

23.º do 62.º Ano

Lisboa, 1 de Dezembro de 1949

Número 1487

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL



COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

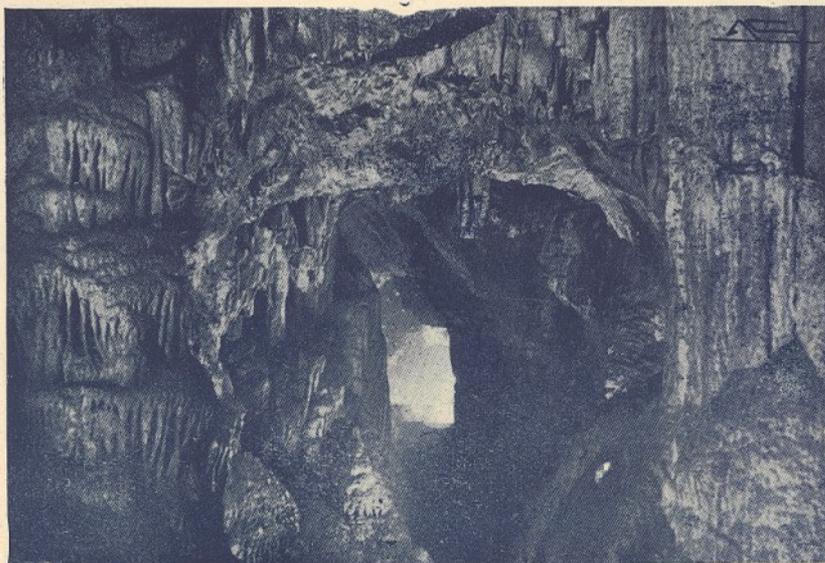
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

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 20168—LISBOA

DEPÓSITO LEGAL
31 DEZ 1949



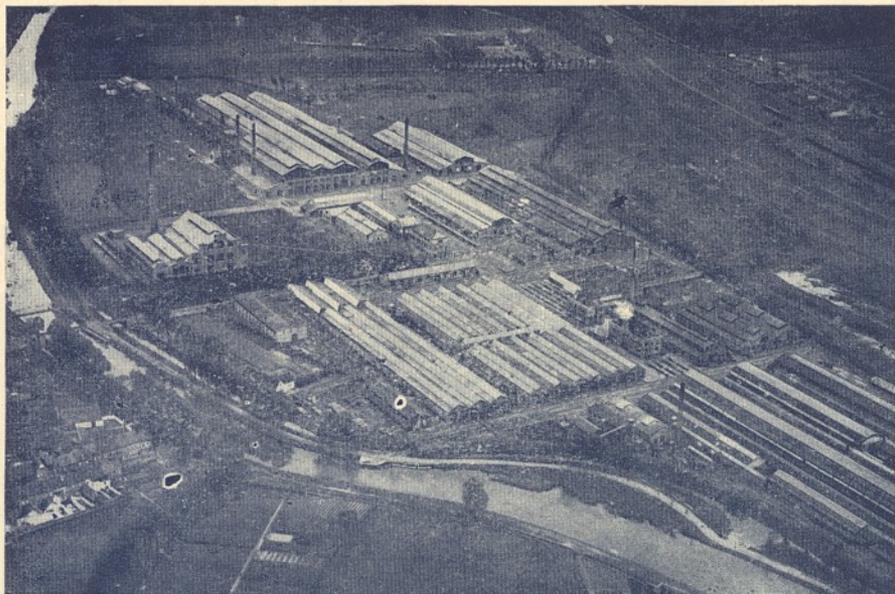
VIMIOSO — Curiosíssimo aspecto da gruta de Santo
Adrião, nas pedreiras de mármore e alabastro

La Brugeoise et Nicaise & Delcuve

SOCIEDADE ANÓNIMA

Fábricas d'Aços, Forjas e Estaleiros de Construcção

S.T. MICHEL-LEZ-BRUGES E LA LOUVIÈRE (BÉLGICA)



Vista aérea das fábricas em S.º Michel-lez-Bruges

**Carruagens de Luxo e ordinárias para Caminhos de Ferro
e «Tramways»; Automotoras; Fourgons; Wagons**

de todos os tipos e para todas as capacidades

**Pontes, Estructuras, Reservatórios, Gazómetros
e todas as construcções metalicas rebitadas e soldadas
Peças em Aço moldado—Peças em ferro fundido
Molas—Aparelhos de Via**

REPRESENTAÇÃO GERAL PARA PORTUGAL E COLÓNIAS:

CARLOS EMPIS—Rua de S. Julião, 23—LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1487



1 — DEZEMBRO — 1949



ANO LXII

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng. CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS C. S. GONÇALVES
CARLOS BIVAR
J. L. COELHO DOS REIS

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

Caminhos de Ferro da Indonésia, por <i>CARLOS BIVAR</i>	691
Problemas Sociais, pelo <i>Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA</i>	693
Companhia «Alentejo»	694
Há 50 anos.	694
Efemérides ferroviárias, por <i>CARLOS NONO</i>	695
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional.	697
Direcção Geral de Caminhos de Ferro	699
Linhas Estrangeiras	700
Recortes sem comentários.	702
História da Insua, pelo <i>Dr. BUSQUETS DE AGUILAR</i>	703
Os jornais e a saúde pública	704
Parte Oficial.	705

Caminhos de Ferro

da Indonésia

P o r C A R L O S B I V A R

A O declinar do século XVI, os holandeses resolveram negociar por conta própria as especiarias e outras riquezas abundantes nos territórios do Oriente, indo buscá-las, directamente, à sua fonte principal.

E, assim, organizadas as diversas Câmaras de comércio e suas agências partiu, em 1594, da cidade de Amstardão, a primeira frota que ia tentar fortuna nas paragens ambicionadas por todos os povos dos países marítimos do Ocidente.

A tática, habilmente empregada, constituiu na expedição de frota sobre frota, navegando umas pelo Cabo da Boa Esperança e outras pelo Estreito de Magalhães, caminho marítimo já descoberto, em 1520, pelo navegador português do mesmo apelido.

A tática da expedição sucessiva de frotas, sistema já ensaiado desde 1497, mas com menos material e pessoal, dava, sem dúvida, resultado positivo sobre certos pontos de vista mas, comercialmente, resultava desvantajoso pelo congestionamento de mercadorias idênticas embarcadas ou em depósito nas feitorias, estabelecendo concorrência entre armadores e comerciantes.

Para obviar a este inconveniente, recorreu-se ao processo monopolista, que consistiu na fusão de todas as câmaras de comércio formando uma companhia que encetou as suas operações comerciais no ano de 1602, embora sem pôr de parte o sistema da expedição sucessiva de forças militares que iam desalojando, pouco a

pouco, as velhas e cansadas guarnições peninsulares. N'um lapso de tempo de vinte e tantos anos, os holandeses acharam-se senhores de mais territórios do que primitivamente haviam pretendido, não sem terem dispendido consideráveis somas com as expedições militares de terra e mar, e pesadas baixas do seu material e pessoal.

Dispondo de frotas numerosas, bem providas de artilharia e de guarnições bem equipadas e adestradas, foram ocupando praça por praça, desde a Ilha de Ceilão até às Molucas, fixando-se na grande Ilha de Java, onde o general Coën mandou edificar a notável cidade de Batavia, da qual partiam todos os diplomas concernentes à organização e administração do novel império «Índias Orientais Neerlandezas».

Os Mares da Índia, de Java, da Sonda e outros mais guardam, talvez ainda, em qualquer estado de conservação, as peças de artilharia e as ferragens das carcassas que os projecteis dos canhões e as tormentas, fizeram desaparecer nas suas águas profundas e, também, para que os esquilos e outros monstros submarinos tivessem lauto banquete de carnes humanas.

Mas os intelectuais abrigados, julgando-se ou achando-se, realmente, já aptos a tomarem em suas mãos as rédeas da governança dos seus respectivos países, vão proclamando a sua independência, embora abrigo-a sob o manto da União ou da Federação, com os seus altos Comissários, sem embargo da recusa de alguns tantos de se acolherem sob tal protecção e dos

conflitos indesejáveis causados por tal recusa.

Alguns estados que, em tempos mais ou menos distantes, solicitaram a protecção europeia para poderem progredir pacificamente, já hoje permanecem adentro de constituições como completamente independentes de seus antigos protectores e mestres que, embora nem sempre desinteressadamente, lá foram muito ensinando e — aprendendo.

* * *

Como geralmente sucede, em todas as regiões do Oriente, as culturas principais para consumo interno são a arrozicola, a do milho e a das araquídeas.

No entanto os holandeses iniciaram, em grande escala, com vista à exportação, o plantio de cana de açúcar, de árvores produtoras de borracha, têxteis e oleaginosas, chá, café, côcos, etc. A pimenta, o cravo, o tabaco, a quinquina e a canela, contribuem para uma soma apreciável de produtos a adicionar aos da plantação intensiva. A riqueza florestal é constituída por numerosas espécies, entre as quais se incluem as árvores tinturiais, resineiras, as de madeiras de construção, o ébano, o sândalo, o sagu, o moscadeiro, etc. No reino mineral salienta-se o quantioso estanho, de reputação mundial. O petróleo abunda na Samatra e em parte de Bornéo, com as suas respectivas refinarias. Também a bauxite é abundante na ilha de Bintang, constituindo produto de apreciável exportação.

* * *

Data já de 1947 o entabulamento de negociações para um acordo entre a Repú-

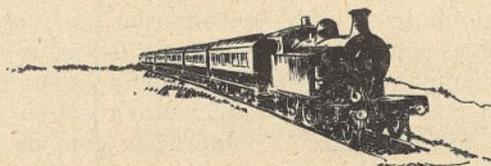
blica da Indonésia, (Java, Samatra e Madoera) e o Governo Neerlandez, para a constituição dos Estados Unidos da Indonésia incluindo Bornéo, e a Indonésia Oriental.

Após várias vicissitudes em que, por vezes, interveio a força armada, chegou-se, por fim, a um acordo que, segundo foi noticiado, a Holanda concede completa soberania à República Independente dos Estados Unidos da Indonésia, excluindo a Nova Guiné, que deverá gosar de novo estatuto. Acordam em colaborar, numa base de completa igualdade, numa União chefiada pela soberana da Holanda, havendo dois Parlamentos e devendo os conflitos eventuais ser presentes a um tribunal de arbitragem composto de igual número de representantes holandeses e indonésios, etc.

A Holanda e os Estados Unidos da Indonésia serão representados por Altos Comissários com categoria de Embaixadores.

A superfície das Indias Orientais Neerlandezas, Java Ocidental, Central e Oriental; Samatra, Bornéo, Celébes, Molucas e Koepang, no Timor ocidental é de 1.904.346, quilómetros quadrados com uma população de 60.727.233 habitantes (Censo de 1930). A capital é a cidade de Batavia com uma população de 533.015 habitantes, na Ilha de Java, e a residência do governador em Buitenzorg que comporta apenas uns sessenta e cinco mil habitantes.

Caminhos de Ferro — A linha principal parte da capital, Batavia, passando por várias cidades entre as quais a de Soerabaya, porto da Ilha de Java, sobre o estreito de Madoera. As linhas ocupam um total de 5.500 quilómetros. As de Samatra alcançam 1975 e as das Celébes 50 quilómetros.



PROBLEMAS SOCIAIS**Renovação da Cultura Artística**

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

DESDE há muito que eu, embora jovem ainda, me apego a esta pergunta: quais serão os homens e as ideias que dominarão a sociedade de aqui a vinte anos?!

E a resposta vem-me qual barquinho trémulo, de papel amarelecido, que desce através dum veio de água turva e, ali e além, descolorida...

A meu ver, só se pode avaliar o espírito do Homem de amanhã pelas manifestações que, hoje, evidenciar. Não podemos exigir um tronco esguio e esbelto dum árvore que, em nova, se desenvolveu raquítica!

Será irreverência minha menosprezar a juventude do presente com a alegoria simbólica da árvore raquítica. Não é essa a questão. Direi antes: só podemos adivinhar um tronco esguio e esbelto numa árvore, quando, em nova, a ampararmos e guiarmos no seu delicado crescimento. A alegoria já diz o que pretendo enunciar neste novo problema.

E' que a juventude não manifesta em Portugal as suas tendências literárias e sociais e políticas e morais e artísticas.

¿Será que a juventude portuguesa, representada evidentemente por alguns espíritos de escol, não tem aquelas tendências, tão inerentes ao idealismo efeverscente que, dos 20 aos 30 anos, aquece até ao rubro?

¿Será que a juventude — não interessa agora por que motivos — se desenvolve com suas manifestações mais legítimas recalçadas pelo medo ou pela indiferença?

O certo é que não temos no nosso país uma presença intelectual reconhecida e robustecida pelos da nova geração. Temos, sim, vultos eminentes em idade crescida. ¡E quão valiosa seria a crítica construtiva oferecida pelos velhos valores aos novos que, de espírito inquieto, se lançariam na arena da ideia pública! Assim, a juventude cresce, a jeitos da árvore que não foi amparada e guiada.

Ainda, há dias, eu dizia a alguns estudantes, finalistas e quase finalistas de seus cursos superiores:

— Então, por que não ventilais as vossas ideias, sejam sociológicas, sejam literário-artísticas? E' o medo da crítica que vos aflige? E' preciso apresentar ao publico novos valores. Mais ainda, renovar a cultura

através dum movimento intelectual menos tradicionalista, não para lutar, mas para estabelecer contrastes e gradações na arte portuguesa! Vede o que se tem feito em França, país das mais belas concepções espirituais. Apreciai a lição que nos vem do Brasil, esse país novo que, artisticamente, é já emancipado. A mocidade do Brasil é a alma dessa emancipação. Movimenta-se, estuda e trabalha para ocupar seu lugar entre os que lutam pela revigoração e renovação da cultura brasileira — é o que nos diz em editorial uma das suas revistas juvenis. E são tantas essas admiráveis revistas, colaboradas por novos: o «Orfeu», a «Revista Branca», a «Arte Jovem» e o «Arco», no Rio de Janeiro; a «Região», a «Presença», a «Letra» e a «Resenha Literária», no Recife; a «Pena», em Mato Grosso; a «Quixotes», em Porto Alegre; a «Sul», em Florianópolis; o «Colégio» e a «Revista Brasileira de Poesia», em S. Paulo; a «Caderno da Baía», na Baía; e várias outras. E em Portugal? Citai-me uma só revista, fruto de espíritos jovens, com cosmopolitismo ideológico!

Num encolher de ombros, um dos circunstantes, espírito fino de artista, me atirou:

— O ambiente tradicional português, mesmo o político, é rofratário a inovações...

— E' falso, rematei com indignação. Nenhuma situação política, menos a totalitária ou extremista, se opõe à renovação e propagação da arte, em todos os seus aspectos. E não temos melhor exemplo que aquele que é fornecido pelo próprio S. N. I. que, em seus prémios e concursos e exposições, tanto estimula o artista português.

O espírito da juventude está, sim, doente e apático, e não me venham dizer que os sistemas político-sociais, moderados como o nosso, se opõe à livre evidenciação das criações do génio juvenil de nossos dias!

¡Que uma chama do fogo, que alimenta o Sol do espírito, sempre universal, independente e renovado, venha a despertar de sua hibernação as almas sequiosas dos jovens de nossos dias!

Ninguém esqueça aquele axioma escrito, agures, por Mme. de Staël: «il faut à une société nouvelle, une littérature nouvelle».

Companhia «Alentejo»

O 3.º ANIVERSÁRIO DA
SUA FUNDAÇÃO

Presidido pelo sr. dr. Álvaro Barata, presidente da Assembleia Geral da Companhia de Seguros Alentejo, realizou-se, no dia 18 do mês findo, um banquete de confraternização entre directores e empregados, de todas as categorias, para comemorar o trigésimo primeiro aniversário da fundação da referida Companhia.

Da mesa de honra fizeram parte os srs. drs. Seneri, Ribeiro Ferreira e Constantino Fernandes e os srs. António Plano, Pimenta da Gama, Geraldo Lemos, Asdrúbal Saldanha e Francisco Plano.

Decorreu o repasto na mais viva cordealidade, iniciando a série de brindes o sr. dr. Álvaro Barata, que pôs em destaque a boa orientação seguida pela Companhia e a amizade e bom trabalho dos funcionários que da mesma fazem parte.

«Quero ser breve — disse o orador — mas não posso deixar de me referir ao desenvolvimento progressivo de um organismo que sabe defender os interesses dos seus clientes». Lembrou, ainda, a falta, ali, do dr. Leopoldo do Vale — de quem traçou um rápido perfil — e que não pôde comparecer por o seu médico assistente a isso se opôr.

O sr. dr. Álvaro Barata finalizou com um brinde por todos os componentes da Companhia e suas famílias, e, na pessoa do nosso Director, para quem teve palavras amáveis, brindou também, a Imprensa.

Seguiram-se, no uso da palavra, o sr. dr. Manuel Ribeiro Ferreira, que agradeceu o convite para comparecer a tão simpática festa, e o nosso Director, que se referiu à honestidade com que a «Alentejo» resolve todos os seus assuntos e transacções — o que honra uma companhia. O sr. dr. Seneri, Administrador Delegado, levantou-se para fazer um brinde por todos os seus colaboradores, especializando o antigo funcionário da Companhia, sr. José Mega, para quem teve elogiosas referências, salientando que à mesma tem ele dado o melhor do seu esforço e boa vontade, (palmas).

O empregado mais antigo, sr. Inácio Mendes, leu a tradicional mensagem dos empregados da «Alentejo» ao Administrador Delegado, a qual lhe foi, em seguida, entregue. O dr. Seneri, comovidamente, agradeceu e no sr. Inácio Mendes abraçou os seus colaboradores.

Do presidente do Conselho Fiscal, o conhecido banqueiro de Elvas, sr. Francisco da Silva Brás, foi recebido um telegrama justificando a sua não comparecimento.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Dezembro de 1899)

Linhas portuguesas

No Minho e no Douro — O sr. engenheiro Cacha puz, oriundo de familia portugueza mas de nacionalidade italiana e engenheiro por uma das escolas d'esse paiz, apresentou em nome d'um syndicato de capitalistas italianos a concessão de um grupo de linhas ferreas ao Norte do Douro que prefazem a totalidade de 306 kilometros.

São as seguintes:

de Livração a Chaves,
de Cavez a Fafe,
de Guimarães a Braga,
de Braga a Monsão,
de Pocinho a Moncorvo.

O pedido foi submettido ao conselho de administração das vias ferreas do estado.

Benguelia. — Em cumprimento do decreto de organisação da junta administrativa desta linha, que publicamos atraz, na *Parte Official*, foram já expedidos officios aos governadores civis de Lisboa e Porto e telegramas ao secretario geral do governo de Angola, ácerca da nomeação dos delegados das diferentes corporações e associações, ás quaes a lei concedeu o direito de se fazerem representar n'aquella junta.

Rêde do Estado. — Tem reunido duas vezes por semana o conselho d'administração dos caminhos de ferro do Estado, discutindo o regulamento para a concessão de passes, a fixação dos quadros do pessoal e outros assumptos.

A proposito responderemos a um assignante que nos pergunta porque não temos dado a resenha dos trabalhos d'este conselho: — que não o fazemos como nunca o fizemos com respeito ás reuniões da commissão administrativa da companhia real.

São reuniões ordinarias em que se trata dos assumptos que dizem respeito ás missões d'esses corpos, e de que só por espirito de reportagem, que não nos anima, a imprensa deve occupar-se.

Isso pertence aos jornaes de grande informação que impressionam o leitor noticiando que «reuniu o conselho estando presentes. . . os respectivos administradores, já se vê, e que se discutiram diversos assumptos».

O leitor fica satisfeito e admirado de que se saiba e se diga tanta coisa interessante.

• • •

Está publicado o regulamento geral das direcções dos caminhos de ferro do Estado.

Estas direcções, a do Sul e Sueste e a do Minho e Douro, são subordinadas ao conselho de administração creado por carta de lei de 4 de julho do corrente anno.

A estas direcções competem os serviços da exploração, estudo, e construcção dos caminhos de ferro do estado e a fiscalisação da construcção das linhas complementares, quando concedidas a companhias.

Publicaremos este regulamento separadamente.

Efemérides ferroviárias

P o r C A R L O S N O N O

DEZEMBRO

1

1888 — No Ministério das Obras Públicas dá entrada o projecto da construção do caminho de ferro de Mirandela a Bragança.

2

1887 — Terminam os trabalhos da construção da linha de caminho de ferro do Porto a Barca de Alva.

3

1874 — O Engenheiro Louis Perls é nomeado director do tráfego internacional dos caminhos de ferro russos.

4

1894 — Na extensão de 400 quilómetros inaugura-se a primeira secção do caminho de ferro que liga Matadi com Stanley Pool.

5

1895 — Com grande solenidade, realiza-se a inauguração das obras do caminho de ferro de Ala-Chedir a Kara-Hissar (Turquia).

6

1844 — Em Londres, a instâncias de Benjamim de Oliveira, reúnem-se alguns banqueiros ingleses e directores de caminhos de ferro para organizar um projecto de construções e exploração de um caminho de ferro a vapor no Alentejo.

7

1835 — Inaugura-se o caminho de ferro de Nuremberg a Furn (Baviera).

8

1902 — É ordenada a construção de um ramal de linha férrea de Pontevedra-Carril à estação de embarque na baía de Villagarcía.

9

1903 — O Ministro Ernesto Madeira Pinto assina o contrato para a construção e exploração da

linha férrea de Portalegre a Extremoz e ramal de Aviz.

10

1901 — Com grande satisfação do público começam a funcionar nas linhas Adriática-Roma e Firense-Milano as carruagens inter-comunicantes.

11

1901 — Entre Berlim e Zossen fazem-se experiências para a construção de um caminho de ferro militar.

12

1904 — É inaugurada a secção de linha férrea de Lanarkshire a Ayrshire entre Mount Florida e Carmyle (Inglaterra).

13

1903 — A administração das vias férreas de Estado prussiano adquire 900 locomotivas para as suas linhas pelo preço de 100 milhões de marcos.

14

1919 — Inauguram-se os trabalhos para a construção do ramal de Ermidas a Sines.

15

1890 — Chega a Lisboa o «comboio real» que a C. P. encomendára a M. Desouches, David & C.ª de Patin (França).

16

1900 — É apresentado ao Parlamento espanhol um projecto de lei para a concessão duma via férrea entre Andoain e Plazaola.

17

1942 — Os bombardeiros pesados dos «aliados» com o propósito de destruir os portos de Tunis e La Goulette, danificam seriamente a linha férrea entre Sussa e Sfax.

18

1904 — Ficam concluídas as linhas férreas Rosbach-Adorf e Zwettl Martinsberg (Austria).

19

1902 — A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Ultramarinos marca para 20 de Fevereiro de 1903 o concurso público para o fornecimento e montagem de uma ponte sobre o rio Lucala no Caminho de Ferro de Malange.

20

1860 — O Governo assina um adicional à lei de 5 de Maio do mesmo ano, determinando alterações e modificando a directriz da linha do Norte para que chegasse à cidade do Porto.

21

1908 — Num comboio conduzindo o Rei de Portugal, é feita a primeira viagem oficial no troço entre Espinho e Oliveira de Azemeis.

22

1900 — Morre o Engenheiro Pedro Inácio Lopes, Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

23

1900 — Por decreto publicado na folha oficial francesa, as linhas férreas da Companhia Franco-Argeliana são colocadas no sistema de «régie».

24

1879 — O «Perú» conclui a sua primeira linha de caminho de ferro entre Mejia e Arequipa.

25

1902 — O governo espanhol recomenda aos chefes das diversas secções ferroviárias que dêem

rápido seguimento a todas as reclamações exaradas pelo público nos livros das estações.

26

1878 — Entre Portugal e Inglaterra é assinado o tratado respeitante aos caminhos de ferro do Estado da Índia.

27

1947 — Entre Alexandropolis e Dram (Grécia) um comboio de passageiros bateu numa mina e foi pelos ares.

28

1908 — Um violento terramoto na Calábria, paralisa o serviço ferroviário, inutilizando as linhas, derrubando as estações e causando inúmeras vítimas.

29

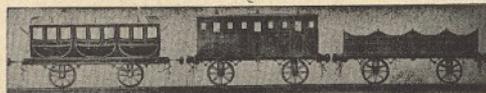
1900 — O conselheiro Adolfo Ferreira Loureiro é exonerado do cargo de vice-presidente do Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro e é nomeado para o substituir Silvério Augusto Pereira da Silva, director geral das Obras Públicas e Minas.

30

1922 — Em Angola é criada a Repartição Superior dos Caminhos de Ferro com o fim de superintender em todos os serviços ferroviários da colónia.

31

1906 — É autorizada a transferência da concessão e da construção da linha de caminho de ferro do Alto Minho de Charles Woll e Franck Woll para a firma Canha & Formigal.



REVISTA DAS REVISTAS

Panorama Ferroviário Internacional

A redacção da Gazeta dos Caminhos de Ferro propõe-se, a partir deste número, apresentar aos seus leitores uma secção de real interesse, não só para os ferroviários, como para o público em geral. Daremos, em síntese, uma informação ampla acerca das esplêndidas inovações e do estado dos caminhos de ferro na estranja. É nosso fim também atrair a atenção pública e habituar os portugueses a não se interessarem tão somente pela viagem, a que fastidiosamente se entregam. A vida ferroviária constitui a maior organização nacional, e os portugueses usam dela, dia a dia e hora a hora. Por isso, era de apreciar que, a jeito do que se vai fazendo no estrangeiro, habituássemos o público a ver nas viagens uma universidade de cultura, recreio e civismo e nos comboios, uma instituição viva e evolutiva, em que actuam dezenas e dezenas de milhar de ferroviários, abnegados pelo seu mister.

Procuraremos, com as notas consecutivamente publicadas, dar uma ideia sobre a evolução magna das linhas férreas e do material circulante noutros países e provar, assim, ao contrário do que em Portugal se pense, que os meios de comunicação mais modernos não roubaram toda a eficiência ao comboio, sistema antiquado na opinião de muita gente mal informada.

Desgaste dos carris

D. Domingo Mendizabal, subdirector da RENFE, apresenta na revista «Ferrocarre y Tranvías» um importantíssimo ensaio sobre desgaste dos carris. Em considerações gerais, aquele técnico ilustre põe em evidência o interesse económico de estudar as causas e meios de evitar tal desgaste, para o que devem contribuir, dentro de cada empresa, os serviços de Material e Tracção e de Via e Obras. No artigo vêm enumeradas as causas do desgaste, a saber: falta de homogeneidade do carril; perfil do carril, em que o rodado desliza sobre a menor superfície, originando o maior desgaste; via mal conservada, com travessas pódres ou queimadas; más condições de traçado e perfil longitudinal difícil; acção das sobrecargas; acção do

freio. Considerados os inconvenientes que levam ao brusco desgaste dos carris, podem os técnicos de caminhos de ferro conceber os meios de evitá-lo para bem da segurança do público e prosperidade das empresas.

Comboio «Talgo»

Constituiu uma autêntica revolução na técnica ferroviária o fabrico do comboio «Talgo», concebido pelo engenheiro espanhol sr. Goicoechea. Em números anteriores da *Gazeta*, encontram os leitores a explicação em linhas gerais das bases em que assenta a arrojada concepção do «Talgo».

Além de se terem construído nos E. U. A. dois comboios desse tipo, um para Espanha e outro para aquele país, já a revista madrilena «Ferroviários» deixa adivinhar que altas esferas da Bélgica ouviram com interesse as declarações do sr. Goicoechea a respeito do seu invento...

Atendendo ao adiantado nível técnico que caracteriza os caminhos de ferro belgas, é de supor que seja este país o terceiro a ver em suas linhas férreas um novo «Talgo».

Travessas de betão

Em artigo do «Bulletin du Congrès des Chemins de Fer», o engenheiro sr. J. Delvaux tem-se ocupado dum valioso estudo sobre as travessas de caminhos de ferro em betão sistema Franki-Bagn. Desde há muito tempo, os técnicos procuram substituir as travessas de madeira pelas de betão ou metálicas. O problema é de encarar, especialmente nos países que lutam com falta de madeiras próprias. E desde 1942 vêm sendo experimentadas as travessas em betão, cuja resistência mecânica é equivalente à da travessa em madeira. A nova travessa compõe-se de dois cabeços facetados, em que assentam os carris, ligados entre si por uma peça do mesmo betão e armada. São de apreciar as suas características: coeficiente de elasticidade 400.000 kg/cm²; carga de rotura ao esmagamento 600 kg/cm²; carga de rotura à tracção 30 kg/cm².

Escápulas elásticas

Não é tão somente o material circulante que sofre constante aperfeiçoamento. O material de

via, mercê de estudo e experiência, vem sofrendo igual transformação.

Assim, foi de Inglaterra que surgiu uma inovação, cujo fim é substituir o clássico tira-fundo (parafuso que fixa a patilha do carril à travessa) por uma garra metálica que, em Portugal, há-de vulgarizar-se pelo nome de escápula elástica. «The elastic rail spike», como foi denominada em inglês, é fabricada à base duma liga de aço e manganésio silíceo. Não sendo a sua aplicação mais cara que a do tira-fundo normal, tem ainda a ótima vantagem de não fixar tão rigidamente o carril à travessa, bem como de absorver todos os esforços verticais do movimento. É já bem conhecido o uso destas escápulas na Inglaterra, Nova Zelândia e países europeus. A *Railway Gazette* informa que os caminhos de ferro da Suécia introduziram escápulas elásticas nas linhas electrificadas, desde Estocolmo a Gotemburgo e a Malmo, sendo por excelência eficaz o seu comportamento. A administração da «Swedish State Railways» afirma que, durante dez anos de aplicação das escápulas elásticas, em suas linhas, apenas 1 % têm sido renovadas, e a causa é, geralmente, por qualquer defeito de fabrico.

Em Portugal, que o saibamos, apenas têm sido aplicadas estas escápulas em vias reduzidas para exploração mineira, por intermédio da «The Engineering Company of Portugal, Ltd», em Lisboa.

Caminhos de ferro brasileiros

Para documentar a crise em que se debatem algumas empresas ferroviárias estrangeiras, é interessante salientar o que informa a «Revista Ferroviária» brasileira. Escreve o eng.º sr. Paulo Costa que as linhas administradas pela União, com 14.690 km., de 1945 a 1947, deram um deficit de 453.480.000,00 Cr\$; as linhas administradas pelos Estados, com 10.991 km., 110.213.000,00 Cr\$; as linhas administradas por particulares, com 9.770 km., 508.100.000,00 Cr\$.

Vê-se, portanto, na eloquente frieza dos números, o estado desolador em que se encontram as vias férreas do Brasil.

Os caminhos e ónibus e, ultimamente, o avião disputam com os caminhos de ferro todos os transportes e — diz aquele engenheiro — as empresas para se desafogarem das imensas dificuldades e na impossibilidade de reconstruírem suas linhas e renovarem o material rolante, insistem na enganadora e errada política de aumentar as tarifas...

Novo rápido americano

Em Setembro último e com material completamente renovado, entrou em serviço regular o novo rápido de Nova Iorque a Chicago, percorrendo a notável extensão de 1538 km. em 15.30 h. Segundo

informa a revista francesa «Rail et Route», a locomoção deste comboio é feita por uma «Diesel» de 4.000 c. v.

Além de valiosos pormenores de construção técnica, este rápido, impõe-se por comodidade inexcelsível. É composto de 16 veículos aerodinâmicos. Possui uma instalação radiotelefónica que permite aos passageiros corresponderem-se com o domicílio ou qualquer serviço. Dentro do mesmo comboio há telefone para uso interno. Tem uma carruagem que serve de miradoiro e todas estão munidas de aparelhos de T. S. F. Um informador ilustrado e um empregado do bar estão continuamente, solícitos, ao serviço dos viajantes. Todos os veículos estão munidos dum equipamento de gás condicionado. Cada carruagem cama é dotada duma distribuição de água quente e fria para lavabos. Os compartimentos possuem toilette individual. Compartimentos para banho e barbearia não faltam também neste magnífico comboio americano.

Estatística de acidentes

A revista «Ferrocarriles y Tranvias» informa que os caminhos de ferro britânicos têm o bom costume de publicar todos os anos uma memória especialmente dedicada aos acidentes ocorridos e causas que os originam. Em 1948 registaram-se 39 casos mortais, representando esse número uma morte por cada 42 milhões de passageiros transportados. Aparte aqueles acidentes, originados por choques ou descarrilamentos, há ainda a registar mais 48 mortos, dos quais 38 foram vitimados por queda ao subir ou descer dos combóios em andamento. Entre os ferroviários registaram-se 191 mortos por acidente e 2.678 feridos.

Dos primeiros, 125 casos foram originados quando as vítimas trabalhavam em plena via. 70 % dos casos podiam ser evitados, se o pessoal se houvesse menos descuidado com a sua própria vida. A publicação de notas, como esta, devia interessar todas as empresas, afim de se averiguar a natureza e circunstância do acidente e de se estudarem meios eficazes para os evitar.

Nota humorística

Desde que pela nova ortografia se deixou de acentuar as palavras homógrafas fechadas, travessa (mulher inquieta e desobediente) passou a escrever-se tal como travessa (vigas-suporte dos carris sobre o balastro).

A este propósito tem oportunidade o que alguém dissera duma guarda de Passagem de Nível, a qual fora colhida, em plena via, por um rápido veloz: «Era uma travessa, essa mulher! Estava sempre na via» — comentou um ferroviário encarregado do inquérito.

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O que nos diz o seu Relatório referente ao ano de 1947

Só agora foi possível publicar o Relatório referente ao ano de 1947 da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro. O atraso deve-se à demora no fornecimento de elementos estatísticos comparáveis com os dos relatórios anteriores, explica-nos o Relatório presente.

Foi em 1 de Janeiro de 1947 que, pela concentração ferroviária imposta pela Lei n.º 2.008, começaram a ser exploradas, sob a mesma direcção, todas as linhas do Continente, com excepção do ramal de Cascais, que continua a ser explorado pela Sociedade «Estoril». Essa concentração corresponde a 3.557,533 quilómetros. O Relatório presente alude, como não podia deixar de ser, a esse facto, e faz também referência à criação do Ministério das Comunicações previsto pelo Decreto-Lei n.º 36.061, de 27 de Dezembro de 1946 e à sua separação do Ministério das Obras Públicas, que se verificou em Fevereiro de 1947.

Por esse Decreto-Lei, ficaram pertencendo ao Ministério das Comunicações a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro e a Direcção Geral dos Serviços de Viação, tendo por organismo coordenador, nos termos da Lei n.º 2.008, o Conselho Superior dos Transportes Terrestres, criado por Decreto-Lei n.º 35.196, de 24 de Dezembro de 1945.

O Relatório, ocupando-se do problema dos transportes de passageiros, diz-nos que a modificação que se vai operando na situação do mercado internacional e na indústria de material ferroviário deixa prever possibilidades de fazer algumas aquisições, com as quais o serviço poderá ser melhorado de maneira a fazer-se em condições de comodidade e de segurança.

Em seguida, o documento em questão recorda que fez 20 anos em 11 de Março de 1947 que foi concedida à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por arrendamento, a exploração de todas as linhas férreas do Estado pelo prazo de 30

anos e confiada a fiscalização do contrato respectivo a uma delegação, cujas atribuições passaram, mais tarde, por Decreto-Lei n.º 26.117, para a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro.

Como se sabe, foi cometida ao Fundo Especial, por força desse contracto de arrendamento, a responsabilidade de custear, pelas suas receitas normais e pelas extraordinárias que, para o efeito, obtenha por meio de empréstimos, todas as obras complementares das linhas férreas do Estado, a primeira renovação das pontes metálicas e da via e o material circulante que for necessário adquirir para fazer face aos aumentos de tráfego.

Durante o período de 20 anos de arrendamento das linhas do Estado, o Fundo Especial empregou a verba de 509.076.019\$71, dos quais 100 mil contos foram provenientes de empréstimos, nas seguintes obras:

Construção de novas linhas.	128.291.411\$69
Officinas gerais de Barreiro. . .	15.661.991\$39
Material circulante	112.635.887\$67

Na renovação e balastragens de via e pontes e outras melhorias nas linhas do Estado dispenderam-se perto de 250 mil contos, existindo ainda no final do ano, em armazém, carris e outros materiais que aguardam aplicação, no valor de 29 mil contos.

Eis nas suas linhas gerais o Relatório da Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, referente ao ano de 1947, e que, nas restantes páginas, contém legislação, gráficos, mapas estatísticos de indiscutível interesse, assim como gravuras respeitantes às novas estações ferroviárias inauguradas naquele ano de 1947.

Ao ilustre Director-geral de Caminhos de Ferro, sr. engenheiro Rogério Vasco Ramalho desejamos testemunhar os nossos agradecimentos pela oferta de um exemplar deste notável Relatório.

Linhas Estrangeiras

ARGENTINA O presidente Peron assinou um decreto pelo qual, no futuro, as principais redes da república Argentina serão designadas com o nome das personalidades que desempenharam papel importante na história do país. Assim, por exemplo, a linha Buenos Aires e Pacífico passará a ser chamada caminho de ferro do General San Martín; a Rede do Estado Argentino terá o nome do General Belgrano; a Central Argentina será chamada Caminho de Ferro do General Bartilomeu Mitre; Entre Rios e Nordeste Argentino passará a ter nome de General Uroquiza.

BRASIL Com os últimos melhoramentos efectuados nos portos brasileiros tanto o movimento de barcos como o volume de mercadorias entradas nos portos mais importantes, isto é, Rio de Janeiro e Santos, acusam um aumento crescente.

A «Rede Mineira de Viação» entre Belo Horizonte e Divinópolis estará electrificada para antes de Junho de 1950, tendo sido firmado um contrato entre a «Sociedade do Estado de Minas Gerais» e a «Metropolitan-Vickens», que tem por fim o fornecimento, por esta última, do equipamento eléctrico para as locomotivas.

Continuam os trabalhos de electrificação dos 300 quilómetros de via da primeira secção do caminho de ferro do Panamá.

A electrificação dos caminhos de ferro do Estado de Sorocabana, iniciada em 1944, totalizará, no fim do ano corrente, 280 quilómetros de linha.

O projecto abrange a totalidade de 450 quilómetros.

As economias alcançadas durante os anos de 1948 e 1949 são muito importantes.

ESPAÑA Segundo informa a «Renfe», desde o dia 1 do corrente, circula, todos os sábados, entre Madrid-Atocha e Barcelona-Termino, o comboio Cataluña-Expresso, cuja hora de saída continuará sendo às 19,5. Às segundas-feiras de cada semana circula o mesmo comboio de regresso com chegada à estação de Atocha às 12 horas de terça-feira.

ESTADOS UNIDOS Viver nos arredores de uma cidade traz vantagens, mas também tem inconvenientes. O problema dos espectáculos faz parte do capítulo dos inconvenientes. Nada causa mais pena do que ver um desses infelizes consultar, febrilmente, o relógio cinquenta vezes durante o terceiro acto, e finalmente, preci-

pitarse fora da sala antes de descer o pano, para apanhar o último comboio.

Para os que vivem nos arrabaldes do norte de Nova Iorque, o problema foi já resolvido, com a organização do «comboio do teatro». Quem teve a ideia foi o director da publicidade do Teatro Guild.

É um comboio especial, moderno e aerodinâmico, com um ambiente agradável, e, como inovação, pode-se ceiar nesse comboio, na viagem de regresso.

Por seu lado, as empresas teatrais fazem publicidade nas estações ferroviárias e o mesmo empregado que vende os bilhetes para os comboios, vende também duas cadeiras de orquestra para o espectáculo de maior êxito em Nova Iorque.

— Os novos comboios Diesel aerodinâmicos, que já estão prestando serviço entre Nova Iorque e Chicago, são notáveis pelo conforto e pelas inovações que oferecem.

Basta uma ligeira pressão num dos botões para que as portas de uma carruagem se abram automaticamente. Os assentos são ajustáveis, permitindo-lhes, por esse facto, um máximo de descanso e de comodidade.

Para tornar menos monótonas as viagens longas, cada comboio dispõe de uma carruagem-bar. E se para as crianças há um compartimento especial, com diversos brinquedos, para as senhoras há também uma sala de estar, que lembra um recanto de hotel de turismo.

Mas não é tudo. À noite, depois do jantar, o passageiro pode assistir a uma interessante sessão de cinema.

Uma outra novidade, digna de registo, é o serviço público de telefone, durante o dia, sendo as comunicações feitas pela rádio.

As viagens nestes admiráveis comboios proporcionam horas de encanto, verdadeiramente apreciáveis, que, como o expresso, passam a correr.

— Na Pensilvânia, está a proceder-se actualmente a experiências com a primeira locomotiva eléctrica de turbina a gás, construída na América do Norte. Esta locomotiva, aquecida a petróleo, e destinada a realizar grandes economias de combustível, é o resultado de mais de quatro anos de estudos efectuados pela «General Electric Company» e a «American Locomotive Company».

— O comboio mais rápido do mundo é o «Broadway Limited», da Companhia do Caminho de Ferro da Pensilvânia, que circula entre Nova Iorque e Chicago e que, na travessia de Ohio, atinge a velocidade de 127 milhas e 06 por hora (cerca de 205 quilómetros por hora). Com efeito, a velocidade realizada é exactamente de três milhas em 85 segundos.

— No ano de 1948, entraram ao serviço dos caminhos de ferro dos Estados Unidos 1.487 novas locomotivas, contra 843 em 1947.

O novo material circulante de 1948 compreende 1.397 locomotivas Diesel, 86 a vapor e 4 eléctricas.

O material de 1947 compreendia 789 Diesel, 72 locomotivas a vapor e 2 locomotivas eléctricas.

Para o ano de 1949 já havia encomendas, no dia 1 de Janeiro, mais 1.561 locomotivas Diesel e 72 locomotivas a vapor.

INGLATERRA O caminho de ferro procura não se deixar vencer pelo avião. Quase todos os dias as empresas ferroviárias anunciam inovações importantes.

Após uma conferência ferroviária europeia, realizada em Brighton e que durou 8 dias, a imprensa foi informada que, no próximo Verão, a viagem de Londres a Iztambul durará menos 24 horas do que actualmente. A partir do próximo mês de Maio o «expresso» Simplon-Oriente cobrirá os 3.435 quilómetros em 84 horas contra 103 que leva agora nesse mesmo percurso.

A viagem de Paris a Belgrado, no Simplon-Oriente, ficará reduzida em cerca de 12 horas. A viagem entre Paris e Viena no «expresso» do Oriente ficará reduzida uma hora e as viagens entre a Escandinávia, a Suíça e a Itália serão encurtadas mais de 2 horas. O serviço diário entre Amsterdão e Basileia será consideravelmente acelerado. Os delegados russos assistiram à conferência e mostraram-se interessados nos serviços ferroviários através da zona russa da Alemanha para Praga e Viena.

SUÍÇA

Uma após outra, as Companhias particulares suíças modernizam a sua rede e o seu material. No mês passado, foram postas a circular na linha de Schwanden a Elm (Cantão de Glaris) novas automotoras de 4 motores de 100 CV com uma capacidade para 100 pessoas. Estes melhoramentos nos caminhos de ferro de montanha contribuem para o desenvolvimento da indústria turística do país.

— Os Caminhos de Ferro Federais dispõem de material e obras de arte de grande importância. Senão, vejamos:

Possuem a locomotiva mais possante do Mundo, com 34 metros de comprimento e 16 motores de 12.000 CV, que atinge a velocidade de 110 km. à hora; o túnel mais comprido do Mundo, a galeria I do Simplon, construída de 1898 a 1906 e a galeria II do Simplon, aberta entre 1912 e 1921, de 19,km. 823 de comprimento; a ponte ferroviária de 4 vias sobre o Aar, em Berna, que é a maior do Mundo, com 1.100 m. de comprimento, 13,35 de largura e 37 m. de altura; um comboio ultra-rápido, com grupos automotores de 3 elementos, que podem circular a 150 km./h. que atingiu, durante as experiências na linha do Valais, a velocidade de 180 km./h.; locomotivas ligeiras para comboios directos, as quais rebocam formações inteiras e a uma velocidade que, antigamente, só era attingida por automotoras sem reboque.



A possante locomotiva «Pacif», das linhas inglesas

Recortes sem comentários

Sanha arboricida

O *Jornal de Notícias* publicou a seguinte informação, que a «Reuter» lhe transmitiu de Barcelona:

«Nesta cidade, foi multado um homem, Emilio Almagro, em 450 pesetas, por ter causado a morte de uma árvore, na Calle Consejo de Ciento. O acusado lançava, constantemente, água nas raízes, água que continha produtos químicos nocivos à árvore».

Pena é que, em Águeda, não se tenha adoptado o mesmo procedimento para com os arboricidas! Evitar-se-ia, assim, eficazmente, a criminosa destruição de tantas espécies arbóreas, mandadas plantar, com louvável solicitude, pela nossa edilidade, nos largos e ruas da vila!

A lição seria frutuosa!...

(De *Soberania do Povo*) — Águeda

Um Alvitre

Numa época em que as obras públicas e de engenharia ocupam tão importante lugar na vida portuguesa parece-nos digno de atenção o alvitre apresentado no último número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» pelo prof. V. Caldas Nogueira.

Segundo este distinto técnico, nenhuma obra, ainda que rudimentar e fora das linhas prescritas nos regulamentos, devia efectivar-se sem o projecto ou a consulta antecedida com um técnico diplomado em engenharia.

Como se sabe, os médicos e os advogados têm os seus consultórios. Paralelamente, deve fomentar-se a criação livre de consultórios de engenharia, aptos a resolver os problemas de iniciativa particular. Já se não trata de escritórios, como existem em quantidade, mas de escritórios-consultórios. Seria absolutamente obrigatória a consulta sobre obras a construir, obrigatoriedade a controlar pela Ordem dos Engenheiros e Sindicato dos Engenheiros Auxiliares.

E acrescenta o prof. Caldas Nogueira: «Presentemente, não pode esquecer-se que, entre diplomados pela Universidade e pelos Institutos Industriais, há, possivelmente, alguns milhares de profissionais livres. O facto de se adensarem nas principais cidades traz consigo a concorrência desmedida, o monopólio de alguns em desfavor de centenas, a rivalidade entre classes, cuja luta é inglória e pouco

digna de profissionais intelectualizados. Daí, a vantagem de espalhar pelas pequenas cidades e todas as vilas consultórios de engenharia, em condições especiais, patrocinados pelos Municípios e por organismos corporativos, como Sindicatos, Grémios e Casas do Povo».

(Do *Jornal do Comércio*)

É necessário fazer reviver os núcleos musicais de entretenimento espiritual das populações. . .

O desaparecimento ou alheamento de tudo quanto constitui entretém e conduz ao aperfeiçoamento espiritual, de fine e determina o declínio das populações onde o facto se dá ou produz.

Pelo contrario, é forçoso que nasça no aglomerado o mais vivo interesse pela criação e existência de tudo o que constitui a razão de ser de se aprimorar a moral, o carácter e sentimentos individuais, como se consegue, no caso visado neste artigo, pelo subtítulo que o encima, com o aparecimento e sustentação de núcleos musicais, uma vez sabido que a Música — de todas as artes, a que, de preferência, fala à alma e coração humanos —, trará particulares benefícios onde se instale e pratique.

Todas as localidades e aglomerados têm hoje o seu elemento intelectual, a quem impende o dever de concorrer para que os seus concidadãos procurem, de preferência aos centros que prejudicam e não elevam o nível moral e mental do homem, os de instrução e particularmente os de Artes e Offícios procurando também, dest'arte, fazer ascender e nunca apoucar-se a terra mãe e a sua gente, com o que em muito prejudicará o seu prestígio, autoridade e a sua qualidade de pessoa culta, e encontrará, de outro modo, ambiente hostil e prejudicial, que o fará descer na craveira moral e mental também.

O Homem que vai afóra o vulgo, no seio dos aglomerados, tem responsabilidades na formação moral, mental e espiritual dos seus concidadãos — devendo concorrer, pelos meios ao seu alcance, para elevar e nunca deprimir o núcleo social em que age. Assim, mostra a utilidade do que aprendeu e do que merece no apreço e na consideração dos que o rodeiam.

(De *O Riomaioirense, de Rio Maior*)

Por SOEIRO DA COSTA

CEL

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

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.da

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.da

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

C E L

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

HISTÓRIA DA ÍNSUA

POR FREI PEDRO DE JESUS MARIA JOSÉ

Introdução pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CAPÍTULO IX

Soberba arrogância com que entrou na Ínsua uma esquadra de galegos para se fazerem fortes contra Portugal, e por que motivo desde então se começou a experimentar aqui esterilidade de pescaria

CHEGOU enfim o infeliz século para Portugal, quando por morte do Cardial Rei D. Henrique (que foi a 31 de Janeiro de 1580) se achou lamentavelmente reduzido ao penoso cativo do governo de Castela.

Antes que Filipe II tomasse posse deste reino, temendo-lha encontrassem outros opoentes, que a ele havia, solicitou prevenir se com todas as cautelas possíveis para a defesa do dano, que deles lhe podia resultar. Entre elas foi a de enviar a esta ilha uma armada de Galiza, que chegou aqui a 23 de Julho do dito ano de 1580, e constava de trezentos homens, cujo capitão se chamava Val de Ribano. Para se fazerem fortes contra Portugal e lhe impedir o socorro, que por esta barra se lhe podia enviar, determinou o dito capitão fazer uma torre no penedo, que está junto ao sítio chamado Alverne, parecendo-lhe ser ali mais a propósito para o seu intento, e também para a defesa da mesma barra contra este reino, querendo-lhe perpetuar o cativo, que Deus só por sessenta anos lhe tinha determinado.

Os religiosos, que tinham experiência da grande violência e fôrça que naquele sítio faziam os mares, lhe advertiram que não trabalhasse de balde, porque em se levantando qualquer tormenta, lhe desfaria tudo. Fazendo zombaria desta advertência, não só a desprezou, mas também lhe deu tão abominável resposta, que prorrompeu em uma execrável blasfémia, dizendo que nem o Padre Eterno lhe desfaria a sua fortaleza. (1).

Já agora conhecerá o Reverendo Padre Castro o motivo que teve o Padre Mestre Esperança para dizer, que depois de entrarem aqui os galegos, no ano de 1580, nunca mais se viu um sargo, e faltara a pescaria (2). Causou isto maior admiração por ser até então tão copiosa, principalmente dos ditos sargos, que se proviam com abundância os conventos vizinhos e ainda os povos destas vizinhanças e freguesias que nos ficam defronte. Uma delas é a de S. Paio de Moledo, da qual sucedeu muitas vezes levarem daqui barcos carregados de peixe, que ficava nos lagos ou camboas, que liberalmente lhe davam os

religiosos, e com tal fartura, que para o conduzirem da praia para suas casas, o levavam em carros.

E se o Padre Mestre Esperança declarara e noticiara as referidas execráveis palavras, que proferiu o dito capitão dos galegos, que acometeram esta ilha, não lhe criticara o referido Reverendo Padre Castro o êle dizer, que com a sua entrada faltou a pescaria, pois conhecera que aquela blasfémia não só merecia este castigo, mas também o que êle finge por zombaria, dizendo: «Julguei (3) que escrevia (fala do Padre Mestre Esperança) que ao entrar em Portugal os galegos, ao levantar aquele forte para a coroa de Castela, a ilha tinha-se escapado, o mar havia-os absorvido, e comido a terra; mas se não foi mais desde então se observou faltarem os sargos, e não faltando então para os galegos, algum destes ao deixar por desprezo aquela ilha, conseguiu que ficasse para os portugueses tão infecunda. Dá-me vontade de rir ver ponderar depois disto o marisco que tinham as pedras e a muita cal que se fazia das conchas, acabando por dizer que o povo que tinha este negócio, hoje exterminou ou acabou com as conchas e com o marisco, e parece que os elementos se cansaram e degeneraram pelos pecados dos homens de ser fecundos» (4).

Até aqui este Reverendo Padre Cronista, que não poderá negar que o subverter-se a Ínsua e comido a terra aos galegos era condigno castigo para aquele seu blasfemo capitão, que excedeu no seu sacrilégio aos que pretendiam fundar a torre de Babel, pois o atrevimento destes estendia-se só até ao Céu (5) e o daquele foi tão exorbitante, que chegou a pôr no mesmo Senhor do Céu a sua sacrílega boca. Porém se a ilha se não subverteu e comeu a terra aos galegos, que nela estavam, (sem dúvida pela piedade da Mãe de Deus, que nela é venerada, suspender este castigo em atenção aos seus servos que aqui a louvavam e veneravam) subverter-se a fortaleza, que com tão soberba arrogância tinha fundado, pois na primeira ocasião, em que se inquietou o mar, lhe desfez tudo quanto tinha feito, com que ficou aquele malvado capitão desenganado de levar adiante o seu projecto, e, espantado, disse: «Grande fera é o mar» (6).

Não foi só êste o castigo, mas também a mesma esterilidade da pescaria, pois não foi só para os portugueses, como com ufana jactância dá a entender o dito autor, mas também para os galegos, pois desde

OS JORNAIS E A SAÚDE PÚBLICA

a sua entrada nesta ilha, diz o Padre Manuel Esperança e também o cartório do convento, se começou a experimentar. Nem era razão que eles não padecessem este castigo, a que deu causa o seu sacrilégio capitão, pelo desprezo que fez a Deus, com a blasfêmia que proferiu contra o seu infinito poder, de que resultou ficar a ilha tão infecunda da pescaria, que nela havia, pois os sargos nunca mais aqui apareceram, que, ainda que irracionais, sem dúvida os atemorizou de forte aquele blasfemo, que de todo desertaram deste lugar, nem ele quereria Deus, que fossem mais alimento de seus habitantes, por terem presenciado aqui tão grande maldade.

Esta se pode crer que foi também a que definiu o marisco, começando a sua esterilidade desde que se cometeu aquela culpa, pelo que justamente ponderou o Padre Manuel Esperança, que oprimido os elementos com os pecados dos homens, vão degenerando da sua fecundidade. E na verdade que não parece tão pia ponderação ser motivo para o riso a que diz por ela se achou provocado o Padre Castro, sendo mui digna de êle a lamentar, por no caso presente se poder atribuir aos seus galegos ou ao seu capitão, que pela blasfêmia que proferiu contra a onnipotência divina, se pode entender foi causa de todos estes castigos.

Estes supostos continuaram até o presente a respeito da esterilidade dos sargos, substituiu a divina misericórdia e a piedade de sua mãe santíssima em lugar deles outros peixes para alimento dos que aqui a servem e louvam. Os mais ordinários são uns a que chamam choupas e muitas vezes saem bastantes tainhas e negrões, e também alguma truta marisca, ainda que estas raras vezes ficam nas canoas, porém das choupas muitas vezes nas ocasiões das luas nova e cheia, sucede haver grande abundância, com que não só são socorridos os religiosos, mas também se fazem mimosas aos conventos vizinhos e benfeitores, ainda que não com a abundância que naqueles primeiros tempos havia de sargos, que supômos destruiu desta ilha o referido capitão dos galegos.

(1) Cartório do Convento — fôlha 39.

(2) Padre Manuel Esperança — Obr. cit. — parte 2 — liv 10 — cap. 39, n.º 3.

(3) Em espanhol no texto.

(4) Padre Castro — Crónica da Província de Santiago — part. 2 — l. 5 — cap. 10 — 85, pág. 582.

(5) Génesis — cap. 11, vers. 4.

(6) Em espanhol no texto.

Quando na segunda guerra mundial inteiras divisões inglesas e americanas foram postas à parte pela malária, porque os japoneses se tinham apoderado das existências de quinina, o medicamento clássico, o comando dos exércitos aliados encontrava-se ante um problema difícil. Então acharam em velhos arquivos amarelados uma tese que um estudante, há 70 anos, defendeu para se formar em medicina. Tratava da composição de uma matéria que tinha um efeito vigoroso para matar mosquitos, os criadores e propagadores de várias doenças e da malária. Então deu-se o facto curioso no mundo médico que D. D. T. (Dichlozo-Diphenyl-Tricloraceteno) foi descoberto *pela segunda vez*. Com toda a energia introduziram-se «anti-malária-units» nos exércitos. A sua tarefa era a rega manual (ou mesmo por avião) de todos os paúis, porções de água estagnada, depósitos de lixo, em uma palavra: todos os lugares que pudessem servir de viveiro para os mosquitos perigosos. As informações eram tão boas e o êxito conseguido na luta contra o anófele mostrava-se tão eficaz, que os comandantes receberam mesmo uma reprimenda quando o número de doentes de malária aumentava.

Agora, depois da guerra, a Organização Sanitária mundial continua a luta; havendo actualmente de novo bastantes quantidades de quinina, fornecem-se à humanidade informações práticas, graças à cooperação humanitária de milhares de jornais. As redacções publicam regularmente os preceitos dados pela Comissão para a luta contra a malária, uma secção de antiga Sociedade das Nações, a saber: 400 miligramas de quinina por dia durante a estação em que reina a malária e ainda por certo tempo, e enquanto durar a doença, uma dose diária de 1 — 1,3 gramas durante 5 a 7 dias.

Tomando-se em consideração que só na Índia se perdem anualmente milhões de Libras por causa deste flagelo da humanidade, pode-se formar uma ideia dos capitais enormes, representados por homens e mão de obra, que se conservam anualmente, *graças à cooperação louvável* dos ditos jornais. A Imprensa, a Rainha da Terra, é, ao mesmo tempo, a bemfeitora da humanidade.





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 237, II série, de 12 de Outubro, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno do caminho de ferro, com a superfície de 39^m2,87, localizada entre os quilómetros 7,151.98 e 7,292.60 da linha de cintura do Porto, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22.562, de 23 de Maio de 1933.

Esta parcela de terreno está situada na freguesia de Águas Santas, concelho da Maia, distrito do Porto, e confronta ao norte e poente com Precomate e ao sul e nascente com o caminho de ferro.

O «Diário do Governo», n.º 258, II série, de 7 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que sejam declaradas sobrance duas parcelas de terreno, com as superfícies respectivamente de 37^m2,15 e 33^m2,86, localizadas à esquerda e direita da linha férrea do Norte, entre os quilómetros 170,197.90 e 170,208.25 e 170,284.15 e 170,298.35, nos termos do § 2.º do Decreto-Lei n.º 22.562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas de terreno estão situadas na freguesia e conselho de Pombal, distrito de Leiria, e confrontam a primeira ao norte e poente com a Junta Autónoma de Estradas e ao sul e nascente com o caminho de ferro e a segunda ao norte e poente com o caminho de ferro e ao sul e nascente com a Junta Autónoma de Estradas.

As supracitadas parcelas de terreno são cedidas à Junta Autónoma de Estradas, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22.562.

O «Diário do Governo», n.º 259, II série, de 8 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 1.315^m2,74, localizada entre os quilómetros 40,447.50 e 40,769.21 da linha férrea do Sado, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22.562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia de S. Sebastião, concelho e distrito de Setúbal, e confronta ao norte, sul e nascente com caminho de ferro e ao poente com Gregório Briz Garcia.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Junta Autónoma de Estradas, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22.562.

O «Diário do Governo», n.º 263, II série, de 12 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva dos trabalhos referentes ao contrato da empreitada n.º 7, de pinturas, calação e reparação dos edifícios do troço em construção de Celorico de Basto a Arco de Baulhe, de que é adjudicatária a firma Construtora do Tâmega, L.^{da}, aprovar o referido auto e bem assim declarar a mencionada adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraiu em resultado do seu contrato.

O «Diário do Governo», n.º 264, II série, de 14 de Novembro, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva dos quarenta e dois cruzamentos de via larga de tangente 0,09, cuja construção foi adjudicada à firma Francisco Fernandes & Filhos, L.^{da}, aprovar o referido auto e bem assim declarar o adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que com ele contraiu.

O «Diário do Governo», n.º 246, II série, de 22 de Outubro, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 17 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a conceder abatimento, em determinadas circunstâncias, no preço de transporte de sal comum.

O «Diário do Governo», n.º 247, II série, de 24 de Outubro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 17 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é estabelecido, até 28 de Fevereiro de 1950, o preço especial de \$50 por tonelada quilómetro para as remessas de azeitona expedidas em grande velocidade, com o peso mínimo de 500 quilogramas em detalhe e 5.000 quilogramas em vago completo.

O «Diário do Governo», n.º 249, II série, de 26 de Outubro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 20 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto do 2.º aditamento ao anexo à tarifa internacional de cupões para o transporte de passageiros e bagagens, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são alterados os preços de transporte de bagagens na Grã-Bretanha e na travessia da cidade de Paris.

E. Pinto Basto & C.^a, L.^{da}

LISBOA

TRANSPORTES MARÍTIMOS E AÉREOS

CARVÃO

SEGUROS

REPRESENTAÇÕES
(INDUSTRIAIS, ETC.)

EXPORTAÇÕES

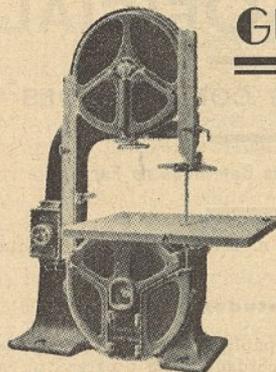
TRANSITÁRIOS

ETC., ETC.

NO PORTO

Kendall, Pinto Basto & C.^a, L.^{da}

**MAQUINARIA
PARA MADEIRA
GUILLIET**



DE
FAMA
MUNDIAL

FÁBRICA
EM
AUXERRE
(FRANÇA)

Um século de experiência ao serviço da indústria da madeira evidenciou que a melhor compra continua a ser uma

GUILLIET

EXPOSIÇÃO E VENDA:

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10-B-C — LISBOA

Noroberg Manufacturing C.^o

LONDRES



MOINHOS DE CONE
SYMONS

CRIVOS HORIZONTAIS
VIBRATÓRIOS



CONSULTE OS AGENTES

AHLERS LINDLEY L.^{TD}

Rua Ferregial de Baixo, 33-2.^o

Tel. P.P.C.A. 21321/9/3/4 X

LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais;
Automóveis, Responsabilidade Civil,
Roubo, Postais e Transportes Terrestres e Aéreos
Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.^o
Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.^o

Sede: Rua Aurea, 100, 1.^o—LISBOA



Não revela somente, quer oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a associação dos seus trabalhos. Ex.º dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA
 PRIMA PELA QUALIDADE
 DOS SEUS TRABALHOS
 FIXE BEM
 trabalhos de
 FOTOGRAVURA
 TIPOGRAFIA
 OFFSET E
 LITOGRAFIA
BERTRAND (IRMÃOS), L. DA
 Trav. de Cordões do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P. B. X. 21366 - 21227

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SÉDE EM LISBOA:

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2.

Linha férrea construída e em exploração:
 Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros
 1.347. Distância do Lobito à região mi-
 neira da Katanga: Quilómetros 1.800



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

End. Telog. EUROPÊA
 TELEFONE: 20911

«A Nova Loja dos Candeeiros»

Vende ao preço da tabela:
 Fogões, Esquentadores, Lan-
 ternas e todos os artigos da
VACUUM

Única casa no género que tem
 ao seu serviço pessoal técnico
 que pertenceu àquela compa-
 nhia, tomando responsabili-
 dade em todos os consertos
 — que lhe sejam confiados —

R. da Horta Sêca, 24
 LISBOA — Telef. 22942



WIESE & C.^A, L.^{DA}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telefone P. B. X. 2 0181

LISBOA

COMPANHIA
«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8552 — 2 8553

FILIAL

Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO

Telefone 1551

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares. — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

FALA-SE
FRANCÊS

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES**

LISBOA — Rua dos Douradores, 222
TELEFONE 2 1616 — PORTUGAL

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA:

JAMES RAWES & C.º, L.ª

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

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

The Red Hand Compositions Company

LONDON

RAHTJEN'S COMPOSITION

Tintas Anti-Corrosivas marca **MÃO Vermelha**, também conhecida por tinta **Hartmann**. A mais resistente ao calor, e de protecção eficaz e duradoura.

Não é afectada pelo ar do mar e é de



uniforme qualidade, consistência e cor, para pintar madeira, metais, pedra e cimentos; tanto para interiores como exteriores.

Tintas especiais para interiores, exteriores e fundos de navios de madeira ou de ferro.

(MÃO VERMELHA)
Company, Limited
ANTICORROSIVA PAINTS

D. A. KNUDSEN & C.º, Limitada
TELEFONE: 2 2787-2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN
Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA

A. Fernandes & Santos, L.ª

Reparações mecânicas e de electricidade em todas as marcas de automóveis

Especializados em rectificação de cambotas e cilindros e em enchimento de bronzes

RUA ACTOR TASSO, 8-14

Telefone: 4 2807 — LISBOA

Casa *Lama* Lda.

LOTARIAS

RUA DO AMPARO, 51

TELEFONE 24000

LISBOA

Manual do Viajante em Portugal

Os poucos exemplares que restam do 1.º volume estão à venda

Em preparação a nova edição, em UM ÚNICO VOLUME

Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA

Ao serviço da lavoura portuguesa

Rua do Comércio, 49
L I S B O A

Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O

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

Baden-Suíça

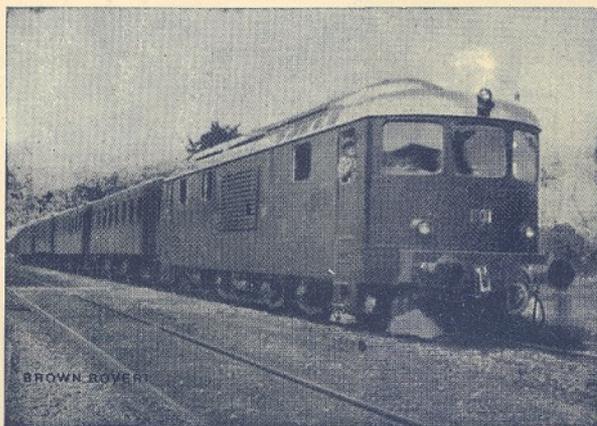
Representante Geral em Portugal e Colónias
EDOUARD DALPHIN

Praça D. João I, 25-3.º-Dt.º
P O R T O

Telef. 2 3411 — Teleg. BROWNBOWERI



Dinamos, motores, alternadores e transformadores. Aparelhos de alta e baixa tensão. Turbinas a vapor.



A primeira locomotiva do mundo com turbina a gaz (2.200 CV.)

A B R O W N B O V E R I
mantém, em pleno desenvolvimento, a técnica de construção moderna de locomotivas Diesel-eléctricas e com turbina gaz



TOSSE ?

BENZO-DIACOL

DRÁGEAS

GOTAS

XAROPE