

DEPOSITO LEGAL

JAN. 1958

19.º do 70.º Ano

Lisboa, 16 de Dezembro de 1957

Número 1680

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

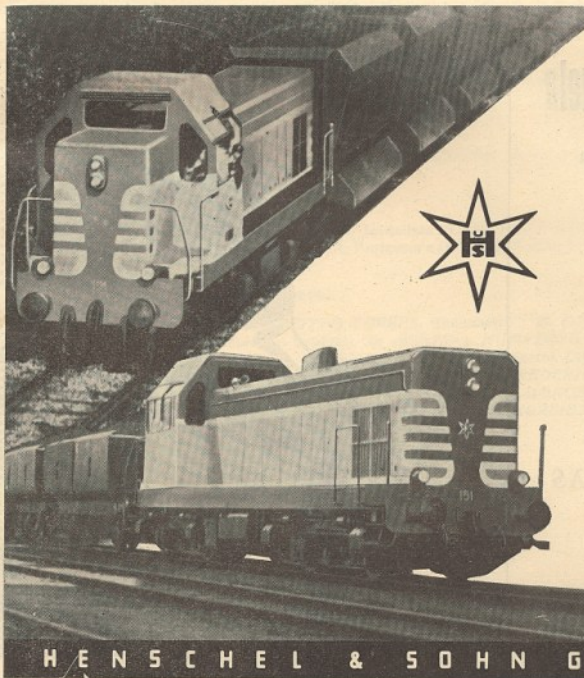
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.ª
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



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

TELEPHONE: 2 3 4 1 1

PORTO

III

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)

MORPHY-RICHARDS

MR



Destinado para o trabalho doméstico mais pesado e para uso comercial — LAVANDERIAS, HOSPITAIS, COLÉGIOS, ETC. — LIGA E DESLIGA A CORRENTE MANTENDO O AQUECIMENTO CORRECTO AUTOMÁTICAMENTE.

REPRESENTANTES

ESTABELECIMENTOS *Sida, LIMITADA*
RUA DE S. NICOLAU. 44-48 • TELEF 33027

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1680

16 — DEZEMBRO — 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 BUAL
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. PINHO
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

A grave situação dos Caminhos de Ferro Brasileiros, por CARLOS DE BRITO LEAL	451
Industrialização e Transportes no Continente Português	455
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	457
Ecos e Comentários, por SABEL	458
Espectáculos	458
Um acto heróico	458
Imprensa	458
Vida Ferroviária	459
Publicações recebidas	459
Parte Oficial	460
Problemas actuais — Transportes	460
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	460
Há 50 anos	461
Recortes sem comentários	463
Linhas Estrangeiras	464



A grave situação dos Caminhos de Ferro Brasileiros

Por CARLOS DE BRITO LEAL

A *Revista Ferroviária*, importante mensário brasileiro, publicou um interessante artigo acerca da difícil situação dos caminhos de ferro do seu país, do qual, com a devida vénia, extraímos os seguintes períodos:

«O ministro da Viação concedeu uma entrevista exclusiva ao vespertino *A Noite*, do Rio de Janeiro, na qual fixou a situação das empresas de transporte sobre carris, considerando a criação da *Rede Ferroviária Federal S. A.* e emitindo conceitos que merecem ser reproduzidos pelo interesse do assunto.

Diz S. Ex.^a o ministro: «Os caminhos de ferro da União ou por ela administrados, chegaram a uma situação insustentável, pois, na sua maior parte, não arrecadam sequer um terço das despesas, incorridas com o pessoal.

As onze linhas subordinadas ao Departamento Nacional de Caminhos de Ferro, por exemplo, aumentaram em dez anos, de 1946 a 1955, um *deficit* de 4 biliões e 400 milhões de cruzeiros. E com o aumento de vencimentos, vantagens e salários, concedidos em 1956, a situação agravou-se de tal modo que as 22 linhas federais encerraram o último exercício com um resultado negativo da ordem de 12 biliões de cruzeiros.

Não podem os caminhos de ferro, desde há longo tempo, atender sequer os seus gastos de custeio senão mediante pesadíssimas contribuições da União, que oneram o Orçamento através de subvenções e auxílios. Isso representa um encargo lançado sobre o Tesouro, agravando o *deficit* orçamentário e forçando emissões de papel moeda,

que concorrem para acelerar a inflação. A consequência é que, toda a comunidade, directamente, através das imposições tributárias, indirectamente, por motivo do aviltamento da moeda, contribui, assim, para as despesas incorridas com a manutenção dos caminhos de ferro do Brasil e para a cobertura dos seus volumosos *deficits*, utilizando ou não os serviços ferroviários.

Impõe-se, pois, enfrentar a situação com toda a coragem e desassombro.

De outro modo, tornar-se-á impossível salvar do aniquilamento as linhas federais, todas necessitadas de melhoramentos materiais de custo elevadíssimo, melhoramentos que não é possível efectivar em virtude da precária situação financeira em que se encontram, apesar dos projectos já estarem elaborados com essa finalidade. Não podem os caminhos de ferro brasileiros arcar com a execução desse programa.»

E o ministro da Viação do Brasil prossegue:

«As finanças das linhas férreas acham-se comprometidas pela má organização administrativa e as despesas com o pessoal são um sorvedouro dos poucos recursos de que dispõem. As deficiências administrativas das linhas férreas federais, especialmente no que toca aos quadros do pessoal, constituem um dos obstáculos a transpor na reorganização do transporte ferroviário, porque a primeira providência a tomar deveria ser uma radical transformação na estrutura das linhas, quer quanto à administração, quer quanto à organização dos serviços e aos métodos de trabalho. A inadiabilidade dessa medida tem sido por todos

reconhecida e os nossos técnicos de há muito se capacitaram de que sem ela não é possível dar maior eficiência à rede ferroviária do país.

«Com efeito, a boa administração das linhas férreas é um problema fundamental e a simples modificação dos métodos até agora seguidos poderá proporcionar sensível melhoria nos resultados técnicos, económicos e financeiros da exploração industrial dos caminhos de ferro do Brasil, antes mesmo de nela se fazerem novos investimentos de vulto.

A organização das unidades da rede ferroviária, como empresa pública no estilo da iniciativa particular, e a constituição, para coordená-las, da Rede Ferroviária Federal S. A., de acordo com a lei que acaba de ser sancionada pelo presidente da República, foram os meios unânimemente indicados pelos técnicos que têm estudado a matéria para a restauração e a modernização das vias férreas brasileiras.

«Os defeitos principais da organização actual — diz o ministro — poderão ser resumidos nos capítulos seguintes, para somente citar os erros e deficiências gerais :

a) — precário controle das administrações das vias férreas sobre os seus servidores, cuja vida funcional (salários, promoções, deveres, regime disciplinar, aposentações, etc.) está sujeita a critérios estabelecidos pela Administração Pública, incompatíveis com a boa gestão dos serviços industriais;

b) — diluição da responsabilidade dos gestores directos, em face da sua dependência às autoridades superiores e às normas emanadas de órgãos burocráticos;

c) — sujeição das vias férreas a uma legislação geral, por vezes inadequada e mesmo incompatível com a natureza dos serviços.

d) — dependência de actos administrativos das esferas hierárquicas mais elevadas, necessariamente divorciadas das peculiaridades regionais de actividade industrial.

e) — dependência de dotações orçamentárias, concedidas de forma assistemática e segundo as possibilidades, extremamente variáveis, do Tesouro.

f) — impossibilidade, decorrente da rígi-

da uniformidade dos dispositivos legais de ordem geral, de bem remunerar servidores de mais categoria, sobretudo os técnicos, conforme as condições do mercado de trabalho.

«Objecções que têm surgido ao estabelecimento da Rede Ferroviária Federal S. A. e à organização dos caminhos de ferro do Brasil, sob a forma de sociedades por acções, felizmente poucas, — continua o ministro da Viação — fundam-se mais em questões de pormenores, sem ferir a base do problema. É que todos, no íntimo, estão convencidos de que é necessário procurar-se urgentemente uma saída para a grave crise que assoberba a grande maioria senão a totalidade das vias férreas brasileiras. Há notícias, por exemplo, de que uma parte do pessoal ferroviário se opõe à nova forma legal de organização dos caminhos de ferro. Não tenho dúvida — diz o ministro — de que essa posição, embora respeitável, resulta da incompreensão, da falta de uma análise mais acurada do problema, pois é inadmissível que ela atenda ao propósito deliberado de criar confusão, provocar agitações ou perturbar a obra patriótica de actualização e modernização das linhas férreas do Brasil, em que está empenhado o Governo. Obra que visa, apenas, o reaparelhamento das linhas, à sua reorganização administrativa e ao aperfeiçoamento do pessoal que nela serve.

«Alega-se, que com a transformação das linhas férreas em sociedades por acções, derrogar-se-ão os direitos adquiridos pela classe ferroviária. Não é verdade. Uma das características da lei recentemente sancionada pelo Presidente da República, é o estrito respeito aos direitos adquiridos pelo pessoal.»

Na elaboração legislativa do projecto, agora sancionado, foi cuidadosamente seguida essa orientação, não obstante o pesadíssimo ónus que representa para o tesouro nacional a cobertura dos *deficits* anuais, crescentes, dos caminhos de ferro da União, já da ordem de 12 bilhões de cruzeiros, contra menos de 1,5 bilhões em 1951, no ano anterior à proposição do Executivo.

«Respeitando os direitos adquiridos, procurou-se, entretanto, vetar qualquer dispositivo que importasse ampliar direitos, prerrogativas e vantagens do pessoal ferroviário, mesmo porque não se tratava de diploma legal pertinente a tal assunto. A nova lei visa a salvação das vias férreas, e não à ampliação dos direitos do pessoal. Os que já são funcionários públicos, assim continuarão nos caminhos de ferro, ou fora deles. Mas não os outros, que não gozam actualmente dessa qualidade. Se os transformássemos a todos em funcionários da União, chegaríamos ao absurdo de ver técnicos contratados por tempo certo, para desempenho de encargos específicos de natureza transitória, manterem indefinidamente o seu vínculo para com o Estado, mesmo depois de findo o serviço para que foram admitidos. Veríamos ainda pessoal admitido para a execução de tarifas de qualquer natureza, inclusive as decorrentes de programas de pequena duração, continuar em serviço, houvesse ou não tarefa nova a atribuir-lhe, compatível com as suas aptidões. Veríamos finalmente — absurdo dos absurdos — trabalhadores recrutados para a execução de trabalhos braçais, como os de construção e reaparelhamento das vias férreas, continuarem a figurar em folhas de pagamento, após o termo da obra, criando assim mais outra situação difícil para os caminhos de ferro e para a nova entidade: a Rede Ferroviária Federal S. A.

«As deficiências administrativas dos caminhos de ferro federais, especialmente no que toca aos quadros do pessoal, constituem um dos obstáculos a transpor na reorganização dos meios de transporte. Qualquer medida que viesse agravar a já difficilíssima situação financeira dos caminhos de ferro brasileiros, ou a do Tesouro Nacional, que

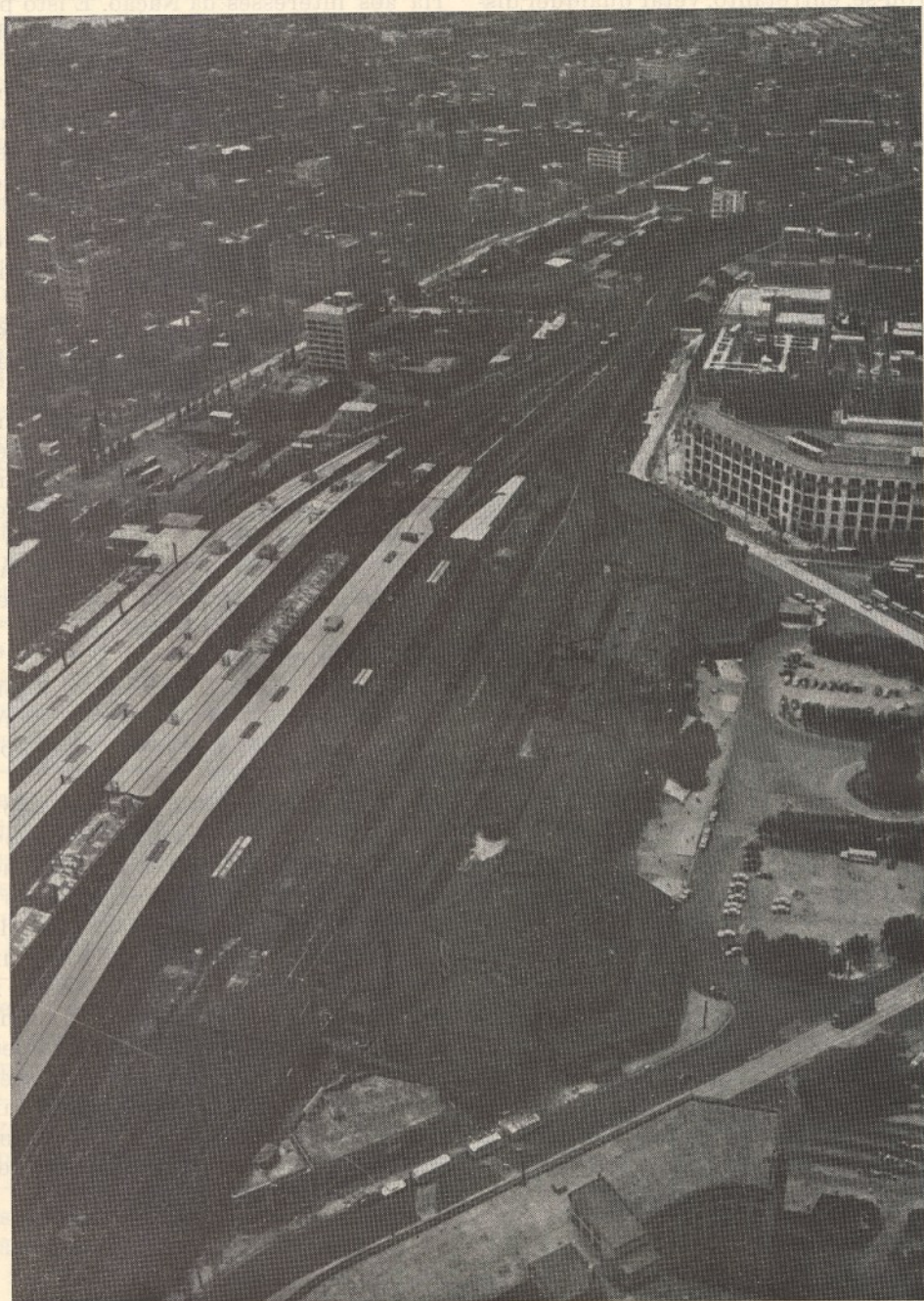
as custeia fundamentalmente, seria contrária aos interesses da Nação. E isto porque agravaria o *deficit* orçamental da União, coberto, via de regra, por meio de emissões inflacionárias de papel moeda, ou atenuado através de «planos de economia» a que o Poder Executivo se vê compelido a recorrer, sempre em maior escala, com o sacrifício de empreendimentos da maior importância para a economia do País e para execução dos planos de desenvolvimento regional.

«Ao Governo, por tudo isso, não restava senão um caminho: tentar a recuperação dos caminhos de ferro, respeitando os direitos adquiridos pelo seu pessoal, mas resistindo à forma fácil, simpática, até mesmo demagógica, de ampliar esses direitos, e estendê-los aos servidores que deles não usufruem actualmente, porque não seria possível, sem grave atentado aos interesses nacionais, transformar todos esses servidores em funcionários públicos, como muitos pretendem».

E o ministro da Viação do Brasil termina a entrevista concedida ao jornal «*A Noite*» fazendo um apelo ao patriotismo dos ferroviários:

«Faço-lhes um apelo neste sentido — diz o ministro — apelo que estendo ao povo em geral, aos homens de responsabilidade, às entidades de classe. Convençamo-nos todos de que os caminhos de ferro brasileiros, em virtude de erros longamente acumulados, estão à beira da «*débacle*». Estão numa situação que fere gravemente a dignidade nacional, situação que, se não for imediatamente corrigida, ficará como um atestado humilhante da nossa incapacidade para gerir com eficiência — com um mínimo de eficiência — os serviços industriais de interesse da colectividade do Brasil».





Um aspecto da estação ferroviária de Tóquio, a maior do Japão. Ligada ao coração da cidade através de 15 linhas de metropolitano, o seu movimento diário de 1900 comboios serve um total de 400 mil pessoas

Industrialização e Transportes no Continente Português

Um notável trabalho dos srs. Prof. Doutor Faria Lapa
e Dr. R. Torroais Valente

COMO prometemos num dos nossos últimos números, vamos mais demoradamente referir-nos ao notável trabalho «Industrialização e Transportes no Continente Português», da autoria dos srs. Professor Doutor João Faria Lapa e Dr. Rogério Torroais Valente, nossos ilustres colaboradores e componente, o primeiro, do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Esse trabalho, que ocupa mais de 200 páginas de um volume de grande formato, foi apresentado no II Congresso dos Economistas Portugueses e é editado pelo Centro de Estudos Económicos do Instituto Nacional de Estatística.

Neste trabalho, importa-nos, sobretudo, dado o título desta nossa publicação, o que se refere a caminhos de ferro.

O caminho de ferro, por mais de uma vez o temos dito, e, com o dizê-lo, não demos nem damos no idade a ninguém e, muito menos, aos leitores desta *Gazeta*, tem contribuído para o desenvolvimento económico de Portugal.

«Quando se efectua—afirmam os Autores deste trabalho—os estudos das implicações da industrialização do País com os transportes, e sem que se possa esquecer também o transporte de passageiros, é óbvio que o transporte de mercadorias assume significado muito particular. A grande desproporção entre a extensão das duas espécies de vias de transporte de mercadorias do País (ferrovia e rodovia) é um tanto aparente, se se tomar como prisma de análise a existência de *serviço público*, justamente aquele que, pelas suas características, mais vantajoso será de adoptar como suporte de um processo de industrialização».

«Na realidade, — acrescentam os Autores do trabalho presente — enquanto a extensão das carreiras de mercadorias é de 3 603 Km, a das linhas férreas atinge 3 597 Km, sensivelmente equivalente à primeira».

No entanto, e por seu turno, como observam os srs. Prof. Faria Lapa e Dr. Torroais Valente, esta aparente equivalência tem ainda a desfazê-la a circunstância, que importa salientar, de a rede ferroviária ser coesiva (ainda que lacunar), formando um todo, por conseguinte, com projecção nacional e até internacional —, enquanto a rede de carreiras de mercadorias é essencialmente fragmentária, sem formar um todo, mais com projecção local ou, por vezes, regional, e em muitos casos adjuvante da rede ferroviária.

Com efeito, esta circunstância bastaria, só por si, para qualificar o caminho de ferro como via principal do País no transporte de mercadorias.

Sobre electrificação, os Autores deste trabalho afirmam o seguinte:

«Ao apreciarem-se as infra-estruturas do sistema de transportes, não pode deixar de se analisar um aspecto que, na actualidade, assumiu especial relevância. Quer-se referir à electrificação das linhas férreas, tanto de maior interesse quanto é certo que no País se processa uma electrificação ferroviária que as entidades responsáveis pretendem venha a ser de grande amplitude.

«O País estava até há pouco com uma percentagem de linhas electrificadas das mais baixas do grupo europeu. Se, no que a Portugal se refere, se juntar a quilometragem reletiva à electricidade em curso, segundo o actual Plano de Fomento

(1953/1958), ou seja 148 Km, a percentagem subirá para 4,9, o que concederá subida apreciável na posição relativa do País. É evidente que tal melhoria virá crescer até limites imprevisíveis a capacidade produtiva do sistema ferroviário.

A pág. 56 os Autores inserem um quadro muito interessante com a proporção da extensão total das Linhas electrificadas no Grupo Europeu. Nesse quadro verificamos que à frente dos países possuidores de linhas electrificadas se coloca a Suíça, com a percentagem de 97,1, seguindo-se-lhe a Holanda, com 42,2; a Suécia, com 40,8; a Itália, com 36,6; a Noruega, com 27,9; a Áustria, com 24,6; a França com 12,7 e a Bélgica com 10,0.

A Espanha figura neste quadro em nono lugar. A sua percentagem de linhas electrificadas é de 9,9. Em décimo lugar situa-se a Alemanha ocidental, com a percentagem de 6,8.

Os países de mais baixa percentagem são a Dinamarca, com 2,3; a Hungria, com 1,8; a Polónia, com 1,3; a Jugoslávia, com 1,0; a Checoslováquia, com 0,9 e Portugal com 0,8. A Turquia figura em último lugar, com a percentagem de 0,4.

Outras informações de grande interesse nos dá este trabalho. No respeitante aos transportes ferroviários, lemos que em 1955, último ano a que se referem os mais recentes dados estatísticos, foram transportados na rede ferroviária do Continente 69 604 milhares de passageiros, a que corresponderam 1 673 107 milhares de passageiros-quilómetro. Foram oferecidos 4 134 503 milhares de lugares-quilómetro, pelo que o coeficiente de utilização se fixou em 40,5%. Este coeficiente — observam os Autores do trabalho em questão — afasta-se do da Espanha (57%) como se afasta, mas em sentido inverso, do da França (31%) sensivelmente igual ao da Itália (41%) e ao da Áustria (44%).

O percurso médio de cada passageiro atinge 24 Km, análogo ao registado na Alemanha Ocidental (24,4 Km), na Dinamarca (27,8 Km) mas afastado do assinalado na Bélgica (33,6 Km), na Holanda (41,0 Km), para não citar outros países cuja extensão territorial já porventura explicará mais altos percursos médios (Espanha 68,4 Km; França 54,6 Km; Itália 56,8 Km).

Fazendo-se em seguida, para o transporte de mercadorias, análise semelhante já produzida para o transporte de passageiros, verifica-se que em 1955 foram transportados na rede ferroviária do continente 3889 milhões de toneladas, a que corresponderam 723 083 milhares de toneladas-quilómetro.

O percurso dos vagões (quer carregados, quer vazios) na rede da C. P. foi em 1955 de 144 814 milhares de Km (comboios de serviço da empresa incluídos); considerada a carga média de 14,3 t, obtém-se a carga útil oferecida de 2 070 840 milhares de toneladas-quilómetro.

Nas conclusões deste trabalho encontramos informações de muito interesse sobre o tráfego. É na linha do Norte, entre Lisboa e Porto, que se verificam as maiores intensidades do tráfego ferroviário, bem como nas linhas que servem as cercanias destes dois centros urbanos. Nessas linhas concentra-se cerca de metade do tráfego ferroviário do País. A análise da repartição do tráfego ferroviário de mercadorias por Distritos mostra que três — Setúbal, Porto e Lisboa — concorrem com 51% da carga total movimentada; quatro — Beja, Aveiro, Santarém e Leiria — concorrem com 24,5%, pertencendo portanto aos onze restantes Distritos do País apenas 24,5% da carga total.

A que se deve a posição dos três primeiros Distritos — Setúbal, Porto e Lisboa ?

Os Autores do trabalho presente respondem-nos e ilucidam-nos afirmando que essa posição é devida à concorrência simultânea de três circunstâncias primordiais: a existência nesses Distritos de centros industriais; a existência de centros portuários e comerciais; e a existência de grandes centros urbanos. A posição dos quatro Distritos seguintes deve-se, primordialmente, à existência de indústrias, por vezes de simples actividade extractiva (por exemplo, mineração, caso de Beja).

Por estes breves apontamentos e transcrições o leitor poderá fazer uma ideia do valor e do interesse do trabalho dos srs. Professor Doutor João Faria Lapa e Dr. Rogério Torroais Valente — *Industrialização e Transportes no Continente* — apresentado no II Congresso dos Economistas portugueses. A ambos as nossas felicitações.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

A Exposição de Artes Plásticas e a pintura modernista

Na Exposição de Artes Plásticas organizada pela Fundação Calouste Gulbenkian no Palácio da Rua Barata Salgueiro, o Juri de Admissão deu preferência aos pintores modernistas e principalmente aos ultra-modernistas. Verifica-se o facto, percorrendo as salas da Sociedade Nacional de Belas Artes.

Mas ao lado ou quase na vizinhança dos novos, encontrámos pintores que, apesar de terem ultrapassado a casa dos cinquenta anos e dos setenta, ainda se podem considerar os mestres da renovação da pintura, como António Saúde, discípulo de Carlos Reis, com duas belas paisagens à sua maneira; Eduardo Viana, com uma *Natureza Morta*, que bem mereceu o Grande Prémio de Pintura; Abel Manta, com duas paisagens e um retrato admiráveis; Dórdio Gomes, grande pintor alentejano, e Milly Possoz.

A escultura está bem representada com Álvaro de Brée, Barata Feyo e Joaquim Correia, entre outros.

Prof. Rui Teles Palhinha

Com o falecimento, aos 86 anos, do Prof. Rui Teles Palhinha desapareceu do quadro da vida nacional um dos seus maiores valores. Natural de Angra do Heroísmo, honrou o Arquipélago açoriano e a cultura portuguesa. Tendo sido classificado em primeiro lugar na Escola Politécnica no concurso para lente substituto, foi nomeado para a IX cadeira (Botânica) e provido definitivamente, em 1908. Depois foi nomeado director do Jardim Botânico, na vaga do Doutor Pereira Coutinho; director da Biblioteca da Escola Politécnica e bibliotecário da Faculdade de Ciências de Lisboa. Sócio da Academia das Ciências de Lisboa e membro da Sociedade Portuguesa de Ciências Naturais, o seu nome como as suas obras eram muito conhecidos e respeitados tanto no País como no estrangeiro. Foi um notável homem de ciência, sendo justamente considerado um dos maiores naturalistas portugueses de todos os tempos. Como professor, sabia fazer de cada aluno um grande amigo. Na sua vasta bibliografia, contam-se vários trabalhos sobre a flora açoriana e era com frequência que visitava a «Casa dos Açores» para se encontrar com os seus conterrâneos. Os bons açorianos são sempre assim.

Os nossos artistas



EFEITOS DE LUZ — Óleo de Argentina Alarcón

ROSAS

*Na Primavera, as seivas misteriosas
Desabrocham em rosas perfumadas;
Há rosas nos jardins e nas estradas,
Rosas brancas, vermelhas, muitas rosas! ..*

*E, mesmo ao sol do Estio, abrem, viçosas,
Rosas bravas, singelas, desdenhadas...
E, já no Outono, brotam, delicadas,
Rosas franzinas, pálidas, mimosas.*

*A terra farta, no calor materno,
Cria, em Dezembro, as rosas do Natal,
Num bendito florir, suave, eterno! ..*

*E há sempre rosas frescas no rosal,
Quer seja Primavera ou seja Inverno,
Neste doce jardim, que é Portugal!*

(Do livro *Estrela da Tarde*)

Maria de Carvalho

Escas & Comentários

P o r S A B E L

Cartas de orações

Não tem conta a série de referências feitas com intuito de abrir os olhos a uns milhares de apavorados e ingénuos que andam aí a saturar-nos com cartas em que pedem o envio de 9 ou mais cópias a umas tantas pessoas amigas ou conhecidas.

A propósito, veio agora o Reverendo Alberto Dias Barbosa, com a prosa que transcrevemos de «O Montemorense») mas aprez-nos transcrever em primeiro lugar a «reza»:

«Novena à Santíssima Virgem de Fátima»

«Reza-se 1 Pai Nosso e 1 Ave Maria durante 9 dias. Não rasgue esta carta em sua casa. Foi aprovada pelos Monges Franciscanos e é a 4.^a vez que circula pelo mundo.

«Faça 9 cópias e mande-as a 9 pessoas antes do 4.^o dia. Esta foi-me enviada pela sr.^a D. (omitimos o nome por caridade). Não destrua esta cadeia. Se não quiser continuar, devolva para os Irmãos Franciscanos.

«O fim desta é difundir a devoção a Nossa Senhora de Fátima.

«Ao 4.^o dia obterá uma graça.

«Deve dizer quem lha enviou. F. (segue-se a assinatura).

Agora o rigoroso comentário do Reverendo Dias Barbosa.

Agora o vigoroso comentário do Reverendo Dias Barbosa:

«Analisando a referida carta, só encontramos disparates. Apenas algumas perguntas: Que mal pode haver em rasgar dentro ou fora de casa? Quem são os Monges Franciscanos e onde residem? Como conseguiu saber-se que é a quarta vez e não a primeira ou a sexta, que circula pelo mundo? E de que mundo se trata? Porque se devem fazer 9 cópias e não apenas 4 ou 5, ou então 10 ou 12, e ainda porque se deve fazer isso até ao 4.^o dia? Com que fundamento se afirma que ao 4.^o dia se obterá uma graça?

Francamente, estas ridículas cartas ou cadeias de orações nada mais são do que uma grosseira superstição abertamente reprovada e condenada pela Igreja e uma irreverente e atrevida exploração da boa fé e deficiente instrução religiosa de muitos.

O caminho que se deve dar a tais cartas só pode ser o fogão ou, quando muito, o cesto dos papéis inúteis.

Não é com passatempos desta natureza que se pode difundir a verdadeira devoção a Nossa Senhora de Fátima ou aos Santos.

O dever de todos os cristãos, continuamente lembrado pelos responsáveis da Fé, consiste em mover uma guerra sem tréguas a todas estas superstições grosseiras que surgem sempre e se desenvolvem na medida em que baixa o nível de cultura religiosa das populações.

Pede-o a honra de Deus e dos Santos, e a dignidade da Religião».

Não abrirão os olhos esses papalvos que nada têm que fazer?

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,50, 18,15 e 21,50 — «A moda vem de Paris».

OLIMPIA — Às 14,50 e às 21 — «Sem perdão».

Um acto heróico

Para evitar um trágico desastre, o chefe da estação de Dois Portos sacrificou a vida

Um comboio de mercadorias, que sai de Torres Vedras com destino a Lisboa, passa em Dois Portos às 19,50. Na noite de 27 de Novembro, quando essa composição chegava a Pero Negro, partiram-se os engates que ligavam os três vagões da retaguarda, os quais começaram a rolar vertiginosamente em sentido contrário. De Torres Vedras e pela mesma linha, aproximava-se um comboio de passageiros. Avisado pelo seu colega de Pêro Pinheiro, o chefe da estação de Dois Portos, sr. Manuel Rosa Damasceno, de 50 anos, tomou imediatamente as necessárias providências para evitar a catástrofe cada vez mais próxima. Com esse propósito, saltou para os carris para calçar os vagões que corriam velozmente. Não se podia perder um segundo que fosse. Mas, devido à escuridão da noite malogrou-se a operação que o sr. Damasceno pretendia fazer e os vagões, na sua corrida vertiginosa, colheram-no e trucidaram-no. A morte foi instantânea. Mas os vagões detiveram a sua marcha e pararam. E assim salvaram-se muitas vidas. Não será possível que os passageiros do comboio esqueçam um dia o sacrifício supremo que, por eles, fez uma noite um chefe de estação de caminho de ferro que se chamava Manuel Rosa Damasceno e perante cuja memória respeitosa e piedosamente nos curvamos.

Com actos destes, de tamanha abnegação, glorifica-se a memória dos homens que os praticam e consagra-se a classe a que pertenceram.

Imprensa

Dinís Bordalo Pinheiro

Todos os que trabalham no «Jornal do Comércio» testemunharam ao sr. Dinís Bordalo Pinheiro, na manhã de 1 do corrente, carinhosa simpatia por este ilustre jornalista ter completado o 25.^o aniversário do seu ingresso efectivo nas funções de Director daquele prestigioso diário.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» associa-se, cordialmente, à homenagem, saudando, ao mesmo tempo, o sr. Dr. Fausto Lopo de Carvalho, ilustre Director-Adjunto do «Jornal do Comércio», redactores, pessoal da administração e oficinas tipográficas.

«Diário Ilustrado»

Completo um ano de existência o «Diário Ilustrado», que tem, presentemente, como seu director interino, o sr. Dr. Manuel José Lucas de Sousa.

Os nossos melhores cumprimentos e votos de longa vida.

Vida Ferroviária

O sr. Ministro das Corporações presidiu a um almoço dos dirigentes da União dos Sindicatos dos Ferroviários

Os dirigentes da União dos Sindicatos dos Ferroviários reuniram-se em Lisboa, em fins de Novembro, para tratar de assuntos que dizem respeito à numerosa classe de que são representantes.

A um dos seus almoços presidiu o sr. Dr. Veiga de Macedo, Ministro das Corporações, tendo também estado presentes os srs. dr. Francisco Caeiro, chefe do gabinete daquele membro do governo; dr. Bernardino Pereira Bernardes, assistente dos Serviços de Acção Social, e dr. Beja da Costa, assistente corporativo junto da União.

Abriu a série dos brindes o sr. Joaquim Lourenço Moura, presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários e procurador à Câmara Corporativa, que, depois de saudar o sr. dr. Veiga de Macedo, salientou a notável obra realizada pelo seu ministério e o interesse e o desvelo com que tem acompanhado a resolução dos problemas sociais dos ferroviários portugueses. Em seguida, o assistente sr. dr. Beja da Costa referiu-se à acção desenvolvida, com espírito compreensivo, pelos dirigentes e associados da União dos Sindicatos.

O sr. Ministro das Corporações, agradecendo o convite para presidir ao almoço e as palavras com que o haviam distinguido, anunciou que o seu ministério estava estudando presentemente a solução de algumas questões pendentes e em especial uma justa interpretação do Acordo Colectivo de Trabalho dos ferroviários.

Terminado o almoço, o sr. dr. Veiga de Macedo demorou-se mais alguns momentos para esclarecer os dirigentes sindicais sobre problemas pendentes relacionados com as condições de trabalho e com os esquemas da previdência do pessoal dos nossos caminhos de ferro.

Um ferroviário que se distingue: José Duarte Coelho

A grande família ferroviária tem em José Duarte Coelho um elemento de muito e reconhecido valor.

O seu nome está ligado para sempre à história e ao progresso da vila e do concelho do Entroncamento. A ele, às suas diligências, ao entranhado amor que sempre lhe votou, deve esta terra altos e notáveis serviços.

Com efeito, o Entroncamento deve-lhe a criação da Junta de Freguesia, a sua ascensão à categoria de vila e a fundação do seu concelho.

No dia 24 de Novembro decorreu o 12.º aniversário da criação do concelho. A data histórica foi para José Duarte Coelho particularmente grata e para todos que, na próspera vila, usufruem hoje melhoramentos importantes: jardins, bairros económicos,



José Duarte Coelho

escolas, uma modelar organização assistencial e um hospital recentemente inaugurado, contando-se, para breve, com a inauguração de uma Escola Commercial e Industrial.

A José Duarte Coelho, antigo presidente da Junta de Freguesia e presidente, há 12 anos, da Câmara Municipal do Entroncamento, apresentamos, muito cordialmente, os nossos parabéns pelo aniversário da criação do seu concelho.

Publicações recebidas

Anuário da Província de Moçambique — 1956-1957

Por amável oferta da Propaganda dos Caminhos de Ferro de Moçambique, recebemos um exemplar do «Anuário da Província de Moçambique» — 1956-1957.

O desenvolvimento deste «Anuário», que se tem acentuado de ano para ano, tornou necessária a modificação do seu formato e aspecto gráfico e assim foi possível fazer, como acabámos de verificar, uma melhor arrumação das matérias que o compõem e facilitou também a sua consulta.

Várias plantas e mapas ilustram e enriquecem este «Anuário», que se tornou utilíssimo como fonte de informações da progressiva província de Moçambique.

Agradecemos aos editores desta Publicação A. W. Bayly & C.^a, Lda., a oferta de um exemplar.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», n.º 280, III Série, de 2 de Dezembro de 1957, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1957, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 1 de Agosto próximo passado, o projecto de nova tarifa especial n.º 4 (passageiros — bilhetes de assinatura), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 27 de Novembro de 1957. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

Secretaria Geral

O «Diário do Governo», n.º 285, II Série, de 7 de Dezembro de 1957, publica o seguinte:

Por portaria de 27 de Novembro findo, visada pelo Tribunal de Contas em 2 de corrente mês:

Dr. Mário Malheiro Reimão Nogueira — reconduzido no cargo de vogal efectivo do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, em representação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos da alínea f) e §§ 5.º e 6.º do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 55 196, de 24 de Novembro de 1945. (Não são devidos emolumentos).

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DA PROVINCIA DE MOÇAMBIQUE

Concurso n.º 4/58

O «Diário do Governo», n.º 283, III Série, de 5 de Dezembro de 1957, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 15 horas de 5 de Fevereiro de 1958, para o fornecimento de:

Seis locomotivas de manobras.

O programa do concurso, modelo da proposta, caderno de encargos e desenhos encontram-se patentes: em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns Gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane; no Lumbo, nos armazéns de Moçambique, e em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações, Praça do Príncipe Real, 15.

O depósito provisório para a admissão ao concurso é de 500.000\$.

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

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, Lourenço Marques, 5 de Novembro de 1957. — O Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

PROBLEMAS ACTUAIS

III

TRANSPORTES

Há muitos anos, quase desde o início dos Caminhos de Ferro, foram estabelecidas em todos os países as chamadas tarifas diferenciadas para o transporte ferroviário de mercadorias.

Em que consiste este sistema? Estabelecem-se várias classes de mercadorias e a cada uma delas atribui-se um preço especial de transporte que, regra geral, aumenta com o seu valor; fundamentalmente uma tarifa «ad valorem».

Partia-se do princípio que uma mercadoria valiosa poderia pagar mais transporte e que o preço deste quase nenhuma influência teria no preço final.

Por outro lado as matérias primas, dum modo geral as mercadorias pobres, teriam de pagar pequeno transporte, por preços por vezes inferior ao do custo, pois o seu preço final não deveria ser agravado; agora o valor do transporte já teria uma influência importante.

Visto que o caminho de ferro possuía o monopólio de todos os transportes, haveria uma espécie de compensação — as mercadorias ricas pagavam para as pobres; mais uma vez os caminhos de ferro representavam o papel de paladinos do interesse geral. Mas todo este esquema se modificou, toda esta benemérita construção ruuiu em vista da entrada em cena dos transportes automóveis.

Estes desnatam o tráfego, só transportam as mercadorias ricas, por preço mais baixo que no caminho de ferro, mas não as pobres; será o caminho de ferro que terá de as transportar, e a preços de ruína. Como é que os caminhos de ferro não poderão deixar de ter «deficite» nestas condições se desapareceu a premissa base do seu funcionamento?

Parece que será necessário modificar amplamente o sistema actual de tarifas, que vive contra o caminho de ferro, funciona à sua custa, em seu prejuízo.

E os transportes particulares?

Que série de complicados problemas aparecem, que perturbações, tudo afinal resultante dum evidente melhoramento dos meios de transporte, os automóveis!

«Vejam agora os sábios na escritura

Que segredos são estes da natureza».

Um assinante da «Gazeta»

“Gazeta dos Caminhos de Ferro”

Ao «Jornal do Comércio» agradecemos as referências que, na sua edição de 27 de Novembro, fez à «Gazeta dos Caminhos de Ferro», a propósito da notícia que aqui publicámos sobre o transbordo do serviço internacional nas estações de Irum, Cérbere e Port-Bon, que representa uma grande comodidade para o público.

Agradecemos as referências.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Dezembro de 1907)

A rede do centro

Quem se dêr ao trabalho de lançar na carta de Portugal as linhas aconselhadas para complemento da nossa rede ferroviaria entre o Mondego e o Tejo, nota certamente e com estranheza uma grande falta, ao simples aspecto grafico do mappa.

De facto, a commissão que lembra o prolongamento, já previsto, da linha de Oeste entre o Cacem e Caxias; que aconselha o prolongamento da linha de Vendas Novas ao Setil, atravessando a serra de S. Mamede e indo a Obidos; que alvitra o prolongamento da linha de Vizeu a Santa Comba-Dão, cruzando com a da Beira Alta e trepando á serra da Louzã; que advoga a linha do Entroncamento á Louzã e Gouveia, formando a envoluta da linha do Entroncamento a Coimbra e Pampilhosa e da Pampilhosa á Guarda, ou a diagonal do parallelogramma que estas duas estabelecem, e a linha da Beira Baixa e parte da de Leste completam; a commissão que estudou e ponderou tudo isto, não pensou no prolongamento natural da linha de Leste, do Entroncamento a Leiria e Alcobaca por Paialvo e Ourem.

Houve nalgumas regiões o proposito manifesto de advogar a construcção de transversaes como drenos a sangrar o trafego e a canalizá-lo ás grandes arterias.

Houve noutras a ideia de servir determinados centros por linhas de construcção economica que fossem fomentar o desenvolvimento de riquezas embrionarias, movimentando valores já feitos, promover e activar trafego de passageiros ou mercadorias.

A transversal do Carregado a Torres Vedras, ligando as linhas do Norte e Leste com a de Oeste, a tão curta distancia de Lisboa, satisfaz ao desejo de encurtar as distancias do trajecto, facilitar essa derivação, como uma linha de secção reduzida inserida entre duas canalizações electricas principaes, a saída de productos d'aquella região para o Alemtejo.

A transversal de Alverca a Mafra e Ericeira, essa que mais parece uma linha ferrea militar para serviço interior e para estabelecer communicações facéis á rectaguarda das linhas de defeza da capital, propõe-se tambem convidar os excursionistas a visitar o Escorial portuguez, o formidavel monumento do vaidoso D. João V, antiestheta, que nem sabia gastar com arte o ouro das naus dos quintos.

A linha da Covilhã a Nellas, tambem transversal ás das duas Beiras, córta a Serra da Estrella para servir diferentes industrias escondidas nos córregos em que salta a agua que lhes dá força e vida.

Formaram-se malhas apertadas, dando-se por vezes nós dobrados e cegos, segundo nos parece, embora não queiramos por agora fazer a critica da traça.

Devemos todavia accentuar ou tornar patente já o desfavor com que uma região rica, populosa, de trafego intenso, foi tratada ao traduzir num plano o schema das communicações que devem apetece-se para a boa circulação das riquezas e para a tonificação da actividade da região entre Tejo e Mondego.

De Lisboa a Obidos na linha de Oeste ha tres transversaes ligando a linha de Oeste com a do Norte; de Obidos a Alfaiellos não ha mais nenhuma!

A floresta do Pinhal Real, as fabricas da Marinha Grande, a praia da Nazareth, as industrias de Alcobaca, os vinhos e productos agricolas dos campos de Leiria, tudo foi desattendido, como se desattendem as legitimas aspirações de Villa Nova de Ourem, as necessidades de Porto de Moz, as conveniencias de Pombal e Villa Nova de Ourem.

A linha de Leste, que segue o valle do Tejo desde Abrantes, inflecte-se com elle nos campos da Gollegã, e, deixando a direcção normal á costa que trazia, muda de azimuth para o sul.

Porque se não continua, seguindo a facil bacia dos afluentes do Nabão, passando logo á do Lis, para formar a curva de Villa Nova de Ourem, Leiria, Batalha, Porto de Moz, Alcobaca e Nazareth?

Porque se entendeu que podia desprezar-se esta transversal que é seguramente mais remuneradora do que muitas outras projectadas?

Não se explica bem a falta, nem se presume o seu motivo. Serão razões de ordem militar, como já aqui foi dito?

Facil será provar como são insubsistentes, pois não prevaleceram para as linhas da Beira Baixa nem para a de Oeste.

Esta lacuna seria maior que se affigura e tem por isso de ser feita a respectiva emenda se quizer attender-se devidamente ás conveniencias do paiz.

A linha de Alcobaca, Batalha, Leiria, seria uma linha commercial, e com trafego importante em productos do solo, do mar e da industria, desde as madeiras aos vinhos, desde as argilas e minerios aos cereaes e azeites, desde os pescados ao sal e as louças e tecidos, vidros, etc.

Seria tambem uma linha de excursionismo, com o trajecto habitualmente seguido pelos visitantes estrangeiros nas suas digressões pelo nosso paiz.

O viajante que desembarca em Lisboa vê Cintra, Queluz Estoril e Cascaes; pôde visitar Setubal e Evora; pôde saltar no Porto e vê Braga ou Guimarães; pôde tocar em Coimbra, seguir ao Bussaco; mais não deixa de fazer a volta classica por Alcobaca, Batalha, Leiria e Thomar.

Devemos favorecer a realização d'estes passeios promovendo facilidades que atraiam o viajante.

Um monumento como o da Batalha reclamaria só por si a construcção d'uma via ferrea directa.

O viajante moderno não se resigna facilmente ao pittoresco das antigas carruagens, os *carros com bancos* que se saracoteiam tremulos pelas sub-rodas das nossas estradas, machinas de levantar o pó do macadam e de desconjuntar articulações humanas. Exige carruagens confortaveis em vias ferreas bem construidas e bem conservadas.

Mesmo os mais aventureiros e amigos da novidade ou do imprevisto, se sabem que o guia aconselha a visita a um monumento, a um lugar attraente por qualquer motivo e que não está servido por linhas ferreas, concluem logo que o monumento merece a visita e que a attração nunca é de tal importancia que determinasse a construcção d'uma linha ferrea que a servisse.

O viajante sabe que lá fóra não ha montanha celebre pelas suas cascatas, pela sua elevação, pelos seus pontos de vista, por qualquer motivo: que não ha monumento digno de fixar a attenção do publico, que não tenha, construidas pelo Estado ou pelos particulares, vias ferreas ordinarias ou especiaes a dar-lhes accesso facil, rapido, commodo e economico.

Lá fóra conhecem-se pela experiencia os grandes beneficios que resultam para cada paiz que logra atrair os viajantes internacionaes, do fluxo de ouro que lhe advem do costume moderio das viagens.

E' por isso que a Italia multiplica as suas linhas e rebaixa a minimos inverosimeis as tarifas dos seus bilhetes circulatorios; é por isso que a Suissa corta e recorta as suas montanhas agrestes e os seus doces vales com trincheiras, tuncis, viaductos e aterros em que assenta as duplas fiadas de carris variados das suas empinadas vias ferreas; e é por isso que ella pinta nos frescos do zimbório do palacio federal a allegoria do excursionismo ao lado da allegoria da industria e da agricultura, como principaes fontes da riqueza da confederação.

Quando a linha do Entroncamento, Paialvo a Alcobaca, Batalha e Leiria, como foi projectada já, não se recommen-
dasse por outros motivos, só estes de ella constituir o trajecto

ordinário dos excursionistas em Portugal, seria bastante para determinar a sua inclusão no plano e a sua construção rápida.

Não se faz uma viagem longa só para se vêr uma cidade embora seja grande e bella como Li-boa. Quem viaja quer mais; pretende vêr o paiz com facilidades, com commodidades e com pequenos gastos. Só a construção de vias ferreas bem estudadas servindo os logares mais dignos de visita e as regiões de maior atracção para o visitante pôdem satisfazer. Proporcionando-se conforto ao viajante, concorre-se para a sua demora e dispõe-se-lhe bem o seu animo o que corresponde a fazer-se propaganda que convide outros a visitar-nos, imitando-o.

Mas ha muitos motivos a recommendar a construção d'esta linha ferrea.

Basta lembrarmo-nos de que serviria praias como as da Nazareth, S. Pedro e Vieira, com um movimento consideravel de banhistas e de romeiros para se presumir o que avançamos; e, os mais descrentes, inquirindo do trafego existente entre Leiria e Villa Nova de Ourem, com as suas feiras concorridas, feiras de gado, feiras de generos com uma população agricola importante, examinando a produção da bacia do Lena, das varzeas de Alcobaca e de Leiria, vendo qual o incremento que de anno a anno tem o movimento das mercadorias nas actuaes estações da linha de Oeste, terão de concluir que a linha ferrea de excursionistas de Alcobaca, Batalha, Leiria e Entroncamento ou Thomar é ao mesmo tempo uma linha ferrea commercial, capaz de remunerar amplamente o capital que nella se dispenda.

Deve pois corrigir-se o plano da rede do centro para que não fique uma falta injustificavel neste documento, e não deve sómente inscrever-se mais uma linha no projecto, é essencial que se faça alguma cousa mais do que um risco num papel. A conveniencia do paiz exige que se faça o seu traçado no terreno e que se execute depois o projecto a que se refere esse traçado, com a persistencia de acção, com o proposito de conseguir, com o patriotismo e com a dedicação com que se tem procedido na rede das vias ferreas do sul.

Oliveira Simões

A estação de Lourenço Marques

Attendendo á crise de trabalho que tão profundamente se tem feito sentir nestes ultimos mezes, vão começar os trabalhos de construção da nova gare do caminho de ferro de Lourenço Marques, procurando assim attenuá-la em parte, proporcionando trabalho a algumas dezenas de operarios.

As fundações serão feitas por administração, mas o resto da obra será posto em arrematação.

A nova estação será construida na parte oeste da praça Azevedo, em terreno pertencente aos caminhos de ferro, e será

digna pela sua grandeza de cidade tão importante como é hoje aquella.

Visto que os recursos de que Estado, actualmente, pôde dispôr são bastante limitados, os trabalhos não poderão tomar já um grande incremento.

Para o corrente anno economico, a despesa consignada áquella obra é apenas de 58:400\$000 réis, que sendo bem administrados devem dar ensanchas a que se faça alguma cousa já digna de menção.

No edificio, segundo o projecto, ficam alojadas as varias repartições do caminho de ferro.

A' conquista do ar

Para celebrar o cinquentenario da proclamação da Italia Unida como reino, realizar-se ha em Turim no anno de 1911 uma grande exposição internacional.

Nella haverá uma secção que deve chamar as atenções universaes; é a de aeronautica onde se concentrará tudo quanto de progressivo se tenha descoberto até então naquelle ramo sintetizando todos os aperfeiçoamentos obtidos para a resolução do audaz problema da conquista dos ares.

Haverá dois prémios em dinheiro; um para o dirigivel mais perfeito, no valor de duzentos e cincoenta mil liras; e outro para o melhor aeroplano, no valor de cem mil liras.

Linhas portuguezas

Valle do Vouga. — Começaram já os estudos para o traçado d'esta linha.

Pedras Salgadas. — Até meados do proximo mez de Fevereiro devem ser iniciados os trabalhos de construção da linha de Pedras Salgadas a Vidago, na extensão de dezasete kilometros, esperando-se que fiquem concluidos seis a oito mezes depois de principados.

Mossamedes. — Devem proseguir brevemente os trabalhos de construção d'esta linha para além do kilometro 92, Rio Preto. D'este ponto seguirá ao valle do Xatuma, no kilometro 117, onde será construida uma estação, que ficará sendo o terminus da linha, enquanto não avança além. Até então será aproveitada a actual estrada para o Lubango.

No mez de setembro ultimo a exploração da linha até ao kilometro 67 rendeu 1:5 0\$000 réis, além do transporte de productos do Estado.

Malange. — No caminho de ferro de Malange estão em construção as pontes do Litete e do Lombe, a primeira de 15 metros de vão, e a segunda de 30 metros.

S. Thomé. — Já foi entregue á commissão technica de obras publicas do ultramar o projecto do segundo lanço da linha de S. Thomé, a qual deu o seu parecer sobre elle, seguindo agora para o respectivo ministro.

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA

Recortes sem comentários

Programas radiofónicos

Escreve um leitor. Os tempos vão bem é para as criadas de servir que não têm responsabilidades de maior e vêm o ordenado no fim do mês, a saltar-lhes para as mãos.

A qualquer hora que se ligue a telefonia em vez de música agradável salta a voz do locutor anunciando que o detergente X é melhor que o Y, ou que a farinha A é mais alimentícia que a B.

Todavia, não é isto o pior, mas os folhetins de mau gosto, nível para criadas de servir. Há dias, eram talvez quatro da tarde, ou mais acertadamente 16 horas, liguei o meu aparelho para um posto, daqueles que nos habituámos a denominar de pequenos, e, depois de muitos e muitos reclamos e músicas de mau gosto, eis que rompem os acordes da «Polonaise» de Chopin. Tirei algumas fumaças do meu cigarro e ouvi esta coisa simples: pára a execução do pianista para anunciar determinadas meias de senhora, após o que mais algumas tecladas foram ouvidas. Céu e inferno, isto é francamente inadmissível!!!

Margarinas e sabões, batons labiais, meias, etc., cujos nomes imperam na rádio portuguesa são mesmo coisas para convencer gente inculta, seduzida pelos prémios oferecidos.

Deixemos a publicidade e passemos a outro capítulo mais sério.

A estação do Quelhas, outrora livre de contágios, foi agora atacada pelo vírus, não da gripe asiática, mas do mal de todos os centros de radiodifusão, a falta de nível dos seus programas. No campo artístico, é notório o desinteresse que o nosso público, não suficientemente culto para compreender quanto há de belo na divina arte de Ravel, nutre por tudo o que esteja

relacionado com a música, de forma que seria bom desde já, propor á E. N. programas educativos, um pouco melhores do que os da Campanha de Educação de adultos, julgo necessário lembrar.

Em teatro o caso é semelhante, dado que os programas, em vez de tentarem fazer a divulgação das obras dos mestres, totalmente constituídos por peças de mau gosto, no género dos pseudo-romances tidescos, salva raras excepções.

Direi que, a substituir os romances, se devia promover as transmissões de obras de Garrett, Camilo, D. João da Câmara, Henrique Lopes de Mendonça, Marcelino Mesquita, etc., etc., sem falar já de Gil Vicente e D. Francisco Manuel de Melo.

De «O Debate»

Homem queimado no forno

Na noite de sexta feira para sábado da semana passada, um indivíduo de nome António Ladrogães, natural do concelho de Montalegre, depois de ter andado a esmolar e a bebericar por vários sítios, dirigiu-se a Valdanta e pediu para o deixarem pernoitar junto do forno da povoação.

Possivelmente por sentir frio durante a noite ou outras causas que se ignoram, entrou para dentro do forno que ainda se encontrava quente por ter estado a funcionar momentos antes.

Com tanta infelicidade o fez que não conseguiu sair mais dali, onde veio a ser encontrado morto na manhã do dia imediato.

O óbito foi verificado pelo sr. Subdelegado de Saúde, Dr. Alcino Miranda de Moraes.

De «A Voz de Chaves»



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



Linhas Estrangeiras

FRANÇA Acabam de ser entregues ao tráfego, na França, cerca de 150 quilómetros electrificados com corrente monofásica a 25.000 vóltios e 50 ciclos, na linha Metz-Strasburgo.

Iniciada no troço Thionville-Valenciennes, a electrificação atinge, agora, a Alsácia, a caminho de Basileia.

No meio da secção encontra-se o entroncamento de Sarreburgo, onde vai ter a linha de tracção a vapor, procedente de Paris.

Quatro subestações alimentam a rede aérea: uma em Remilly, com um grupo Scott de $2 \times 10\,000$ KVA e um elemento de reserva supridos por uma linha de 150 KV da «Electricité de France»; outra, perto de Rédig, a 65 quilómetros da primeira, com um transformador de 5000 KVA; a terceira, a 50 quilómetros da segunda, em Mommenheim com dois transformadores de 10 000 KVA, supridos por uma linha de 63 KV; finalmente a última na região de Strasburgo com dois transformadores de 63/25 KV para 7500 KVA.

O perfil é acidentado, com rampas de 7 milímetros e 6 túneis, dos quais, o de Arzwilder, que é o maior, tem 2.677 metros de extensão.

OS VINHOS

MESSIASIMPÕEM-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

ESCRITORIO

Rua Luís Pinto Moitinho

(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. | 843391 / 92
842070**L I S B O A**

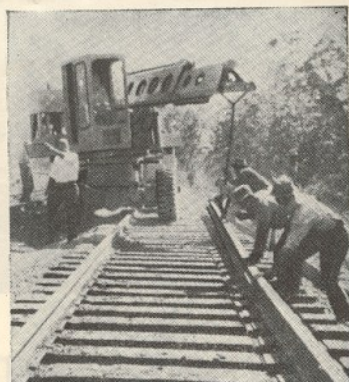
Gradall

Uma máquina universal para todas as obras... especial para construção e manutenção da via...

Puxa... empurra... eleva... roda... e ainda roda a lança 45° para cada lado em torno do seu eixo longitudinal... todos os movimentos por força hidráulica.

ASSENTAMENTO DE CARRIS... *a acção telescópica da lança habilita o GRADALL a colocar o carril acuradamente e reduz substancialmente o tempo de colocação. Esta máquina coloca 22 carris em 28 minutos.*

ALINHAMENTO DOS CARRIS... *Usando devidamente os comandos hidráulicos, o operador empurra ou puxa a via guiado por dois trabalhadores que a alinham. Actuais usuários relatam economias tais como 450% sobre os métodos antigos.*

**BLACKWOOD HODGE (PORTUGAL) LDA.**Av. Almirante Reis, 247 - B-C
Telef. 725948 / 725984**L I S B O A**



End. Teleg. EUROPEA
TELEFONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPEA 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

CIMENTO «TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FABRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO

SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR

CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º—Tel. 28953

LISBOA

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



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agenciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62480

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos Institutos Comercial e Industrial

ELVAS TEM, FINALMENTE, O HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

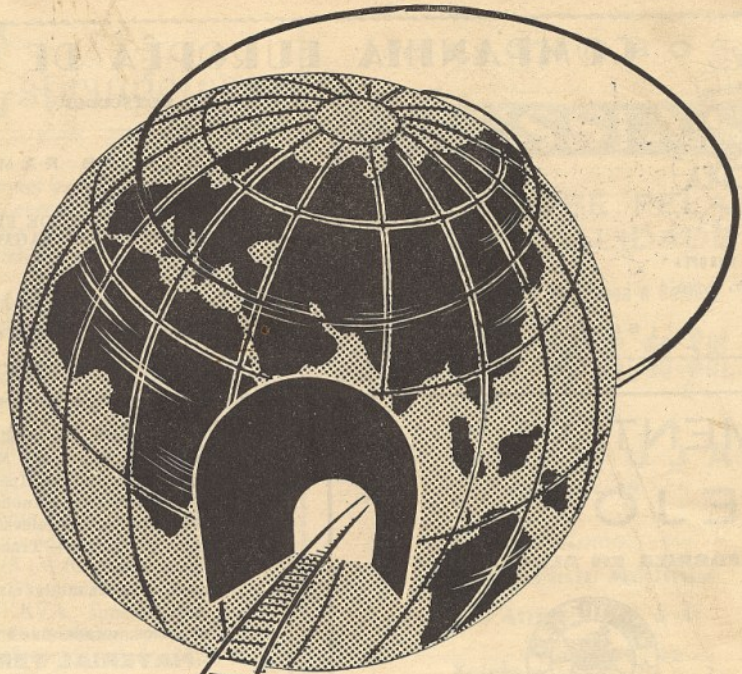
A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 66 4972



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA



BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE