

DEPOSITO LEGAL
27. 1953

13.º do 66.º Ano

Lisboa, 16 de Setembro de 1953

Número 1578

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Típ. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, 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 20168—LISBOA



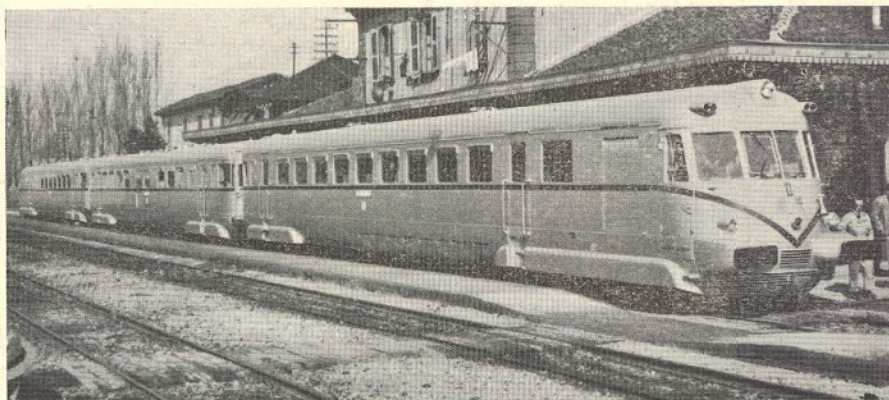
FIAT PORTUGUESA

S. A. R. L.

LISBOA—Avenida da Liberdade, 253

Telefone 41171/2

AUTOMÓVEIS * CAMINHÕES * ELECTROMOTORAS * VAGÕES
* LOCOMOTIVAS * AUTOMOTORAS * LOCOMOTIVAS
ELÉCTRICAS * TROLLEYBUS * CARRUAGENS * LOCOMOTIVAS
A VAPOR * MATERIAL DE AVIAÇÃO



Um dos trens automotores, construídos nas fábricas de material ferroviário de Turim, que foram adquiridos, recentemente, pela C. P.



End. Telog. EUROPÊA
TELEFONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

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. 28232/4/5

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

Wiese & C.ª, L.ª

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Representantes de

FABRICANTES SUECOS DE MATERIAL FERROVIÁRIO

AKTIEBOLAGET SVENSKA

JARNVAGSVERKSTÄDERNA

Kockums Mekaniska Verktäds Aktiebolag

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

ESCOLA ACADÊMICA

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

Líceal, Comercial, Ciclo Preparatório
e Instrução Primária com Aulas Infantís

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA

(PALÁCIO CONDES DE PINHEL) TELEFONE: 6 2430

Transportes locais e de todo o País

CARROS PRÓPRIOS

Transportes



Camions para

cargas de 6.000

SIMÕES

a 12.000 quilos

JOSÉ SIMÕES

Rua Pascoal de Melo, 58 — LISBOA

Telefones 54012 - 51294

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONÓMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia Geral e operações — às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Vicente Brondão — Pete e sítilis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos — às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garanta, nariz e ouvidos — às 5,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 5 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bóca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Junior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 15 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

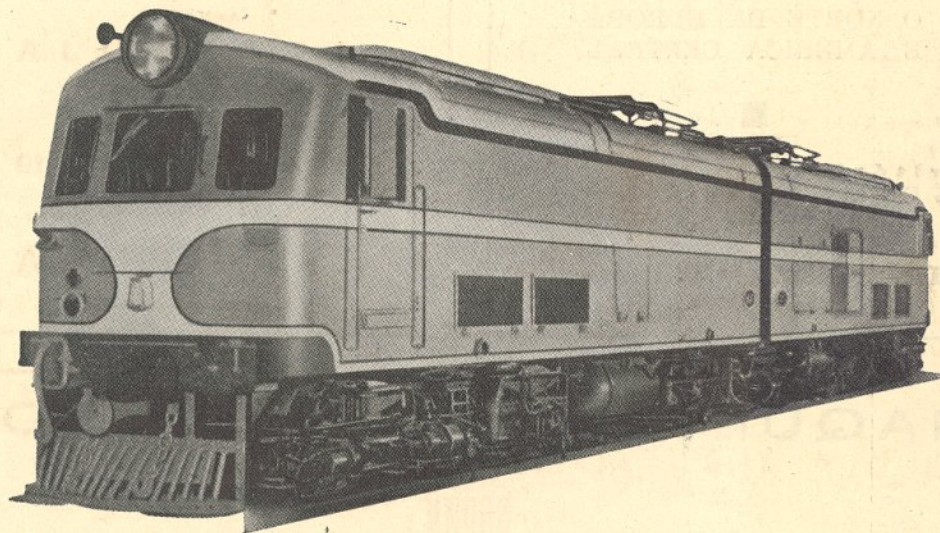
Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.º volume,
muito actualizado

ENGLISH ELECTRIC

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS
PARA A NOVA ZELANDIA



Uma das 7 locomotivas eléctricas de 1800 H. P. a 1500 V. contínuos,
Fornecidas pela THE ENGLISH ELECTRIC C^o. Ltd.
ao Governo da Nova Zelândia

THE ENGLISH ELECTRIC COMPANY Limited

QUEENS HOUSE, KINGSWAY, LONDRES W. C. 2

Fábricas em STAFFORD, PRESTON, RUGBY, BRADFORD e LIVERPOOL

REPRESENTANTES:

MONTEIRO GOMES, Limitada — Rua de Cascals, 47 — LISBOA — Telefone 37083

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE PASSAGEIROS
E CARGA

■
CARREIRAS PARA:
AFRICA OCIDENTAL
E ORIENTAL, BRASIL,
ENTRE ANGOLA E
O NORTE DA EUROPA
E AMÉRICA CENTRAL
■

Escritórios:
L I S B O A — Rua de S. Julião, 63
Telefones 3 0131 a 0138

P O R T O — Rua Infante D. Henrique, 9
Telefone 2 2342

O S V I N M O S

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: 26317

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

MAQUINAS E APARELHOS

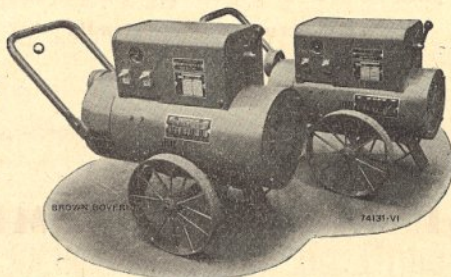
B A D E N



S U I Ç A

Fornecimento de locomotivas eléctricas, turbinas a gaz, troleibuses, centrais eléctricas completas.

Turbinas a vapor industriais para todas as potências utilizáveis, turbinas de contra-pressão.



Aparelho de soldadura

Eléctricação de fábricas, motores eléctricos, transformadores, mutadores a vapor de mercúrio, emissoras de radiodifusão, válvulas para rádio, etc., etc., fabricação da:

S. A. BROWN BOVERI & Cie

Representada em Portugal por

EDOUARD DALPHIN

R. DE SA DA BANDEIRA, 481, 2.ºD. (Palácio do Comércio) — PORTO

TELEFONE 2 3411

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: 2 752

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1894
Lisboá, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos) 1904

Agentes no Norte: *MATTOS CERQUEIRA, Lda.*, R. de Santo António, 145, 1.º—Telef. 23494—Porto
Delegado em Espanha *JUAN B. CABRERA*, Apartado 4089, Madrid

1578



16— SETEMBRO — 1953



ANO LXVI

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

COLABORADORES:

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
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

Função colonizadora e económica dos Caminhos de Ferro de Angola	245
Uma visita de estudo a Angola, pelo Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES	248
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	250
Curiosidades da imprensa estrangeira, por JORGE RAMOS.	251
No Expresso Colónia-Berlim, por CARLOS DE BRITO LEAL.	252
Há 50 anos	254
Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela.	254
Os nossos mortos	254
Relações ferroviárias entre Portugal e Espanha	254
Recortes sem comentários	255



Função colonizadora e económica dos Caminhos de Ferro de Angola

RECEBEMOS nesta redacção o Relatório e Contas do Banco de Angola, referentes ao exercício de 1952.

E' sempre com muito interesse que lemos os Relatórios deste Banco, que vêm acompanhados de extensos e minuciosos estudos, sobre a vida económica daquela nossa florescente província ultramarina. Integradas nesses estudos, lêem-se largas referências aos caminhos de ferro, que são um dos principais factores do desenvolvimento das nossas províncias ultramarinas. O Plano de Fomento Nacional assim o reconheceu, destinando-lhe uma verba elevada.

Lê-se, a páginas 78 e 79 do Relatório do Banco de Angola, esta observação:

«Notar-se-á que grande parte das linhas de caminhos de ferro da Africa intertropical foi construída sem considerar a necessidade de estabelecer, posteriormente, a sua ligação, pelo que se criou um problema que levou os vários Governos da Africa Central e da Africa Austral a empreenderem uma acção coordenadora para a sua resolução. Actualmente, segundo informa um trabalho de onde se extraem estes dados (*Les Conditions Économiques*

en Afrique— Supplément ao Rapport sur L'Économie Mondiale, 1949-50, O. N. U., págs. 67 e seguintes), o Continente Africano dispõe de cerca de 63 mil quilómetros de linhas, ou seja cerca de metade da extensão total da rede da América Latina.

Como mais um índice do crescente aproveitamento dos recursos de Africa, refere-se que o tráfego das mercadorias por via férrea ultrapassou, consideravelmente, o nível anterior à guerra, pois se elevou de 18, em 1937, para mais de 30 biliões, em 1949. E é curioso notar que este acréscimo de tráfego se apresenta maior, proporcionalmente, que o registado em todos os outros continentes. Para ele contribuiu a crescente extensão das redes ferroviárias.»

E logo a seguir o Relatório do Banco de Angola acrescenta esta nota, que desejamos arquivar:

«Paralelamente, tem aumentado a extensão da rede rodoviária, onde Angola marca um honroso lugar, com perto de 36.000 quilómetros.»

São de interesse as informações que o Relatório em questão nos oferece sobre a

quilometragem das vias de comunicação de Angola.

Rede ferroviária

Caminho de Ferro do Amboim	123
Caminho de Ferro de Benguela	1.348
Caminho de Ferro de Luanda	648
Caminho de Ferro de Moçâmedes	300
	<hr/>
	2.419
Rede de Estradas	35.360
Rede Aérea	7.000
Rede Fluvial	1.200

Durante o ano de 1952, os caminhos de ferro angolanos registaram o seguinte movimento de passageiros e carga :

	Passageiros	Carga
C. de F. do Amboim	7.161	27.989
C. de F. de Benguela	744.047	2.088.256
C. de F. de Luanda	510.195	258.550
C. de F. de Moçâmedes	31.615	64.886
	<hr/>	<hr/>
	1.293.018	2.439.661

Vale a pena transcrever as pequenas notas acerca das funções que os caminhos de ferro desempenham na economia angolana.

O Caminho de Ferro do Amboim, que tem 123 quilómetros de extensão, serve a zona do Amboim, ligando o seu *hinterland* ao mar. É por ela, principalmente, que se faz o escoamento, para o litoral, dos produtos da região: café e oleaginosas.

Com o desenvolvimento do colonato da Cela, que já recebeu, para o seu povoamento, 22 famílias de agricultores metropolitanos, haverá necessidade de continuar até essa região o caminho de ferro do Amboim. Essa obra, a realizar-se,—comenta-se no Relatório—contribuirá decisivamente para o desenvolvimento e progresso das regiões do interior do Quanza-Sul. Embora em pequena escala, o material circulante desta linha tem sido aumentado em benefício da drenagem dos produtos para o litoral.

O Caminho de Ferro de Benguela é a linha mais importante de Angola, não só pelo facto da sua extensão—1.348 quilómetros—mas também por ser a única que, por enquanto, estabelece a ligação ferroviária da Província com os caminhos de ferro de toda a África.

A construção deste caminho de ferro iniciou-se em 1 de Março de 1903. De grande e decisiva influência no progresso económico e social das regiões do centro angolano—Benguela, Nova Lisboa, Bié e Moxico—possui 30 estações, 24 apeadeiros, 23 desvios e 5 paragens.

E, a propósito, o Relatório faz este comentário: «Pena é que um ramal desta linha não venha a entroncar com a de Leste, do Caminho de Ferro de Moçâmedes,, em construção v. g. Cubal/Quipungo—beneficiando, assim, zonas de produção de apreciável valor económico. Ultimamente, para satisfazer as necessidades de tráfego da fábrica da Companhia dos Cimentos de Angola, foi construído um ramal, de 8 quilómetros, desde os morros da Quileva, local das instalações fabris daquela empresa, até ao porto do Lobito.»

De bastante interesse são também as notas que o Relatório nos dá acerca do Caminho de Ferro de Luanda.

Com o prolongamento, até à fronteira do Congo, previsto no Plano de Fomento Nacional, esta linha deve aumentar em breve a sua importância. O troço inicial—97 quilómetros do Quissol ao Lui—além de servir desde logo a zona algodoeira de Cassange, constitui largo passo para atingir a conveniente ligação com a rede dos caminhos de ferro do Congo Belga, ao mesmo tempo que terá imediata repercussão sobre o povoamento e o desenvolvimento económico do norte angolano. Para as obras de prolongamento, instalação e aquisição de material de tracção, despender-se-á a considerável cifra de 204.000 contos.

De 1950 a 1952, o caminho de ferro de Luanda, registou o movimento e a receita que seguem, em contos:

	MOVIMENTO		RECEITA	
	De passageiros	De carga (ton.)	De passageiros	De carga e outras
1950	438.208	216.659	4.797	29.740
1951	472.022	256.315	6.902	35.783
1952	510.195	258.550	7.211	33.142

Com uma referência, igualmente de grande interesse, sobre o caminho de ferro de Moçâmedes, o Relatório fecha, a páginas 84 e 85,

as suas notas sobre a importância económica e social dos caminhos de ferro em Angola. Eis o que, nesse Relatório, se lê a respeito do Caminho de Ferro de Moçâmedes:

«Compreensivelmente, é esta linha a que mais cuidado tem merecido à Administração. O prolongamento para sul e para leste, cujas obras se realizam em bom ritmo, não só dará serventia a importantes regiões propícias à colonização europeia, como facilitará o desenvolvimento económico de estas zonas onde a produção só se tornará remuneradora desde que a drenagem seja possível a baixo preço.

Na continuação em direcção à fronteira com a Rodésia do Norte, ao entroncar com a rede ferroviária daquele território, deve atingir a extensão de 690 quilómetros desde Sá da Bandeira até Cuanavale. Para as respectivas obras, foi-lhe destinada a considerável verba de 950 contos.»

E a nota do Relatório acrescenta:

«O material circulante e de tracção, já antigo e gasto, está a ser renovado e modernizado; assim foram recentemente adquiridos

300 quilómetros de linha, 6 vagões metálicos de 20 toneladas cada e 6 potentes locomotivas *Garrats*, e encontra-se aberto concurso para o fornecimento de 2 locomotivas *Diesel* para manobras, 5 automóveis de linha, 14 carruagens, 8 furgões e mais de uma centena de vagões.»

Por último, o Relatório apresenta-nos este quadro comparativo das receitas e movimento, no triénio de 1950 a 1952:

	MOVIMENTO		RECEITA (em contos)	
	De passageiros	De carga (ton.)	De passageiros	De carga e outros
1950 . . .	33.345	48.739	868	3.939
1951 . . .	25.777	52.219	963	4.084
1952 . . .	31.615	64.856	1.335	4.210

Este quadro, na sua aparente simplicidade, é bastante eloquente, pois tendo sido grande o desenvolvimento dos transportes rodoviários os transportes ferroviários acusam um aumento muito sensível.

Eis o que, nas suas linhas gerais, o Relatório do Banco de Angola, referente a 1952, nos diz sobre os caminhos de ferro daquela nossa província ultramarina e que, pelo seu interesse, quisemos arquivar nas páginas da *Gazeta*.



Uma visita de estudo a Angola

Pelo Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

X

O avião transporta-nos de novo a Luanda, última escala da nossa peregrinação por Angola. O paquete que há-de reconduzir-nos a Lisboa já se encontra atracado ao belo cais da primeira cidade angolana e vai partir em breve.

Quase não temos tempo para as despedidas perante o decorrer rápido e inexorável das horas.

Aos primeiros minutos de mais um dia o navio retoma a sua rota a caminho do Oceano e da Europa. Mergulhada na escuridão que ainda praticamente a envolve fica-nos cada vez mais distante a capital de Angola, à medida que o paquete se vai afastando lentamente do porto em direcção ao alto mar.

Ficamos ainda no deck por mais alguns momentos a contemplar as parcas luzes que tristemente atestam a presença da grande cidade. No negrume da noite nada nos deixa antever que ali se situa uma das primeiras cidades do Império Português, pujante de dinamismo e colorido. Mas nós não podemos esquecer o que nos foi dado ver da urbe sob a luz do dia e por isso tentamos situar este quadro de despedida mais longe no futuro. No dia glorioso, já não distante, em que, tornado realidade o abastecimento de energia eléctrica abundante a Luanda, ela se inundar de luz, de cor e de vida, lançando para muito longe os negros véus que à noite ainda hoje tristemente a cobrem, há-de por certo ser bem diferente do actual o aspecto que, vista do mar, a cidade oferece aos viajantes. Ela há-de parecer uma das mais progressivas e atraentes da costa ocidental africana, digna capital da mais extensa província da Nação. Das suas magníficas avenidas e ruas hão-de brotar para o céu jorros de luz vivificante em conjugação com o colorido dos néon (que representarão sobretudo a vida comercial), e o dinâmico intermutar das luzes convencionais dos seus numerosos sinais de trânsito,

As Ingombotas, a Maianga, o Bungo, os próprios

Muceques ganharão nova vida, porventura até mais de acordo com os traços de progresso e de actualidade que cada vez mais os caracterizam.

Luanda oferecerá então o aspecto de uma cidade remozada, reclinada admiravelmente em vasto e excelente anfiteatro, consciente do seu vigor e da sua missão de importante metrópole ultramarina portuguesa. Hoje, vista de longe, é ainda, à noite, indis-

Excursão de ferroviários à Itália

No dia 30 de Agosto partiram para a Itália, no «Sud-Express», 55 ferroviários, participantes da excursão organizada pelo «Boletim da C. P.»

A despedida dos excursionistas esteve na estação do Rossio, entre outras pessoas, o sr. Prof. Dr. João



Os excursionistas, na estação do Rossio, momentos antes da sua partida para a Itália

cutivamente uma cidade triste, que, porém, não nos ilude, porque partimos.

O paquete continua a sulcar as águas e vamos já no mar largo. Ficam-nos muito longe, quase no horizonte, essas poucas luzes que são para nós a última visão das terras de Angola. É o derradeiro adeus ao continente africano. É praticamente o fim de uma visita, rápida embora, mas inesquecível.

* * *

De novo o Atlântico, calmo e deliciosamente azul. Em S. Tomé a estadia é breve porque o paquete fundeia no porto da cidade apenas por umas escassas três horas. Estamos em pleno equinócio e o sol dardeja fortemente através de algumas pequenas aberturas no manto de densas nubes que tolda o céu e encobre os pontos altos da ilha, que nos deleita uma vez mais com a sua exuberante flora, as suas roças, o seu café, o seu cacau e os seus palmares, num conjunto que corresponde integralmente à nossa ideia algo intuitiva do vigor e riqueza da vegetação equatorial.

Pena é que a distância a que se encontra da Metrópole não permita que se faça de S. Tomé um ponto de interesse turístico, porque cremos que o seria em elevado grau, rivalizando em beleza inata com o encanto tão celebrado da nossa adjacente «Pérola do Oceano», mas que lhe é por natureza superior em exotismo africano da terra e das gentes.

A cidade propriamente dita começa agora a despertar para os tempos de hoje e tem já, sem favor, muito que ver e admirar, na sua ânsia de acompanhar o ritmo de progresso das restantes parcelas do território nacional.

Mas o tempo uma vez mais escasseia e temos que deixar para trás esses maravilhosos jardins e estradas floridas, essas roças que são um primor de organização, e esse delicioso café de renome mundial que, como sucede frequentemente em casos idênticos, só com certa dificuldade conseguimos saborear «in loco».

E eis-nos de novo rumando para norte em plena zona tropical, depois de termos atravessado, pouco antes de fundear em S. Tomé, essa invisível mas decisiva linha chamada Equador, e de por tal facto termos reafirmado, pelo menos mentalmente, as nossas devidas homenagens ao poderoso e respeitável rei Neptuno.

No convencional bulício da vida de bordo vão passando os dias numa cadência e ambiente cheios de uniformidade, apenas quebrados pelas constantes mudanças da hora legal, pois que nos deslocamos primeiro para poente e depois para nascente a contornar o continente africano. Doce vida esta de bordo em que, longe da vida febril e das preocupações das cidades, o simples avistar de um navio ou farol no horizonte é motivo para todos correrem avidamente a contemplá-lo dos decks e tombadilhos, e em que o cruzar com um barco-gêmeo da mesma Companhia é suficiente razão para ansiosa espera, iluminações gerais ou toques festivos de sirene!

E assim, vão-nos ficando à retaguarda o Cabo Palmas e mais tarde o Cabo Verde, as Canárias (que nos custaram quase uma noite de vigília para ver uma «ilusão» de terra através de dois faróis brilhantes) e a Madeira.

Finalmente estamos na barra do Tejo, qual antecâmara da capital do Império. Uma brisa fria matinal soprando das bandas da Serra de Sintra, que se levanta a norte, dourada pelo sol nascente, dá-nos os bons dias e as boas vindas da terra natal, ainda que um tanto ásperamente. Onde vão esses dias inesquecíveis passados a bordo aquém do Equador, ao longo da costa da Guiné até ao Trópico de Câncer!...

(Conclui no próximo número)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Hipólito Raposo

Quando um escritor, além da sua actividade literária, é solicitado, por cultura ou temperamento, para a acção política, e tem, como alta homenagem, por ocasião da sua morte, os elogios dos seus próprios adversários no campo doutrinário e ideológico, é porque foi verdadeiramente alguém. O Dr. Hipólito Raposo, que foi há dias a sepultar no cemitério de Degracia, Gavião, foi um desses portugueses de quem o bom Sá de Miranda, nas suas célebres quintilhas, traçara, com larga antecedência, o perfil moral, dando-o como exemplo de «homem de um só rosto e uma só fé». Com efeito, o fundador, com Alberto de Monsaraz, António Sardinha, José Pequito Rebelo e Luís de Almeida Braga, da revista «Nação Portuguesa» e o doutrinador do Integralismo Lusitano, foi um dos mais ilustres escritores destes últimos tempos e um mestre, dos mais notáveis, da prosa portuguesa. Tradicionalista em tudo, na política e na literatura, Hipólito Raposo, que era formado em direito e chegou a exercer, com brilho, a advocacia em Angola, foi um dos mais notáveis escritores do nosso tempo, amando e prezando, como Camilo, a língua portuguesa, como expressão de um povo original, de viva e surpreendente personalidade.

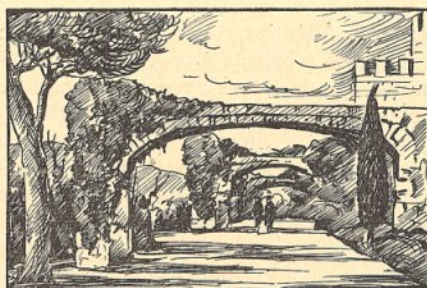
Portador de uma vasta cultura, muito lido nos nossos clássicos, a prosa saía-lhe da pena privilegiada com vigor, com sainete vernáculo, com fluência, com equilíbrio, com elegância, uma prosa que o nosso Camilo elogiaria, pela pureza, e Eça de Queiroz, pela vivacidade de estilo.

Fiel aos seus credos e a si próprio, soube lutar com coragem pelos seus ideais e suportar com altivez os ataques dos seus inimigos. Mas nunca se dobrou, como nunca transigiu. Daí, o respeitarmos os seus adversários mais compreensivos e mais leais.

Na literatura de ideias e na arte de bem escrever Hipólito Raposo ficará como um símbolo admirável e um valor dos mais nobres.

Da sua estadia em Angola resultaram dois livros admiráveis: — «Ana a Kalunga» e «Areias de Portugal»; da sua viagem aos Açores, como desterrado político, nasceu um livro de grande interesse: «Descobrimo Ilhas Descobertas». O livro «Dona Luísa de Gusmão» é um documento da sua grande erudição histórica.

Os nossos artistas



Trecho do Castelo de S. Jorge — Por J. Rosa Rodrigues

Três sobreviventes da revista «Orfeu»

Um dia, num almoço nos Irmãos Unidos, restaurante de que era co-proprietário um moço poeta, reuniram-se alguns escritores e artistas da nova geração, que se faziam notar pela ousadia e pela originalidade. Desse encontro nasceu a revista «Orfeu», que foi a primeira manifestação séria e talentosa do movimento modernista em Portugal. Foi há quarenta anos. Em quarenta anos sucedeu muita coisa. Muitos desses rapazes tiveram pressa em morrer e deles restam agora apenas três sobreviventes que, graças a Deus, estão ainda muito longe de se considerarem velhos: Alfredo Pedro Guisado, Armando Côrtes Rodrigues, escritores e poetas, e José de Almada Negreiros, pintor e escritor.

Armando Côrtes Rodrigues, que é açoriano e vive em S. Miguel, em cujo liceu é mestre de literatura, não vinha há muitos anos ao continente. A sua estadia na capital serviu de pretexto a um almoço, e no mesmo restaurante de há quarenta anos se reuniram os três únicos sobreviventes desse grupo famoso e ilustre.

Por certo que esses três sobreviventes não estiveram, nessa reunião tão íntima, absolutamente sós: recordando os companheiros falecidos, haviam de ter sentido, através de uma saudade sempre viva, as suas sombras amigas e fraternas.

Só morrerem por completo os que nunca deixaram sobre a terra uma obra e uma saudade.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Em Lion existe um cinema com o nome de Tivoli-Cinema. Um concorrente fundou outro cinema em frente e pôs-lhe o nome de Ti-vois-li Cinema. O tribunal não admitiu este cúmulo do atrevimento e o proprietário do primeiro cinema ganhou a causa.

(do semanário *Vendredi* — Paris)

Um bacteriologista polaco, o dr. Versh, foi à Libéria estudar as grandes epidemias que assolam o continente negro. Já visitou nove tribus e examinou vinte mil doentes, reunindo dados muito completos sobre a doença do sono.

(da *Illustrowany Codzienny* — Varsóvia)

Para evitar que grande parte da produção de hortaliças se perca devido ao facto de se vender tal como é colhida, criou-se agora uma fábrica de secar couves. Foi montada em Shipluden e está a cargo da Repartição Central de Horticultura Holandesa.

(de *Gazette de Haya*)

O ex-prefeito de N. Iorque, Walker, acaba de ganhar um processo curioso. Quando deixou o cargo pediu à Prefeitura que lhe entregasse 37 caixas cheias de recortes de jornais e revistas que elogiavam a sua obra. A Prefeitura negou-se a tal, alegando que os recortes pertenciam ao arquivo municipal. Walker levou a questão aos tribunais e a justiça mandou dar a Walker o que era de Walker...

(da *Review of Reviews* — N. Iorque)

Foi possível acender as luzes de N. Iorque por meio duma certa quantidade de luz solar remetida da Flórida pelo correio. Encerrou-se numa ampola de cristal determinada quantidade de substância absorvente dos raios luminosos, expondo-a em seguida à acção do sol da Flórida e arrefecendo imediatamente a baixa temperatura por meio de ar líquido. Aquela substância não irradia a luz absorvida, de modo que se preparou com a ampola uma encomenda especial que foi remetida para N. Iorque de avião. Quando o dispositivo chegou ao seu destino, elevou-se de novo a temperatura, facto esse que permitiu devolver a luz absorvida, a qual, actuando sobre uma célula fotoelétrica muito sensível, pôs em movimento uma cadeia de relays que, por sua vez, fecharam o circuito de iluminação duma grande zona da cidade!

(do semanário *Tani* — Argel)

Uma novidade em matéria de colecções foi ultimamente exposta na Califórnia por um rapaz que possui um album no qual conserva 3.000 anéis de charutos. Esta colecção foi principiada há 30 anos por um dos seus parentes e muitos dos anéis que contém pertencem a charutos que já não se fabricam.

(do *Smith's Weekly* — Sidney)

Segundo o dr. Freed, o uso do pão branco pode ser a causa de paralisias de vários tipos, entre elas a infantil, da doença do sono, da perda da memória e de outras doenças nervosas e musculares. O regime alimentar moderno, devido ao uso predominante de pão branco e outros alimentos refinados, contém muito menos vitamina B do que a alimentação do homem mais pobre do século passado.

(do *Windsor Magazine* — N. Iorque)

É mais fácil a um camêlo passar pelo olho duma agulha que um rico entrar no reino dos céus. Esta frase, repetida milhões de vezes, é um erro de tradução do original grego. A palavra grega equivalente a corda é *kamilos* que se confundiu com a palavra também grega *kamelos* quando a Bíblia foi traduzida para latim.

(de *Nouveaux Livres* — Paris)

A sífilis atinge sempre as classes mais elevadas. O microbio desta doença é um organismo delicado que só consegue viver em superfícies húmidas; não podendo viver em lugares secos não sobrevive muito tempo fora do corpo.

(do semanário *Everybody's* — Londres)

São quase todos de nacionalidade polaca os operários especializados que a seu cargo têm a tarefa de limpar as vidraças dos 158 andares do Edifício Império em N. Iorque. É difícil lutar contra a sensação de vertigem a 400 metros de altura e, por isso, os candidatos submetem-se a um severo exame médico das companhias de seguros.

(do *Illinois Medical Journal*)

É sabido que a água em que se dissolveu sabão é mais capaz de molhar outros materiais do que a água sem sabão. Recentemente principiou a utilizar-se nas fábricas de tecidos a nafta como meio de tornar a água mais ácida.

(da revista *Lizes-Moi* — Paris)

Mister Stout está trabalhando numa «máquina para dormir» que acabará com as alcovas e economizará muito tempo. É dotada duma temperatura controlada, raios ultravioletas e outras maravilhas, de modo que três horas nessa «máquina de dormir» equivalerão a 8 horas de sono numa cama vulgar.

(do *Daily Herald* — Londres)

O chefe Musuka, da tribo da Rodésia do Norte, propôs na reunião do Conselho Consultivo das Províncias Sul-Africanas que as mulheres aprendessem a ler e escrever. Pela primeira vez entre os indígenas modifica-se a opinião que estes têm da mulher.

(de *The People* — Londres)

No Expresso Colónia-Berlim

O homem que viu Portugal de longe

Por CARLOS DE BRITO LEAL

A QUELE alemão pálido e triste que, certa noite, em 1930, foi meu companheiro de cabine no expresso Colónia-Berlim, não era certamente um homem vulgar. Entrara em Elberfeld, correndo cautelosamente a porta e num silêncio raro e respeitoso de quem está habituado a fazer vida em recintos acanhados, colocara sem rumor a sua mala junto à minha bagagem na rede atravancada. Durante minutos, à tenue claridade da lâmpada azul no teto do vagão, a sua sombra deslizou curvada pelas paredes do compartimento e em breve desapareceu escapulida entre as roupas da outra cama, em baixo, rente ao chão.

O expresso retomara a sua celeridade ofegante de há pouco e eu, embalado pelo tan-tan rítmico e uniforme das rodas tropeçando os carris, adormeci.

Mal rompia o dia quando acordei. O meu companheiro, já a pé, junto à vidraça, olhava, imóvel, o horizonte curto na terra barrenta e chã, somente pautada pela série contínua dos postes telegráficos a passarem como relâmpagos sucessivos na luminosidade fôska do amanhecer.

De longe em longe, pequenos bosques de árvores esguias acompanhavam o expresso ao longo da linha, para logo em seguida a planície surgir emoldurada por canais, ocultos às vezes entre sombria massa de cedros.

Era de uma monotonia triste aquele romper da manhã, na zoadá constante das rodas do «sleeping-car», rolando, rolando sempre. Numa necessidade bem portuguesa de falar, dizer em voz alta qualquer coisa que chamasse a atenção daquele companheiro de jornada, sempre tão imóvel e indiferente, comecei por tossir forte, e saltando com ruído da camarata para o chão, saudei-o no melhor *deutsch* que pude:

— Ora então guten Morgen!...

Ele voltou-se, e lentamente, num gesto compassado de calma desdenhosa, que logo apagou o seu sorriso comunicativo, e fitando-me dois segundos, disse apenas, friamente, com voz grave:

— Guten Morgen.

Num receio que ele me voltasse as costas, puxei desastradamente da minha charuteira e ofereci.

— Nein. Danke — respondeu ele.

Mas a sua expressão há pouco impassível, mudara ao ouvir a minha péssima pronúncia alemã e, olhando-me atentamente, perguntou:

— É italiano, francês, espanhol?

Rejubilei. A esfinge dignara-se, enfim, mostrar-se interessada pela minha pessoa, e satisfeito, respondi com entusiasmo:

— Nada disso! Português... Sou português autêntico, de Portugal, um país pequeno mas cheio de gente brava e... fixe!!!

Ele sorriu, numa mal disfarçada expressão de superioridade perante o meu patriotismo, e num ar misterioso que me fez pensar, interrompeu-me:

— Eu sei...

Estas palavras, pronunciadas sem afectação, numa afabilidade fria e simples, foram suficientes para excitar toda a minha curiosidade de viandante sempre em busca do imprevisto.

Olhei-o com maior atenção. Era um homem alto, quase louro, que devia ter cerca de quarenta e cinco anos. Um pouco curvado, na atitude inconfundível que caracteriza os mineiros e os trabalhadores dos locais onde os tetos são demasiado baixos, a sua expressão era penosa e tinha algo de freire-monge, constringido às ásperas penitências das celas pouco ventiladas. No seu rosto côr de cêra, vincavam-se os sulcos que atestam as mortificações e lembram a face das múmias de onde a alma há muito se evaporou.

— Mas já esteve em Portugal? — perguntei, desejoso de desvendar aquele segredo.

— Nunca estive em Portugal, mas... conheço bem as suas costas e o céu alegre do seu mar...

— Nesse caso, certamente que...

Mau grado meu, o criado da «Mitropa» interrompera-nos fazendo-nos passar para o corredor para desarmar as camas e só depois, já sentados no estofo macio do compartimento, eu terminei a pergunta:

— Nesse caso andou então embarcado em algu-

ma linha de paquetes que não fazem escala pelos portos portugueses?

— Sim. Andei embarcado... mais que embarcado, andei submerso...

Só então compreendi as suas reticências, a máscara macilenta do seu rosto, toda a superioridade digna de personagem estranho e misterioso.

Aquele homem, tão calmo, tão aritmético em todos os seus gestos, havia feito a guerra submarina nas nossas costas, à luz do sol de Portugal, à vista das serranias portuguesas.

Queimara, talvez, toda a energia da sua mocidade no sonho, a seu modo heróico, de uma vitória que não veio nunca. E agora, combalido pelas mil emoções e perigos da mais cruel e traiçoeira das batalhas, só não esquecera a beleza da paisagem e do céu dos nossos mares.

— Em que submarino cruzou as costas de Portugal?

Com a minha imprevista pergunta, ele calara-se, talvez num legítimo receio de quem caindo em si, descobre que falou demais.

O comboio, já dia claro, deslizava agora ao longo de um canal apertado entre duas cortinas de cimento por onde compridas barcaças, a reboque de vaporzinhos fumegantes, fendiam a bruma como estranhos monstros negros na rusticidade monótona da campina sempre plana.

Gares e mais gares passavam agora em número crescente, fazendo ressoar num sussurro atroador o ruído fatigante do «expresso» sempre vertiginoso.

— Aproximamo-nos de Berlim? — perguntei-lhe para mudar de conversa.

— Ainda mais meia hora.

— A quem tenho a honra de falar? — insisti eu na esperança de poder completar esta singular entrevista.

— Que lhe importa? Nunca mais nos veremos...

— Vive em Berlim?

— Não. Venho à capital para consultar um especialista de doenças nervosas. Como de certo compreende, não é impunemente que durante anos se vive a bordo de um submarino sob as mais estranhas inclemências e sob a tensão da maior de todas as emoções que ao homem é dado experimentar — o perigo contínuo de uma morte súbita.

Calamo-nos olhando a estrutura formidável de uma fábrica enorme, desenrolando-se em múltiplos pavilhões envidraçados. O «expresso» havia penetrado na massa pesada e pardacenta do casario da cidade e afrouxando a velocidade, suspendera-se por fim na primeira «gare» da grande metrópole — em Charlottenburgo.

Eu e o meu companheiro olhávamos, calados, a multidão apressada que àquela hora matutina se dirigia para as fábricas.

Depois, retomando a marcha, o «expresso» já vagaroso e esquecido da sua antiga rapidez, avançou com cuidado por entre um dédalo de linhas até à estação seguinte — Zoologischer Garten.

Vendo que a chegada estava próxima, numa derradeira insistência e sem desanimar eu perguntei ainda:

— Desejaria ao menos conhecer o seu nome. Eis o meu cartão. Se algum dia fôr a Lisboa, não deixe de procurar-me. Bem sabe que... Portugal já não está em guerra com a Alemanha.

Num gesto amável ele aceitara o bilhete de visita, guardando-o simplesmente. Depois olhando-me com afabilidade forçada, procurando mostrar-se sincero, explicou:

— As circunstâncias inerentes à minha situação oficial impõem-me o indelicado dever de ocultar-lhe o meu nome. A minha vida e acção pessoal como alemão que procura sempre e cada vez mais elevar a Alemanha, obrigam-me a fazer com que, neste caso, depois da nossa conversação, eu não deva dar-me a conhecer. Poderia dar-lhe um nome trocado, mas isso seria indigno de mim. Como referência, chame-me... chame-me apenas: — *O homem que viu Portugal de longe!*

O comboio parara na «gare» de Friedrichstrasse. Ele levantou-se e saudando-me numa rasgada continência militar, desapareceu tão misteriosa e silenciosamente como tinha chegado.

Quem era?

Decorridos dez anos, já em plena segunda guerra mundial, veio por acaso parar-me às mãos uma brochura de propaganda que eu folheei com indiferença, olhando sem interesse as fotografias de uns tantos generais e almirantes alemães empenhados na luta. Súbitamente, quedei-me surpreso ao reparar no retrato de um almirante, imponente no seu uniforme de oficial alemão de alta patente. Olhei melhor; não havia dúvida, era ele! Mas agora já nada restava do seu tipo de há dez anos. Fitando-me com olhar duro e severo, a gravura apresentava-o de cabeça erguida, numa expressão de arrogância e sobrançaria, num ricto estudado de dominador implacável. Não. Já não era aquele alemão pálido e triste que, certa noite, em 1930, fôra meu companheiro de cabine no «Expresso» Colónia-Berlim e que certamente não era um homem vulgar... apenas *o homem que viu Portugal de longe.*

E ainda bem ...

Há 50 anos Os nossos mortos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Setembro de 1903)

Linhas portuguesas

Linhas do Estado.— As primeiras construções a encetar são as seguintes: linha ferrea de Estremoz a Villa Viçosa; construção immediata na estação central do Porto e da do Conto-nil, subsidiaria da de Campanhã, ao kilometro 2,5 da linha do Minho; construção da linha de Guimarães a Braga, de Braga a Monsão e de Vianna a Ponte da Barca, nas condições do anterior concurso, que ficou deserto construção da empreitada ainda não adjudicada da linha da Regoa a Villa Real; expropriações necessarias para a execução do projecto do lanço entre a Fuzeta e Tavira, incluindo a ponte de Tavira; construção d'esta ponte.

A camara municipal de Portalegre resolveu subsidiar a construção das linhas de Estremoz por Portalegre e um ramal para Aviz com a quantia de cinco contos de réis, psgos em prestações annuaes de um conto de réis cada uma durante cinco annos a começar em 1905, e ceder gratuitamente para a construção da referida linha ferrea os terrenos municipaes aproveitaveis na sua construção.

Foi assignado o contracto com a Empresa Industrial Portugueza para a construção da ponte do Pocinho, na linha ferrea do Pocinho a Miranda.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

O sr. Prof. Rui Enes Ulrich foi nomeado administrador desta companhia por parte do Governo

O Governo, pelo sr. Ministro do Ultramar, comandante Manuel Maria Sarmiento Rodrigues, acaba de nomear, nos termos do artigo 1.º do Decreto n.º 1993, de 28 de Outubro de 1915, o sr. Prof. Doutor Rui Enes Ulrich, antigo embaixador de Portugal em Londres, administrador, por parte do Governo, junto da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, na vaga resultante do falecimento do Dr. João Eduardo Pessoa Lopes.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta ao sr. Prof. Doutor Rui Enes Ulrich as suas melhores felicitações pela nomeação com que foi altamente distinguido pelo Governo da Nação.

Viajar sem seguro? Não!

CONSULTE A

ULTRAMARINA

CORONEL CARLOS ROMA MACHADO

Embora o soubessemos bastante adoentado, a noticia da morte do coronel Carlos Roma Machado, amigo querido de muitos anos, causou-nos surpresa.

Ainda há meses, haviamos sido seu companheiro da 3.ª Romagem dos Antigos Combatentes da Grande Guerra aos campos da Flandres e, este ano, pela primeira vez, aos cemitérios da Bélgica, onde repousam, no sono eterno, alguns soldados portugueses.

O médico assistente do coronel Carlos Roma Machado aconselhara-o a nao tomar parte, devido ao seu melindroso estado de saúde, nessa peregrinação. Não fez caso da ordem e foi, parecendo, nesses dias passados fora da pátria, ter vencido a doença.

Mas o mal que o ameaçava há tempos, deu-lhe, apenas, alguns meses tréguas, e há dias, tranquilamente, os seus olhos fecharam-se para sempre.

A' illustre família enlutada apresentamos a expressão das nossas condolências.

Relações ferroviárias entre Portugal e Espanha

Partiu para Espanha, no «Sud-Express», o sr. Prof. Dr. João Faria Lapa, nosso illustre colaborador, que, na qualidade de Chefe da Divisao Comercial da C. P. e de seu delegado, vai conferenciar com os delegados do Departamento Comercial da RENFE, sobre vários assuntos relacionados com o tráfego ferroviário, entre os dois países e também com o tráfego ferroviário de e para Portugal, através de Espanha.

A primeira conferência realizou-se em Salamanca, figurando também, na assistência, os delegados da companhia Internacional dos Wagons-Lits.

Encerrada a sessão de abertura, os participantes à conferência foram recebidos no «Ayuntamiento» de Salamanca, onde lhes foi servido um «vinho de honra». Os trabalhos da conferência luso-espanhola terminaram no dia 14.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Domingo de Agosto»
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Um D. Quixote Moderno»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



Domingos de Lisboa

MUSEU MILITAR
(LARGO DO MUSEU DE ARTILHARIA)

FUNDADO em 27 de Março de 1840, este Museu, apesar de relativamente moderno, é um dos mais curiosos de Lisboa. As suas salas estão repletas de preciosidades. Desde os utensílios de guerra que figuraram na conquista de Ormuz, às espingardas com que nos batemos na guerra de 1914, encontram-se expostas neste Museu verdadeiras reliquias que constituem outras tantas lições de História de Portugal.

Obras primas de Columbano, Malhóa, Veloso Salgado, Condeixa, Machado Castro, Teixeira Lopes e muitos outros, podem também ser admiradas nas salas do Museu Militar, onde estâncias dos Lusíadas, esculpidas em mármore, proclamam a glória dos nossos feitos à contemplação e admiração dos séculos.

ABERTO TODOS OS DIAS (MENOS ÀS 2.ªS FEIRAS E DIAS DE FERIADO NACIONAL) DAS 14 ÀS 17 H. — PREÇO DE ENTRADA: 1\$00

PASSAM JUNTO DESTA MUSEU:
AUTOCARROS DAS CARREIRAS: 17 É 25
ELÉCTRICOS DAS CARREIRAS: 3, 9 E 26



Recortes sem comentários

«Espere, se quiser!» — Não!

Com frequência recebemos cartas de protesto contra a forma descortês e até impertinente com que o público é tratado em muitas repartições do Estado, das autarquias municipais ou de organismos semi-oficiais. Algumas vezes reproduzimos e apoiámos esses clamores justos, e uma vez ou outra também as entidades competentes tomaram providências. No entanto, parece chegado o momento de uma intervenção forte e decisiva de quem pode e deve resolver a questão.

Esquecem aqueles funcionários — ou ignoram — que, através da entidade que os dirige são empregados do público, colocados ao seu serviço para o atender e orientar. E' para isso que o público paga contribuições, impostos, taxas e outros encargos. Daí o estranhar-se, naturalmente, o procedimento de quantos julgam os contribuintes seus vassallos — o que representa uma inversão de posições verdadeiramente intolerável.

Os casos mais frequentes de que temos notícia são: as demoras na abertura de certos serviços; a aceitação de pagamentos ou de recebimentos a horas que coincidem com as das actividades de quem vai pagar ou receber, as complicações burocráticas dos vistos, das assinaturas, dos despachos, das informações, obrigando o público à deslocação constante a sítios diversos daqueles onde se há-de arrumar o caso; o encerramento de «guichets» porque o funcionário resolveu ou precisou de ausentar-se, sem ter assegurado a sua substituição; as exigências de papelada para qualquer simples formalidade; a recusa de uma informação ou de um esclarecimento; o tempo perdido enquanto se fazem consultas sob os mais variados pretextos; a falta de atenção com senhoras e homens idosos, os quais se obrigam a uma permanência longa nas bichas; e, principalmente, o «Espere, se quiser!» — expressão malcriada, antipática, que é um exclusivo português.

Junta-se a isto, para completar o quadro: a falta de

comodidade que a maior parte das repartições oferece. E' escasso o espaço reservado ao público e não se vê ali cadeira ou banco. O maior número de pessoas tem de esperar a sua vez, em fila, na rua, à chuva ou ao Sol, consoante a quadra do ano.

Umaz vezes não se atende porque houve demora na organização da escrita ou na chegada das ordens. Os prazos encurtam-se. A uns, não se atende porque a ordem necessária chegou quase à hora de encerrar o expediente; a outros porque dentro de meia-hora termina o prazo legal; e ainda outros porque, enquanto foram buscar mais papéis ou vistos, chegou o momento de fechar a repartição. Ocasões há em que não se recebe um tributo porque não há troco e este há-de arranjá-lo o contribuinte. Aqui, se alguém apresenta rolos com moedas, é forçado a esperar, porque o funcionário só depois de atender os outros se disporá a contar o dinheiro. Além, por causa de um borrão de tinta, exige-se um novo documento e respectivo selo. Tudo se resume em complicações, exigências, faltas de cortesia e de respeito a que é necessário pôr termo.

O tempo em que os contribuintes, ricos, remediados ou pobres, tinham de mandar aos funcionários públicos em períodos de festa, o borrego, o peru ou o barril de vinho, para que fizessem o favor de lhes aceitar as contribuições e impostos em que haviam sido colectados, passou há muito. Há hoje regras tributárias rígidas e dentro delas o contribuinte encontra a sua defesa. O que ficou foi o hábito do patronato. Atrás de uma secretária ou de um «guichet» há sujeitos que se julgam a encarnação do Estado.

Ninguém lhes pede que infrinjam as leis com algumas complacências arriscadas; nem tão pouco se lhes exige que deixem de cumprir os seus deveres, até porque um desses deveres é, precisamente, tratar com urbanidade o público que lhes paga.

Apresentamos três exemplos típicos da questão. Os empreiteiros e outros fornecedores do Estado recebem as quantias a que têm direito, de 8 a 16 de cada mês, no

Banco de Portugal. Mas há certas repartições onde só entregam os documentos aos interessados a 14 ou a 15, quando não já depois de expirar o prazo. Surgem, é claro, as reclamações e os conflitos, com os quais, evidentemente, nada têm os funcionários do Banco, embora sejam as vítimas dos protestos.

Quem vai a uma repartição e precisa de preencher um documento para não perder tempo, não encontra uma mesa e uma cadeira. Se há carteiras, como nas estações do C.T.T., não há cadeiras ou bancos. Os telegramas, os vales, as cartas, são escritos de pé, e às vezes, mesmo, nem há canetas ou tinta.

Nos dias em que os reformados vão receber os seus vencimentos assiste-se a um espectáculo pouco edificante. Homens idosos e doentes, velhos generais e almirantes e largos oficiais que deram o seu sangue pela Pátria esperam largo tempo a sua vez, sem que haja ali uma cadeira.

Podia ainda acrescentar-se, como elemento ilustrador bastante sugestivo, o que se passa com a maior parte dos contínuos de repartições do serviço público. Lá porque lhes deram uma farda de cotim e um boné agalado, esses homens julgam-se directores-gerais. Se alguém — homem ou senhora — lhes pede uma informação, deixam-se ficar sentados e respondem desabridamente. A's vezes, mesmo, é preciso esperar que dois contínuos, em discussão acalorada, cheguem a uma conclusão sobre a exiguidade do vencimento ou as horas extraordinárias de trabalho.

E que diremos dos funcionários superiores que só recebem e atendem as pessoas quando lhes apraz ou que não se encontram nas repartições quando são procurados?

Pois não é mais fácil falar com um ministro do que merecer o benefício de ser atendido por qualquer desses funcionários?

Pelo exposto e por muito mais que fica por dizer uma tal situação tem de acabar. Não nos compete, evidentemente, apontar a providência que deve ser tomada. Talvez entre os milhares de decretos, regulamentos, despachos e portarias respeitantes ao funcionalismo se possa descobrir o que convém e nunca foi aplicado.

As reclamações directas do público e também as que são apresentadas através da Imprensa, raras vezes chegam ao seu destino. Ninguém pode lutar contra o espírito de solidariedade natural entre homens que trabalham na mesma casa ou serviço.

Já em tempo se alvitrou que em todas as repartições os serviços houvesse uma caixa para recolha de reclamações. Esse é um meio prático de conhecer a situação. Outro era o de alguns agentes, a horas desencontradas, observarem o que se passa nos lugares onde o público tem de cumprir deveres perante as leis.

Por aqueles processos ou quaisquer outros, o fundamental no caso é acabar com o conceito, infelizmente tão generalizado entre o funcionalismo, de que há favor em servir o público. Se há contribuintes ou outras pessoas que se esquecem do respeito devido aos funcionários, processem-se e multem-se; mas não se deixe de castigar os funcionários que não atendem o público de acordo com as regras de educação. O «Espere, se quiser!» tem de ser abolido nas repartições do Estado, das autarquias, dos serviços autónomos, dos organismos corporativos, pois em todos eles há exemplares de funcionários descorteses.

Existe, felizmente, grande número de empregados públicos zelosos e cumpridores. Esses não estão em causa. Os que procedem de modo contrário é que devem ser apontados e metidos na ordem. E' preciso convencê-los de que os serviços públicos foram criados para facilitar e não para complicar a vida dos que a eles recorrem ignorando o processo de cumprir a lei.

Em todos os países civilizados existe nas repartições públicas o maior respeito pelas pessoas que ali vão tratar de qualquer assunto. Se em muitos aspectos acompanharmos o progresso desses países, não é de mais pedir que tam-

bém os imitemos na atenção com que os seus funcionários atendem o público.

Quem não quer servir não pode ser funcionário. Se a própria lei classifica o funcionário como servidor do Estado é preciso lembrar a muitos que o Estado somos nós todos — a população.

«Espere se quiser!» — não!

(De O Século)

Os caminhos de ferro da Alemanha oriental suspenderam a venda de bilhetes para Berlim

BERLIM, 2 — A corrente constante de alemães do sector oriental que chegam a esta cidade para receber alimentos americanos desceu para uma mera gota, segundo disseram funcionários de Berlim ocidental. Apenas algumas centenas se encontram à espera junto dos centros de distribuição, enquanto dezenas de milhares de Alemães orientais esfomeados faziam bichas todas as manhãs nos últimos seis dias.

Esta súbita paragem do fluxo que trouxe mais de um milhão de Alemães e Berlimenses do sector oriental a esta cidade, foi devida a uma comunicação do Ministério dos Caminhos de Ferro Alemães Orientais, na semana passada, de que não seriam vendidos bilhetes para Berlim, na Alemanha oriental.

A medida estabelecida pelo Ministério dos Caminhos de Ferro Alemães Orientais parece também ter impedido trabalhadores de grandes fábricas alemãs orientais, que tinham projectado marchar hoje para Berlim, em formação cerrada, a fim de receberem pacotes de alimentos, segundo dizem funcionários de Berlim ocidental, que acrescentam que os centros de distribuição de alimentos permaneceriam abertos durante todo o dia a fim de estarem preparados para qualquer possível aparecimento, no caso de um grande número de alemães orientais conseguirem chegar a Berlim ocidental, apesar de tudo. — (Reuter).

(Dos Jornais)

Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire
PARIS

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

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA



CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



SEDE
Rua da Vitória, 88-2.º—L I S B O A
Telefones 2 8552—2 8953

COMPANHIA DE SEGUROS «BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



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

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

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

Sede: Rua Aurea, 100-LISBOA

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

SEDE—Rua do Ataíde, 7-A
L I S B O A



LOBITO - LUAU (FRONTEIRA) - 1.348 Qlms.

Capital: Esc. 330.000.000\$00

— :: — ou £ 3.000.000 — :: —



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÀFRICA CENTRAL



Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, F. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

**Endereço telegráfico: ·LOBITANGA·
LISBOA // LONDRES // LOBITO**

Os tubos de fibrocimento

Cimianto

**SÃO OS MELHORES CONDUTORES DE
ÁGUA PARA ALIMENTAÇÃO E REGA**

- * Inteiriços, resistentes e homogêneos
- * Inalteráveis e de duração ilimitada
- * Leves, fáceis de transportar e colocar
- * Diâmetros absolutamente uniformes
- * Junta simplíssima, rápida e segura
- * Económicos pela facilidade de transporte, montagem e eliminação dos gastos de conservação.

Consultas à

Sociedade Técnica de Hidráulica, S.A.R.L.

ESCRITÓRIOS—Av. Fontes Pereira de Melo, 14—LISBOA
Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128

FÁBRICA: Cortes da Quintinha — ALHANDRA
Telef. ALHANDRA 62

Armazém em LISBOA: Largo do Andaluz, 14

TOSSE?

