

18.º do 64.º Ano

Lisboa, 1 de Dezembro de 1951

Número 1535



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

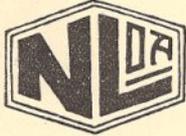
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia Indústria
CAMINHOS DE FERRO

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



A Exposição «Os Pintores e o Caminho de Ferro» foi inaugurada pelo sr. Ministro das Comunicações, coronel Gomes de Araújo, tendo sido acompanhado, na sua visita, pelos srs. Eng.º Mário Costa, Administrador; coronel Esmeraldo de Carvalhais, do Conselho Fiscal; Eng.º Espregueira Mendes, Director Geral; Eng.º Branco Cabral, Secretário Geral, e António Montês, editor do «Boletim da C. P.»

NOGUEIRA, Limitada



LISBOA:
R. dos Douradores, 107-1.º
Telef. PBX 21381-82
PORTO:
Rua do Almada, 134-136
Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE ST. PIERRE — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

USINOR — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bélgica. Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água, gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas as tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado. Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Arcos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.

Pathé-Baby Portugal, L.^{da}

Fornecedores de Material cinematográfico sub-Standard para todos os fins

Aparelhos mudos e sonoros

ALUGUER DE FILMES

Laboratórios cinematográficos para filmes estreitos
Cópias ≡ Legendas ≡ Montagem

ESTÚDIOS PARA FILMAGENS

Modelos da classe—«PAX» e «GEM»
9,5 ou 16 m/m

PEDIDOS À

Pathé-Baby Portugal, Limitada

LISBOA **PORTO**
R. S. Nicolau, 22 Rua Santa Catarina, 345

Sociedade Portuguesa de Fretamentos, Limitada

CAPITAL: ESC. 200.000\$00

68, RUA S. DOMINGOS À LAPA, R.C.

Telefones: 64026, ■ LISBOA
65166 e 65167

TELEGRAMAS: «FRETAMENTO»



BROKERS exclusivos da:

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes, S. A. R. L.

ARMADORES DE NAVIOS

LISBOA

(221.700 T. D. W. APROX.)



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
Ereparatório e Instrução Primária
com Aulas Infantis

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

TELEFONE: 62430

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 1904
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

1535



1 — DEZEMBRO — 1951



ANO LXIV

Número avulso: Esc. 6\$00. Assinatura: Portugal
(semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
ALVARO PORTELA

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.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 MONTES
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO



S U M A R I O

Os Pintores e o Caminho de Ferro, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	371
A desgraça da nossa riqueza termal, por <i>GUERRA MAIO</i>	373
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional	376
Notas da Quinzena, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	378
Recortes sem comentários.	379
Imprensa	380
Curiosidades da imprensa estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	381
Há 50 anos	382
Ateneu Ferroviário	382
Espectáculos	382
Parte Oficial.	383

OS PINTORES

e o Caminho de Ferro

Uma interessante exposição de arte na Estação do Rossio

POR iniciativa do «Boletim da C. P.», que tem desenvolvido ultimamente uma notável acção cultural, e à qual não é alheio o seu editor, sr. António Montês, escritor de grandes méritos e espírito de artista que tem na organização e direcção do Museu Provincial de José Malhóa, nas Caldas da Rainha, a demonstração e a consagração da sua competência e da sua sensibilidade, inaugurou-se, na tarde de 17 de Novembro, no vestíbulo inferior da Estação do Rossio, uma magnífica exposição: «Os Pintores e o Caminho de Ferro». Essa exposição teve a honra de ser inaugurada pelo sr. Ministro das Comunicações, coronel Gomes de Araújo.

Trata-se do primeiro certame artístico que, no género, se realiza no nosso país, e tanto por esse facto como pelo valor indiscutível dos trabalhos apresentados e assinados por alguns dos nossos melhores artistas, a Exposição constituiu um grande acontecimento. De facto, ela despertou o mais vivo interesse, tendo atraído ao recinto, que foi alindado com plantas ornamentais, muitos milhares de pessoas.

Transformou-se, assim, o vestíbulo inferior da Estação do Rossio num belo «Salão de Outono», em que figuraram aguarelistas consagrados ao lado de artistas da nova geração. A iniciativa mereceu os mais rasgados louvores, e ninguém, de quantos se interessam pela cultura do povo e pela difusão das obras de arte, os regateará.

Milhares de pessoas visitaram a exposição e quantas delas, julgamos nós, nunca tinham entrado na Sociedade Nacional de Belas Artes ou em qualquer salão de pintura! Assim, como a Feira do Livro provocou, junto do povo, um interesse mais vivo pelas coisas literárias, as exposições, como a que o «Boletim da C. P.» acaba de realizar na Estação do Rossio, teve o mérito de trazer para o conhecimento de uma grande parte da população os nossos pintores de arte.

Popularizar a arte não tem nada de desprimoroso para o artista. Pelo contrário, cria e estimula em todas as camadas sociais o gosto pelas coisas belas. Assim, parecendo, à primeira vista, que o artista desce ao povo, é o povo, pelo contrário, que sobe até ao artista, para o compreender, para o aplaudir.

Ora a exposição «Os Pintores e o Caminho de Ferro», pela qualidade dos artistas e pelo valor das produções, despertou um grande movimento de curiosidade, tendo sido também visitada por intelectuais, amadores de arte, críticos, enfim por aquele escol que frequenta habitualmente exposições de arte e museus. O facto deve ter sensibilizado os expositores e lisongead o editor do «Boletim da C. P.»

Eis, por ordem alfabética, os nomes dos distintos expositores:

Alberto Souza, Alfredo Morais, António Abreu, António Antunes, António de Carvalho, António Cruz, Arnaldo de Figuei-

redo, Artur Bordalo da Silva, Charo, Domingos Rebelo, Francelino G. Rodrigues, Hermano Baptista, Jaime Ferreira, Jaime Isidoro, João Marques, João Rosa Rodrigues, Joe, José António Marques, José Félix, Manuel Caldeira Martins, Martin Maqueda, Martins da Costa, Silva Lino, Varela Aldemira, Prof. Attila Mendly de Vetyemy.

Todos estes artistas, inspirando-se em temas ferroviários, trouxeram à exposição quadros cheios de interesse e beleza. Foi um tema novo, curioso, para a pintura portuguesa. Mestre Alberto Sousa apresentou um belo cartão em que o motivo, tratado com largueza, é a *Guarda da linha*; Alfredo de Moraes, o pintor dos tipos populares, deu-nos um *Fogueiro*; Domingos Rebelo, que é também notável aguarelista, veio à exposição com dois quadros que o honram: *Estação do Rossio* e *Estação de Campolide*.

O tema é rico de sugestões e motivos. João Marques apresentou três cartões, e num deles, *Uma ponte no Vale de Vouga*, deu-nos também um belo trecho de paisagem.

Varela Aldemira tem na sua aguarela *A estação de Sintra* não apenas um dos mais belos e sugestivos quadros da exposição, mas também um dos seus melhores trabalhos. Sintra encantou também o aguarelista José Felix, dando-nos com a composição *Em manobras* um excelente trabalho.

Dois notáveis pintores da nova geração nortenha — Jaime Ferreira e Jaime Isidoro — apresentaram trabalhos em que o caminho de ferro no Porto é o tema.

Também do Porto chegou um outro trabalho de interesse — *Ponte do Porto*, da autoria da distinta pintora Francelina G. Rodrigues.

Embora este artigo não seja uma crónica de arte, não nos furtamos, contudo, a registar ainda a colaboração que deu ao certame o distinto pintor espanhol Martin Maqueda, com dois quadros de grande interesse: *A força e a bravura*, em que um toiro enfrenta um comboio, e *Saudando o comboio*.

Um outro artista, a que não podemos deixar de fazer referência é António da Silva Lino, que, apesar de muito novo, ocupa já na pintura portuguesa um lugar de relevo, conquistado pelo seu grande talento e pela sua vocação sincera. Os dois trabalhos com que concorreu à exposição do «Boletim da C. P.» trazem a marca da sua inconfundível personalidade.

O caminho de ferro já por si é um artista extraordinário: descobriu as mais lindas paisagens do País, fazendo de cada viagem um delicioso prazer espiritual. Da janela de um comboio não se avistam apenas arvoredos, rios, aldeias, monumentos, comunica-se com a própria alma da terra.

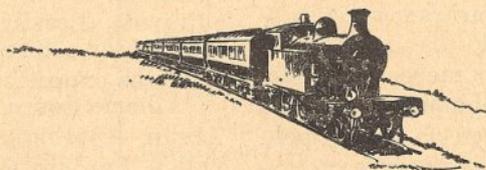
Muitos escritores portugueses, como Eça de Queiroz, Camilo, Ramalho Ortigão, Pinheiro Chagas, Armando Ferreira, se têm referido ao caminho de ferro.

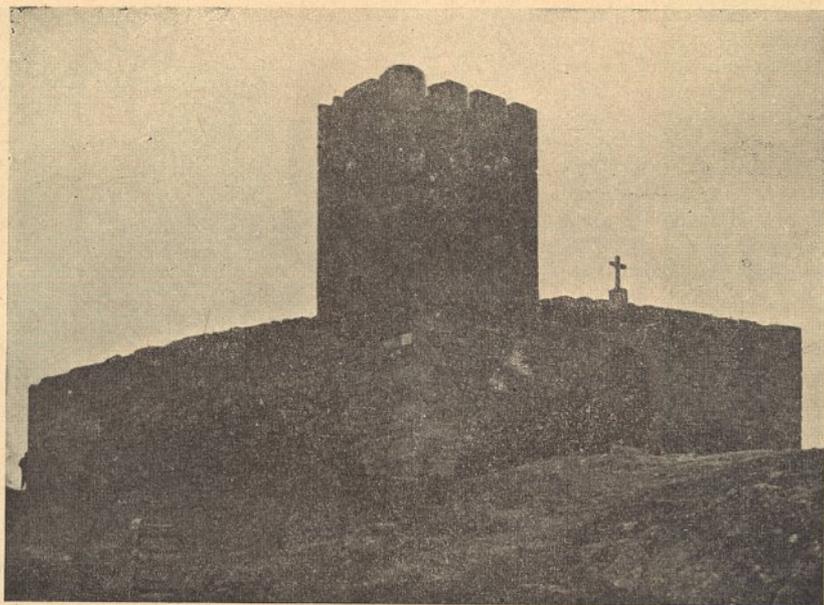
Hugo Rocha e Joaquim Paço d'Arcos, escritores da nova geração, fazem passar parte da acção dos seus respectivos romances — *Sotavento* e *Espelho de três faces* — durante uma viagem de Lisboa ao Algarve, o primeiro, e durante uma viagem do Porto a Lisboa, o segundo.

Pela primeira vez, os nossos pintores vêem no caminho de ferro um tema de grande interesse.

Assim acaba de o demonstrar a exposição que o ilustre editor do «Boletim da C. P.», sr. António Montês, organizou em tão boa hora.

REBELO DE BETTENCOURT





MÉDA — Castelo de Langroiva

A desgraça da nossa riqueza termal

P o r G U E R R A M A I O

DESTA vez vou ficar de mal com o meu velho amigo e brilhante jornalista, João Paulo Freire. A diversidade de ideias sobre a nossa extraordinária riqueza termal—a maior de todos os países da Europa—coloca-nos em campos diametralmente opostos. Ele quer que o Estado e a iniciativa particular tomem na maior consideração as nossas estâncias termais, muitas delas em deplorável abandono, segundo afirmação sua, e, eu pelo contrário, desejava que na maioria fôssem arrasadas e que às suas águas milagrosas fosse dada outra aplicação, regando hortas e pomares, fecundando a vinha e os milheirais. É que elas são tantas, que se lhes podia aplicar o conceito das relíquias do Raposo: «são ferra-

duras demais para um país tão pequeno». É que tão grande riqueza aquática coloca-nos neste dilema terrível; todas, ou quase todas, fazem curas assombrosas, todas brotam em sítios aprazíveis e poderiam constituir uma riqueza nacional, se fosse possível arranjar-se-lhe freguesia. Aqui é que está o ponto grave da questão, pois a clientela de hoje é a mesma de há 30 ou 40 anos, e os progressos nela realizados, em tão longo período de tempo, são quase nulos. Verdades amargas, que têm que ser ditas com desassombro e com a firmeza que as circunstâncias exigem.

A França—sempre a França—tem 100 estâncias de águas minero-medicinais em exploração, o que para os seus 45 milhões de habitantes dá uma para 550,000,

sem contar com os turistas estrangeiros que as frequentam; Portugal, com os seus escassos 9 milhões, tem 45, com hotéis e balneários, mais ou menos bons, e, poderia ter o dobro, se quisessem explorar as que estão a correr para as hortas e para os ribeiros, com grande pesar das terras vizinhas. Divididas aquelas 45 estâncias de banhos pelos 9 milhões teríamos uma para cada 200.000 habitantes, cifra ainda agravada pelo nosso modesto nível de vida e sem podermos contar com a clientela estrangeira, pois todos os países europeus têm as suas águas e no dizer do meu amigo Dr. Gaspar Baltar, proprietário da estância de Entre os Rios, os banhistas brasileiros, quer dizer portugueses residentes no Brasil, são cada vez em menor número.

Poderia o Governo, o capital particular, e, digo particular, porque o colectivo raro se conforma com esse género de negócio, pode o bairrismo, ao qual se deve a maior parte do que se tem feito, metêrem-se a valorizar a nossa riqueza termal, construindo novos e confortáveis hotéis, modernos e vastos balneários, casinos atraentes, parques e piscinas, em resumo, uma série de atractivos materiais que pusessem as nossas termas ao nível das melhores do estrangeiro, mas com isso tudo, o que não era possível era obter-se-lhe clientela.

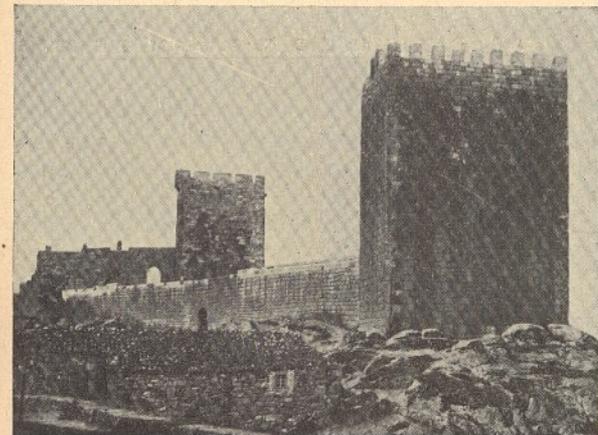
Onde iríamos nós arranjar aquistas para, com a sua presença, darem movimento remunerador a essas estâncias ultra-modernas e confortáveis e interesse remunerador ao capital empregado, pequeno que fôsse?

Devo aqui dizer, que apesar-de residir no estrangeiro há perto de 30 anos, conheço todas, mas todas,



S. JOÃO DA MADEIRA — Margens do U

as nossas águas termais, de passagem ou por nelas ter feito curas ou estadias de repouso. Faltava-me visitar o Eirogo, Unhais da Serra, S. Jorge e Monfortinho. Fui lá este ano e a impressão magnífica que me deixou esta última, compensou-me grandemente da tristeza que daquelas trouxe comigo. Monfortinho, apesar-de estar longe de Lisboa e do Porto, assim como do caminho de ferro, está destinada a ser, dentro em pouco, uma das principais estâncias termais do país, não só pela excelência das suas águas, mas pela obra ali realizada; um vasto e magnífico balneário, dois esplêndidos hotéis, um dos quais debruçado sobre o vale e dentro dum parque norte-africano, numerosas pensões, quase todas merecendo o título de hotel e que poderiam servir de modelo àqueles hoteizinhos que eu desejava ver em todas as vilas, cidades e terras de certa importância turística, sem os quais Portugal não será nunca um país de turismo, apesar-das nossas magníficas estradas e do desenvolvimento espantoso — digamos mesmo demasiado — que o automobilismo tomou na nossa terra.

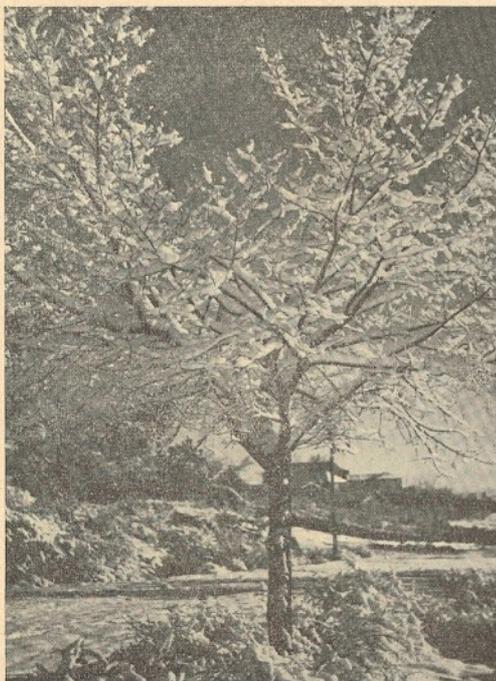


CASTELO DE LINHARES — Vista da banda de sudeste

Passemos agora em revista algumas das nossas 45 estâncias de banhos, e que a muitas das quais se poderia dar melhor e mais útil aplicação. Langroiva, a 7 quilómetros da Mêda. Um casarão, talhado, há mais de 50 anos, para hotel e balneário, mas que nunca foi concluído, estando muitas das suas janelas, de alisares de fino granito, sem caixilhos nem portas interiores e onde se colocou, ao alto, tábuas de pinho, para abrigar o interior das ventanias. No réz-do-chão, está o estabelecimento de banhos por acabar, onde os quartos com duas tinas (!) são uma coisa sórdida para não dizer repelente; o 1.º andar, destinado ao hotel, tem apenas duas divisões, com as telhas à vista,

uma para os homens e outra para as mulheres. Muitos dos aquistas dormem no chão em roupas que trouxeram de casa, como num campo de ciganos. Pela exploração do balneário e estalagem, recebe a Câmara Municipal da Mêda, sua proprietária, anualmente 5.510\$00. Muitos dos aquistas, tomados os banhos, recolhem a casas particulares da aldeia, a dois quilómetros, que recebem hóspedes e por preços razoáveis.

A terra é saudável, de ares limpos, e os aquistas



GUARDA — Aspecto da neve

para espaiçarem têm, do alto do adro da igreja, um panorama vastíssimo sobre terras de Riba-Côa.

Adiante de Langroiva vegetam as Termas de Santo António, outrora *Banhos da Emilia*, próximo da estação ferroviária de Celorico da Beira, balneário modesto mas limpo, hotel ou pensão, que foi boa há 50 anos, local agradável junto ao ribeiro; fregueses, em pleno verão uma dúzia de pessoas. Tem estado alguns anos fechado, pensando o proprietário encerrá-lo definitivamente. Pessoas que lá têm estado afirmam, porém, que as águas magníficas fazem bem ao aparelho digestivo.

Próximo da Guarda, as Águas Rádium, onde se construiu um lindo hotel com 45 quartos, mas que está fechado há anos, por falta de aquistas. Junto a Belmonte, por tanto não longe das Águas Rádium, estão as Caldas de Manteigas, que nunca passaram da cêpa torta e logo adiante noutro vale, entre dois contrafortes da serra da Estrela, temos ainda aninhada, sob arvoredos frondosos, a estância de Unhais da Serra, célebre desde a minha juventude pelo réclamo que dela se fazia, e por ser seu cliente assíduo o falecido padre Sena Freitas, que a lembrava sempre nos seus escritos. Conta-se por lá que o ilustre desaparecido passava o tempo em prolongadas leituras e como tinha o hábito de ler no banho, acontecia-lhe, às vezes, que a banheira se esvasiava, só dando por isso quando, pela frialdade sentia um grande arrepio. Pois bem, Unhais da Serra, tal como no começo do século, tem ainda o seu pobre balneário, com 8 banheiras e duche precário, igual na sua modéstia ao das Termas do Eirogo, junto a Barcelos de que outrora se fazia também grande publicidade, naturalmente pouco compensadora.

No capítulo de pobreza, temos ainda as Termas do Carvalho, junto a Castro Daire, sem luz eléctrica e onde, este ano, apenas se instalou o telefone, e Cabeço de Vide, no Alentejo, que está como quando foi inaugurada em 1853, há quase um século, por D. Pedro V. O hotel é um renque de quartos abrindo para a rua, junto dos quais, em fogareiros de barro, os aquistas fazem eles mesmo o jantar.

Fadagosa, perto a Marvão e os Cucos, a dois quilómetros de Torres Vedras, estão como as fizeram, no século passado. Estas últimas, porém, estão situadas no centro dum parque magnífico, onde eu teria ficado, quando lá passei, oito ou 15 dias em repouso delicioso. O balneário de notável tem uns medalhões com os retratos dos fundadores e a atenção do pessoal, que ultrapassa em amabilidade o melhor que tenho encontrado. Fregueses poucos, duas ou três famílias, hotéis, como na primitiva, três chalezinhos elegantes e graciosos.

Ali para os lados de S. João da Madeira, temos as Caldas de S. Jorge, como quase todas as suas colegas, cercadas de arvoredos espessos e agradáveis. Uma razoável pensão e um velho balneário em ruínas, é todo o estabelecimento termal. Os aquistas tomam os banhos no hotel, em água que as criadas tiram duma bomba e depois aquecem, na rua, numa caldeira que serviu ao alcatrão das estradas.

Em outro artigo me ocuparei das termas com alguma freguesia e do possível remédio a dar a esta deplorável situação.



REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

Facilidades de transportes nos Caminhos de Ferro Belgas

A S. N. C. B. tem, no decorrer dos últimos anos, elevados os seus esforços para aumentar a velocidade dos comboios e melhorar o serviço fornecido à clientela.

Para as cargas completas, já inaugurou um serviço de transporte por «containers» sobre diversos outros meios de locomoção. A utilização dos «containers», de 5 toneladas, podendo três ser carregados sobre um vagão especial, permite a entrega integral no serviço de porta à porta, entre todas as localidades servidas pelo não sistema, sendo efectuados os percursos iniciais e terminais por um tractor com reboque especial.

A ausência completa de todas as manipulações intermediárias assegura acima de tudo um percurso rápido, numa séria economia de mão de obra, e reduz a proporções importantes a depreciação, a que certas mercadorias, tais como carvões classificados, estão sujeitas no decorrer dos transbordos.

Actualmente o serviço por «containers» está assegurado entre 10 estações-centrais e 69 estações secundárias. No total, 368 localidades, agrupando perto de 4 milhões de habitantes (ou seja metade da população do reino belga), são servidas por este novo meio de transporte de mercadorias.

A crise mundial dos Caminhos de Ferro

Félix Cambier no «Boletim trimestral da Sociedade Belga de Estudos e Expansão» comenta nos termos que se seguem a crise ferroviária:

O déficite de exploração dos Caminhos de Ferro é um fenómeno de carácter geral, quer se trate das grandes redes ou dos caminhos de ferro de interesse local.

Nos países da velha civilização, raros são os que têm ainda actualmente caminhos de ferro beneficiários.

As consequências disso são graves. As redes ferroviárias, outrora tão prósperas em certos países, encontram presentemente nos mercados, com grande dificuldade, os capitais necessários ao financiamento das suas despesas.

O efeito desta situação é vivamente sentido nas numerosas e importantes indústrias especializadas nos fornecimentos diversos destinados às redes de caminhos de ferro.

Situação lamentável. Enormes necessidades de material existem em muitos países. Falta de dinheiro, daí, impossível é aos caminhos de ferro poderem melhorar a sua exploração. As grandes adjudicações rarefazem-se e a indústria sofre com isso. O público também se ressentido. É ainda por vezes obrigado a viajar em velhos veículos de madeiras, incómodos, perigosos, inestéticos, que deveriam há muito ser entregues a um museu de antiguidades.

Os déficits da exploração dos caminhos de ferro são muitas vezes cobertos pelas receitas do Estado, o que é uma sobrecarga importante para o contribuinte.

Existirá, pois, remédio para esta situação? É possível encontrá-lo e aplicá-lo?

Limitar-nos-emos aqui a emitir algumas considerações de ordem geral e a completá-las pelo exame dum só dos aspectos múltiplos da questão dos déficits: a concorrência da estrada.

É nestes últimos tempos uma verdade económica que certos organismos compreendendo a maior parte dos meios de transporte, trazem vantagens às colectividades, sem que seja possível serem suportadas todas as despesas e gastos pelos beneficiários.

Para o caminho de ferro, particularmente, surgem encargos diversos fora da sua função específica, os quais aumentam pesadamente as suas despesas de exploração.

Todas essas despesas deviam ser contabilizadas separado e ser suportadas pelo érrario geral dos países, tal qualmente acontece com os outros serviços públicos.

Certos países praticam já parcialmente esta fórmula.

Mas, mesmo que ela fosse generalizada, por si só esta medida não bastava para suprimir os déficits ferroviários. No entanto, estimularia as empresas exploradas a procurar os meios mais eficazes para realizar economias na exploração pròpriamente dita, desembaraçada de todas as sujeições que lhe são estranhas.

Estas economias de exploração impõem-se e

impuseram-se sempre. É que desde há vinte anos, entre os transportes da superfície, o caminho de ferro encontra-se diante dum concorrente, que lhe rouba uma parte dos seus clientes e que parece, à primeira vista, condenar os ferroviários a um déficit permanente.

A estrada oferece incontestavelmente inúmeras vantagens, mórmente para o transporte de certas mercadorias, sem rotura de carga, de domicílio a domicílio, suprimindo assim transbordos, reduzindo as despesas de embalagens, diminuindo as perdas por roubo ou avarias no decorrer do transporte.

Mas a estrada também acarreta encargos para o Estado e, daí, para a colectividade. Um novo acréscimo sensível dos transportes por estrada obrigaria a um tal esforço de equipamento e do investimento, que nenhum Estado poderia suportá-lo. Aos déficits do caminho de ferro viriam sobrepôr-se os da estrada.

Pobres contribuintes...!

¿ Mas então não ficaria como última solução a paralização do desenvolvimento dum modo de transporte, sobrecarregando-se o mesmo de taxas e novos impostos?

Notemos de passagem que um humorista pre-

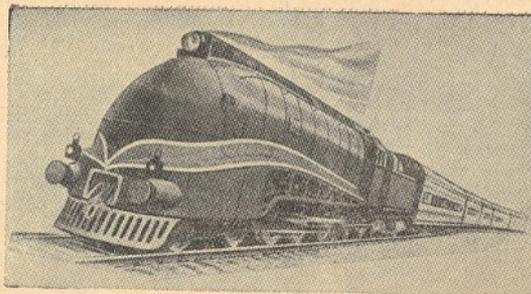
tende que a generalização das Passagens de Nível não guardadas poderia ajudar fortemente o caminho de ferro a desembaraçar-se duma parte dos seus concorrentes, pela estrada!...

Há melhor a fazer, se se quiser compenetrar do princípio, gerador do progresso, de que não se deve suprimir um modo de Transporte para prolongar a vida do outro.

O monopólio não existe, a concorrência é inata.

É indispensável que cada país reveja no seu conjunto a organização dos Transportes como um todo e não como uma organização de caminhos de ferro ou de estradas. Uma e outra estão condenadas a sobreviver em conjunto. Não há escolha: é preciso que se completem. Um e outro meio de transporte terão de oferecer idênticas vantagens ao público.

Estudado assim o problema, apoiando-o na premissa que pusemos, o caminho de ferro vive e viverá. As redes ferroviárias, apesar da estrada e por vezes graças a ela, acabarão por dissolver os déficits e amontoar lucros afim de cumprirem a sua missão social de bem remunerar o trabalho e bem servir — única condição moral que permite o lucro...



Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Os funerais da Rainha

DESDE a manhã de 29 de Novembro que o corpo da que foi a mais linda Rainha do seu tempo repousa, para o seu sono eterno, no Panteão de S. Vicente, ao lado de D. Carlos I, de D. Luís Filipe e de D. Manuel II. Os seus funerais, que foram nacionais e tiveram honras militares—pois não se devia nem podia esquecer que a Rainha fora não só a esposa dedicada do desventurado D. Carlos—o rei artista, sábio e diplomata—mas uma das figuras mais nobres da nossa história contemporânea. Francesa pelo nascimento, mas portuguesa pelo coração, D. Amélia ligou o seu nome a várias instituições, como a Assistência Nacional aos Tuberculosos, a Crèche de Alcântara, o Instituto de Socorros a Náufragos e porque foi, além de mulher generosa, um espírito gentil de artista, a ela se ficou devendo a criação do Museu dos Coches, o principal, se não o único, no género, que há na Europa.

O povo associou-se às manifestações oficiais, incorporando-se no funeral em grande massa, oferecendo, com a sua presença, no espectáculo impressionante. Se a Rainha amou sinceramente o povo e os humildes, agora o povo de Lisboa, como derradeira homenagem à sua memória, não só se vestiu de luto, mas chorou também lágrimas sinceras.

Humildes mulheres do povo, trouxeram ramos de flores. Ah! não digam agora que o povo de Lisboa não amou a sua Rainha, que foi linda e generosa, essa Rainha que percorria os bairros pobres de Lisboa; que visitava, trajada com simplicidade,—com essa simplicidade que, a princípio, tanto escandalizou as damas da corte—os lares necessitados, onde deixava sempre, com o dinheiro para os remédios ou para a renda da casa, uma palavra carinhosa, reconfortante; que visitava os presos das cadeias, e aos quais levava, com conselhos maternais, cigarros e dinheiro; a Rainha que tinha pelas crianças pobres uma grande ternura. O povo, no dia 29 de Novembro, quis pagar de algum modo, uma grande dívida de gratidão, se é que dívidas dessa natureza se podem saldar, embora com juros elevados.

D. Amélia gostava de se confessar portuguesa e na sua residência de Bellevue, logo à entrada, via-se a bandeira de Portugal. E era sempre comovidamente que D. Amélia recebia a visita de portugueses, desses portugueses que lhe levavam saudades da sua segunda pátria, onde conheceu as maiores alegrias da terra e onde também, por fatalidade, conheceu as maiores dores humanas.

Os grandes mortos não acabam de todo. Em muitas obras e na saudade do povo português D. Amélia continua eternamente viva.

O povo de Lisboa, incorporando-se, em massa nos seus funerais, praticou um acto de justiça e gratidão.

Congresso Nacional da Marinha Mercante

A realização, em Lisboa, capital do Império, do Primeiro Congresso Nacional da Marinha Mercante, foi um dos factos de maior relevo, no nosso País, da quinzena passada. Não podíamos, por isso, de o assinalar nesta secção.

A história da Marinha Mercante Nacional da vida contemporânea começa em Agosto de 1945, com a publicação do famoso despacho n.º 100, com que o sr. Ministro da Marinha, comandante Américo Tomás, ligou brilhantemente o seu nome ao movimento do ressurgimento nacional. Com efeito, é dessa data em diante, com o despacho n.º 100 e subsequentes, que a Marinha Mercante portuguesa toma uma nova e viril expressão de dignidade e de vitalidade.

Foi com o Fundo da Renovação da Marinha Mercante, criado, em 1946, pelas pastas das Finanças e da Marinha, que se iniciou a construção da nossa nova frota de comércio. Portugal retomou, finalmente, a sua vocação histórica. Com a chegada do «Borne», encontram-se já ao serviço do Império 48 navios novos que custaram dois milhões e duzentos e vinte mil contos, dos quais setecentos e onze mil foram emprestados pelo Fundo de Renovação da Marinha Mercante, faltando agora apenas 7 navios para se completar o plano das empresas armadoras, dos quais 2 se encontram em construção adiantada. Fora do plano, estão a construir-se mais dois, o «Santa Maria» e o «Cercal».

O sr. Ministro da Marinha, que na sessão inaugural do Congresso traçou o panorama da nossa marinha mercante, antes e depois da publicação do referido despacho n.º 100, informou o País de que, no total, as construções feitas, em curso ou previstas, devem atingir, no mínimo, a importância de dois milhões e novecentos e oitenta e cinco mil contos ou sejam, praticamente, três milhões.

Portugal regressou, finalmente, à sua tradição histórica—o Mar.

O sr. comandante Eduardo Pereira Viana, ilustre presidente da Junta Nacional da Marinha Mercante, na sessão de encerramento do Congresso afirmou o seguinte, focando o interesse e a importância da reunião:

«O Congresso não foi apenas uma consagração formalista da obra realizada: foi também uma afirmação de confiança no futuro que temos de construir com redobrado esforço. Não foi apenas a proclamação das certezas já alcançadas: foi também um acto de esperança militante em face das perspectivas com que podemos contar para os tempos vindouros.»

A unidade do Império, vai ser agora, com a nova frota comercial, uma realidade mais viva e mais gloriosa. Os nossos navios, sulcando os mares e levando consigo a bandeira portuguesa, constituirão a afirmação de que não envelheceu o país que descobriu ao Mundo novos mundos.

Recortes sem comentários

Carta de Lisboa — A propósito da visita a Lisboa do novo paquete francês «Foch»

Acaba de passar por Lisboa, tendo estado algumas horas no Tejo, o novo paquete francês «Foch», um belo navio, que acaba de ser construído em St. Nazaire e se dirige a Marselha na sua viagem inaugural, conduzindo a bordo convidados de honra, entre estes alguns descendentes do marechal «Foch» e o general Weigand e outros generais que fizeram parte do Estado Maior daquele grande chefe militar, que tanto se distinguiu na grande guerra de 1914-1918.

A presença destes ilustres militares nas águas de Lisboa e do próprio navio que tem o nome de Foch, última homenagem da Marinha Mercante Francesa à memória dum magnífico cabo de guerra, mais uma vez me fez pensar em como o destino favorece uns homens e é implacável para outros.

Precisamente quando o velho marechal Pétain, também famoso chefe militar, baixa à sepultura modesta dum ilha, sem honras militares, com o labéu de haver atraído a sua pátria e cooperado com os alemães que ocupavam a França, este país não se cansa de homenagear a memória de Foch, considerando-o como um dos seus filhos mais dilectos. E, no entanto, eu tenho uma íntima certeza de que esses dois homens amavam igualmente a França, e fizeram ambos pela sua pátria o que lhes foi possível.

Simplesmente, Foch teve mais sorte — teve tanta sorte que até morreu a tempo, uma das condições para os heróis morrerem em pleno prestígio e não serem diminuídos pelas contingências da velhice, que às vezes inspira transigências e fraquezas que não se adaptam a uma farda gloriosa.

Não creio, embora todos os erros terríveis de Pétain, que este tolerasse os alemães ou pensasse em atraiçoar a sua pátria. O que ele teve foi a pouca sorte de sobreviver e encontrar pela frente acontecimentos esmagadores, superiores à sua energia e débil visão política, como foi a ocupação da França, e ainda por cima aconselhado por homens como Laval, e dominado por uma velha aversão que sempre teve pelas ideias republicanas e pelos aliados ingleses.

Foch, embora também não morresse de amores pela República, foi mais discreto em suas opiniões, não quis ser

político e, sobretudo, morreu a tempo, em pleno prestígio da sua heroicidade e capacidade de grande chefe militar.

Prestaram-lhe todas as honras; ergueram-lhe imponente monumento de bronze ao lado da cripta onde repousam os restos de Napoleão Bonaparte; e ainda inscrevem em letras de ouro o seu nome nas proas dos navios.

Grande coisa é os homens notáveis morrerem a tempo...

J. Q.

(Do Diário do Alentejo)

Gibóia num restaurante

BELEM, 27. — Num «café» desta cidade, um criado foi encontrar, no depósito da cerveja, um gibóia de tamanho bastante regular, que ali conseguira esconder-se há cerca de três anos. O criado diz que, em 1948, uns fregueses chegaram ao seu estabelecimento com uma uma cobrinha, metida numa caixa de charutos, pedindo-lhe para ali a deixarem até ao dia seguinte. Quando no outro dia foram por ela, a cobra tinha conseguido pular da caixa e desaparecer, enfiando por um buraco que serve de esgoto do depósito de bebidas. Por lá ficou, cresceu e medrou até agora. Só assim se pode explicar, diz o homem do restaurante, a presença de tão volumosa gibóia no seu estabelecimento. A heroína da história foi a muito custo aprisionada e encerrada numa grade de madeira, onde é alvo da curiosidade popular. — (France Presse).

A crise do papel

Como vem acontecendo com toda a Imprensa, vem *Correio do Minho* desde há algum tempo lutando com grandes dificuldades na aquisição do papel. A presente crise, que esperamos seja resolvida em data próxima, obrigou-nos a tomar algumas medidas restrictivas, suspendendo temporariamente o envio do nosso jornal a alguns nossos amigos, nomeadamente colaboradores e correspondentes.

Numa época em que as restricções e sacrifício têm que ser distribuídos por todos, resta-nos pedir desculpa da medida tomada e a esperança de que dentro em pouco tudo volte à normalidade.

Numa altura em que mais do que nunca a Imprensa

CEL

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.da

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.ª

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

diária, mormente a tão castigada Imprensa da provincia, vive onerada ao peso de tantos sacrificios, resta-nos agradecer a todos aqueles que, num movimento de simpática solidariedade e sã compreensão nacionalista, nos vem desinteressadamente auxiliando na nossa ardua missão, nem sempre por todos compreendida.

(Do *Correio do Minho*)

António Boto condenado no Brasil

S. PAULO. — O poeta português António Boto foi condenado a quinze dias de prisão, por ter fugido sem pagar a conta da Pensão Internacional desta cidade, onde esteve hospedado em Março e Abril de 1949.

O juiz, antes de pronunciar a sentença, declarou: «E' de admirar uma acção tão pouca digna, partindo de uma pessoa de reconhecida cultura e com renome no campo das letras, de um homem dotado de uma vocação indiscutível para viver com as Musas».

O processo foi julgado à revelia.

(De *O Século*)

Imprensa

«MUTUADIDADE FERROVIÁRIA»

A Comissão de estudo para a reforma e unificação das instituições mutualistas ferroviárias, desejando divulgar a doutrina mutualista e as leis que a regem, deliberou criar um boletim com o título *Mutualidade Ferroviária*, cujo primeiro número acabamos de receber.

Propriedade do *Monte-Pio Ferroviário* e de *A Providência do Ferroviário Português*, tem este Boletim como director e editor o sr. Pedro A. Costa, a quem enviamos, muito sinceramente, as nossas felicitações, desejando-lhe o maior êxito na efectivação do programa a que obedece este novo órgão da Doutrina mutualista.

HOTEL FRANCO

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

FALA-SE FRANCÊS

COZINHA Á PORTUGUESA — EMPREGADOS
A TODOS OS VAPORES E COMBOIOS

TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

LISBOA — Rua dos Douradores, 222

Gerente: FERNANDO RODRIGUES

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEI CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM' COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO — ELVAS

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.º, L.º

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

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

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

PRODUTOS VAP

O único preparado que realiza a máxima beleza, dando à pele o raro encanto da mocidade. À venda nas boas casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS GERAIS:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º-Esq. (a Santos) — LISBOA

TELEFONE, 6 4972

Enviamos encomendas pelo correio à cobrança. — Remetemos amostras contra nome, morada e 5\$50 em selos de correio para despesas de embalagem e registo

Wiese & C.ª, L.ª

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

///

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

R. do Alecrim, 12-A LISBOA

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Os Estados Unidos e o Canadá terão dentro de vinte anos uma população conjunta de 180 milhões de habitantes. E a América do Sul e o México chegarão a ter mais de 300 milhões.

(Do *San Francisco Chronicle*)

Tendo em conta que já houve, este ano, 13 acidentes fatais de aviação devido a bandos de pássaros, o ministério do ar inglês adquiriu 15 falcões que estão a ser domesticados e serão usados por aviadores para afugentar outras aves.

(Do diário *De Volkskraat* — Haya)

Uma mulher vietnemesa deu à luz um monstro que viveu alguns dias: tres chifres vermelhos numa grande cabeça chata e umas orelhas tão compridas que lhe tocavam nos ombros.

(De *El Suplemento* — Buenos Ayres)

Um advogado de Viena organizou uma associação que tem como objectivo tornar obrigatório o casamento para todos os solteiros entre os 30 e 65 anos.

(Do *De Toate Pentru Loti* — Bucarest)

Em Detroit a polícia recebeu ordem para prender todas as jovens de menos de 18 anos que encontre na rua depois das 11 horas da noite.

(De *El Siglo*, diário de Santiago do Chile)

Foi nomeada directora da Assistência Federal em Washington Ana Arnold, de raça negra, a primeira mulher da sua raça que é nomeada para tão alto cargo.

(Do diário *Volkstribune* — Viena)

Em Glasgow, um leão do Jardim Zoológico tomando uma mangueira por uma cobra mordeu-a, a água jorrou, e morreria afogado se não lhe acudissem.

(Do diário *24 Ore* — Roma)

Uma rapariga de N. Iorque que, após uma semana de namoro, casou com um tal Dumontier descobriu, dias depois, que o marido era um antigo presidiário e que o nome que usava era o de um respeitável médico daquela cidade.

(Do semanário *Zaria* — Sofia)

O ex-campião Dempsey declarou em Norfolk que se os campeonatos de sôco forem reproduzidos pela televisão a assistência diminuirá em cerca de 75%, porque ninguém pagará um dólar para assistir a um espectáculo que pode ver em casa sem lhe custar um centavo...

(Do semanário *Your Life* — N. Iorque)

A fundadora do «Dia das Mães», Miss Jarvis, acaba de falecer num sanatório com 84 anos. Por meio de propaganda que fez em várias instituições femininas conseguiu que o Presidente Wilson, em 1916, proclamasse a segunda Segunda-feira de Maio como «Mother's Day».

(Da revista *Vita e Pensiero* — Milão)

Em Filadélfia foi preso um bando de oito gatunos todos tatuados com um dragão no ante-braço esquerdo, intitulando-se «The Dragon Gang». Nenhum tinha mais de 19 anos.

(Do *Corriere di Trieste* — Trieste)

Num hospital de Estocolmo foi usada congelação como anestético na amputação da perna duma mulher cujas condições cardíacas não permitiam o uso da convencional anestesia.

(*Neukirchner Bezirksnachrichten* — Viena)

O Papa, falando em espanhol pela rádio, exortou o congresso Católico do Uruguay a exercer a sua influência no sentido de ser eliminado de livros, jornais e cinema tudo quanto possa corromper a mocidade da América do Sul.

(De *Informazioni Siciliana*)

O famoso transatlântico inglês «Gibraltar» de 52.000 toneladas, que ao ser lançado ao mar em 1912 era o maior do mundo e fez cerca de quinhentas viagens à América, foi vendido para sucata.

(Do semanário *Het Parvol* — Amsterdam)

Informam de Bangalore que num laboratório químico daquela cidade se conseguiu fabricar arroz artificial à base de farinhas cerealíferas.

(De *El Nuevo Diário* — Porto Rico)

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

O *Jornal de Notícias* do Porto, pela pena do ilustre jornalista e escritor, nosso amigo sr. João Paulo Freire, tem-se referido, por várias vezes, na sua popularíssima secção «Várias Notas» à *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e aos seus colaboradores, especialmente aos estudos e comentários sobre turismo do nosso antigo e prezado redactor sr. Guerra Maio, tudo em termos desvanecedores e de amável camaradagem, o que, muito sensibilizados, agradecemos.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Dezembro de 1901)

O atraso dos comboios e os direitos do publico

Encontramos no *Journal of Comparative Legislation* um estudo comparativo muito interessante da jurisprudência relativa aos atrasos de comboios nos diversos paizes do mundo.

Na Inglaterra, as companhias de caminhos de ferro não são responsáveis senão em caso de negligencia, de modo que esta condição dá logar a toda a sorte de sophismas. O horario official de uma Companhia indica, por exemplo, que tal comboio deverá partir a uma certa hora e chegar a outra hora também indicada; e esta é uma das condições em que se baseia o contracto do transporte. Mas o bilhete que o passageiro recebe tem impressas, na frente e em letras bem legíveis, um aviso que diz: *Veja-se o verso*. E no verso encontra-se uma nota explicando que os bilhetes estão sujeitos ás condições impostas nos horarios da Companhia. Verificados os horarios, que a Companhia não tem, aliás, obrigação de fazer imprimir, lá se vae descobrir, em caracteres muito miudinhos, escondidas nalgum canto, condições d'este teor: «A Companhia não responde pela regular execução do horario de partidas e chegadas dos seus comboios, nem assume a responsabilidade de danos e inconvenientes que d'ahi possam resultar aos senhores passageiros — salvo no caso em que rigorosamente se prove que o atraso foi motivado por desleixo ou falta voluntaria dos empregados da Companhia».

Nestas condições, perfeitamente a coberto da lei ingleza, o passageiro que compra um bilhete de caminho de ferro perde todo o direito legal a qualquer indemnização por motivo de atraso dos comboios.

Nos Estados-Unidos, a lei geral é a mesma que em Inglaterra. Mas ha esta differença importante na justa apreciação dos factos: é que nos Estados-Unidos se observa uma pontualidade rigorosissima no horario dos comboios de passageiros. E os serviços das companhias dos caminhos de ferro são tão bem fiscalizados, que á menor tentativa de restringir os direitos do publico é logo prompta a intervenção dos tribunaes.

Em certos estados da América exige-se que cada companhia de caminho de ferro tenha, em todas as suas estações, um registo telegraphico onde sejam indicados, em horas e minutos, com a maxima exactidão, os atrasos dos comboios.

A legislação da Alemanha sobre serviços de caminhos de ferro é commum ás rédes particulares e ás do Estado, em todo o imperio.

Um regulamento, a que o Codigo de commercio dá força de lei, estabelece que os atrasos ou ainda mesmo a supressão de comboios não dão logar a qualquer procedimento judicial contra a Companhia exploradora de caminho de ferro. Mas de qualquer interrupção que se dê no serviço das linhas ou de qualquer atraso de comboios, a Companhia é obrigada a publicar um aviso ao publico em local de bastante concorrência e de modo bem visível.

Na Austria-Hungria e na Dinamarca, mas neste ultimo paiz só para as linhas do Estado, a legislação é a mesma que na Alemanha.

Na Suissa, a lei mais recente, que data de 1893, responde na sua maior e mais importante parte á lei allemã,

mas com esta restricção: se a inobservancia dos horarios resulta de negligencia dos empregados das linhas, o passageiro tem o direito de exigir da Companhia uma indemnização pelos prejuizos que d'ahi lhe advieram.

Em França, a lei dos caminhos de ferro, que tanto é applicada ao serviço das linhas do Estado como ao das que são exploradas por companhias particulares, offerece um flagrante contraste com a lei allemã. Os horarios devem ser approvados pelo governo, e, uma vez approvados, tornam-se de execução obrigatoria e constituem a base de todo o contracto de transporte. Se as condições do contracto não são observadas pela Companhia, o passageiro pôde sempre reclamar uma indemnização, desde que prove o prejuizo que soffreu por culpa da Companhia.

As disposições relativas ao caso de pedido de indemnização são muito semelhantes ás que vigoram em Inglaterra, mas a interpretação do caso de *força maior*, de que fala o regulamento, é que é sempre tida num sentido muito mais amplo do que na legislação ingleza.

Na Belgica, a lei de 1891, que está em vigor, parece tomar uma posição intermediaria entre a lei franceza e a lei allemã. Em todos os casos de atraso de comboio, a responsabilidade do caminho de ferro não vae além da obrigação de reembolsar o passageiro do preço do seu bilhete; e esta mesma obrigação desaparece quando o bilhete é de excursão, banhos, ou analogo, de preços reduzidos. Mas o passageiro dos caminhos de ferro belgas pôde, mediante uma despesa insignificante, realizar um contracto de seguro que o indemnizará de todo e qualquer prejuizo proveniente de atraso de comboios.

Ateneu Ferroviário

O Ateneu Ferroviário, que comemora em Dezembro o 17.º anniversário da sua fundação, organizou o seguinte programa de festas:

No dia 1, Sábado, ás 21,30 horas, sessão solene, para a qual foram convidadas várias colectividades. Em seguida baile.

Nos Domingos 9, 16 e 23, pelas 15 horas matinees dançantes.

No sábado, 29, no Ginásio da antiga Escola Académica, concerto pela Banda de Música do Ateneu, sob a direcção do maestro sr. Leonel Ferreira, a que se seguirão um acto de variedades por distintos artistas de Teatro e da Rádio e um baile.

Estão, pois, de parabens os sócios desta collectividade cultural do pessoal da C. P., que ao longo de dezasete anos de existência tem levado a efeito, em beneficio da classe ferroviária, um largo e brilhante programa de actividades.

Agradecemos o convite de nos foi enviado para assistirmos ás festas comemorativas do XVII anniversário desta simpática associação.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Ás 21 — Nova Companhia de Circo.

EDEN — Ás 21,30 — «O Gavião do Deserto».

OLIMPIA — Ás 14,30 e ás 21 — «O monstro invisivel».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique

O «Diário do Governo», n.º 271, da III Série, de 22 de Novembro, publica o seguinte:

Concurso n.º 260/51

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 27 de Dezembro de 1951, para o fornecimento de:

Para entrega em Lourenço Marques:

- 1 — 500 carris de 12 metros, pesando 30 kgs., perfil baixo, conforme desenho n.º 2.
- 2 — 3.007 carris de 24 metros, pesando 44,64 kgs., conforme desenhos n.ºs 290-A e 290-C.
- 3 — 1.000 *éclisses* para carris de 30 kgs., perfil baixo, conforme desenho n.º 4.
- 4 — 6.014 *éclisses* para carris de 44,64 kgs., conforme desenho n.º 291-A.
- 5 — 3.000 parafusos de junta, com anilha de mola, para material de 22,50 kgs., conforme desenho n.º 5-A.
- 6 — 4.500 parafusos de junta, com anilha de mola, para material de 30 kgs., conforme desenho n.º 6.
- 7 — 2.200 parafusos de junta, com anilha de mola, para material de 40 kgs., conforme desenho n.º 5.
- 8 — 18.042 parafusos de junta, com anilha de mola, para material de 44,64 kgs., conforme desenho n.º 14-A.
- 9 — 231.000 tira-fundos galvanizados, conforme desenho n.º 14.
- 10 — 35 mudanças de via, completas, com todo o material que possa encontrar-se no interior do comprimento das mudanças, como sejam chapas e chapins de assentamento, coxins, *éclisses* e respectivos parafusos de junta, incluindo aparelhos de manobra, lança curta, etc., para material de 30 kgs., com croxima monobloco de aço manganês de 1:9, direitas, conforme desenhos n.ºs 13 e 2.
- 11 — 16 mudanças de via, completas, idem, idem, para material de 30 kgs., com croxima monobloco de aço manganês, de 1:9, esquerdas conforme desenhos n.ºs 13 e 2.
- 12 — 9 mudanças de via, completas, idem, idem, para material de 30 kgs., com croxima monobloco de aço manganês de 1:11, direitas, conforme desenhos n.ºs 11 e 2.
- 13 — 3 mudanças de via, completas, idem, idem, para material de 40 kgs., com croxima monobloco de aço manganês de 1:9, direitas, conforme desenhos n.ºs 13 e 1.
- 14 — 3 mudanças de via, completas, idem, idem, para material de 40 kgs., com croxima monobloco de aço manganês de 1:9, esquerdas, conforme desenhos n.ºs 13 e 1.
- 15 — 2 mudanças de via, completas, idem, idem, para material de 40 kgs., com croxima monobloco de aço manganês de 1:11, direitas, conforme desenhos n.ºs 11 e 1.
- 16 — 1 mudança de via, completa, idem, idem, para material de 40 kgs., com croxima monobloco de aço manganês de 1:11, esquerda, conforme desenhos n.ºs 11 e 1.
- 17 — 4 mudanças de via, completas, idem, idem, para

material de 44,64 kgs., com croxima monobloco de aço manganês de 1:9, direitas, conforme desenhos n.ºs 13 e 290-C.

18 — 2 mudanças de via, completas, idem, idem, para material de 44,64 kgs., com croxima monobloco de aço manganês de 1:9, esquerdas, conforme desenhos n.ºs 13 e 290-C.

19 — 6 mudanças de via, completas, idem, idem, para material de 44,64 kgs., com croxima monobloco de aço manganês de 1:11, direitas, conforme desenhos n.ºs 11 e 290-C.

20 — 3 mudanças de via, completas, idem, idem, para material de 44,64 kgs., com croxima monobloco de aço manganês de 1:11, esquerdas, conforme desenhos n.ºs 11 e 290-C.

Para entrega em Inhambane:

21 — 920 carris de 12 metros, pesando 30 kgs., perfil baixo, conforme desenho n.º 2.

22 — 1.840 *éclisses* para carris de 30 kgs., perfil baixo, conforme desenho n.º 4.

23 — 3.680 parafusos de junta, com anilha de mola, para material de 30 kgs., conforme desenho n.º

Para entrega na Beira:

24 — 3.334 carris de 12 metros, pesando 30 kg., perfil baixo, conforme desenho n.º 2.

25 — 6.668 *éclisses* para carris de 30 kgs., perfil baixo, conforme desenho n.º 4.

26 — 120 *éclisses* para carris de 40 kgs., conforme desenho n.º A.

27 — 13.400 parafusos de junta, com anilha de mola, para material de 30 kgs., conforme desenho n.º 6.

28 — 350 parafusos de junta para material de 40 kgs., com cabeça quadrada e porco sextavada, para os *éclisses* indicados no desenho n.º A.

29 — 140.000 tira-fundos galvanizados, conforme desenho n.º 14.

30 — 3 mudanças de via, completas, com todo o material que possa encontrar-se no interior do comprimento das mudanças, como sejam chapas e chapins de assentamento, coxins, *éclisses* e respectivos parafusos de junta, incluindo aparelhos de manobra, lança curta, etc., para material de 30 kgs., com croxima monobloco de aço manganês de 1:8, direitas, conforme desenhos n.ºs 40, 19, 60 e 2.

31 — 3 mudanças de via, completas, idem, idem, para material de 30 kgs., com croxima monobloco de aço manganês de 1:8, esquerdas, conforme desenhos n.ºs 40, 19, 60 e 2.

O programa do concurso, modelo da proposta, caderno de encargos e desenhos encontram-se patentes em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane; no Lumbo, nos armazéns de Moçambique, e em Lisboa, na Repartição das Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral do Fomento Ultramarino e na Agência Geral do ultramar.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de:

Para carris — 580\$00.

Para *éclisses*, parafusos e tira-fundos — 65.000\$00.

Para mudança de via — 100.000\$00.

O depósito de garantia será restituído após trinta dias, a contar da data da recepção definitiva e depois de ter sido assinado o respectivo auto.

A abertura das propostas terá lugar, no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns gerais de Lourenço Marques.

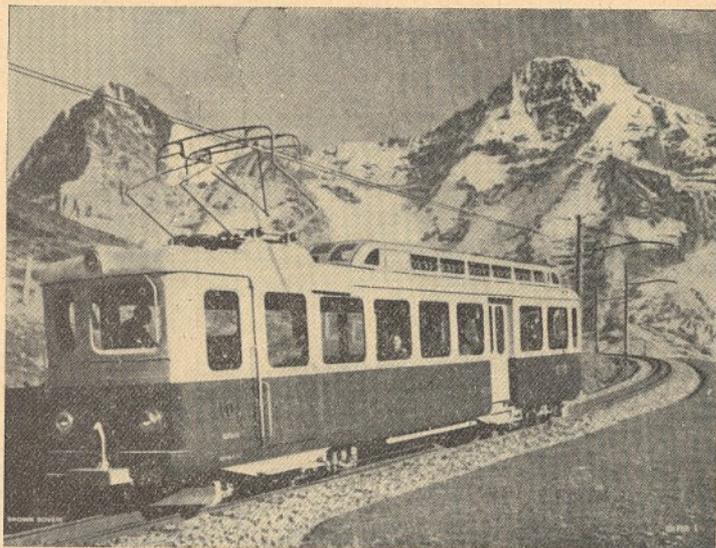
Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 10 de Outubro de 1951. — O Director dos Serviços, *Pinto Teixeira*.

Dínamos, motores, alternadores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

TURBINAS A VAPOR

Há meio século que a casa **BROWN BOVERI** equipou a primeira locomotiva termo-eléctrica do mundo. Na actualidade mantém em dia a técnica de construção de modernas locomotivas Diesel-eléctricas e com turbinas a gaz,



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suíça)



S. A. BROWN BOVERI & C.^{ie} — Baden (Suíça)

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

PORTO: Praça D. João I, n.º 25-3.º, Dt.º — Telefone 23411 — Teleg. BROWNBOVERI

Sociedade Abastecedora de Madeiras, L.^{da}

Recomendada pelos Caminhos de Ferro

SÓCIO GERENTE
EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICENCIA, 209
LISBOA Telef. 72671

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO.

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

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

ARMAZÉM

A Z A M B U J A
Telefone: 50

ESCRITÓRIO:

Travessa da Glória, 19
Telefone: 2 6317

L I S B O A
P O R T U G A L

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

LISBOA

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

FROTA

n/m. AFRICA OCIDENTAL	1.504 T.	n/m. COLARES	1.376 T.
n/m. ALCOBACA	9.437 T.	n/m. CONCEIÇÃO MARIA	2.974 T.
n/v. ALCOUTIM	10.526 T.	n/m. CORUCIE	1.370 T.
n/m. ALENQUER	9.437 T.	n/v. COSTEIRO	900 T.
n/m. ALEXANDRE SILVA	3.110 T.	n/v. COSTEIRO SEGUNDO	490 T.
n/v. ALFERRAREDE	2.118 T.	n/m. COSTEIRO TERCEIRO	1.426 T.
n/m. ALMEIRIM	9.437 T.	n/m. COVILHÃ	1.376 T.
n/v. AMARANTE	12.595 T.	n/v. CUNENE	9.300 T.
n/m. AMBRIZETE	9.100 T.	n/v. FOCA	2.018 T.
n/m. ANÍPÃO	9.100 T.	n/v. INHAMBANE	9.619 T.
n/m. ANTONIO CARLOS	2.974 T.	n/v. LUSO	10.125 T.
n/m. ARRAIÓLOS	9.437 T.	n/v. MARIA AMÉLIA	3.905 T.
n/m. BELAS	7.110 T.	n/v. MELLO	6.253 T.
n/m. BORBA	7.145 T.	n/v. MIRANDELLA	7.900 T.
n/m. BRAGA	7.110 T.	n/m. SÃO MACARIO	1.321 T.
n/m. BRAGAÇA	7.110 T.	n/v. SAUDADES	6.430 T.
n/m. CARTAXO	1.376 T.	n/v. SILVA GOUVEIA	1.353 T.
			1.220 T.
n/p. ALFREDO DA SILVA	3.643 T. — Com alojamentos para passagens de I — II — III classes		

TOTAL : 191.181 TONELADAS

REBOCADORES:

«AFRICA»,
«FREIXO»,

«CINTRA»,
«S. CRISTOVÃO»,

«ESTORIL»,
«SOURE»,

LANCHAS A MOTOR:

«GAROTA»,
«CAROCHA»

«BOLHÃO»,

«MAQUELA»

84 Batelões (19 de 500 T., 13 de 400 T. e 2 de 250 T.)

24 Fragatas (2.150 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.:

3 navios de 3.600 T. e para 48 passageiros cada.

2 rebocadores de 1.200 T. cada.

CARREIRAS DE LISBOA PARA:

Norte de Europa — Norte de África — Cabo Verde — Guiné — Angola — Argentina
— Chile — 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

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL

DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49

Rua Sá da Bandeira, 84

LISBOA

PORTO



TOSSE ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE