido julgado, em 17 de Março de 1932, incapaz para todo o serviço, ao abrigo do Decreto n.º 16.242, de 17 de Dezembro de 1928, que aprovou o Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.

No entanto, e anteriormente, este agente fora admitido nos quadros da Companhia Nacional, em 1 de Setembro de 1928, e inscrito na Caixa de Aposentações e Socorros dessa Companhia em 1 de Novembro de 1933.

Em face disto, faz-se a seguinte pergunta:

O facto de ser empregado da Nacional e af se manter, mesmo depois de haver sido reformado pela Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, tem qualquer influência na pensão de reforma?

Mais claro: a circunstância de a Nacional julgar aquele agente apto para o serviço, para o qual a

junta dos Caminhos de Ferro do Estado o dera como incapaz, e de este continuar *efectivamente a trabalhar* far-lhe-ia perder o direito à pensão?

É a primeira dúvida que se suscita.

2-A) Em 1 de Janeiro de 1947, e por virtude da cláusula 9.ª da escritura pública de 30 de Dezembro de 1946, celebrada entre a C. P. e a Nacional, transitou o agente referido desta Companhia para aquela.

Com efeito, dispõe a referida cláusula que:

A C. P. assume a obrigação de admitir nos seus quadros, sem baixa de categoria e sem redução de vencimentos, todo o pessoal tabelado da C. N., o qual ficará, desde logo, sujeito aos regulamentos da C. P.

Era a C. P. obrigada a admitir este agente?

É esta a segunda pergunta.

2 B) Porque ele era, como foi dito, contribuinte da Caixa de Aposentações e Socorros da extinta Companhia Nacional, solicitou a sua aposentação pela referida Caixa, que lhe foi dada, nos termos do seu regulamento privativo. Requisitou, de seguida, as concessões de transporte como reformado dessa Caixa. Ao ser, porém, estudado o pedido, verificou-se que ele gozava já de regalias como reformado da Caixa dos Caminhos de Ferro do Estado.

Pergunta-se: são as duas pensões acumuláveis?

1) A resposta à primeira pergunta é fácil.

Nenhuma disposição legal, mencionadamente as do Decreto n.º 16.242, impede que um funcionário na situação de reforma (ou aposentação) exerça, fora dos quadros do funcionalismo do Estado, qualquer actividade profissional.

Tendo terminado a relação de serviço nos Caminhos de Ferro do Estado pela reforma, era inteiramente lícito ao empregado em referência estabelecer nova relação de emprego com uma empresa particular, como era a Companhia Nacional.

Esse facto não faz perder o direito a receber a pensão de reforma.

E nem a circunstância de ter sido dado como incapaz para o serviço e incompetente tem qualquer interesse em referência ao seu novo emprego.

O mais que daí se podia concluir é que a decisão tomada, sobre este aspecto, não tinha verdadeira fundamentação, pois mal se compreende que um funcionário dado como incapaz para todo o serviço continue efectivamente ao serviço, embora numa outra empresa, por mais de vinte anos.

4) Quanto à segunda pergunta:

Se a C. P., segundo a cláusula transcrita, se obrigou a admitir nos seus quadros todo o pessoal da Companhia Nacional e se o referido empregado

fazia parte deste, é óbvio que aquela Companhia não podia recusar a admissão dele com o fundamento de o ter recusado antes.

De resto, não interessa mesmo discutir se era ou não obrigado a admiti-lo — basta verificar que o admitiu.

Na presença deste facto consumado é que deve procurar-se resposta para a última dúvida.

5) Tendo estabelecido com a Companhia Nacional nova relação de emprego, o agente referido foi inscrito como contribuinte da Caixa de Aposentações e Socorros da referida Companhia.

E, porque foi inscrito e reunia os demais requisitos (prestação de serviço por um certo espaço de tempo, pagamento de quotização, etc.), adquiriu o direito a uma certa pensão de aposentação, segundo o regulamento da Caixa.

Esta pensão não pode ser-lhe recusada com o fundamento de que já recebe outra pela Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.

Efectivamente, não existindo, como já se demonstrou, qualquer disposição legal que impedisse o funcionário, por ser reformado, de exercer a função numa empresa particular, é evidente que, só pelo facto de a ter exercido e reunir os outros requisitos, tem direito igual, relativamente à Caixa onde foi inscrito, aos outros empregados.

As disposições do Decreto n.º 16.669, de 27 de Março de 1929, não podem ser invocadas para encontrar uma solução.

Com efeito, tais disposições consagram o princípio de que o funcionário só tem direito a uma pensão de aposentação, embora exercendo mais de um cargo, mas tal princípio é apenas aplicável aos funcionários do Estado.

Por outro lado, esse princípio supõe que o funcionário exerce cumulativamente dois ou mais cargos.

Mas já não existe disposição legal alguma que proíba um funcionário do Estado que exerça, cumulativamente, uma outra função não pública de receber a pensão de aposentação correspondente ao exercício da função pública e uma outra pelo exercício daquela que o não é.

Mas no caso em análise não houve, sequer, exercício acumulado de duas funções.

O empregado prestou serviço na Companhia Nacional depois de desligado do serviço dos Caminhos de Ferro do Estado, e prestou-o em condições perfeitamente regulares.

Não pode, pois, afirmar-se que depois de ingressar na C. P., por efeito do contrato desta com a Companhia Nacional, ele omitiu ou escondeu, não só que era reformado, como tinha sido dispensado em 1928 do serviço.

É que o referido empregado não tinha de omi-

tir ou esconder aqueles factos; era funcionário da Companhia Nacional, e só este era relevante.

Relativamente aos direitos que tal funcionário tem relativamente à Caixa para a qual contribuiu, nenhum outro facto tem interesse.

Mas deve dizer-se que, admitindo que a C. P., por aqueles motivos ou por qualquer outro, recusasse a sua admissão, então a posição, era mais clara — tudo se passava como se o funcionário tivesse requerido à Caixa da Companhia Nacional a sua pensão de aposentação sem nunca ter sido funcionário da C. P.

Em qualquer caso, nunca pode falar-se em acumulação de pensões de reforma, pois o direito a receber cada uma delas deriva de se ter prestado serviço a pessoas diferentes: ao Estado e a uma sociedade particular.

Lembra-se, a propósito, a disposição do artigo 38.º do já citado Decreto n.º 16.669:

Ao aposentado que exercer qualquer lugar do activo, do Estado, corpo ou corporação administrativa, a Caixa Geral de Aposentações abonar-lhe-á, enquanto permanecer nessa situação, apenas um terço da pensão a que tiver direito, se aquele não tiver optado pela totalidade da pensão e percepção de um terço do vencimento.

Em face do exposto, firmam-se as seguintes conclusões:

a) É perfeitamente lícito a qualquer funcionário dos Caminhos de Ferro do Estado, embora reformado ao abrigo das disposições do Decreto n.º 16.242, empregar a sua actividade em qualquer empresa particular;

b) Se durante a sua actividade nesta empresa contribuiu para a respectiva Caixa de Reformas e Pensões, tem direito, verificados os restantes requisitos, a receber a respectiva pensão de aposentação, não constituindo impedimento legal o facto de ser reformado pela Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.

Este parecer foi votado no conselho consultivo da Procuradoria-Geral da República de 28 de Agosto de 1952.

A bem da Nação.

Procuradoria-Geral da República, 28 de Agosto de 1952. — O Ajudante do Procurador-Geral da República, *Adriano Vera Jardim*.

Está conforme.

Procuradoria-Geral da República, 28 de Outubro de 1952. — O Secretário da Procuradoria-Geral da República, *Carlos Cecílio Nunes Góis Mota*.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Dezembro de 1902)

Linhas portuguesas

Estação central do Porto. — Os srs. Francisco Azevedo, Thomaz Dias e Isidoro Campos, directores da Sociedade Constructora, apresentaram ao Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado uma proposta para a construção da estação central do Porto.

Anteriormente, como dissémos, fôra apresentado um plano do sr. Marquês da Silva, a qual abrangeria a instalação dos correios e telegraphos, mas parece que o projecto não offerecia bastante amplitude ás necessidades futuras.

Pela nova proposta, a que acima nos referimos, a construção será feita em dois annos, e o pagamento poderá ser realizado em anuidades, num prazo não superior a 15 annos.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», n.º 273, III série, de 19 de Novembro de 1922:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 12 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual passa a ser applicável à rubrica «Tremço» a tabela n.º 19 em vez da tabela n.º 11 da tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, que actualmente lhe corresponde.

O «Diário do Governo», n.º 285, III série, de 4 de Dezembro de 1952, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 12 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é eliminada a alínea j) das disposições especiais para o transporte dos géneros assinalados com a letra (c) constantes do § 1.º do capítulo II da referida tarifa.

Os nossos mortos

DR. AGNELO CASIMIRO

Faleceu no dia 20 de Novembro, em Ponta Delgada, o Dr. Lúcio Agnelo Casimiro. Natural de Vila Nova de Ourém, e tendo ido para os Açores, na qualidade de professor dos liceus — primeiro no da Horta, depois no de Ponta Delgada, de que foi, além de professor, reitor por duas vezes, o Dr. Agnelo Casimiro, em virtude do seu casamento com uma das filhas do notável micaelense Dr. Aristides Moreira da Mota, que foi um dos paladinos da autonomia administrativa dos Açores, campanha que teve como fruto a criação das Juntas Gerais de Distrito, deixou-se ficar por S. Miguel, onde também, com muito brilho, exerceu a advocacia.

Como professor, advogado, escritor e jornalista de estilo fluente, o Dr. Agnelo Casimiro exerceu na Ilha de S. Miguel uma acção benéfica, pois não só pôs ao serviço da terra a sua cultura, mas também o melhor do seu coração.

Foi um dos fundadores da Sociedade «Terra Nostra», e ultimamente exerceu o cargo de Governador substituto do Distrito de Ponta Delgada.

Foi uma grande figura da sociedade micaelense, e nenhum micaelense o excedeu no carinho que ele votava à sua terra adoptiva.

Colaborou em todos ou quase todos os jornais açorianos, nomeadamente o «Diário dos Açores», «Correio dos Açores» e «O Açoriano Oriental».

A' illustre família enlutada apresentamos a expressão do nosso profundo pesar.

União Internacional dos Caminhos de Ferro

A União Internacional dos Caminhos de Ferro, que acaba de realizar em Paris a sua conferência, decidiu reforçar consideravelmente a cooperação entre os caminhos da Europa ocidental.

A União propõe agora de estender a oito países o «pool» dos vigões que já existe entre a França e a Alemanha ocidental, o padrão tipo das locomotivas e do aço empregado para o fabrico de linhas, assim como a criação de um Instituto financeiro internacional comum.

BRINDES & CALENDARIOS

Da firma britânica May & Baker Ltd., com sede em Dagenham, Inglaterra, recebemos um magnífico calendário, com reproduções de aguarelas.

Agradecemos.

Linhas Estrangeiras

AUSTRIA Num percurso de dois mil quilómetros, efectuado através da rede ferroviária da Austria, foi há pouco tempo experimentada uma nova composição ferroviária com locomotiva diesel, material este que havia sido encomendado pelos Caminhos de Ferro do Uruguay à empresa austriaca «Simmering-Graz-Pauker A. G.». Este fornecimento foi arrematado em concurso público, no qual participaram 20 das mais importantes indústrias de material ferroviário de todo o mundo.

CONGO BELGA Por determinação do respectivo Ministério das Colónias, já foram iniciados no Congo Belga os trabalhos de ligação ferroviária Kamina-Kabalo.

Em Kamina situa-se a grande base militar que a Bélgica ali mandou construir. A nova linha férrea, cuja extensão será superior a 200 quilómetros, tem um nitido objectivo estratégico, pois com ela se estabelecerá a ligação directa do Atlântico com o Indico, através, respectivamente, dos portos do Lobito e de Dar-es-Salaam.

GRÉCIA O tribunal de primeira instância de Atenas declarou a Companhia dos Caminhos de Ferro de Tessália em falência. Os principais credores são a Tesouraria Grega, o Banco da Grécia e os Caminhos de Ferro Gregos. 780 acções estão em poder de súbditos franceses, belgas, suíços e turcos.

EGIPTO Nas oficinas da empresa «Simmering-Pauker A. G.» de Viena, estão presentemente em acabamento 117 vigões de caminho de ferro para o transporte de gado, os quais foram encomendados pelo governo Egípcio para os seus caminhos de ferro.

Este material vai embarcar brevemente, não já completamente montado, mas em partes desmontáveis (chassis separados das partes laterais e estas separadas dos tejadilhos), que serão reunidas depois nos parques de destino.

— Os caminhos de ferro do Egipto, a partir de 1 de Janeiro próximo, reduzem as suas classes a duas, sendo suprimida a terceira e passando os preços desta a ser os da segunda.

EST. UNIDOS De acordo com o Conselho Nacional de Transportes Económicos e Estatística dos Estados Unidos em 1946, o número de locomotivas diesel em serviço, em linhas de 1.ª classe, era de 4.441, o que representava aproximadamente 10,4 % da totalidade existente nessas linhas. Em 1951 este número viu-se elevado para 17.493, representando mais de 43 % das locomotivas existentes em serviço de linhas de 1.ª classe.

Recortes sem comentários

A carreira militar e política de Dwight D. Eisenhower

O general Dwight D. Eisenhower, que vai ocupar a presidência dos Estados Unidos, nasceu na pequena cidade de Denison, no Texas, em 14 de Outubro de 1890. Os seus antepassados eram suíços-alemães que chegaram à América em 1732, fugidos à perseguição religiosa, pois os Eisenhowers viviam na Alemanha, onde eram membros de uma seita religiosa, os Irmãos em Cristo.

Eisenhower manteve-se apenas alguns anos no Texas, pois seu pai empregou-se numa leitaria em Abilene, Kansas, e a família mudou-se para ali em 1892. Foi, pois, em Abilene que decorreu a infância de Eisenhower, compartilhada entre a família, a Igreja, os amigos e a preocupação se o tempo estava ou não bom para as colheitas.

Após ter tirado um curso elementar, Eisenhower ingressou na Escola Superior de Abilene onde logo se destacou não só pelo seu amor ao estudo como jogador de baseball e futebol e organizador da associação desportiva daquele estabelecimento de ensino. No entanto e apesar de todas essas ocupações, ainda tinha tempo para na época da ceifa participar, depois das aulas, nesta importante fase dos trabalhos agrícolas.

A carreira de Eisenhower começou, porém, na Academia Militar de West Point, cujo curso completou em 1915. Pouco depois de ter sido promovido a alferes, casou com Mamie Geneva Doud.

Desde os seus primeiros passos no Exército, revelou excepcionais qualidades de comando. Assim, ainda como subalterno, participou na organização da defesa do Canal de Panamá.

Depois de ter servido, durante a I Grande Guerra, como instrutor de blindados, na preparação de tropas que deviam seguir para a França, Eisenhower não chegou a embarcar para a Europa, como se esperava, por, entretanto, ter sido assinado o Armistício. Foi, porém, colocado como ajudante do então chefe do Estado Maior do Exército americano, general Douglas Mac Arthur.

Em 1935, Mac Arthur seguiu para as Filipinas como chefe da Missão Militar Americana e Eisenhower acompanhou-o, permanecendo naquelas ilhas até 1939. Deve-se-lhe a organização da Força Aérea Filipina.

Eisenhower foi assim adquirindo grande experiência e, em 1941, estava dotado de uma preparação que poucos oficiais tinham. Aperfeiçoara os seus conhecimentos da guerra de blindados, tirou o curso do Estado Maior e aprendeu a voar. Encarregado de dirigir superiormente as manobras do Exército americano, conseguiu grande prestígio como estratega.

Este facto fez com que o general Marshall, na sua qualidade de chefe do Estado Maior do Exército americano, recomendasse Eisenhower ao presidente Roosevelt para um dos muitos cargos importantes que a mobilização de todo o país tornara necessários, visto que entretanto os Estados Unidos tinham entrado na II Grande Guerra.

A capacidade excepcional de Eisenhower foi reconhecida quando Roosevelt o mandou à Europa a fim de organizar este teatro de operações. Devem-se-lhe os planos pormenorizados da maior invasão da História e ter conseguido conduzir os exércitos aliados à vitória.

No dia da invasão da França, uma gigantesca armada aliada atravessou o Canal da Mancha. Para Eisenhower essa travessia representava uma «Grande Cruzada». De facto, or-

ganizou, coordenou e executou esta invasão em que participaram 4.000 barcos, 3.400 aviões e cerca de três milhões de homens.

Quando, terminada a guerra, regressou aos Estados Unidos, foi acolhido triunfalmente. Todavia, nunca atribuiu a si próprio qualquer quota parte na vitória aliada. «Os heróis» — disse então — «foram os simples soldados». A guerra foi ganha pela cooperação entre os Aliados.

Em 1948, Eisenhower passou à reserva para se tornar presidente da Universidade de Colúmbia, cargo em que se assinalou como destacado expoente do tradicional interesse daquele estabelecimento de ensino pela política interna, cional.

Dois anos depois, voltava, porém, ao serviço activo. Truman solicitara o para organizar, preparar e dirigir as forças do Pacto do Atlântico, a NATO. Era necessário, para isso, um homem que tivesse provado as suas aptidões como chefe. Na realidade, o espírito organizador de Eisenhower e o seu talento diplomático desempenharam um importante papel na defesa da Europa Ocidental contra a agressão soviética.

Na qualidade de comandante supremo das forças atlânticas, Eisenhower visitou Portugal em 1951.

Embora sentisse que a sua missão na Europa não estava integralmente cumprida, Eisenhower foi forçado a demitir-se daquele comando, perante a entusiástica pressão da opinião pública americana que o queria para candidato à presidência dos Estados Unidos.

Proclamado candidato do Partido Republicano na Convenção de Chicago de Julho passado, Eisenhower fez uma campanha política triunfal que lhe proporcionou a vitória.

Eisenhower é um homem simples, que nas horas de ócio se entrega à pintura e à pesca. O seu casamento com Mamie Geneva Doud tem sido de rara felicidade. O seu único filho, o major John Eisenhower, actualmente a combater na Coreia, é casado e tem por sua vez três filhos, Dwight David II, Barbara Ann e Susan.—S.

(Do «Diário do Alentejo»)

Há na Europa um país onde se não pagam impostos

Há um país na Europa onde se não pagam impostos: Liechtenstein, com uma superfície de 104 quilómetros quadrados e 12.000 habitantes, dos quais 2.000 na capital, que é Vaduz. Não tem exército, e o corpo de Polícia é constituído

Wiese & C.^a, L.^{da}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

///

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

R. do Alecrim, 12-A

LISBOA

por 9 agentes e um cão. Não se recordam em Liechtenstein conflitos políticos ou sociais, e a única arma que ali existe é um canhão, que data do século XVII e não funciona. Quando o Estado não tem dinheiro, emite selos de correio, famosos pelos desenhos e impressão, e os filatélicos chamam-lhe por isso o «Estado Estampilha».

O príncipe de Liechtenstein, Francisco José, está aparentado com famílias reais de toda a Europa, e em 1939 alguns dos seus parentes refugiaram-se junto dele. Não couberam no castelo que o monarca habita e tiveram de ser repartidos por casas particulares.

O príncipe preside a um congresso formado por 15 parlamentares, e os funcionários do Estado são apenas 50, e têm pouco que fazer porque não há que cobrar impostos, e até a moeda é a que circula na Suíça, vizinha e amiga.

Francisco José é casado com a princesa Georgina e tem 4 filhos, tendo o mais velho apenas 8 anos, e dedica a sua actividade à colecção de objectos de arte, que guarda no castelo, tão pequeno que os quadros estão estampilhados, e os tapetes enrolados. Os seus problemas são apenas de economia doméstica, como o das excessivas e grandiosas conferências telefónicas da princesa com os costureiros suíços, mas este problema desapareceu quando o príncipe proibiu mais conferências telefónicas. Há anos deu-se um crime em Liechtenstein, onde não existem tribunais, e o problema foi resolvido com a remessa do criminoso «avis rara», aos juizes da Suíça, mediante pagamento de despesas judiciais.

(Do «Diário de Lisboa»)

Para evitar a saída de dinheiro, a correspondência expedida do Brasil é aberta nos Correios daquele País

O Brasil esforça-se por obstar à saída de divisas brasileiras, o que se repercute na valorização do cruzeiro, moeda que começa a ser mais rara de adquirir nas casas de câmbios, por essa forma aumenta de valor. E, para o fazer recorrer a todos os meios, conforme diz o nosso prezado colega «Diário de Coimbra», que ao caso se refere nos seguintes termos:

Últimamente, pessoas com parentes e amigos no Brasil vêm sendo chamadas às nossas estações dos C. T. T. para verificação de cartas, vindas daquela origem, com evidentes sinais de terem sido violadas. O facto causa transtornos, pois que, além do tempo perdido, os nossos serviços postais solicitam depois de lida a correspondência pelo interessado, uma declaração, testemunhada pela assinatura de dois indivíduos, em que fique expresso se alguma coisa faltava no conteúdo do envelope suspeito de violação.

Lamentamos que a crise que afecta o Brasil leve a extremos da natureza dos que referimos, e em que a garantia da inviolabilidade da correspondência cai perante a necessidade de defender a moeda. E', sem dúvida, mais uma característica destes atribulados tempos que vamos atravessando...

(De «O Figueirense»)

À volta do falecimento de um empregado corporativo

Um fiscal da Caixa Regional de Abono de Família dos distritos de Coimbra e Leiria regressava há tempo de automóvel a esta cidade, depois de uma viagem em serviço profissional, tendo falecido em virtude de, nessa altura, o carro ter chocado com uma árvore. A fim de obter a respectiva indemnização, a viúva pretendeu pôr acção de acidente de trabalho, acionar, no Tribunal do Trabalho de Coimbra, a referida Caixa. Este organismo contestou, alegando nada ter que pagar em consequência do falecido não ser seu empregado, mas sim do Estado, na qualidade de agente da Inspecção do Trabalho e só ali destacado por despacho do

Subsecretário das Corporações. Foi o Estado então citado mas o respectivo representante igualmente considerou nada ter a pagar, pois o morto não era funcionário público nem empregado assalariado do Estado. Era, sim, empregado da caixa, e portanto este organismo que pagasse. Julgada a causa, o juiz despachou considerando o Estado fora da questão e condenando o citado organismo a pagar 1.000 escudos para o funeral e a pensão anual vitalícia de 2.775 escudos para a viúva.

A Caixa recorreu para o Supremo Tribunal Administrativo, mas o acórdão deste confirmou a condenação.

De «O Despertar»

«Assassino! Assassino!» tal foi o grito com que os delegados russos foram recebidos em Nova Iorque

A delegação russa à assembleia geral da ONU, que se inaugurou, há dias, composta da fina flor da diplomacia soviética, chegou, no dia 13, a Nova Iorque, no grande barco inglês «Queen Elisabeth». À saída do cais, os delegados moscovitas, entre os quais se encontrava Vycinski, Ministro dos Estrangeiros da Rússia, André Gromyko, embaixador de Moscovo, em Londres, e Sobolev, antigo secretário adjunto da ONU, foram «saudados» com gritos de «Assassino! assassino!» saltados por centenas de cidadãos americanos, de origem letã e húngara. A multidão erguia grandes cartazes, em que se lia: «Hitler foi queimado, Mussolini enforcado. Quando é a vez de Estaline?» Os automóveis que conduziam os delegados russos atravessaram a multidão dos manifestantes, escoltados por agentes em motocicletas da polícia. Dizem as agências que Vichinsky ria para a multidão que o apupava.

Há risos amarelos que é a côr do medo e da cobardia; há outros que são a nota da raiva e da maldade.

Deveria ter de tudo o riso de Vychinsky, naquela hora!

(De «A Guarda»)

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — Companhia de Circo.
EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Nazaré»
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Dois filmes de interesse

PARQUE MAVER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOLÓGICO — Exposição de animais.

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS



End. Teleg. EUROPEA

TELEFONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPEIA 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

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

LOBITO—LUAU (FRONTEIRA)—1.348 Kms.

Capital: Esc. 13:500.000\$00 (ouro) ou £ 3.000.000

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LISBOA
LOBITANGA }
LOBITO
LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO
ENTRE A EUROPA E A
ÁFRICA CENTRAL

ESCRITÓRIOS:

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

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

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)



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

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações — às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Vicente Brandão — Pele e stítilis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos — às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garçanta, nariz e ouvidos — às 5,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 5 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bóca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.º volume,
muito actualizado

TOSSE?

