

9.º do 70.º Ano

Lisboa, 16 de Julho de 1957

Número 1670

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

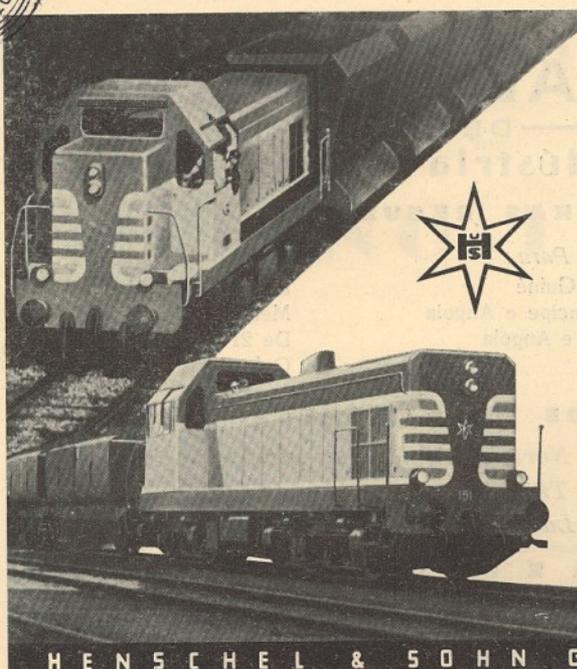
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20168 — LISBOA



HENSCHEL

LOCOMOTIVAS DIESEL

Para toda a gama de potências e
construídas segundo os progres-
sos mais recentes da técnica



O programa de fabrico com- preende:

Locomotivas Diesel-Eléctricas (Li-
cença General Motors) de 800 a
2000 HP

Locomotivas Diesel - Hidráulicas de
qualquer tamanho e potência para
todas as bitolas

H E N S C H E L & S O H N G M B H K A S S E L

REPRESENTANTE GERAL: CARLOS EMPIS — RUA S. JULIÃO, 23 — LISBOA

Material eléctrico de alta qualidade

CONSTRUÇÃO SUÍÇA.

Representante para Portugal e Ultramar da S. A. Brown Boveri et Cie.

Edouard Dalphin

**BROWN
BOVERI**



Instalação de emissoras completas para radiofonia e radiotelegrafia, Instalações de ondas dirigidas. Fornecimento avulso de lâmpadas electrónicas para todos os usos industriais

III

ESCRITÓRIO

PALÁCIO DO COMÉRCIO

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

TELEFONE: 2 3411

PORTO

III

SOCIEDADE GERAL

— DE —

Comércio, Indústria e Transportes

CARREIRAS REGULARES

| De : | Para : | Partidas : |
|-----------------|-----------------------------|--------------------------|
| Metrópole | Cabo Verde e Guiné | Dias 10 e 25 de cada mês |
| Metrópole | S. Tomé e Príncipe e Angola | Mensais |
| Norte da Europa | Lisboa, Matadi e Angola | De 21 em 21 dias |
| Anvers | Portugal | Quinzenais |

SERVIÇOS PERMANENTES

*Transporte de fosfatos do Norte de África e de pirites do Pomarão
Tramping — Consignações — Trânsitos — Serviço de reboques fluviais
e de alto mar — Lanchas — Fragatas — Batelões*

CARGA E EXPEDIENTE

LISBOA — Rua do Comércio, 39
Telef. 2 6314/5
Teleg. GERAL

PORTO — Rua Sá da Bandeira, 82
Telef. 2 7363
Teleg. SABÕES

Esta é a Companhia portuguesa que tem ao serviço mais navios 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 20158; 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

1670

16—JULHO—1957

ANO LXX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BOAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

GUERRA MAIO
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

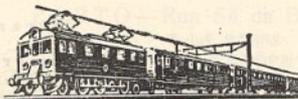
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA



S U M Á R I O

| | |
|--|-----|
| Os Caminhos de Ferro de Moçambique e da Beira na ano de 1955 | 259 |
| Especialistas Técnicos, por <i>HENRIQUE RAMOS ANTUNES</i> . | 262 |
| Vida Ferroviária | 266 |
| Parte Oficial | 266 |
| Os Caminhos de Ferro nos Países da América Latina, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i> | 267 |
| Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> | 269 |
| Linhas estrangeiras | 270 |
| Imprensa | 270 |
| Publicações recebidas | 270 |
| Recortes sem comentários | 271 |
| Espectáculos | 271 |



Os Caminhos de Ferro de Moçambique e da Beira no ano de 1955

TEMOS presente o Relatório referente ao Ano Económico de 1955 dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique. Assina-o o Director dos Serviços e Administrador-Delegado, sr. Eng.º Arnaldo Pacheco Pereira Leite, que, em breves palavras e apoiando-se nos números que representam as receitas e naqueles que figuram as despesas, nos vem comunicar que tanto nos Caminhos de Ferro de Moçambique como nos da Beira se pôde registar uma melhoria geral da situação. Vamos por isso dar a palavra ao sr. Eng.º A. P. Pereira Leite:

«Vencendo grandes dificuldades — escreve o ilustre Administrador-Delegado — é-me grato verificar que a eficiência dos Serviços a meu cargo continua a manter-se, pois enquanto as receitas de exploração atingiram 712.853 contos, representando um aumento de 72.815 contos em relação a 1954 e de 128.925 contos em relação a 1953, as despesas só atingiram 410.272 contos, o que representa apenas um aumento de 17.616 contos em relação a 1954 e de 42.730 contos em relação a 1953.»

O sr. Eng.º A. P. Pereira Leite informa-nos, a seguir, que o capital líquido da Administração também aumentou, pois atingiu a importância de 4.218.166 contos, em comparação com 3.851.171 contos em 1954 e com 3.509.545 contos em 1953, o que representa um aumento de 366.995 contos em relação a 1954 e de 708.545 contos em relação a 1953.

No referente ao Caminho de Ferro da

Beira, os números correspondentes às receitas são não apenas eloquentes mas animadores. Efectivamente, as receitas em 1955 subiram a 305.876 contos, contra 312.443 em 1954 e contra 247.591 contos em 1953, tendo as despesas, nesses mesmos anos, sido, respectivamente, de 141.999, 157.214 e 128.018 contos.

O capital do Caminho de Ferro da Beira também aumentou, visto ter atingido a importância de 836.200 contos, em comparação com 798.688 contos em 1954 e com 763.605 contos em 1953.

O Relatório, além dos mapas habituais, é ilustrado com várias fotogravuras que reproduzem diversos aspectos dos trabalhos na linha do Limpopo na fronteira com a Rodésia; dos trabalhos para a Barragem do Rio Limpopo, sobre a qual foi construída a ponte para o caminho de ferro; a visita do Ministro dos Transportes da União da Africa do Sul às instalações dos C. F. M., em Lourenço Marques; e a chegada a Nairobi da delegação moçambicana à 11.ª Conferência dos Directores dos Caminhos de Ferro, que ali se realizou.

O Relatório recorda a visita, em 1955, do sr. Ministro do Ultramar, Manuel Maria Sarmiento Rodrigues, então capitão-de-mar-e-guerra, ao território de Moçambique.

Para os ferroviários essa visita teve, naturalmente, um grande e particular interesse, pois o ilustre ministro pôde verificar, «in loco», todas as obras realizadas nestes últimos anos no que diz respeito aos portos, aos caminhos de ferro e transportes. As elogiosas referências a todos os

serviços e em especial às obras do caminho de ferro em curso na Manhiça e ao caminho de ferro do Limpopo, que o Ministro lhes fez, encheram de justo orgulho todos os ferroviários. Com efeito, o sr. Ministro do Ultramar, entre outras afirmações, declarou o seguinte, ao regressar a Lisboa, e através do microfone da Emissora Nacional:

«Os caminhos de ferro lançam-se com uma desenvoltura desconcertante. Em dois anos foi aberta e assente a linha do Limpopo, com 300 quilómetros de extensão, tanto como de Lisboa ao Porto.»

Lourenço Marques, a XXVIII Conferência da «South African Shipping and Forwarding Agents Association». A esta importante reunião assistiram, além de delegados dos Caminhos de Ferro e Alfândega da União da Africa do Sul, os representantes dos transitários das seguintes cidades: Lourenço Marques, Salisbúria, Bulavaio, Durban, East London Port Elizabeth, Cidade do Cabo e Joanesburgo. Inaugurou a conferência o sr. Eng.º F. Pinto Teixeira, Encarregado do Governo-Geral da Província. Após a sessão inaugural, iniciaram-se os trabalhos respeitantes aos problemas de



O Edifício da Estação Central de Lourenço Marques

Foi no dia 1 de Agosto, precisamente dois anos e meio após o início dos respectivos trabalhos de construção, que se abriu a linha do Limpopo ao tráfego internacional de mercadorias, assim se dando satisfação a um velho desejo daqueles que tanto na Rodésia do Sul como em Moçambique advogavam o estabelecimento de mais uma via de comunicações para suportar e servir com mais eficiência o crescente tráfego da Africa Central com os territórios de além-mar.

No dia 26 de Abril do ano em referência inaugurou-se, num dos melhores hotéis de

maior importância para a actividade e função dos agentes transitários, problemas esses relacionados com portos, tarifas, alfândegas e caminhos de ferro, e que foram analisados e discutidos dentro dum espírito de perfeita e amigável colaboração.

No dia 22 de Junho, o Relatório assinala um outro importante acontecimento: nessa data chegou a Lourenço Marques, vindo de Salisbúria, Sir Roland Welensky, Ministro dos Transportes e Comunicações da Federação da Africa Central, que se fazia acompanhar dos srs. coronel H. B. Everard, Director do «Rhodesia Railways»,

H. M. Mc Doweel e J. C. Masterson, do Ministério dos Transportes e Comunicações, J. H. Allen, Chefe dos Serviços Comerciais dos R. R. e R. Allan dos mesmos caminhos de ferro. A visita do sr. ministro Roy Welensky teve por objectivo a troca de impressões com o governo-geral de Moçambique sobre assuntos relacionados com a abertura ao tráfego da nova linha férrea do Limpopo que ligou a capital da Província de Moçambique directamente à sede da Federação. Todos os problemas foram resolvidos dentro de um grande espírito de compreensão e de colaboração.

Uma outra visita, de grande significado para a política de solidariedade do glorioso Mundo Português, foi a do Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola, sr. Eng.º Raimundo Serrão, que chegou a Lourenço Marques nos primeiros dias de Setembro. Durante os dias da sua estadia naquela cidade, o sr. Eng.º Raimundo Serrão visitou o porto, a gare da estação, o sistema do comando único, as obras em curso no Limpopo e a nova linha férrea que estabelece a ligação de Lourenço Marques com a Rodésia do Sul, tendo visitado também a Beira.

Um outro acontecimento importante regista o Relatório presente: a 2.ª Conferência dos Directores-Gerais dos Caminhos de Ferro da Africa Meridional, realizada em Nairobi, na segunda quinzena de Novembro. A representação de Moçambique esteve a cargo do srs. Eng.º Pereira Leite, director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes; Eng.º Sousa Santos, Adjunto Mecânico da Direcção; Eng.º João Filipe, Chefe do Movimento; Eng.º Camilo Teixeira, Chefe de Via e Obras, e Major Azinhais Mendes, Adjunto Comercial e M. V. Giesteira, dos Serviços

de Propaganda. Presidiu às discussões o sr. A. F. Kirby, Director dos East African Railways and Harbours. Das resoluções consta a formação de comissões de peritos de cada Administração para estudarem diversos assuntos e muito especialmente a possibilidade de estabelecer uma maior uniformização de material ferroviário.

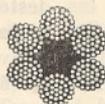
O Relatório do Caminho de Ferro da Beira, incluído no mesmo volume e igualmente assinado pelo Director dos Serviços, sr. Eng.º Arnaldo Pacheco Pereira Leite, oferece-nos também leitura de grande interesse.

O valor dos materiais em depósito em 31 de Dezembro de 1955 era de 65.963.883\$03, em comparação com 33.499.633\$62 em 1954, ou seja um aumento de 32.464.249\$31.

As receitas de exploração foram de 297.497.874\$88 ou seja um aumento de 15,05 % sobre a previsão calculada de 258.500.000\$00. Quanto à despesa, esta foi de 141.810.372\$75, ou seja menos 6,7% da despesa prevista, que era de 153.000.163\$00 depois de efectuados os orçamentos suplementares.

As condições de exploração do caminho de ferro da Beira continuaram a ser melhoradas em 1955, não só com o estudo e a execução das obras mais necessárias para aumentar a sua capacidade e segurança, mas também com a preparação do pessoal da exploração. Com esse objectivo, prosseguiu-se a construção de oficinas gerais, a construção de variantes, de desvios de cruzamentos, de novas estações, e a renovação do material de via.

Felicitemos o sr. Eng.º A. P. Pereira Leite e os seus colaboradores pelos óptimos resultados obtidos, em 1955, nos Caminhos de ferro de Moçambique e da Beira.



Especialistas Técnicos

Por HENRIQUE RAMOS ANTUNES

(Agente Técnico de Engenharia)

N. R. — *Temos o prazer de incluir em nossas colunas a seguinte comunicação ao II Congresso da Indústria Portuguesa, atendendo já à categoria técnica do autor já ao interesse que o trabalho mereceu ao ser discutido e apreciado por congressistas e relatores.*

A — INTRODUÇÃO

Ao apresentar o problema da criação de especialistas é nossa convicção de que outros congressistas o abordarão para o apreciarem sob vários ângulos. Assim, este trabalho não tem o mérito da originalidade visto tratar um assunto que muitos sentem e também não pode ser profundo, porque só a análise do conjunto de opiniões das entidades interessadas no problema visado pode indicar o caminho da sua resolução.

A virtude das palavras que vão seguir-se será apenas a de contarem uma certa ordem nas ideias que expressarem e se isso puder encorajar a fazer a sua crítica, alguma coisa valiosa poderá o presente estudo fazer surgir.

O valor dos trabalhos que cada um realiza mede-se pela contribuição dada no sentido de evitar a repetição nos trabalhos dos outros, dos erros contidos naqueles, e é a crítica que incorpore em si a ideia do aperfeiçoamento, que pode contribuir eficientemente para encurtar a distância da meta que se almeja.

Neste caso, o que realmente se torna necessário é que o assunto da criação de especialistas, verdadeiramente úteis, seja enfrentado nas suas próprias dificuldades e, com esse fim, o que se deseja para este trabalho, é que ele possa representar uma positiva contribuição para se atingirem os propósitos objectivados na proposta de lei n.º 43, relativa à criação do Instituto Nacional de Investigação, Tecnologia e Economia Industrial.

B — NECESSIDADE DE ESPECIALISTAS

Dentro do âmbito do tema considerado tentar-se-á demonstrar, simultaneamente, a necessidade

das entidades privadas colaborarem na criação dum escol de pessoal cuja mentalidade corresponda não sòmente às necessidades da época presente mas ainda àquelas que o futuro nos deixa antever, e também à conveniência de interessar na sua criação as actividades que aquele pessoal virá a servir a Indústria e o comércio.

Estas duas proposições surgem como imperativo da Nação que tem de progredir, mas o certo é que tal desígnio só se conseguirá se pudermos dispor de técnicos cada vez mais bem preparados para ocorrerem às necessidades das múltiplas especializações comerciais e industriais que surgem sem interrupção.

Sem eles, nem o País terá possibilidade de alcançar rapidamente o nível técnico que a todos interessa, nem logrará qualificar-se devidamente entre os povos progressivos.

Reconhecendo esta verdade só nos resta empreender a caminhada no sentido de conseguirmos aqueles técnicos.

Como? Esperando-os apenas criados pelo Governo? É uma situação cómoda em que nos podemos instalar, mas não é com essa atitude que se serve o País. Ao contrário, quem se coloca em tal posição o que pretende é servir-se do País,

O Estado é um coordenador e um retificador, mas não é um manancial divino e é por isso mesmo que só pode restituir-nos, ainda que modificado, aquilo que antes tenha recebido de nós.

Pois bem, colaboremos no sentido de prepararmos especialistas capazes de produzirem riqueza. Ele depois poderá proporcionar-nos melhores condições de vida.

C — A CULTURA DOS ESPECIALISTAS

Sente-se hoje, em qualquer ramo da produção, que é absolutamente indispensável uma melhor preparação dos elementos que nela intervêm, se se quiser aumentar a produtividade — e a necessidade deste desideratum sendo, como é, uma verdade que se impõe sem carecer demonstração, torna indisputável a vantagem de uma mais conveniente formação profissional que muito nos cabe apreciar.

Tão vasta é a soma de parcelas científicas rela-

cionadas com qualquer matéria, que nem uma vida inteira chega para as conhecer completamente e é por isso que muitas vezes a palavra «especialista» parece erradamente aliada à ideia do indivíduo que só a um assunto dedica a sua atenção e consagra os seus esforços. E digo erradamente porque aí do técnico que nestes moldes conceber a especialização.

A esse, cedo ou tarde, surgirá o momento em que se sentirá impossibilitado de prosseguir no aperfeiçoamento que deseja, porque lhe faltam os conhecimentos de outras ciências que com aquela matéria se relacionam e sem o domínio das quais não é possível ir mais além.

É que não há ciências isoladas. Cada uma é subsidiária de muitas outras e temos, por isso, que nos conduzir à ideia de que o «especialista» tem, antes de mais nada, de ser amplo conhecedor de assuntos gerais que, paradoxalmente com aquela designação, lhe são básicos.

É esta a razão do grande dilema dos especialistas e é daqui que provém a necessidade de o «especialista» possuir uma boa formação escolar, o que hoje está longe de acontecer.

O «especialista» numa apreciável percentagem de casos, o que possui são conhecimentos provindos de autodidatismo, apoiados na experiência adquirida e nas observações colhidas durante o exercício das suas actividades.

À primeira vista parece que este conjunto é revelador de apreciáveis qualidades de um indivíduo mas o caso é que, nestas condições, muitas vezes o seu detentor só tem palavras para oferecer tanto como garantia dos conhecimentos que adquiriu como das aptidões que possui, e daí o espírito de desconfiança com que é acolhido pelos industriais ou pelos comerciantes a quem tais valores podem interessar, mas cuja cotação lhes é estranha, por não assentar numa base que mereça indiscutível crédito.

D — ESPECIALIDADES

Estamos atrasados em relação aos países que marcham na vanguarda da técnica. Temos de vencer essa distância.

É preciso evitar que nem a menor parcela de capacidade técnica ou científica se desperdice, mas para isso torna-se necessário que se estabeleçam condições, benefícios, privilégios e prémios que tornem atractiva a carreira do especialista.

Este é um interessantíssimo assunto cujo desenvolvimento, se o tempo de que dispomos nos permitisse, poderia constituir matéria para outra comunicação a que, pelo menos, não faltaria actualidade.

É de que especialistas carecemos?

A resposta pode ser dada se seleccionarmos cuidadosamente as solicitações diárias dos nossos

comerciantes e industriais que podemos observar através dos seus anúncios públicos ou dos insistentes pedidos por eles dirigidos às associações de técnicos.

Abrasive, Alimentos, Aquecimento, Cerâmica, Construção Naval, Detergentes, Electrónica, Energia atómica, Esmaltes, Física, Frio, Hidráulica, Hidrófugos, Insecticidas, Isolamentos, Máquinas ferramentas, Mecânica Diesel, Metalurgia, Papéis, Plásticos, Refractários, Soldadura, Som, Telecomunicações, Têxteis, Tintas, Ventilação, Vidro, tudo matérias cujo ensino está a ser clamado mas às quais vemos votado um insuficiente número de elementos realmente valorosos.

No entanto, a transmissão criteriosa de ensinamentos sobre aqueles assuntos, seria de inapreciável valor; e, se não queremos ficar para trás, teremos de interessar, no sentido de estimularem ao máximo a capacidade intelectual dos nossos jovens técnicos, mais competências, mais artífices de engenho, mais conhecedores penetrantes daquelas especialidades, nacionais ou estrangeiros, possuidores ou não de títulos académicos, mas sobretudo detentores de conhecimentos úteis cuja disseminação seja inquestionavelmente proveitosa.

E — A QUEM INTERESSAM OS ESPECIALISTAS

A missão dos «especialistas» consiste em conhecerem e saberem aplicar, da maneira mais eficaz, os métodos e os materiais existentes, contribuindo assim para o melhor aproveitamento do trabalho. Esta missão pode, sem favor, classificar-se de muito importante para a economia das obras, para a segurança do pessoal que as executa e para a confiança que é mister nelas depositar.

É, portanto, ao industrial, ao comerciante, ao operário e, por fim, ao utilizador dos bens que resultam da actuação dos «especialistas», que interessam os seus conhecimentos e a sua capacidade.

É óbvio que a importância varia em cada caso, relativamente ao interesse que se considera — o das empresas, o da mão de obra ou o do utente — mas o somatório dos valores é constante, e o equilíbrio das realizações estimula primeiro o desejo e depois a necessidade, forçada pela concorrência, de se caminhar no sentido da perfeição.

Já passou a época em que se duvidava de que as arrojadas concepções humanas fossem realizáveis. Hoje o génio da ciência ou já pode converter em factos o que se concebe ou promete materializar, num futuro que se adivinha próximo, o que ainda há pouco pareciam utopias.

A era do automatismo chegou e as maravilhas da técnica caíram sobre a humanidade tão repenti-

namente que os nossos maiores problemas são os do ajustamento.

Somos uma sociedade engrenada nas actividades da produção, das transacções e dos transportes.

Este conjunto abarca todas as actividades humanas nos seus incontáveis ramos e não há um só que dispense a actuação de elementos profundamente conhecedores da contribuição que lhe compete dar para que o seu desenvolvimento proporcione e aproveite o harmónico crescimento dos outros.

Aqueles elementos são os «especialistas» que, no fim, interessam indiscriminadamente a todos.

F — O PAPEL DOS ESPECIALISTAS

Quando se consegue um avanço da técnica que permita novas realizações, estas determinam sempre e simultaneamente com a sua execução, a necessidade de se resolver um número crescente de problemas mais complexos, porque se relacionam com um campo cada vez mais vasto dos conhecimentos humanos.

Se aos técnicos encarregados daquelas realizações falta a preparação necessária que lhes permita aproveitar convenientemente as novas possibilidades do progresso da ciência ou da indústria, as empresas que neles baseiam a sua actividade são levadas a não adoptarem métodos progressivos e, não abandonando os velhos processos, não podem normalmente valorizar-se nem ainda, muito menos, engrandecer-se por lhes faltar, com a insuficiente capacidade dos seus técnicos, condições para aproveitarem da evolução.

Esta situação conduz a retraimentos desvantajosos que não só entravam o desenvolvimento dos negócios como retardam ainda a marcha da técnica e dão como resultado que muitas firmas prefiram admitir ao seu serviço elementos estrangeiros que passam por elas apenas episódicamente para serem mais tarde substituídos por empregados que auferem menores retribuições, mas aparentemente dotados de tão grande elasticidade de ideias que a ciência dos catálogos lhes baste para manterem o andamento das actividades cuja continuação interesse — e ao princípio tudo parece caminhar na melhor das ordens.

Algum tempo depois, porém, ao fazer-se um balanço honesto do produto do labor desses empregados, conclui-se terem atraído para o País algumas toneladas de folhanga que às vezes, apenas alguns meses antes, eram atraentes conjuntos de aparelhagem pelos quais se pagou bom ouro de lei, mas cujo inadequado uso os levou a engrassar os mostruários ou, pior do que isso, as pilhas dos armazéns de sucata.

E claro que após certo período de vida, as empresas que se apoiaram em tais pseudo especialistas acabam por sossobrar porque, sem que a comparação constitua grande exagero, pretender fazer prosseguir um negócio apoiado em incompetentes, tem tantas probalidades de êxito, como terá a ideia de querer modificar a trajectória da Lua.

Há economistas que encaixam o fenómeno naquilo a que chamam o «ciclo dos negócios» mas a esses pode opôr-se-lhe o conceito de Henri Ford que discordava de que os negócios tenham forçosamente um ciclo rígido ao fim do qual está a sua morte.

No seu livro «Hoje e Amanhã» advertia ele que «os graves transtornos económicos sobrevêm em virtude de nos negarmos a estudar as questões económicas quando... tudo caminha às maravilhas».

Não precisamos olhar exemplos estrangeiros para nos convenceremos de que os negócios úteis e cientificamente montados não morrem; ao contrário sobrevivem a todas as crises e evoluem prósperamente quando a sua existência se alicerça na competência de especialistas e estes são o fuícro das suas actividades.

É natural que haja gerentes desactualizados que tenham a ideia de que só as grandes empresas podem dispor de especialistas. E quase certo que haverá quem mantenha o conceito de que só estas têm possibilidades que lhes permitam fazer escola e selecção entre o seu pessoal, mas o certo é que nem só a estas os «especialistas» interessam.

Chegamos ao ponto crucial da questão e tentaremos sintetizá-la.

A importância dos negócios cresce por etapas. Hoje, a situação económica de uma empresa dá-lhe determinadas possibilidades, amanhã o seu poder avoluma-se, depois dá-se um desenvolvimento em certa direcção, e assim sucessivamente, mas nunca chega a ocasião em que uma empresa fabrica ou vende tudo quanto quer, se pretender prestar o máximo de serviços úteis que o seu capital actuante lhe permita. Quer dizer, todos os negócios verdadeiramente úteis têm o legítimo direito de aspirar a desenvolver-se, tornarem-se de pequenas em médias empresas e passarem destas a grandes concentrações; mas os negócios não se apoiam só em dinheiro. Baseiam-se em ideias, organização e trabalho e estes três elementos fundamentais dependem da capacidade dos especialistas de que as empresas dispõem.

Assim, os especialistas são elementos indispensáveis aos negócios e torna-se, por isso, imperioso que haja a possibilidade de os criar com as necessárias aptidões para proporcionarem lucros que, investidos depois nos negócios em que colaborem, contribuam poderosamente para o seu desenvolvimento, seja qual for o escalão de importância em que as empresas se situem

G — CURSOS DE ESPECIALISTAS

Não deve ter-se como ideia de somenos importância, que os homens estão sempre prontos a esquecerem o passado e ansiosos acerca do futuro. Este é, para os mais aptos, a mira da libertação do nivelamento e é de crer que seja justa a sua pretensão.

Os «especialistas» que se formem tendo da vida esta concepção serão, com certeza, indivíduos acima da média e, naturalmente, aceitarão mal alguns convencionalismos que actualmente se verificam e que por serem tão pouco lógicos como muito injustos, é necessário corrigir.

Pedimos licença para empregar as mesmas palavras do deputado senhor Professor Amorim Ferreira, quando proferiu o seu magistral discurso de 28 de Fevereiro na Assembleia Nacional, para afirmar que emendar aqueles errados conceitos é «contribuir para corrigir no campo da técnica o conjunto de factores adversos que tem obstado ao seu desenvolvimento».

A missão que compete ao «especialista» é a dos pormenores de determinada actividade, mas a sua cultura está longe de poder restringir-se ao assunto a que ele objectivamente dedica os seus cuidados profissionais. Por detrás de cada especialização e intimamente relacionada com ela, há sempre uma grande soma de conhecimentos que o especialista tem de possuir para que, pelo menos, possa acompanhar a evolução da sua especialidade e existe um mundo de ciências a que não pode ser completamente estranho todo o técnico que pretenda contribuir para o progresso da sua profissão — e aquele que consiga corresponder dignamente a tal conceito parece que deve merecer consideração superior à dispensada aos que não têm valor para se libertarem do amorfismo de uma cultura ministrada em série, seja qual for o grau académico considerado.

O jovem possuidor de real talento deve, após a frequência da escola, poder dispor da possibilidade de se distinguir dos menos valorosos e uma das maneiras mais úteis para a sociedade de o conseguir, é especializar-se em qualquer actividade que aos ramos da produção, das transacções ou dos transportes, interesse desenvolver.

É a justiça que deve prestar-se ao valor individual e este é afinal a fonte do progresso.

Para proporcionar esta aspiração justíssima torna-se necessário organizar cursos de especialização, cuja organização deverá caber em larga medida às Associações em que as empresas se agrupam — mas esses cursos não terão vantagem em serem um prolongamento de caracterizada escolaridade porque são destinados a elementos cujo valor os leva a pretenderem distinguir-se.

Tais cursos deverão constar de:

- palestras e conferências feitas por pessoas que sejam indiscutíveis autoridades nos assuntos que versarem.
- estágios guiados, em empresas cientificamente organizadas e para eles recomendadas pelas associações patronais.
- visitas de estudo.
- discussões abertas entre os frequentadores dos cursos.
- relatórios acerca das actividades que as firmas porporcionadoras dos estágios confiarem aos futuros especialistas.
- apresentação de trabalhos sobre os ramos de actuação a que as especializações digam respeito.
- pareceres sobre organizações comerciais e industriais.
- projectos de organização e reorganização de empresas, sob os aspectos técnico e de exploração.
- estatísticas de produção, relacionando o rendimento com os factores que o influenciam, e
- todas as actividades que as Associações orientadoras dos cursos julgarem úteis para a conveniente formação profissional dos futuros colaboradores das empresas.

* * *

Não deve perder-se de vista que se a Indústria e o Comércio quiserem poder dispor da quantidade de «especialistas» necessários para fazerem face à multidão de assuntos com que terão de tratar dentro de muito pouco tempo, não devem contar apenas com as escolas existentes e, sobretudo, não é prudente pensarem que os diplomados possuidores somente dos ensinamentos que nas escolas se ministram, poderão preencher os requisitos que lhes interessam.

A observação cuidadosa dos factos leva a crer que os diplomados têm de adquirir, em cursos post-escolares os conhecimentos que lhes serão necessários para servirem eficientemente as empresas que reclamarem os seus serviços.

O ensino oficial deverá constituir para eles a base sobre que assentará a formação prática e teórica que lhes permitirá desempenharem as actividades que lhes serão confiadas; mas é necessário que depois dos seus diplomas oficiais eles possam receber uma instrução especial, de tal forma organizada que os torne possuidores duma cultura viva, duma imaginação criadora, dum julgamento seguro sobre as coisas que vão tratar e também lhes dê um conhecimento profundo da psicologia dos homens.

É preciso, em resumo, que fiquem aptos a assi-

milar com prontidão os princípios gerais das organizações que vão servir — porque nem só de técnica os «especialistas» carecerão. Precisarão também e fortemente de bons conhecimentos sobre engenharia humana.

Os quadros técnicos económicos têm de ser providos de elementos possuidores duma mentalidade actual; homens com uma cultura adequada para enfrentarem os novos problemas científicos e humanos, cuja relevância se acentua em cada dia que passa, como consequência da transformação mundial a que estamos a assistir — problemas esses de que há vinte anos ainda nem sequer se fazia ideia.

Tudo leva a crer que a crescente complexidade dos conhecimentos técnicos, a rápida evolução da ciência e as exigências da produtividade, tornou obsoleta a ideia do «especialista» que leva muitos anos a fazer-se. Hoje, e amanhã ainda mais, o «especialista» virá a constituir, em muitos casos, um elemento decisivo nos negócios.

Duma maneira geral ele virá a ser imprescindível não só no desenvolvimento mas até na criação de novas fontes de riqueza. E se assim é, há que conceder uma atenção muito cuidada à sua preparação.

É tudo o que acaba de ser exposto que leva à seguinte

CONCLUSÃO

Indo ao encontro das ideias expressas na proposta de lei relativa à criação do Instituto Nacional de Investigação, Tecnologia e Economia Industrial, devem os técnicos portugueses, por intermédio das suas organizações de classe, e as empresas patronais, representadas pelas suas associações, congregar esforços no sentido de tornar possível o estabelecimento de cursos de especialização post-escolares, breves mas intensos, que correspondam realmente às necessidades nacionais.

Vida Ferroviária

O Ateneu Ferroviário e a visita que lhe fez, recentemente, um grupo de ferroviários franceses

O presidente da Direcção do Ateneu Ferroviário, sr. Victor Afonso, recebeu, com data de 4 de Julho, uma carta do sr. Pierre Montmory, presidente da Secção de Paris, Saint-Lazare, da Association Touristique des Cheminots Ouest, a propósito da vinda a Portugal de um grupo de ferroviários, e, da visita que estes fizeram, em Lisboa, à prestigiosa associação cultural do Pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, onde tiveram uma brilhante recepção.

Por se tratar de um documento muito honroso para o Ateneu Ferroviário e para a sua magnífica Banda de Música, e porque, além disso, é uma expressão sincera da boa política de amizade entre a França e Portugal, cujos laços mais se têm estreitado ultimamente graças às viagens de intercâmbio turístico promovidas pelos ferroviários dos dois países, passamos a inserir, em tradução, a referida carta do sr. Pierre Montmory:

«Caro Sr. Presidente: O meu amigo Sr. Thibault, acompanhou este ano a Portugal um grupo de ferroviários que participaram na festa dos estudantes de Coimbra. O Sr. Thibault regressou entusiasmado pelo modo como foi recebido por V. Ex.^a. Falou-me demoradamente na recepção que V. Ex.^a organizou por ocasião do primeiro dia que os ferroviários passaram em Lisboa. A orquestra, assim como o cantor e as cantadeiras de fados, foram muito apreciados por todos os franceses presentes. V. Ex.^{as} têm, disseram-me, um excelente chefe de música, cujo discurso de recepção e as canções francesas profundamente sensibilizaram todos os nossos

amigos. Estou convencido que uma organização como a que V. Ex.^a dirige desempenha um papel muito mais importante para o estreitamento das relações de amizade entre franceses e portugueses do que todos os encontros entre personalidades dos nossos dois velhos países latinos. Portugal é conhecido entre nós como um País maravilhoso. Mas é também a porta do nosso continente para essa América latina de que um grande Povo fala a vossa língua. Vós, portugueses, tendes motivo para vos sentirdes orgulhosos de uma cultura que largamente ultrapassou as vossas fronteiras. Quanto a nós, sentimo-nos felizes de os incluir agora entre os nossos melhores amigos. Os senhores conquistaram os corações dos Ferroviários Franceses da Região Oeste e eles vos enviam os seus agradecimentos.»



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização

Direcção dos Serviços de Melhoramentos Urbanos

O «Diário do Governo», II Série, n.º 160, de 11 de Julho de 1957, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas, nos termos do despacho publicado no *Diário do Governo*, n.º 296, 1.ª série, de 28 de Dezembro de 1955, autorizar a abertura ao serviço público da obra de ampliação da estação de caminho de ferro de Barcelos (processo n.º Bg-537 MU 45), executada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concelho de Barcelos, distrito de Braga, em regime de comparticipação com o Estado, ao abrigo do Decreto n.º 21699, de 19 de Setembro de 1932, e orientada e fiscalizada pela Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização.

Ministério das Obras Públicas, 3 de Julho de 1957. — Pelo Ministro das Obras Públicas, *Alberto Saraiva e Sousa*, Subsecretário de Estado das Obras Públicas.

Os Caminhos de Ferro nos Países da América Latina

Por CARLOS DE BRITO LEAL

V PERU

O aspecto ferroviário do Peru é totalmente diferente dos caminhos de ferro chilenos.

No Peru, são constituídos por linhas distintas, desligadas entre si, e situadas quase exclusivamente a oeste da cordilheira dos Andes. Todas estas linhas são de traçado difícil, cujo exemplo mais típico é o do caminho de ferro que liga o porto de Callao à capital, Lima, e à cidade de Oroya. Esta linha sobe, desde da costa do Oceano Pacífico até ao seu ponto mais elevado, a estação de Galera, situada à extraordinária altitude de 4781 metros, quase três vezes superior à altitude da Torre, na nossa Serra da Estrela, e isto apenas num percurso de 172 quilómetros, ou seja a distância de Lisboa a Pombal, na linha do Norte.

Apresenta longuíssimas rampas de 45‰, com 16 contravoltas, zigzagueando pelas encostas das montanhas, perfuradas por 67 túneis e escaladas por 62 pontos. A tracção dos comboios de 300 toneladas é feita com poderosas locomotivas a vapor, que asseguram um tráfego anual de 2 a 3 milhões de toneladas.

A rede dos caminhos de ferro do Peru atinge uma extensão total de 4 000 quilómetros, não obstante ser uma das mais pobremente equipadas da América Latina, pertencendo uma pequena parte das linhas ao Estado, e a maior parte ser dependente da «Peruvian Corporation», uma companhia inglesa, cuja direcção geral tem a sua sede em Londres.

A modernização destas linhas requereria a dieselização, ou mesmo a electrificação de certos troços. A linha de Callao a Oroya, por exemplo, após um profundo estudo técnico e económico, a sua electrificação justifica-se, tendo em vista as altitudes maiores que reduzem o rendimento dos motores diesel, a proximidade de fontes de energia hidráulica, etc..

O Peru tenciona aumentar a sua rede ferroviária com um prolongamento para o norte até Santa Ana, na linha que sai do porto de Molendo para o Cusco e na linha de via reduzida desta cidade até Machu-

Pichu, como uma primeira penetração na floresta virgem, em junção com a bacia do Amazonas.

Um outro projecto consiste em prolongar até à Bolívia a linha de bitola normal que vai de Juliaca a Puno, nas margens do lago de Titicaca. Construindo-se 200 quilómetros de linha ao longo das margens deste lago, a terminal peruviana ficaria ligada à terminal boliviana de Guaqui, o que garantiria à Bolívia uma saída para o porto peruviano de Molendo e evitaria o trasbordo pelo lago.

VI BOLÍVIA

A Bolívia tem uma superfície superior a duas vezes a da França mas a sua densidade de população é muito reduzida (menos de 3 habitantes por quilómetro) acrescendo a dificuldade de não ter acesso para o mar. Por este motivo, as suas linhas de caminho de ferro têm todas sido construídas no sentido de assegurar as comunicações da Bolívia com o Oceano Pacífico, através dos países limítrofes e em particular com os portos chilenos de Arica e Antofagasta.

A construção destas linhas foi, consequentemente, muito difícil porque as zonas mais habitadas concentram-se nas maiores altitudes. A cidade de La Paz, que, sem ser a capital oficial, representa, contudo, esse papel, possui 300 000 habitantes e está situada entre 3 600 e 4 000 metros de altitude, ou seja duas vezes mais que a altitude da Serra da Estrela. Numerosos troços da linha que descem de La Paz para Charana, na fronteira com o Chile, estendem-se a mais de 4 000 metros de altitude e para ir de La Paz à capital oficial da Bolívia, que é Sucre, a linha chega a elevar-se a 4 787 metros de altitude.

O Estado boliviano prevê a construção de uma linha em direcção ao norte, prolongando-se de La Paz a Coroico, para se ligar a Rurrenabaque, no rio Beni, e assegurar assim uma passagem para o Brasil, pelo rio Madeira e o rio Amazonas, através da floresta virgem.

Parte desta linha para além de Coroico, já está em construção a altitudes de 4 500 metros para

transpor a cordilheira interior com um traçado relativamente fácil mas que apresenta rampas de 50 a 60‰. A descida para a outra encosta da cordilheira, isto é, para Leste, é absolutamente vertiginosa, e é de admirar a coragem dos engenheiros bolivianos que, para construir tal linha, cobriram as encostas das montanhas, de parapeitos com muitas centenas de metros.

A nova via é equipada com carris Longwy de 30 kgs. montados sobre travessas metálicas Wendel, constituindo assim uma das linhas melhores da América do Sul.

Os bolivianos estão também construindo outra linha transboliviana entre Cochabamba e Santa Cruz, para a qual encomendaram às firmas francesas um importante fornecimento de carris. Finalmente, estão também interessados na junção ferroviária com o Peru, ao longo do lago Titicaca, por Guaquy-Puno, ainda que o tráfego, actualmente feito por trasbordo em barcos do lago, seja fraco.

VII

EQUADOR

O Equador gosa de factores geográficos e demográficos bastante favoráveis, mas a sua economia é essencialmente agrícola e parece prejudicada pela insuficiência dos meios de comunicação.

A única linha do caminho de ferro importante é a que liga Quito ao porto de Guayaquil, com cerca de 500 quilómetros de extensão e rampas quase contínuas de 55‰, a uma altitude máxima de 3600 metros.

Esta é a razão por que o Governo do Equador decidiu criar uma nova saída que ligue os altos planaltos com o mar. Assim, um novo porto vai ser instalado em San Lourenzo, no norte do país, que poderá ser ligado a Quito por uma linha de caminho de ferro mais curta, com 370 quilómetros de extensão e rampas de 35‰.

A construção desta linha, bem como a instalação do porto, foi confiada a uma firma francesa, as «Entreprises Métropolitaines et Coloniales».

Para a exploração dos seus caminhos de ferro, o Equador encomendou à firma Alsthom cinco loco-

motivas diesel-eléctricas BBB de 1200 CVs e 84 Ts., equipadas com motores Sulzer, e projecta encomendar, num futuro próximo, mais seis locomotivas de tipo idêntico.

VIII

COLÚMBIA

A Colúmbia, em comparação com os outros países da América Latina, é um dos mais povoados, apresentando uma densidade de 11 habitantes por quilómetro numa superfície de cerca de duas vezes a da França.

Os seus caminhos de ferro concentram-se apenas na parte Oeste do país e compõem-se de numerosas linhas sem ligação entre si, mostrando-se insuficientes para garantir as comunicações necessárias a um país em pleno desenvolvimento.

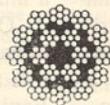
Também na Colúmbia a estrutura montanhosa e o acidentado do terreno, oferece grandes dificuldades à construção de uma rede ferroviária perfeitamente homogénea.

Numerosos projectos têm sido estudados tendentes a modernizar e a completar a rede já existente e algumas realizações estão já em curso, como a da construção de um troço de 500 quilómetros ao longo do rio Madalena, a fim de efectuar a ligação das actuais redes de La Dorada e Porto Bérrio, até à parte navegável do rio Madalena, até Capulco, continuando o transporte de carga e passageiros dessa cidade até ao porto de Barranquilla a ser feito por via fluvial.

A construção deste novo caminho de ferro é financiada pela «Banque Internationale» e pelo Governo Colombiano, calculando-se em sete milhões de dólares a importância necessária para a obtenção do material rolante e fixo.

O traçado é fácil com rampas de 5‰. Várias firmas francesas, em conjunto com outras americanas, participam na construção das obras de arte, calculando-se que os trabalhos estejam terminados daqui a dois anos.

A Colúmbia não projecta electrificar as suas linhas num futuro próximo, e todo o tráfego é feito com locomotivas a vapor, não tendo sido adquiridas quaisquer locomotivas diesel-eléctricas.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Visita do Chefe do Estado aos Açores

Dentro de poucos dias, o Chefe do Estado será hóspede de honra do Arquipélago dos Açores. As nossas ilhas, que continuam a manter, com orgulho, as suas tradições de hospitalidade e rivalizam entre si na maneira de receber os seus visitantes, aguardam ansiosamente a chegada do Sr. General Craiveiro Lopes para lhes dispensarem, como já o fizeram ao Marechal Carmona, entusiástico e afectuoso acolhimento. Essas lindas ilhas, em que Portugal se reflecte, dominam o Atlântico Norte e desempenharam, na história dos descobrimentos marítimos, um papel importante. Por elas passaram as naus que iam e vinham para e da Índia, e por elas passou também Luís de Camões.

Fortalecimento do Pacto Peninsular

O Sr. Prof. Oliveira Salazar e o Generalíssimo Franco encontraram-se em Ciudad Rodrigo, nos dias 8 e 9 do corrente. Não foi pela primeira vez que os dois eminentes homens de Estado se encontraram. Das suas conversações sempre têm beneficiado os dois povos peninsulares e a própria Europa.

É com simpatia que a imprensa de todo o Mundo regista os encontros dos dois estadistas. O Bloco peninsular é uma expressão de solidariedade de dois povos amigos, a quem o Mundo deve serviços inigualáveis. A América Latina é obra destes dois povos ilustres.

Francisco Lage

Com o falecimento de Francisco Lage, desapareceu da vida intelectual do nosso tempo uma figura das mais simpáticas, das mais curiosas, das mais bem dotadas de cultura e de originalidade. Em tudo se distinguia, como actor, como escritor dramático, como etnógrafo e como orientador do Teatro do Povo. Foi mestre também na arte culinária—que procurou sempre, como bom português, restituir às suas mais nobres tradições para assim a dignificar e reaportuguesar. Estão publicadas as suas obras literárias. Falta agora reunir em volume as suas receitas culinárias.

Diz-se que não há homens insubstituíveis. Mas uma individualidade, tão rica como a de Francisco Lage, vai fazer-nos imensa falta. Aos que o conheceram de perto e àqueles que admiravam o seu talento e a sua cultura.

Os nossos artistas



CRUZEIRO DE FRECHES

Aquarela de Joe

NOCTURNO

*Espírito que passas, quando o vento
Adormece no mar e surge a lua,
Filho esquivo da noite que flutua,
Tu só entendes bem o meu tormento...*

*Como um canto longinquo—triste e lento—
Que voga e subtilmente se insinua,
Sobre o meu coração, que tumultua,
Tu vertes pouco a pouco o esquecimento...*

*A ti confio o sonho em que me leva
Um instinto de luz, rompendo a treva,
Buscando, entre visões, o eterno Bem.*

*E tu entendes o meu mal sem nome,
A febre de Ideal, que me consome,
Tu só, génio da Noite, e mais ninguém!*

ANTERO DE QUENTAL

Linhas Estrangeiras

UNIÃO DA ÁFRICA DO SUL

O governo da União da África do Sul acaba de determinar que os Caminhos de Ferro Sul-africanos sejam equipados com 45 geradores eléctricos «diesel» e diverso material circulante. Considera-se esta ordem o primeiro passo para o apetrechamento dos caminhos de ferro com locomotivas «diesel» e o esforço final de um plano elaborado com o decidido intuito de afastar da circulação as velhas máquinas de vapor que ainda podem ser vistas na opulenta estação de Joanesburgo.

Espera-se que as novas locomotivas entrem em serviço cerca do fim do ano próximo, segundo informação feita à Imprensa pelo chefe da companhia. Cada uma destas máquinas importa em quase cinco mil contos e serão construídas pela Internacional General Electric Company dos Estados Unidos, da qual a G. E. C. da África do Sul é subsidiária. Dezanove firmas de vários países desejaram receber esta encomenda. A companhia pretende empregar este material na ligação dos vastos territórios do Reef.

Carruagens-restaurantes alemãs, de grande luxo, circularão brevemente em todas as linhas da South African Railways, servidas por cozinhas rolantes apetrechadas com os utensílios mais modernos. Outros melhoramentos de bela concepção mecânica reformarão, assim, num futuro próximo, os caminhos de ferro sul-africanos.

Imprensa

«Diário do Alentejo»

Com o número 7664, entrou, no dia 24 de Junho, no XXVI ano de existência, o «Diário do Alentejo», que se publica em Beja e de que é proprietário, editor e director o distinto jornalista sr. M. A. Engana.

O número do aniversário deste jornal, que honra a imprensa da Província e a cidade de Beja, traz variada e interessante colaboração e muitas páginas de publicidade.

Ao Director, redactores e colaboradores do «Diário do Alentejo», apresentamos os nossos melhores cumprimentos de felicitações.

«Auto-Jornal»

O nosso prezado colega «Os Transportes», acaba de lançar a público um suplemento técnico-despor-

Publicações recebidas

Os Lusíadas — Edição «Artis»

A edição monumental de *Os Lusíadas*, feita com grande dignidade pela «Artis» constitui uma bela homenagem ao nosso maior poeta nacional.

Impresso em óptimo papel e ilustrado por Lima de Freitas, um dos mais talentosos artistas da nova geração, dir-se-ia que as oitavas imortais de Luís de Camões, restituídas à sua primitiva pureza, ganharam mais beleza, mais mocidade, mais vigorosa expressão e que o calor da mão que as escreveu para a glória de todo um povo, ainda perdura nesses versos incomparáveis.

Duas estampa enriquecem o fascículo V desta edição. Nelas Lima de Freitas afirma-se desenhador de poderosas qualidades.

Dicionário de Música (Ilustrado)

Do *Dicionário de Música (Ilustrado)*, excelentemente apresentado por Edições Cosmos, foi já publicado o fascículo n.º 18. Como a obra constará de vinte fascículos, distribuídos por dois volumes, está portanto em vésperas da sua conclusão.

Iniciada por Tomás de Borja e ampliada pelo seu discípulo, o escritor e compositor Fernando Lopes Graça, o *Dicionário de Música* vale também como uma pequena enciclopédia, pois não se limita a fornecer nomes mas igualmente notas críticas de valor.

Edições Cosmos merecem os nossos parabéns por essa obra de cultura musical.

Boletim da Associação Protectora dos Diabéticos Pobres

Desta benemérita Associação, de que é fundador e dedicado director o sr. Dr. Ernesto Roma, recebemos os números 1 e 2 (Vol. II) do seu Boletim.

Esta Associação Protectora de Diabéticos, que é a mais velha da Europa, desejaria ser também a mais benemérita pela extensão e perfeição dos serviços prestados, e por isso carece de sócios que a auxiliem na missão assistencial e de elevado patriotismo.

Agradecemos os números deste útil Boletim oferecido à nossa Redacção.

tivo intitulado «Auto-Jornal», o qual é distribuído com as suas edições normais, todas as quinzenas. Insere o primeiro número desse suplemento noticiário da actualidade automobilística e publica larga e pormenorizada reportagem da 8.ª Volta a Portugal em Automóvel e informações sobre as Corridas de Monsanto que se realizaram nos dias 8 e 9 de Junho.

Recortes sem comentários

Toda a gente que tinha cabelo ficou com ele em pé

COPENHAGUE, 6 — Os pacatos transeúntes, que, ontem, tomavam o fresco, na avenida marginal do porto de Dragør, perto desta cidade, sentiram, de repente e com grande espanto, que os cabelos se lhe punham irresistivelmente em pé.

Os meteorologistas explicaram que o fenómeno foi devido a uma nuvem carregada de electricidade positiva que passou muito baixa e atraiu a electricidade negativa do cabelo.—(E.P.).

A pouca sorte de um pedreiro amador

LONDRES, 14 — O «Manchester Guardian» publicou a extensa carta endereçada por um empregado ao seu patrão, explicando-lhe o motivo por que não podia apresentar-se ao trabalho.

O homem explicava o assunto da seguinte forma:

«Quando me mudei para uma casa nova, verifiquei que o vento tinha arrancado alguns tijolos da chaminé. Aproveitando um dia de folga, subi ao telhado, com alguns tijolos e consertei a chaminé.

«Dois dias depois, porém, uma forte rajada de vento arancou os tijolos que eu tinha colocado e vários outros. No dia de folga seguinte fui novamente, forçá-lo a arranjar os estragos e, para isso montei uma roldana junto à cornija do telhado e passei-lhe uma corda que depois atei a uma barrica previamente cheia de tijolos.

«Desci e comecei a puxar a corda, mas a energia que empreguei foi demasiada e a barrica bateu violentamente na cornija, soltando algumas pedras que lhe caíram dentro. Nessa altura, o peso da barrica tornou-se superior ao do meu corpo e fui levantado ao ar.

«Ao cruzar com o barril fui atingido num ombro e, depois, bati com a cabeça na cornija, ficando bastante ferido; ao ao mesmo tempo, a barrica chegava ao chão e, ao bater, soltou-se o fundo e os tijolos espalharam-se. O meu corpo passou a ser mais pesado e desci velozmente, voltando a ser apanhado pelo barril, que subia, e ficando bastante contuso no queixo. Cai depois em cima dos tijolos, ficando ainda mais ferido.

«Nessa altura devo ter perdido a calma, porque soltei a corda; mas apanhei com a barrica na cabeça, tendo de ser hospitalizado.

«Peço por isso, respeitosamente, que me seja concedida parte de doente». — (ANI).

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «O Caminho do Paraíso»

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «A Mulher da Jamaica»



Os anúncios
nos «eléctricos» e
autocarros da
Companhia Carris
são

ECONÓMICOS E EFICIENTES

CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35



Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS (1.ª classe)

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5550 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMO-STRÁ, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 66 4972

WIESE & C.ª, L.ª

Agentes de Navegação Marítima e Aérea
Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos
MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA
Telefone 3 4331

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
Dr. Coelho de Castro—Cirurgia — Osos e Articulações—às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães — rins e vias urinárias—à 14 horas
Dr. Luis Malheiro—Fele e Sífilis — Consultas às 3.ª 5.ª e Sábados,
das 14 às 16,30.
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas
Dr. António Ferrão — Doenças dos olhos — às 14 horas
Dr. Vasconcelos Dias — Estômago, fígado, intestinos e doenças ano-
rectais — às 15 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 5 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,50 horas
Dr. Pinto Bastos — Boca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 16 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 7 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

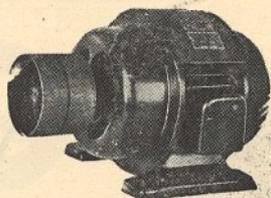
SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA



End. Teleg. EUROPÊA
TELEFONE: 2 0911



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13
Telef. 668061,5 (5 linhas) LISBOA

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

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

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Rua Luís Pinto Moitinho
(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. } 843391 / 92
842070

L I S B O A

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ
PRODUTO ALENTEJANO

TRÊS TIPOS:

DOCE-SECO
MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositária em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B
TELEFONE 2 7464

Depositária Geral:

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}

ELVAS

S O R E F A M E

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

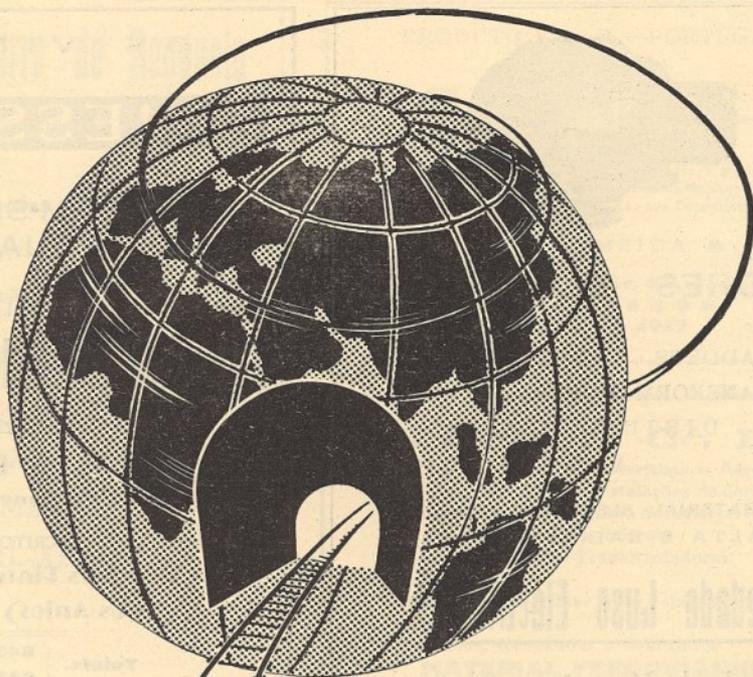
Telefones: Amadora 1004-1048 Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

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



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE