

DEPÓSITO LEGAL
1.º MAR 1942

492

4.º do 54.º ano

Lisboa, 16 de Fevereiro de 1942

Número 1300



GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. 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

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

MADEIRA-FUNCHAL



CONDUÇÃO DAS DELICIOSAS BANANAS DA ILHA

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ia}

B A D E N — S U I S S A

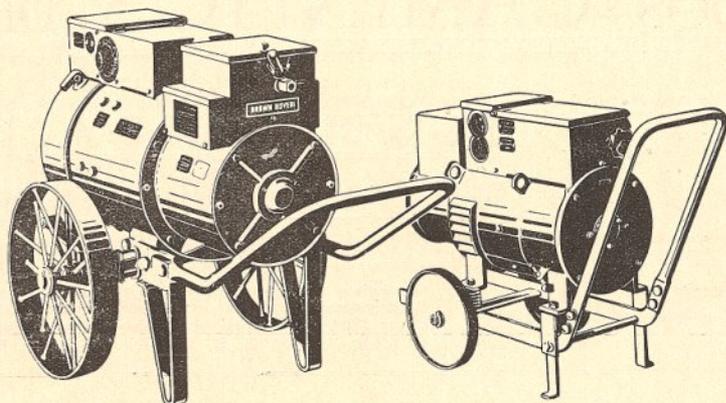
A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas—A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal.

Representante Geral
para Portugal e Colónias:

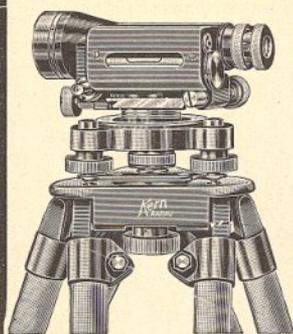
EDOUARD DALPHIN

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

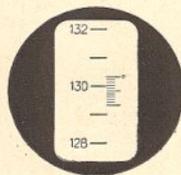
Rua de Passos Manoel 191-2.º—PORTO



Grupos transportáveis para a soldadura eléctrica pelo arco
:: :: em corrente continua de 80-160 A e 240-300 A :: ::



Kern
AARAU
SUISSE



400°
100/33

Os níveis KERN do recente modelo NK distinguem-se pela sua grande precisão e notável estabilidade do seu trabalho apesar do seu volume e peso estarem reduzidos ao mínimo. A criação e construção destes aparelhos tem em vista o desejo de oferecer aos operadores a possibilidade dum trabalho muito rápido, comodo e agradável, sem sacrificar nada a precisão necessária

Em cima à direita: EXEMPLO DE LEITURA

PEÇAM O FOLHETO NK 393

AGENTES EM LISBOA:

CARLOS GOMES & C.^A L.^{DA}

Agencia Internacional Aduaneira MANUEL B. VIVAS, LIMITADA

TRANSPORTES INTERNACIONAIS
DESPACHOS, TRANSITO E REPRESENTAÇÕES

Casas em:

LISBOA **VILAR FORMOSO**
RUA DO ARSENAL, 124, 1.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)
End. Teleg.: TRANSPORTES End. Teleg.: VIVAS

PORTO **BEIRAM (MARVÃO)**
TRAV. DA PICARIA, 9-B, 2.º (FRONTEIRA PORTUGUESA)
End. Teleg.: VIVAS

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Bernardo Vilar—Cirurgia geral e operações—às 5 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Correia de Figueiredo—Pele e sífilis—às 6 horas
Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas
Dr. Mário de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas
Dr. Mendes Bello—Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas
Dr. Francisco Calheiros—Garganta, nariz e ouvidos—às 3,50 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 5 horas
Dr. Silva Nunes—Doenças das crianças—às 5,50 horas
Dr. Armando Lima—Bóca e dentes, prótese—às 2 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 4 horas
Dr. Mário Jaquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Directores: J. FERNANDO DE SOUZA (Engenheiro) e CARLOS D'ORNELLAS (Jornalista)

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefones: P B X 20158; Direcção 27520

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

Delegado em Espanha: D. EUGENIO DEL RINCON, Calle de Fermin Salvochea 7, hotel (Colónia Itorbe)

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1300

16—FEVEREIRO—1942

A N O L I V

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00.
Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00
Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

Eng.º ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO

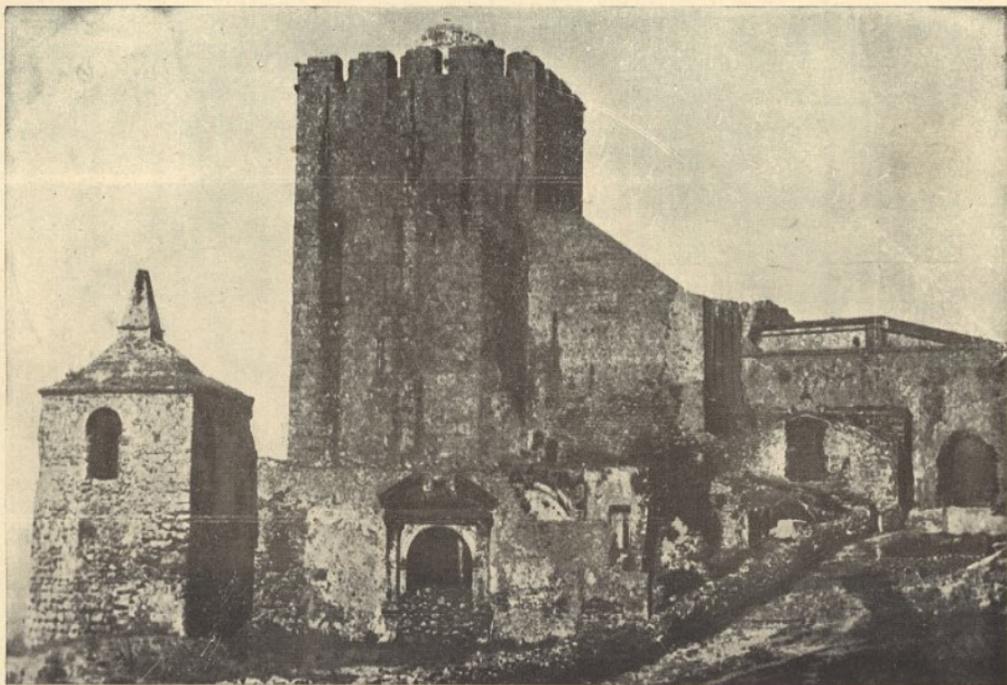
Eng.º AMÉRICO A. VIEIRA DE CASTRO
MIGUEL COELHO
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ALEXANDRE SETTAS
Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ A. DA COSTA PINA
Dr. ALFREDO BROCHADO
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Coronel de Eng.º ABEL URBANO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.º MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Eng.º JAIME GALO
Capitão HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ

S U M A R I O

Castelo de Palmela.	123
A C. P. e a redução do serviço de passageiros	125
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	126
Capitão Humberto da Cruz	127
A Casa José Mayer e as suas «Bodas de Prata»	127
Os serviços de mercadorias e passageiros da C. P.	127
Pousadas de Turismo	127
Curiosidades e distrações da «Gazeta», por <i>Alexandre F. Settas</i>	128
Teófilo Braga, por <i>Rebello de Bettencourt</i>	130
Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	132
Há 50 anos	133
Caminhos de Ferro—A C. P. fez algumas modificações no horário	133
Instituto de Cultura Italiana	133
Os nossos mortos	134
Sapadores de Caminhos de Ferro	135
Linhas Estrangeiras	135
Parte oficial	136



CASTELO DE PALMELA

A C. P.

e a redução do serviço de passageiros

O trânsito de mercadorias não só continua a manter-se mas foi, além disso, intensificado

A Gazeta dos Caminhos de Ferro, no editorial do seu último número, ocupou-se das alterações que, ultimamente, tinham sido introduzidas nos horários dos caminhos de ferro, as quais não abrangeram, felizmente, os serviços de mercadorias. ■ O Conselho de Administração da C. P., encontrando-se colocado perante o grave problema dos combustíveis, suscitado pela falta de carvão estrangeiro, visto que nem todos os serviços podem ser feitos com lenha e carvão português, e não querendo, de modo algum, afectar a economia nacional, resolveu, depois de um aturado estudo, modificar apenas os horários do serviço de passageiros, organizando-os de maneira a satisfazer, na medida do possível, as necessidades do público. Se, com essa alteração e essa redução de horários, ficaram, como não podia deixar de ser, prejudicadas algumas centenas de passageiros, podemos afirmar que foi à sombra desse sacrifício que puderam salvar-se os interesses industriais, comerciais e agrícolas, não de centenas, mas de milhares de actividades portuguesas. ■ O público português, compreendendo as dificuldades da situação presente, situação que não criámos voluntariamente, mas que resulta das emergências provocadas pelo mundo em guerra, vai-se adaptando aos novos horários, tanto mais que o número de carruagens, nos combóios de passageiros, foi sensivelmente aumentado, e o Conselho de Administração da C. P., como dissemos no nosso último número, está a estudar convenientemente o problema de modo que lhe seja possível, dentro em breve, dar satisfação às principais observações e reclamações. ■ O nosso referido editorial, em que expuzemos o problema dos transportes, foi lido e comentado com interesse não só pelos nossos leitores, mas também pelos principais jornais, que a ele se referiram, desfazendo, pela publicidade que lhe deram, o natural estado de alarme em que se encontrava parte do público. ■ São em número de 20, como tivemos ocasião de referir, as locomotivas de longo curso que estão a transformar-se a fim de que possam funcionar a óleos pesados. ■ Nesta hora de sacrifícios para todos — e nós encontramos, graças à nossa neutralidade e aos nossos recursos, numa situação invejável e privilegiada — não foi, todavia, sacrificada a economia nacional, pois os combóios de mercadorias não só mantêm os seus antigos horários, como, além disso, intensificaram os seus serviços.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XLVI

Pela E. T. sabe-se que os bombardeiros da R. A. F. atacaram objectivos militares em Brindisi, tendo sido directamente atingida a fábrica de aviões «Cant», arsenais, material de caminho de ferro e edifícios de aquartelamento. Foram enormes as explosões produzidas, às quais se seguiram incêndios. As fotografias obtidas confirmam os danos causados na base de contratorpedeiros, nos armazéns de caminhos de ferro, desvios ferroviários, veículos de transporte e edifícios militares. O aeródromo de Augusta, na Sicília, também foi atacado. A aviação naval bombardeou fábricas e caminhos de ferro ao Sul da Sicília. A fábrica de produtos betuminosos, em Ragusa, foi incendiada. Foram observadas explosões e incêndios, em seguida ao ataque, na estação de caminhos de ferro. Em Biscari e Gela foram bombardeadas fábricas. Uma formação de aviões inimigos, que se aproximou de Malta, foi interceptada pelos «caças» ingleses que abateram três aviões «Macchi 200», e avariaram outros aparelhos. Ao Norte de África, a aviação inglesa atacou, com êxito, aviões inimigos no solo, em Gedabia, e um veículo de transporte, na estrada de Agheila. Foram avariados dois aviões inimigos e alvejados diversos veículos e vagões-cisternas. Destas e doutras operações, não regressaram três dos aviões ingleses.

— Pela D. N. B. sabe-se que Moscovo foi bom-

bardeada com bombas explosivas e incendiárias. Golpes directos sobre instalações ferroviárias ocasionaram sérios prejuízos. Outros ataques nocturnos da Luftwaffe foram dirigidos contra fábricas de armamento em Gorki.

— A O. F. I. diz que no extremo Norte do sector finlandês, desenha-se uma importante ofensiva. As colunas de ataque, compostas de elementos motorizados e de patrulhas de esquiadores, progredem para Leste na direcção da via férrea de Murmansk, que os russos defendem com encarniçamento.

— Pela D. N. B. sabe-se que as estações de caminho de ferro e estradas de abastecimento mais importantes foram bombardeadas e interrompidas durante ataques da aviação alemã, nas zonas de Moscovo e Leninegrado.

— A O. F. I. diz que Roosevelt recomeçou as conversações com os funcionários superiores do Estado, representantes das companhias de caminhos de ferro e dos sindicatos, a fim de evitar que se declare a greve dos ferroviários, marcada para o dia 7 de Dezembro.

— Diz a E. T. que foi assinado um acôrdo entre os representantes da companhia de caminhos de ferro da Pensilvânia e a União dos Ferroviários. Segundo este acôrdo, os operários receberão um aumento de salários de nove cents. por hora, e férias com vencimento. São em número de 45 mil os empregados beneficiados por este acôrdo, que foi proposto pela comissão de arbitragem, nomeada por Roosevelt para solucionar o conflito.

— A D. N. B. diz que aviões de combate alemães lançaram, de dia, sobre a ilha britânica, bombas em cheio em instalações ferroviárias, ao Norte de Newcastle. Um aeródromo na costa Sudoeste da Inglaterra foi bombardeado.

— A E. T. diz que num ataque da aviação inglesa à cidade de Nápoles, foram visadas e destruídas algumas linhas férreas.



— A mulher inglesa ao serviço dos caminhos de ferro

Capitão Humberto da Cruz

De regresso da sua viagem aérea em missão especial a Marrocos chegou a Lisboa o nosso prezado colaborador capitão-aviador Humberto da Cruz.

No dia 8 do corrente embarcou para os Açores,



comandando um destacamento de tropas da aviação, êste nosso amigo, o que demonstra que a sua competência e as suas excelentes qualidades de trabalho são devidamente apreciadas, e assim é escolhido para lugares de responsabilidade que bastante enobrecem o Exército Português.

Boa viagem a Humberto da Cruz e o breve regresso ao seu lar.

Transcrições

«A urbanização de Coimbra e os Caminhos de Ferro»

O notável artigo que, sob êste mesmo título, o nosso ilustre colaborador, engenheiro militar, sr. Abel Augusto Dias Urbano, publicou no nosso número extraordinário de 1 de Janeiro, mereceu da «Gazeta de Coimbra», as honras de transcrição integral. Essa transcrição, que nos apraz registar e agradecer, é precedida das seguintes palavras que arquivamos:

«O sr. engenheiro Abel Urbano é a individualidade desta cidade que melhor conhece os assuntos relacionados com a linha do caminho de ferro da Louzã. Êste assunto tem-lhe merecido um estudo profundo e foi já motivo duma publicação reveladora dos seus proficientes conhecimentos técnicos e da sua grande dedicação por Coimbra».

«Variantes no Sul e Sueste»

Também o «Diário do Alentejo», nosso simpático colega de Beja, transcreveu, em fundo, na íntegra o artigo «Variantes no Sul e Sueste», que publicámos no número 1297, de Janeiro passado, da autoria do nosso distinto colaborador, sr. capitão de engenharia Jaime Gallo. Agradecemos a deferência.

A Casa José Mayer

e as suas «Bodas de Prata»

José Mayer, nome prestigioso no meio comercial de Lisboa, e pessoa com quem os amigos e «aficionados» do Grupo Tauromáquico «Sector I» sempre contam — pois a sua colaboração é sempre preciosa — festejou, no dia 12 do corrente, as bodas de prata do seu estabelecimento de antiguidades e penhores, duma maneira digna de especial registo e louvor, não só permitindo que todos os penhores depositados até à importância de 12 escudos fôsem levantados gratuitamente, mas distribuindo também esmolas aos pobres protegidos pelos jornais da capital.

À noite, na Pastelaria «Marques», José Mayer reuniu em primoroso banquete, que decorreu na mais cordial distinção, numerosos amigos, tendo êstes elegido a mesa de honra, que foi presidida pelo sr. dr. Ferreira Deusdado, e de que fizeram parte os srs. Marcus Ramalheira, Coronel Rêgo, dr. Sant'Ana Rodrigues, dr. Sabido da Costa, Henrique Ferreira Martins, Alexandre Ferreira, dr. David Gonçalves. Abriu a série de brindes, o sr. dr. Ferreira Deusdado, palavras breves, mas expressivas, de admiração, de simpatia, de justiça ao carácter do homenageado. Fizeram em seguida uso da palavra os srs. Leopoldo Nunes, Raúl Carreira, Manuel Carvalho, Valente de Matos, Manuel Serras, Major Oliveira, Armando Pintasilgo, o nosso director sr. Carlos d'Ornellas, Niza da Silva e Marcus Ramalheira, tendo José Mayer, visivelmente comovido, agradecido as palavras que lhe foram dirigidas.

José Mayer, alma generosa, e modêlo de amigo, pode vêr, mais uma vez, quanto a sua honestidade e o seu carácter são sinceramente admirados.

Os serviços de mercadorias e passageiros da C. P.

O nosso presado colega «Diário de Notícias», na sua edição de 12 do corrente, fez referência, resumindo-o, ao artigo do nosso director sr. Carlos d'Ornellas, publicado, em editorial, no nosso último número, sobre os serviços de mercadorias e passageiros da C. P.

Tambem fizeram atenciosas referências «A Voz», a «República» e o «Jornal do Comércio».

A todos agradecemos.

Pousadas de Turismo

Ao ilustre poeta alentejano, sr. Azinhal Abelho, foi adjudicada a exploração da Pousada de Turismo, na cidade de Elvas.

A Pousada deve inaugurar os seus serviços em começos de Março.



Do insignificante ao máximo

E verdade, de certesa axiomática, que a perda de insignificantes elementos constitutivos dum todo pode acarretar a inutilização completa desse todo. «Por um cravo se perde um Império», diz a sabedoria das nações, exemplificando pitorescamente e com sabor anedótico a afirmação supra.

De facto, casos há, como este que vamos relatar, de tão insignificante valor no seu início que mal se podem considerar como determinantes directos de sucessos de formidável importância.

Vejamos, pois, o funesto acontecimento que transcrevo da minha colectânea de apontamentos sobre assuntos ferroviários, sucedido há precisamente meio século, em 1892, e vem relatado com apavorantes pormenores nos jornais dessa época, que põem em foco as circunstâncias bizarras, mesmo absurdas, que provocaram tão inesperada e aparatosa desgraça.

* * *

O dia 26 de Julho de 1892 recaía a um domingo. Dia bonito, de verdadeiro estio, predispuzera a população de Paris, sedenta das frescuras e alegrias campestres, a sair dos seus lares em procura de distrações, bem aproveitando assim tão lindo dia como um fortuito recuperador das energias dispendidas durante toda a semana do contínuo labor habitual.

Durante o dia a aglomeração de passageiros tinha sido tanta que a Companhia dos Caminhos de Ferro de Orleans providenciara nesse sentido ordenando a formação de comboios extraordinários que, mesmo assim, se tornavam quasi insufficientes para as excepcionais circunstâncias do movimento de passageiros.

E, quando na noite desse mesmo dia o comboio n.º 116, que partira de Joinville às nove horas e onze minutos (21 horas) chegara à estação de Saint-Mandé, na linha de Vincennes, as suas vinte e três carruagens foram logo tomadas de assalto pela multidão que depois dumas descuidadas horas, alegres, festivas, com danças, descantes e comensinas, pensava então em regressar apressadamente às suas residências, abandonadas por curto lapso de tempo.

Este comboio, saindo à tabela horária, isto é, com um minuto apenas de paragem, deveria dar lugar a uma outra composição suplementar de mais dezasseis carruagens e destinada à condução de regresso dos domingueiros passageiros.

Porém, um ligeiro acidente, pouco banal, atrazando o primeiro comboio, o 116, originou a catástrofe que vamos relatar.

Fôra o caso que certo passageiro, munido de bilhete de 3.ª classe, como não tivesse encontrado lugar em nenhuma outra carruagem, entrou resolutamente para uma de 1.ª classe, onde se instalou.

Convidado primeiro e intimado depois a abandonar o lugar que, segundo o critério do empregado dos caminhos

de ferro abusivamente tomara, o referido passageiro declarou que não abdicava do direito que conquistara à custa de grande esforço e lhe garantia a certeza de seguir naquêlê comboio, para o qual adquirira o respectivo bilhete.

Objectou-lhe o agente da companhia argumentando segundo a letra do regulamento e, de excesso em excesso chegaram os dois contendores a grande e recíproca alteração, o que motivou ajuntamento de mais gente, a intervenção do chefe da estação e a vinda de todo o pessoal de serviço, para ajudar na contenda, com palavras e acções o respeito devido aos interesses da Companhia uns, às vantagens dos passageiros, outros.

Tentaram arrancar o recalcitrante passageiro do lugar que ocupava, mas tudo em vão. Este oferecia pasmosa resistência, ajudado pelos outros viajantes e o tempo ia passando sem vantagem segura para qualquer das partes contendoras.

E, enquanto questionavam os zelosos funcionários o catclismo aproximava-se inevitavelmente, deixando votados a terríveis conseqüências mais de um milhar de passageiros, de ambos os comboios.

A questiunula degenerou em contenda e esta transformou-se em motim. Os partidos reciprocamente opostos aumentavam e ninguém se entendia já, quando de repente, surge na mesma linha o segundo comboio e só então, já demasiado tarde, os responsáveis desse avanço se aperceberam de que os semáforos indicando a via livre o deixavam passar na sua marcha potente e normal, prestes a chocar com o 116.

Tudo se passara num ápice e fulminantemente, sem tempo algum para remediar a negligência provocada por imperdoável distração dos rigorosos deveres a cumprir. O segundo comboio irrompeu na estação e com estrondoso e colossal choque logo esmagou completamente as duas últimas carruagens da cauda do 116, estilhaçando as outras, quasi todas de «imperial» (carruagens de dois pavimentos, idênticas às que a C. P. possuía nos tempos em que explorava o ramal da Linha de Caseais e fazia os tramueis para Algés). Estas, sacudidas fortemente para fora das vias em breve se tornaram num sinistro montão de destroços, completados pelo fogo provocado pelas explosões do gás de iluminação das carruagens. Transformara-se assim este comboio repleto de gente alegre e bulhosa num tenebroso cenário de horrível discrição, onde os corpos mutilados dos infelizes passageiros se misturavam horripilantemente com destroços de madeira e ferragens partidas e deformadas.

Eis como sucedem os grandes accidentes, motivados por causas insignificantes.

Como epílogo da desgraça sucedida retiraram-se dos escombros centenas de vítimas, removeram-se as estilhaçadas carruagens e... nunca ninguém veio a saber qual a identidade do passageiro fatídico e obstinado que foi um dos principais protagonistas deste pungentíssimo drama ferroviário.

Previstos os resultados funestos da intolerância, mais valia ter-se dado ao recalcitrante passageiro um bom lugar, embora não o devido por direito, o que evitaria a questão

pelo excesso de zelo do agente da Companhia que, afinal, por uma insignificância mínima (10 sous), contribuiu para a desgraça de muitas famílias e incalculáveis prejuízos à Companhia que desejava servir com arreigada dedicação.

Uma grande obra de arte

N OS caminhos de ferro da Abissínia existe uma ponte de cimento armado com oitenta metros de altura, que atravessa um abismo de cento e cinquenta metros de largura.



É, pelo arrôjo da sua construção, um documento valioso da competência da moderna engenharia.

A largura das vias férreas

H Á quem considere como via normal a da maioria das linhas nacionais que, como se sabe têm de bitola, nas rectas, a medida rigorosa de 1,º676 e se empregam não só na Península Hispânica como também no Brasil, nas Índias Inglesas, Ceilão, Argentina, Sião e ainda noutros países, a qual por estar compreendida nos limites de 1,º500 a 2,º135 é, de facto, não via normal, mas convencionadamente considerada como larga.

E, já que estamos tratando da largura das diversos vias usadas em caminhos de ferro, saiba-se que a via normal se emprega em quasi toda a Europa, à excepção de Portugal, Espanha e Rússia e na América do Norte, Egipto e China, empregando-se diversas bitolas compreendidas entre 1,º435 a 1,º470.

Além das vias aqui enumeradas existem mais as seguintes: métrica e estreita, cujas bitolas são respectivamente das ordens de: 1,º067 a 1,º435; 1,º a 1,067 e 1,º a 1,º05.

E, como raridade existe na Linha do Minho, em extensão superior a quatro quilómetros uma linha métrica, cêrca de Louzada, pertencente à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal inserida na bitola larga da Linha do Minho, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

As Fábricas Borsig

A pesar da actual anormalidade internacional, certas indústrias, mesmo de países beligerantes, prosseguem na sua faina de trabalhos. Por esta razão ainda recentemente saiu das oficinas de Borsig, na Alemanha, a 1.500.ª locomotiva ali construída, a qual se pode considerar como uma das mais ultra-modernas, pois constitue, de verdade um apreciável êxito na evolução das locomotivas aerodinâmicas, especialmente construídas para atingirem grandes velocidades.

A Fábrica Borsig deveras afamada no mundo, foi a construtora da máquina que no dia 11 de Maio de 1936 bateu o «record» mundial de velocidade, conquistando para a Alemanha «O Laço Azul da Via Férrea», pois atrelada a um comboio de 200 toneladas alcançou a velocidade de 202 quilómetros-horários.

Os desportos e os caminhos de ferro

OS desportos no gelo estão muito vulgarizados nos países nórdicos, especialmente na Noruega, onde se adopta frequentemente o *Ski*. E tão popularizados estão que de Critiânia partiam comboios inteiros transportando para as montanhas formidáveis caravanas de *skieurs*. Como a influência destes desportistas era bastante para justificar a medida a adoptar, a Administração dos Caminhos de Ferro resolveu colocar na parte exterior das carruagens uns dispositivos onde se fixassem com segurança os *skis* dos passageiros. Assim dispostos, não incomodavam os viajantes, não seguiam como bagagens e o único contra era o de interceptarem a visibilidade que as janelas poderiam dar aos passageiros.

O comboio-bloco automotor

A automotora ligeira e rápida é capaz de manter, num percurso de muitas centenas de quilómetros efectuados sem paragens, velocidades da ordem de 150 quilómetros-hora, em virtude do que oferece a possibilidade de realizar ligações intercalando-as entre os serviços já existentes e com o fim de os melhorar.

Contudo, esta solução é considerada apenas como provisória. Com efeito, as exigências técnicas inerentes à exploração do tráfego ferroviário a grandes distâncias e a grandes velocidades, condicionam a evolução presente para uma fórmula do «comboio-bloco», extra-ligeiro, intercalado entre os horários dos comboios ordinários, mas conservando o carácter essencial da sua autonomia.

Diversos tipos, correspondendo à concepção indicada estão já em serviço no estrangeiro, notadamente na Alemanha, nos Estados Unidos da América e em França.

Desvios magnéticos

QUANDO se construiu o caminho de ferro eléctrico de Londres as bússolas do Observatório de Greenwich, situado a 15 quilómetros de distância das linhas mais próximas, sofreram tais oscilações e desvios que tiveram de ser rectificadas.

Os Caminhos de Ferro de Moçambique

A rede actual dos Caminhos de Ferro da Colónia de Moçambique totaliza 1:803 quilómetros, dos quais 1:182 pertencem ao Estado e os restantes a Manica e Sofála. A Administração dos Caminhos de Ferro além dos referidos 1:182 quilómetros de via férrea que possui, mantém mais 2:297 quilómetros de caminhos feitos em automotoras e 2:890 quilómetros de linhas aéreas.

Os 1:803 quilómetros de via férrea (com a bitola de 1,º067) em exploração na Colónia, incluindo ramais, estão assim distribuídos:

Lourenço Marques	365 quilómetros
Inhambane	90 »
Quelimane	145 »
Moçambique	442 »
Território de Manica e Sofála	621 »

De bitola inferior (0º,75) apenas existem 140 quilómetros em Inhambane.

Alexandre F. Sallas

Teófilo Braga

Por REBELO DE BETTENCOURT

IV

TENDO criado uma literatura, criámos igualmente uma cultura. E é com alvoroçado orgulho que Teófilo Braga escreve: «No século em que os navegadores portugueses assombravam a Europa, os humanistas portugueses também ocupavam os principais lugares nas Universidades de Paris, Bolonha, Salamanca e Louvain, e os espíritos superiores que mais actuaram no século XVI, como Rabelais, Montaigne, Inácio de Loiola e Calvino, deveram aos pedagogos a sua direcção mental.»

Na formação das novas civilizações e no enriquecimento da cultura europeia nós fomos um dos elementos mais activos e prestantes. O mundo deve-nos, por isso, serviços extraordinários. E porque fomos um dos maiores e mais inteligentes construtores das civilizações da Europa, da América e até da Ásia, compreendemos o ideal humano. O ideal humano não é anti-nacional como do mesmo modo não é anti-religioso. De facto, todas as religiões têm por objectivo serem o mais universais e nacionais possível.

Mas oíçamos — que é o que nos importa neste ensaio — a lição de Teófilo. É do seu livro «Sistema de Sociologia» este trecho:

«Santo Agostinho e Pascal compararam a Humanidade a um indivíduo que atravessa as modificações da idade, que acumula os progressos da experiência, que transmite para diante as suas aquisições, com a vantagem de ser imperecível, e portanto de se achar em um desenvolvimento permanente. Esta analogia leva-nos à formação de uma entidade ideal, a Humanidade, que, por seu turno, se torna uma necessidade filosófica de unificação mental, fundada sobre a descoberta da coordenação histórica de todo o passado humano e da sua solidariedade no presente.»

Não podemos duvidar mais do nacionalismo de Teófilo Braga. Se êle, apoiado e inspirado em Santo Agostinho, fazia a apologia da Humanidade, opunha-lhe, como justo e necessário equilibrio, o amor consciente da Pátria. Poucos, por isso, tiveram, como êle, uma noção mais completa e perfeita de um Portugal livre e digno, de um Portugal europeu e de um nacionalismo humano.

Republicano e anti-clerical, livre pensador (mas, também, anti-maçom, não o esqueçamos), é preciso

vê-lo e admirá-lo no que há de eterno na sua obra, e perdoar-lhe, esquecer e pôr de parte tudo o que, nas suas páginas, representa exagêro de doutrina ou pertence ao número das coisas efêmeras e inconsistentes.

Foi moda no seu tempo, dentro e fora do país, atribuir a decadência da civilização latina e, principalmente, a dos povos peninsulares, ao catolicismo. Antero de Quental deixou-se enlevar nessa superstição. Antes, já Garrett, que vivera alguns anos de exílio em França e na Inglaterra, queimara louvores à Reforma. O inglês Thomas Macaulay, o belga Émile de Laveleye, o nosso pedagogo Dr. Adolfo Coelho, pensaram, idênticamente, que o progresso realizado pelas nações em que o protestantismo vencera e deixara sulcos mais profundos e permanentes foi, em geral, considerável. A tese tem que ser posta de lado, como insubsistente, porque tanto o progresso da Europa Central como o das nações da Europa do Norte deve-se principalmente aos seus jazigos de ferro e carvão. Foram êsses dois elementos que criaram uma nova economia e permitiram a criação das grandes industrias. Nós não temos o ferro e o cobre mas dispomos de outros factores importantes que nos hão de colocar em desafogada situação económica.

Teófilo acreditou nas nossas possibilidades e no nosso futuro. Ainda hoje, ao reler as suas páginas mais eloqüentes, ouvimos a sua voz magnífica, serena, que um acento patriótico enche de esperança e ternura. E tão cedo essa voz não se calará, para nós dizer, para nos afirmar que Portugal há de manter a sua independência pelos séculos fora.

«O sentimento da Nacionalidade, — diz-nos êle nas *Modernas Ideas*, — é a maior força de Portugal; já transpira nos documentos do século XII, quando nos constituímos em Estado livre; é êle que nos cria fronteiras, que é o característico da nossa raça e serve de estímulo à nossa actividade.»

Teófilo Braga, republicano, está esquecido. Nem eu pretendi estudá-lo, aqui, sob êsse aspecto. Mas o Teófilo nacionalista e tradicionalista, o Teófilo municipalista, o Teófilo que acreditou num destino mais alto da Raça e do Império, é êsse que eu sinto cada vez mais vivo. É êsse o Teófilo que há de ficar, à mão direita do nosso bom avô Almeida Garrett e ao lado de todos quantos acreditaram na Intelligência portuguesa e na imortalidade dum Povo, peninsular e latino, inconfundível, único e, ao mesmo tempo, para assombro do mundo, o mais universalista de todos.

Duas cartas íntimas

Dão-se em seguida à estampa duas cartas íntimas de Teófilo Braga. A primeira destas cartas foi dirigida a D. Maria do Carmo Xavier, então noiva de Teófilo; a segunda foi escrita a Francisco Maria

Supico, em agradecimento aos pêsamos que êste lhe apresentou por ocasião da morte de seu filho, também Teófilo de nome. São dois documentos preciosos da sua sensibilidade. É o homem e não o escritor, em duas fases da vida e em dois sentimentos diversos, que está presente nessas linhas, compostas ao correr da pena e ao sabor do seu coração apaixonado ou vencido pela desgraça.

I

A D. Maria do Carmo Xavier:

Coimbra, 15 de Fevereiro de 1866.

Os grandes sentimentos, posto que diferentes e motivados por impressões diversas, tem sempre uma manifestação semelhante. Eis porque as lágrimas são a um tempo a expressão da máguia e da alegria. Não sei que transporte, que riso convulsivo me causou a vista d'aquelle retrato, que me deixou os olhos anuviados; recebi-o como a uma flor nova que se orvalha ao alvorecer da vida. Para dizer o espanto, o regosijo com que a surpreendi n'uma das suas expressões mais lindas, depois de ter deixado a aridez das páginas abstractas por onde andei perdido, só o poderei lembrando-lhe a expansão fremente e louca de entusiasmo com que os dez mil soldados de Xenophonte ao acharem-se a salvo de uma retirada perigosa, gritaram — O mar! o mar! Quando a vi pareceu-me que se soltava aquelle sonho que embalaram as palavras com que me disse uma vez — que desejava aparecer ao meu lado, ligeira, desaperecebida, e debruçar-se sobre o meu ombro, e cerrar-me os olhos fadados da vigília remota. Veio assim, tão de leve, não vista, ninguém soube da visita. O que tenho conversado a sós com esta linguagem muda dos olhos que devoram! contemplado, como quem se sente alumiado por uma aparição celeste! olhado, como quem espera que lhe fale; observado, para vêr qual é o momento mais belo do nosso amor que esta expressão do retrato me traz a lembrança. Não era preciso que a luz do sol lhe viesse traçar os contornos; nesse instante rápido estava como as estrelas que tem luz própria: era toda espirito, animado com os dotes do corpo glorioso, da claridade e da ubiquidade, por isso transpoz o espaço e se deixou vêr de repente. O amor faz-me descobrir o sentido obscuro d'aquelle verso do Génesis, em que fala dos tipos angélicos, que vieram ao mundo amar os filhos dos homens, e perderam por êles as suas azas de alvura. Não sei como pode ser amada sem sentir a vertigem da luz imensa que fito. Aquele seu retrato prende-me os olhos, fascina-me a ponto de vê-la mover-se e atirar-se para mim ingenua, dada, estremeçada. Tenho medo que a respiração apressada desfaça as linhas tenuíssimas; é assim que me aparece sempre quando fujo para si. Veja como êste retrato me vem tornar infiel a todos os outros que tinha cá. Este é inteiramente meu; são para mim todas as expressões de graça, de bondade, de candura que se reflectem n'aquella face. Até que ponto será esta transfiguração obra minha! Poderá o calor matinal dizer que a flor desabrochou para si? Ainda que fossem só os meus olhos que a soubessem vêr assim, esta criação da minha alma eleva-me sempre, como aquella mão que o pintor retocava no tecto de uma catedral da Alemanha, e que se desprende do fundo em que estava colada, e se estendeu para ir sustê-lo no ar quando ia a despenhar-se da altura em que trabalhava. Eu por certo que já me teria deixado sucumbir, e absorver na voragem, se me não tivesse estendido também a sua mão compassiva. Lembra-se como eu estava velho aos vinte e um anos? e mais do que isso, estava cansado de lutar e não podia mais. E este rejuvenescer à vida, esta crença nova, a ânsia de existir, são o amor que salva. Veio-me de si, quando o não esperava de ninguém, e do modo em quem êle é mais santo e feminino, quando se compadece. Se eu nunca tivesse sofrido nunca teria sido amado por si: hoje abençoadas todas as pegadas da minha via dolorosa, pelas ascensões divinas a que me tem arrebatado, todas as gotas sorvidas na sede da agonia pelos traços de vida que me tem vindo da sua boca. Naquelle retrato ha uma lembrança de tudo isto, mas n'uma passagem rápida como o instante que bastou para ficar impressa a sua imagem. Ha ali uma expressão de altivez que diz uma resolução extrema, um ar

terrível de juramento. De todos os retratos que tenho é d'este o de que mais gosto. D'antes queria muito, excessivamente áquêle em que está ao lado de sua mãe, porque me fazia vêr a grande verdade d'estas palavras que ouvi da boca d'ela — é um anjo. — O sentimento de mãe não se engana; é realmente um anjo; e se eu tivesse encontrado n'estas palavras apenas um sentido banal, êsse retrato obrigava-me a julgá-la como se não julgam as demais pessoas. Dos outros amava em extremo os dois exemplares em que está assentada, com uma timidez de doze anos, encostada uma mão na face; um d'elles foi o que pela primeira vez m'a deixou admirar, o outro recebi-o da sua mão; estão ambos santificados. Cada qual tem a sua legenda mais encantadora, mas nenhum eguala esta incarnação final. O olhar que tem, banha-me de luz, com uma fixidez que domina; tem uma expressão vaga de quem sonha, de quem se deixa levar por um côro que adormece. É a este retrato que tenho dito tudo e o que lhe quero dizer quando lhe chamo linda, linda, linda.

THEÓPHILO BRAGA

II

A Francisco Maria Supico:

Lisboa, 21 de Janeiro de 1887.

Querido amigo

As suas palavras foram-me duma grande consolação, por conhecer que a dor da minha irreparável desgraça foi achar o seu verdadeiro relêvo no coração dum velho amigo.

Esta dor não é só minha; é de todos os que se revoltam contra esta brutalidade da natureza, que mata uma criança alegre, inteligente e cheia de esperança, que horas antes de expirar ainda pensava no prazer de viver.

Há alguma cousa de imperfeição nesta imaginada ordem das cousas, sobre que se fabricam teologias e filosofias, mas que no fundo não é mais do que uma conflagração de fenómenos em que tudo vai arrastando, arranjando conforme acontece ás suas condições de existencia. Esta ideia da realidade que nos esmaga, a uns leva-os a um desalentado pessimismo, a outros inspira-lhes uma imensa piedade.

Eu, meu velho amigo, acostumado desde o berço a lutar e a reagir contra os acontecimentos, cheguei a uma íntima piedade pelos outros, e tenho pena que, além dos males inevitáveis que nos cercam, ainda agravemos a nossa deplorable situação da natureza com ódios e divergências que nos enfraquecem.

A perda das minhas esperanças com a morte dum filho amado, com treze anos de idade, com uma comunhão moral tão completa comigo, a sua falta para sempre, o vazio que nos deixou nesta casa que êle enchia de risos, nada chega à pena que êle por si me desperta, por ter saído desta vida sem ter passado pela evolução que competia ao seu ser físico e moral.

Eu aceito a dor como uma fatalidade; e tendo-o acompanhado noite e dia na sua doença, com as minhas mãos o amortelhei e com santa piedade o meti no caixão, para que mãos estranhas não profanassem os restos d'êste naufrágio da minha alma; e neste doloroso sacramento da minha paternidade me estava lembrando do Sepúlveda, que pelas suas mãos enterrava nas areias da costa do Natal os filhos, depois do terrível naufrágio.

Minha mulher me acompanhou e velou sózinha comigo esta criança encantadora, metendo-lhe nas mãos um pedaço da sua grinalda de noiva, guardada há dezanne anos para se desmanchar quando menos esperávamos.

As fortes impressões reconcentram-nos na vida subjectiva e o nosso querido morto vive no nosso espirito com um vigor tenacissimo de todas as horas e em todos os sítios. Parece que nunca o amámos tanto como agora, que nunca o contemplamos, que nunca nos unimos mais do que nestas horas que se sucedem, aumentando a nossa perda, tornando mais insolúvel a nossa dor.

A sua carta teve para mim o sublime valor de trazer mais intensidade a esta vida moral; agradeço do coração a piedosa ternura que o aproxima de mim na desgraça. Minha mulher agradece igualmente a sua excellentissima esposa esta homenagem do seu pesar. Um abraço a seu mano e creia-me

Amigo sempre dedicado

THEÓPHILO BRAGA

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

Cama, Mesa e Roupa Lavada... no Variedades

Quando estou aborrecido leio de preferência peças teatrais. Tinha portanto relido a peça de Arnaldo Leite e Carvalho Barbosa, poucos dias antes de ser apresentada novamente ao público.

Se formos a ver bem, o ideal de todos é ter «cama, mesa e roupa lavada» e, se ainda houver bastante dinheiro para gastar, então a vida passará a ser um céu aberto.

Trata-se de uma farsa muitíssimo bem escrita, em ditos felizes e frequentes, provenientes de situações cómica irresistíveis, que provocam a gargalhada franca. Não feço a crítica da peça, pois demais é conhecida pelos que têm mais de 28 anos. Os novos apreciarão, como antigamente se escrevia com graça e espírito.

Francisco Ribeiro (Ribeirinho) marcou muito bem as cambiantes do seu papel de «Aarão Saavedra», papel criado por Chaby Pinheiro.

Cremilda de Oliveira, que na primitiva fez a D. Carmo, desempenhou agora, o papel de «D. Magnífica», sem dificuldade de maior.

Hortense Luz, certa na criada «Luz», papel criado por Elvira Veloz.

Joaquim Prata, cómico em demasia, no papel sério de «Procurador Teodolito», magistralmente criado por Santos Melo.

Fernanda de Sousa, deu alegria e vivacidade à «D. Carmo», anteriormente representado por Cremilda de Oliveira.

Luiz Filipe, esteve muito à vontade no «Hipólito» interpretado na primitiva por Valério de Rajento.

Tarquínio Vieira, que devia ter feito o «Procurador Hipólito», fez o «Major Amâncio», personagem que devia ter sido interpretada por Joaquim Praia. Emfim foi uma troca de papéis: Tarquínio mostrou ser actor de valor.

Artur Rodrigues, foi um autêntico rabujento no «Castanheira» e Mário Fernandes, discreto numa curta intervenção de «Guarda Noturno».

À excepção da Patroa e da criada, todos os hóspedes da Pensão de «D. Magnífica da Costa» são magrinhos, o que prova que lá não se come muito bem e justifica uma das passagens da peça.

Cá em Casa mando Eu .. no Avenida

Outra peça nova apresentada pela Companhia Maria Matos no teatro Avenida. Original de António Lopes Moniz e Ramon Pena, adaptada por Mário Marques.

Trata-se de uma charge felicíssima àqueles que só em nome são donos de casa e que pertencem ao grémio dos «Varrunca». O da peça em questão, está sugestionado pela mulher e obedece-lhe cegamente, convencido de que é elle quem manda.

Não sei até que ponto vai a adaptação desta peça cujo enredo saindo do vulgar, tem todos os requisitos necessários para agradar plenamente. Está tão bem adaptada que mais parece um bom original português. Mário Marques disintu humorista e ilustre homem de teatro, applicou o melhor da sua intelligência na adaptação desta peça, intercalando-lhe ditos de espirito e de graça, que são piadas autênticas e sem mistura, «signées» Mário Marques.

Partindo de um principio absolutamente humano e real, tóda a peça está cheia de riso e de emoção. Quando as cenas vão enveredando pelo caminho sentimental, eis que aparece um dito ou uma situação que leva o espectador a rir e sorrir, obrigando a limpar uma lágrima furtiva que aparece nos espectadores mais sensíveis.

Há cenas tão bem apresentadas e equilibradas, que merecem relêvo especial, como sejam a de Maria Matos e Assis Pacheco no primeiro acto; de Seixas Pereira, José Moraes e Carlos Baptista no 2.º acto e de Assis Pacheco, Maria Matos, Seixas Pereira e José Moraes no 3.º acto. Estas são as que fixei, no entanto, há muitas outras, quasi todas que despertam a atenção do público, que desde o inicio, se começa a interessar pela peça. E esta é das tais que não se lhe adivinha o desfecho.

A interpretação foi perfeita e muito igual. Maria Matos que encenou magistralmente a peça, tem um esplêndido trabalho, assim como Assis Pacheco. A cena final do 2.º acto, quando ouvindo um tiro julgam que o filho se suicidou e depois vêm que se enganaram, chorando e rindo ao mesmo tempo, é qualquer coisa de notável na arte de representar. Sòmente dois mestres como estes a podiam interpretar tão bem. Maria Helena muito bem, principalmente na cena do 2.º acto, dando intenção às frases e a inflexão precisa. Amélia Pereira tem pouco que fazer. Lúcia Mariana intervem com elegância numa curta cena, mas fez rir. Hortense Rizzo, foi uma criada faladora. Maria Ruas compoz outro tipo de criada, falando difficil. Alfredo Ruas, tem uma única cena, onde mais uma vez mostrou o seu valor como actor que sabe caracterizar-se. Alvaro Benamôr representou bem o seu papel,

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Fevereiro de 1892)

Linhas portuguesas

Novo horário — Publicamos na secção respectiva, *Aviões de serviço*, o extracto do novo horário das linhas de Cintra, Torres, Figueira e Alfanellos que principiou a vigorar hontem 15.

O horario das demais linhas vai mudar também, começando pelo de Cascaes.

No de leste e norte a principal alteração é a passagem para a estação central do Rocio dos comboios mixtos, ficando só em Santa Apolónia os comboios curtos de Santarem.

Ascensor do Chiado — Começou hoje a funcionar; a frequencia foi pouco animadora porque, francamente para pouco serve.

principalmente as cenas com Maria Helena e José Moraes. Carlos Baptista, cada vez está em melhor forma. O seu papel é bastante cómico, mas o artista deu-lhe grande relêvo. Seixas Pereira foi um autêntico tio ganancioso. José Moraes deu todo o ridículo necessário à sua personagem. Erico Braga tem uma curta intervenção, mas fê-la magistralmente.

As cenas muitíssimo bem arranjados e a carácter. Cenários agradáveis de Baltasar Rodrigues. Serra e Amâncio.

Emfim, o espectáculo do Avenida, vê-se com muitíssimo agrado e as ovações que na primeira representação ouviram os intérpretes e adaptador são garantia de que o espectáculo é muito bom.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL — 21,50 — «A madrinha de Charley», «La Revoltosa».
TRINDADE — 20,45 e 25 — «Aletuia».
AVENIDA — 21,50 — «O Leão da Estrêla».
GIMNASIO — 22 — «A hora do amor».
APOLO — 20,45 e 25 — «A Marcha de Lisboa».
MARIA VITORIA — 20,45 e 25 — «Essa é que é essa!».
VARIEDADES — 20,45 e 25 — «Cama, mesa e roupa lavada».
COLISEU — 21,50 — Companhia de Circo.

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 21,50 — «O pátio das Cantigas».
OLIMPIA — 14,45 e 20,45 — «Uma família em bolandas».

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Fábrica de Papel da Abelheira

TOJAL — LOURES
PAPÉIS DE TODOS OS TIPOS

Depósitos: RUA DA ALFANDEGA, 156-158 — LISBOA
RUA DOS CLÉRIGOS, 6 — PORTO

CAMINHOS DE FERRO

A C. P. fez algumas modificações no horário actual dos seus combóios

A C. P. introduziu as seguintes modificações no actual horário dos seus combóios: entre Lisboa-Rossio e Pôrto, substituídas, as viagens que anteriormente estavam estabelecidas, com partidas de Lisboa, às 19,27, e do Pôrto, às 18,55, pelas seguintes: Lisboa, partida, às 21,18; Pôrto, partida, às 22 horas, com as respectivas ligações de e para Coimbra. Entre Lisboa-R. e Entroncamento, estabelecida mais uma viagem diária, em cada sentido: Lisboa, partida, às 20,15; Entroncamento, partida, às 4,6. Estas viagens são as que devem ser utilizadas pelos passageiros que, conforme o sentido, se destinem ou procedam das linhas de Leste (além de Entroncamento) e da Beira Baixa. Os passageiros das estações intermédias, entre Lisboa-R. e Entroncamento, com destino ao Norte (além de Entroncamento), Beira Alta, Vale do Vouga e Minho e Douro, deverão, também, utilizar o combóio que parte de Lisboa-R. às 20,15, com paragem em todas essas estações, pelo que terão transbordo em Entroncamento. Entre Lisboa-R. e Sintra, estabelecida mais uma viagem diária, em cada sentido: Lisboa, partida às 12,15; Sintra, partida às 13,2. O combóio que saía de Lisboa-R., às 23,35, parte às 0,27 e vai até Sintra, onde chega à 1,26. Entre Lisboa-R. e Braço de Prata, estabelecida uma viagem em cada sentido, nos dias úteis e de feriado nacional: Lisboa, partida, às 12,21; Braço de Prata, partida, às 13,12. Entre Lisboa-Terreiro do Paço e Barreiro, estabelecida uma viagem diária, em cada sentido: Lisboa-T. P., partida, às 16,35; Barreiro, partida, às 12,25.

Instituto de Cultura Italiana

Com grande assistência, realizon-se no dia 14 no Instituto de Cultura Italiana a anunciada conferência «Enviados especiais» do ilustre jornalista Giangaspere Napolitano.

«Enviados especiais» é mais uma conversação do que uma conferência. Memórias de um jornalista que viaja em tempo de guerra e em tempo de paz. Recordações de companheiros e de colegas de tódas as nacionalidades.

As memórias de Napolitano abrangem doze anos de viagens, de inquéritos e de reportagens: desde 1930 a 1942 — Congo, Angola, Danúbio, Balcans, Suez, Índia, Austrália, Nova Caledónia, Novas Hébridas, Salomão, Tahiti, Marquezas e Canal de Panamá, Martinica, Guadalupe, Madeira; e depois Canadá, Estados Unidos, Alasca; e ainda México e a Califórnia. Cinco Guerras: Abissínia, Espanha, Frente Ocidental, Líbia e Albânia.

Não obstante a conferência tratar, de modo particular, do ambiente jornalístico italiano, nela figuram alguns nomes de jornalistas internacionais, recordando em especial António Ferro, que realizou reportagens jornalísticas em Itália.

A conferência — que o Dr. Saviotti, Director do Instituto de Cultura Italiana, abriu com uma viva apresentação de Napolitano — estavam presentes: o sr. Ministro de Itália; o Adido da Imprensa, Comendador dr. Enzo Bolasco; o ex-ministro Arenas de Lima e muitas outras personalidades, além de um público distinto.

No final, o conferente foi vivamente aplaudido.

Os nossos mortos

CONSELHEIRO ERNESTO DRIESEL SCHROETER

Com a idade de 93 anos, faleceu, no dia 6 do corrente, o sr. Conselheiro Ernesto Driesel Schroeter, personalidade marcante no nosso meio social. Desapareceu assim um grande português, que deixou, com o seu carácter ímpoluto, a sua lealdade inquebrantável e a sua vasta ilustração, uma profunda máguia em todos aqueles que o conheceram e com êle privaram. Prendia a simpatia das pessoas, com o seu trato afável, com a sua cortezia fidalga e com o seu porte correcto. Colaborou em alguns dos principais jornais portugueses, onde sempre se mostrou proficiente mestre, principalmente, em assuntos económicos e financeiros.



Conselheiro Ernesto Driesel
Schroeter

O seu funeral, em que se incorporaram altas individualidades portuguesas, constituiu uma profunda manifestação de pesar.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* endereça sentidas pêsames à família enlutada.

MÁRIO MARTINS

No dia 31 de Janeiro passado, faleceu o jornalista Mário Martins, um dos elementos mais valiosos da imprensa portuguesa, que desde novo se dedicara ao jornalismo, onde sempre se conduziu com desassombro, competência e honestidade. A sua pena, sempre posta ao serviço de nobres ideais, desde os tempos da «Voz da Juventude», mensário da J. C. L., até ao «Diário da Manhã», tinha, por vezes, cintilações de génio.

Colaborou em vários jornais, sempre com sentido nobre e correcto. Foi um dos fundadores de «A Ordem», tendo chegado a desempenhar o cargo de chefe de redacção deste jornal. Trabalhou no «Diário Nacional», na «Restauração», na «Época» e no «Correio da Manhã», onde se mostrou sempre leal e digno.

Foi um valoroso cavaleiro do dever. Nada o deti-

nha quando se tratasse de cumprir o seu dever. Esta firmeza de carácter e de ideas acarretou-lhe alguns desgostos de que, no geral, não estão livres aquêles que, como Mário Martins, sabem pôr acima de todos e de tudo a galhardia de seu porte e das suas convicções. Por isso esteve prêso e exilado durante alguns meses por perseguições da Demagogia.

Lutador do dever, tombou na arena rasa da vida pobre de bens terrenos, mas rico de bens morais. O exemplo da sua vida pobre nobilitou o jornalismo português.

O funeral de Mário Martins foi uma bem vincada demonstração de pesar que em todos deixa a sua morte.

À família do extinto e à redacção do «Diário da Manhã» a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta sentidas condolências.

PEDRO BORDALO PINHEIRO

A notícia do falecimento de Pedro Bordalo Pinheiro, do Conselho de Administração do «Diário de Lisboa», caiu-nos de surpresa e abalou-nos profundamente. É que, com os seus 52 anos de idade, o saudoso morto era ainda um rapaz, de espírito cintilante, comunicativo, de uma rara elegância, e todos nós que o conhecíamos de perto e admirávamos a sua actividade, que era, de facto, extraordinária, e o seu carácter, que era dos mais nobres, habituaramo-nos à idea de que Pedro Bordalo Pinheiro pertencia ao número daquêles que não envelhecem nem morrem nunca.

Com êle desaparece um dos maiores orientadores de empresas jornalísticas que, ultimamente, temos tido. Viajado, com uma grande prática comercial, era dotado, sob o ponto de vista jornalístico, de uma grande visão. Sabia ir de encontro aos desejos do público. Com João de Barros e o falecido João do Rio, fundou a «Atlântida», que constitue uma das pedras basilares do estreitamento das relações culturais entre o Brasil e Portugal; lançou-se depois na organização da empresa do «Diário de Lisboa», e em seguida, na publicação do semanário humorístico «Sempre Fixe». Foi um autêntico valor técnico do jornalismo.

A tôda a sua família, e em especial a seu irmão sr. Diniz Bordalo Pinheiro, director do «Jornal do Comércio», e a todos quantos trabalham no «Diário de Lisboa» e «Sempre Fixe», apresentamos a expressão do nosso profundo pesar.

ÊSTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA



Sapadores de Caminhos de Ferro

Não se realiza este ano a habitual festa de confraternização dos antigos combatentes desta unidade

Sob a presidência do sr. major Leal de Faria reuniu na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* a Comissão Executiva da festa anual de confraternização dos combatentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, do C. E. P.

Foi resolvido conceder vários subsídios a combatentes da mesma unidade, sendo depois aprovadas as contas referentes ao banquete que se realizou o ano passado na Casa do Alemtejo, cujo balancete abaixo se publica.

Finalmente, em virtude da situação anormal que se atravessa foi resolvido, por unanimidade, não se realizar este ano a habitual festa de confraternização, tendo-se em viado um telegrama de saudação ao prestigioso e antigo comandante de S. C. F. sr. general Raul Esteves.

BALANCETE

Almôço de confraternização entre oficiais, sargentos, cabos e soldados do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, Expedicionário a França em 1917, que se realizou em Lisboa na Casa do Alemtejo, no dia 11 de Maio de 1941.

RECEITA:

Saldo do ano anterior	27#40
176 inserções a 30#00 esc.	5.280#00
1 > a 70#00	70#00
1 > a 60#00	60#00
Soma	5.437#40

DESPESA:

Almôço	4.425#00
Almôço da música	100#00
Gratificações e águas	90#00
Despesas	204#85
Gazeta	163#00
Subsídios a combatentes	300#00
Soma	5.182#85

Saldo para 1943, 254#55.

Lisboa, 20 de Janeiro de 1942.

O Presidente da Comissão Executiva

a) *Teófilo Leal de Faria*
Major de Engenharia

O Tesoureiro

a) *José Vaz Bandeira*

BRINDES & CALENDÁRIOS

Da Companhia de Seguros Tranquilidade e Litografia Progredior, do Pôrto, recebemos bonitos calendários para o corrente ano, gentileza que muito agradecemos.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Informa um jornal de Berlim que por iniciativa do coronel von Donat, os sapadores de caminhos de ferro alemães construíram, nas suas horas de folga, cêrca de 50 modelos de pontes de caminhos de ferro e pilares de pontes, em escala rigorosa. Êsses modelos foram expostos em primeiro lugar em Paris, e depois em Berlim, na Escola Técnica Superior de Charlottenburgo, onde foram admirados por mais de 20.000 visitantes. Além das pontes militares, armadas com materiais de ferro já preparados e transportados pelas unidades de reforço, os sapadores têm construído também grande número de pontes do tipo chamado misto, em que se empregam os mesmos materiais de ferro previamente preparados, a par de processos de construção de recurso. É extraordinária a rapidez com que os sapadores constroem as suas pontes militares. Uma delas de 360 metros, sôbre o Sena, foi construída em 35 dias.

BRASIL Anuncia-se que, durante o ano de 1942, ficará construída metade do grande caminho de ferro que ligará a Bolívia ao litoral brasileiro, em Santos. Essa linha internacional ficará a ser uma das mais importantes do continente, pois não só abrirá um escoadouro aos produtos de um país que procura há anos essa saída como dará novas possibilidades de expansão, para o interior da América do Sul, aos produtos manufacturados e outros do Brasil e até em tempos normais, dos países europeus. Essa via será uma das artérias vitais da futura organização do mundo.

ESPANHA As oficinas de Beasain, da Companhia Auxiliar de Caminhos de Ferro, estão trabalhando activamente na construção de várias automotoras rápidas, tipo italiano «Littorina», que são destinadas aos serviços rápidos dos diários entre Madrid-Salamanca e Valladolid-Escorial. Assim melhorará bastante o serviço rápido de passageiros entre as referidas estações, que tem sido, desde a guerra civil, bastante moroso.

— O delegado do Governo na Ordenação de Transportes visitou o Presidente da Rêde Nacional de Caminhos de Ferro a quem entregou uma relação de agentes ferroviários premiados pela Delegação, pelo zelo, dedicação e comportamento no desempenho da sua missão em relação aos transportes encomendados à referida delegação. Esta que é a segunda lista organizada pela Delegação de Transportes importa em 85.000 pesetas ou serão distribuídos pelos 150 agentes premiados.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 23, 2.ª série, de 28 de Janeiro, publica o seguinte diploma, de grande interesse geral:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que, atendendo à falta de combustível e de outros provimentos com que lutam as empresas ferroviárias, seja autorizada a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, em conformidade com o disposto no artigo 16.º do regulamento de polícia e exploração de Caminhos de ferro, de 11 de Abril de 1868, e enquanto se verificarem as circunstâncias actuais, a permitir que as companhias de caminhos de ferro sejam dispensadas de garantir o transporte de todas as pessoas que se apresentem a tomar lugar nos combóios e a fixar o número de passageiros a transportar em cada um.

O «Diário do Governo», n.º 18, 2.ª série, de 22 de Janeiro, publica o seguinte diploma:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, aprovar, para efeito do disposto no artigo 7.º do referido decreto, o projecto de ampliação de linhas na estação de Braço de Prata, entre os quilómetros 4,553,00 e 4,582,00 da linha de leste.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 2:490m², 40, à esquerda da linha férrea de Cascais, entre os quilómetros 22,617,80 e 22,700,40, junto à estação de S. João do Estoril, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1935.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia do Estoril, concelho de Cascais e distrito de Lisboa, e confronta ao norte com o terreno do caminho de ferro, ao oeste com a via pública, ao sul com João Francisco e Arnaldo da Silva Douvens e ao oeste com Clotilde da Silva Martins.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

Repartição de Exploração e Estatística

De harmonia com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 15 do corrente, o projecto de aviso ao público apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal pelo qual são anuladas as seguintes publicações:

Aviso ao público n.º 157, de 29 de Abril de 1932, que estabelece preços especiais, por reembolso, nos transportes efectuados entre determinadas estações, em nome de fábricas, armazenistas e agrupadores de mercadorias.

Aviso ao público n.º 168, de 11 de Maio de 1932, que concede o abatimento de 10 por cento no preço de transporte das remessas de carvão de pedra importado por Leixões e que seja expedido para as estações de Santo Tirso até Fafe.

Aviso ao público n.º 177, de 4 de Julho de 1932, estabelecendo preço especial, por reembolso, nos transportes de cimento procedentes das estações da rede da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e se destinem às estações ou apeadeiros da área do pórtico de Leixões.

Aviso ao público n.º 193, de 16 de Agosto de 1933, que estabelece preços especiais para excursões operárias de algumas estações da linha de Guimarães para a da Póvoa de Varzim.

Aviso ao público n.º 197, de 29 de Agosto de 1933, que estabelece preços especiais, por reembolso, nos transportes de pedra para cal procedentes da área do pórtico de Leixões para as estações de Azurara, Vila do Conde ou Fontainhas.

Aviso ao público n.º 200, de 15 de Novembro de 1933, que estabelece preços especiais, por reembolso, nos transportes de madeira de pinho nacional por descascar procedentes das linhas de Guimarães, litoral do Minho e Famalicão para a estação de Pôrto-Boavista.

Aviso ao público n.º 205, de 8 de Janeiro de 1934, que estabelece preços especiais, por reembolso, nos transportes de trigo em grão procedentes de estações das linhas combinadas, situadas ao sul da Trofa, para a de Vilar do Pinheiro.

Rocha & Oliveira

Importadores de tôdas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES
P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO
139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM
DOCA DE ALCANTARA

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

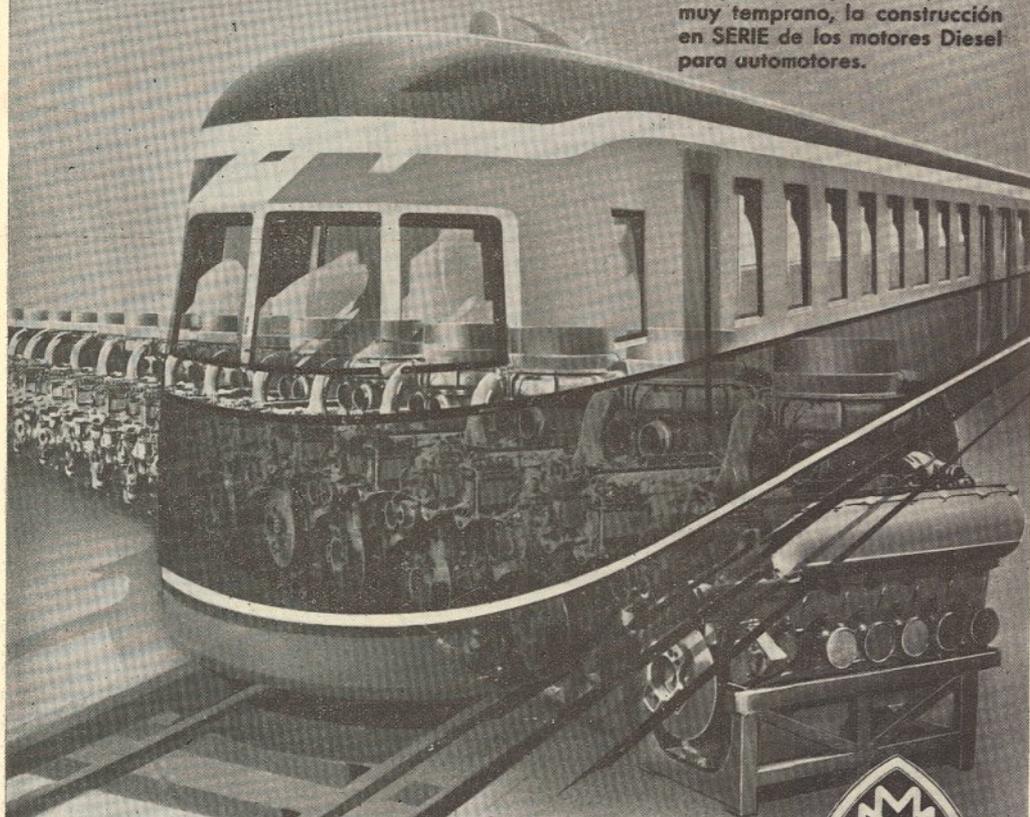
Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

LA CONSTRUCCIÓN EN SERIE DE

motores Diesel para automotores

EN.

Numerosos y continuos pedidos de importancia, de parte de los Ferrocarriles Nacionales y Extranjeros, nos permitian, desde muy temprano, la construcción en SERIE de los motores Diesel para automotores.



Maybach

MOTORENBAU-G·M·B·H FRIEDRICHSHAFEN

Representación en España: Juan F. Sturm, Fernanflor 8, Madrid.



BERLIM

A ALEMANHA FALA!

Actualidades em Língua Portuguesa

Horas		Estações	Ondas curtas
12,45	NOTICIÁRIO	DZE	24,73 12.130 kc/s
17,45	NOTICIÁRIO	DJD	25,49 11.770 kc/s
19,30	NOTICIÁRIO	DJQ	19,63 15.280 kc/s
		DZE	24,73 12.130 kc/s
20,30	NOTICIÁRIO E CONF.	DJQ	19,63 15.280 kc/s
20,45	NOTICIÁRIO	DJC	49,83 6.020 kc/s
21,30	NOTICIÁRIO E TEMA DO DIA	DJQ	19,63 15.280 kc/s
		DZE	24,73 12.130 kc/s
		DZC	29,16 10.290 kc/s
22,45	NOTICIÁRIO.	DXM	41,27 7.270 kc/s
		DJQ	19,63 15.280 kc/s
23,00	NOTICIÁRIO.	DZE	24,73 12.130 kc/s
		DZC	29,16 10.290 kc/s
		DJQ	19,63 15.280 kc/s
23,15	CONF. POLÍTICA	DZE	24,73 12.130 kc/s
		DZC	29,16 10.290 kc/s
		DJQ	19,63 15.280 kc/s
0,00	CONFERÊNCIA	DZE	24,73 12.130 kc/s
		DZC	29,16 10.290 kc/s
		DJQ	19,63 15.280 kc/s
1,15	NOTICIÁRIO.	DZE	24,73 12.130 kc/s
		DZC	29,16 10.290 kc/s
		DJQ	19,63 15.280 kc/s

A EMISSORA ALEMÃ DE ONDAS CURTAS DE BERLIM oferece aos seus estimados ouvintes portugueses diariamente um programa especial das 20 às 22 horas, e em seguida para o Brasil até às 2 horas, com as músicas portuguesas e alemãs mais apreciadas.