

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

Premiada nas Exposições: Lisboa, 1898, grande diploma de honra; Bruxelas, 1897; Porto, 1897; Liège, 1905
Rio de Janeiro, 1908, medalha de prata; Antwerpia, 1894; S. Luís, 1904, medalha de bronze
Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54—Madrid

S U M A R I O :

Viagens e tarifas.—O valor economico das linhas de via estreita, pelo Eng.^o J. FERNANDO DE SOUZA.—Raoul Moreau.—Reabriu o Santorio «Carlos Vasconcelos Porto» em S. Braz de Alportel, por CARLOS D'ORNELLAS.—Cons.^o Ernesto Driesel Schröter.—Nos Caminhos de Ferro, por ALMEIDA JÚNIOR.—Ha quarenta anos.—A luta ferroviaria na Irlanda.—Caminhos de ferro franceses.—Sociedade :— :— Propaganda de Portugal :— :—

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTOR

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

SECRETARIO DA REDACÇÃO

Dr. CALADO RODRIGUES

REDACTOR E EDITOR

CARLOS D'ORNELLAS

COLABORADORES

Coronel DELFIM M. MONTEIRO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça).

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Coronel RAUL ESTEVES

Coronel de Eng. JOÃO A. LOPES GALVÃO

Capitão JAIME GALO

Engenheiro GABRIEL URIGUEN.

Capitão MARIO COSTA

Capitão LUNA D'OLIVEIRA

**PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO**

Portugal . (semestre)	30\$00
Estrangeiro (ano) £	1.00
Espanha () pesetas.	35.00
França () francos.	100
Africa ()	72\$00
Empregados ferroviários (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atrazados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO

E OFICINAS

RUA DA HORTA SECA, 7

Telef. Trindade 27

DIRECCÃO: T. 576 e 581

Viagens e tarifas

No último número da *Gazeta*, e neste mesmo lugar, dissémos que a legislação tarifaria, nos caminhos de ferro portuguêses, nem sempre tem obedecido a um criterio satisfatorio, não diremos já em atenção ao público transportador, mas relativamente os interesses das próprias companhias.

Acentuámos estarem quasi completamente despresados os concorrentes fluviáis e marítimos, estes dentre outros, formidaveis concorrentes.

E' assim, tal e qual. E causa pena que a C. P., cuja administração é tida, justamente, como uma das mais modelares administrações europeias, não lance as suas vistas, por intermédio dos serviços correlativos, para o desperdicio de verdadeiras fontes de receita, que se está verificando entre alguns pontos produtivos e os mercados de consumo.

Todos sabem quanto á *Gazeta dos Caminhos de Ferro* são simpáticas todas as iniciativas que redundem em beneficio do progresso ferroviário em Portugal, e todos conhecem qual tem sido o nosso esforço no intuito de ajudar as próprias administrações das Companhias de Caminhos de Ferro na difícil, mas honrada tarefa, de bem cumprirem a missão de que estão incumbidas. Por isso não nos levarão a mal que, nas nossas colunas, sempre que haja oportunidade, apontemos as deficiencias, àliás bem remediáveis, que levam as companhias a não arrecadar as receitas de tráfego a que legitimamente têm direito, sómente porque não se estudam, a tempo e horas, a criação dessas fontes de receita.

Dentre outros exemplos, que iremos tornando públicos, apontamos, desde já, o seguinte:

Das regiões do Norte, Douro e Minho, especialmente da de Viana do Castelo, saem, anualmente, pelo mar, com destino ao Porto e a Lisboa, grandes quantidades de madeiras em bruto, de todas as dimensões. E' Viana do Castelo um dos pontos aonde maior tonelagem é carregada.

Em Lisboa, que saibamos, são recebidas, só por um transportador, cerca de 300 toneladas por mês, pelo mar, em virtude de não haver, na C. P., uma tarifa que equipare os seus preços aos da via marítima. Esta falta vem já de longa data; mas não se justifica, presentemente, depois das linhas do M. D. estarem na posse da administração dessa companhia. Se, antigamente, não se olhava para isto, hoje tem de encarar-se o problema de outra maneira.

Assim, uma tarifa equalitaria e de concorrência ao tráfego pelo mar, impõe-se, muito embora algumas estações àquem de Viana do Castelo viessem a disfrutar dos preços como se as mercadorias, que transitam pelo mar, e a madeira em rolos é uma delas, pagassem como se fossem carregadas naquela estação.

Veremos, com vagar e tempo, o beneficio que de tal prática adviria para o público e para as receitas da Companhia, pela qual temos a maior e a mais justificada admiração, baseada em factos que são de todos conhecidos.

O VALOR ECONOMICO DAS LINHAS DE VIA ESTREITA

Pelo Engº FERNANDO DE SOUZA

A nova fase de activa construção de linhas ferreas entre nós tem trazido a público valiosa documentação acerca dos diferentes tipos de via ferrea.

Em varias regiões do paiz tem havido correntes encontradas de opinião sobre os varios tipos de linhas a utilizar e principalmente sobre a bitola em que, por desconhecimento do assunto, se não dá o devido valor ao material moderno de via de um metro.

Se até ha pouco um engenheiro de categoria pelas responsabilidades intelectuaes das situações que ocupa afirmava que linhas de via estreita eram brinquedo de creanças!

Publicámos ha tempos um brilhante artigo do coronel Lopes Galvão — sobre o caminho de ferro de Benguela.

Do distinto engenheiro Raul da Costa Couvreur veiu tambem a público um proficiente estudo — na Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes de junho ultimo — acerca das linhas de Benguela, Lobito e confederação da África do Sul e seu material circulante e em que se afirma o seguinte:

«As indicações que acabamos de apresentar corroboram a asserção feita de que a impressão que se sente ao entrar no material de 1,067 é a de que estamos em material de via de 1,67.»

Sobre este assumpto veiu-nos ás mãos uma exposição sobre este magno assumpto feito ha tempos pelo Conselho de Administração da Campanhia do Vale do Vouga, a S. Ex.^a o Ministro do Comercio em que foi sucintamente expôr a situação mundial actual, que julgo de alto valor publical-a. É um documento de alto valor sobremodo elucidativo, que julgamos conveniente reproduzir.

Lisboa, 21 de Maio de 1930

Excelentíssimo Senhor
Ministro do Comercio e Comunicações

Por V. Ex.^a foi nomeada uma nova e reduzida Comissão para reestudar definitivamente a questão da bitola das linhas a construir na Beira.

Esta questão merecera já á Comissão Revisora do Plano ferroviario, composta de distintíssimos profissionais, civis e militares, notabilíssimo estudo, no qual se tinha rodeado de todos os elementos de informação possíveis, tendo feito exame directo ao terreno, gastando mais de dois anos de aturado e minucioso trabalho.

Chegára afinal a conclusões semelhantes ás que tinham

elaborado anteriores inqueritos, subscritos pelos nomes mais em evidencia, igualmente na engenharia civil e militar.

Vai esta nova Comissão composta, aliás, de pessoas eminentes pelas suas qualidades técnicas e de carácter, encontrar-se em face de uma difícil situação, pois não vêmos como poderá resolver ou modificar o trabalho feito.

Porventura alteraram-se em poucos meses as condições do problema?

Poderá porventura a Comissão dar á via larga a probabilidade de um triunfo que em anteriores inqueritos nunca tem obtido?

Várias vezes se têm rebatido, e com indiscutivel exito, a opinião expressa, mas nunca justificada, de que só a via larga é capaz de tráfego intenso e pesado.

De pouco ou nada serve citar os exemplos notabilíssimos e concludentes da Belgica, paiz dos mais adeantados em assuntos ferroviarios. De nada serve citar os exemplos dos caminhos de ferro do Japão, de Sumatra e de Java, da Africa do Sul, da Argentina, do Brazil, etc., etc. cujo movimento excede o de muitos caminhos de ferro europeus de via larga.

De nada serve citar que as lições da moderna técnica de caminhos de ferro se inclinam nitidamente para os caminhos de ferro de via de metro, porque os progressos têm sido tão importantes e concludentes sob o ponto de vista de tracção e material, que, em toda a parte onde ha linhas novas a construir é a via de metro a preferida pela sua economia conjugada com o seu rendimento, hoje absolutamente equiparado ás das vias normais.

De pouco ou nada serve citar as nossas proprias estatísticas nacionais deante do parti-pris dos partidários da via larga.

Aures habent et non audient!

Contudo apresentamos e são eloquentes as estatísticas nacionais relativas ao ano de 1928:

UNIDADES DE TRAFEGO POR KM. EXP.

Caminhos de ferro	Bitola da via	Km. Expr. ^{1/2}	Pass.	Ton. Merc.
VIA LARGA				
C.ª Port. ^a (T.ª a rede	1,676	2,442	6,354	1,417
Beira Alta	1,676	255	5,432	980
VIA ESTREITA				
Norte de Portugal	0,90			
	1,00	142	14,671	1,122
Vale do Vouga	1,00	176	4,650	755
Companhia Nacional	1,00	555	1,687	478

Por elas se vê, de uma maneira insofismável e iniludivel que o maior movimento quilometrico de passageiros coube precisamente á via mais estreita, pois que a linha de Póvoa à Póvoa e Famalicão tinha então apenas 0,90.

Contudo, apesar da sua bitola reduzida, transportou por Km. mais do dobro do numero de passageiros do que a C. P. que tem na sua rede a mais importante linha do Paiz, Lisboa-Póvoa.

Por aquelas estatísticas se vê que, logo a seguir, a linha do Vale do Vouga, de via de metro, teve igualmente um movimento nitidamente superior ao da linha da B. A. (Via larga).

Nas mercadorias também a Via reduzida não se afastou da Via larga.

Não é pois a bitola das linhas que condiciona o seu tráfego, mas sim as condições orográficas e económicas da região que atravessam e sobretudo a forma melhor ou peor como servem as necessidades das regiões e nesse ponto não pode haver a mínima dúvida que é a via de metro a que melhor satisfaz.

E nesta discussão de vias largas e estreitas, que se tem feito entre nós, vão-se muitas vezes buscar apreciações e relatórios estrangeiros, em que se tomam as expressões de via larga e estreita pelo que elas significam entre nós, sem se reparar que na Europa em geral, se chama via larga ou normal à via de 1,44 ao passo que a nossa tem 1,067 e mais propriamente se devia chamar extra-larga, *tipo de via hoje completamente condenado*.

Como foi Portugal levado a usar este tipo de via tão fora do normal?

Como é sabido, foram considerações de ordem estratégica, de momento, que levaram a nossa vizinha Espanha a adotar uma bitola diferente da da Europa ocidental e central e que nos forçaram, no inicio da construção das nossas vias ferreas a modificar troços importantes já construídos com a bitola continental ou normal de 1,44.

Contudo reconheceu-se de tal forma o erro, perderam tanto a sua importância essas considerações estratégicas que, já em 1911, em um notabilíssimo estudo, o engenheiro espanhol Maristany encarou muito a sério o problema da adaptação das vias espanholas à via internacional e foram somente as considerações de *ordem puramente financeira* que fizeram pôr de parte tal ideia, que, contudo ainda hoje é tão actual, que continua na ordem do dia para a linha Irún-Madrid-Algeciras e no caminho de Toulouse-Puigcerdà-Barcelona acaba de ser realizada praticamente, com a aplicação de um terceiro *rail* no percurso espanhol, tornando possível a ida de material francês ou continental a Barcelona!

E se, continuando o nosso breve estudo, examinamos igualmente as estatísticas mundiais (1915) ressalta de uma maneira clara e ineludível que muitas vias ferreas apresentam vazão superior à de muitas de via normal; o Japão atingindo um movimento notadamente superior ao dôbro da Alemanha, o maior da Europa; a Índia com o movimento equiparado ao máximo da Alemanha, etc.

UNIDADES DE TRAFEGO POR KM. EXP.

Caminhos de ferro	Bitola da via	Km. Expl.	Pass.	Ton. Merc.
VIA NORMAL				
Alemanha	1,44	54.600	21.720	8.085
Austria-Hungria	>	58.000	6.214	4.414
França	>	20.854	12.00	500
Holanda e Luxemburgo . . .	>	7.254	10.117	4.550
Suissa	>	5.000	15.627	5.178
Espanha	Oeste.	1,67	548	1.120
	M. C. P.	>	429	1.508
	Sul.	>	505	826
	Andaluzes	>	1.085	5.324
	M. Z. A.	>	5.064	5.800
	Norte.	>	5.081	3.616
VIA ESTREITA				
Japão (Estado)	1,067	7.165	14.112	2.556
> (Comp. Priv.)	>	715	56.100	7.297
Índias Holandesas	>	2.800	4.645	821
> Inglesas média	1,00	21.500	5.572	778
Dibrus-Sadia (Índia)	>	158	5.321	4.682
South India	>	1.800	17.585	2.292
Eastern Bengal-Est.	>	1.240	21.500	5.560
Burmah (Índia)	>	2.457	10.114	1.500
Companhia Baixa Egípcio . . .	>	110	9.264	664
Sul Africano	1,067	12.576	2.915	1.070
Brazil.	1,00	18.900	1.157	500
Australia Ocidental.	1,067	5.705	5.420	567
Nova-Zelândia.	>	4.510	2.631	1.503

A nossa via extra-larga be 1,067 está em peores condições do que a via larga normal de 1,44. Utiliza, sensivelmente o mesmo material não tirando pois nenhuma vantagem da sobrelargura que, pelo contrário, trás apenas para esse material maior rigidez, e, portanto maior resistência nas curvas que em terrenos como o nosso, constituem a maior parte do traçado.

Chega-se a não compreender a insistência dos adversários da via de metro, recusando-lhe qualidades e merecimentos que estão patentes, à vista de todos; não só os exemplos do nosso País, mas aqueles do estrangeiro como apresentamos.

Veja-se como a Belgica com as suas linhas de metro estabeleceu as comunicações transversais e até mesmo paralelamente, e a pequenissima distância da fronteira, sendo a rede métrica de extensão superior à continental ou normal.

A Suíça, país com outras possibilidades financeiras que nós, com um movimento de turismo dos maiores do mundo, elo de passagem dos países do Norte Gran-Bretanha, França, Alemanha e Áustria sobre a Itália, para o intenso turismo e para as relações marítimas para o Oriente via Brindisi, tem uma rede importante de via de metro. Em todos os casos em que o terreno a isso obrigou, não hesitou em construir vias de metro.

E assim citaremos como das mais importantes nas linhas de via de metro, as de Albula e Engadine, que servem as estações mundiais de maior luxo e movimento, Davos-Platz e S. Moritz.

Por igual princípio se acaba de construir na Baviera em Zugspitze, uma linha de montanha também de metro.

Não citaremos as redes ferroviárias da Argentina onde ao enorme emporio que é Buenos Ayres, além das vias largas, concorrem numerosas vias de metro e em que na zona montanhosa da travessia dos Andes se recorreu igualmente sem hesitar à via de metro, para a linha internacional Buenos Ayres-Valparaíso.

O mesmo se pode dizer do Brasil e pode citar-se entre outros o caso de hoje, exemplo entre muitos, em que a República da Costa Rica tendo de estabelecer a sua rede ferroviária, optou pelo tipo inglês, correspondendo à via métrica ou seja 1,067.

E ainda mais profundamente sintomático e particularmente interessante é observar que vários países não hesitaram em substituir grandes extensões já construídas em via larga por via de metro, apesar da considerável despesa de tal substituição.

Assim, o primeiro caminho de ferro construído na África do Sul em 1860, entre Pointe e Durban, no Natal, era de via normal tendo sido transformado 17 anos mais tarde em via de 1,067.

«Ora, foi só a partir deste momento que esta linha se tornou capaz de prestar serviços» (palavras textuais do notável livro do Coronel Bey de Courtens sobre caminhos de ferro).

No Brasil transformaram-se as linhas da Bahia a S. Francisco e de Recife a S. Francisco de 1,060 em 1,000 e o mesmo se fez com várias outras linhas, ficando a bitola de 1 metro como via normal do país.

Já em 1911 tinha 18.628 Km. de vias de 1 metro para 1.422 Km. de via larga e 1.478 Km. de outras vias reduzidas.

Muitos outros exemplos poderíamos citar, mostrando que as vias reduzidas estão tendo a melhor aceitação em todo o mundo, obedecendo ao critério prático das «soluções equilibradas» que orienta os progressos nos países florescentes.

Citaremos apenas, para não alongar, os exemplos notabilíssimos da África e da América do Sul:

AFRICA: Extensão quilometrica em 1927.

	Largura das vias				
	1,435	1,067	1,00	0,672	0,610
				0,600	
União S. Afr.	18.750			1.575	
Angola	805	515		550	
Moçambique	910			95	
Out. países ou col.	6.815	13.045	15.500	2.470	2.280
	6.815	33.510	14.015	2.470	4.280

TOTAL

União Sul Africana	20.525
Angola	1.650
Moçambique	1.005
Outros países ou colonias	58.510
	61.090

RESUMO

Vias largas	6.815 Km.
Vias reduzidas	54.275 »

AMERICA DO SUL:

Extensão quilometrica em 1927.

Via de 1,67.	26.520
> 1,60.	1.818
> 1,44.	8.869
> 1,067	1.307
> 1,00.	45.585
Menos de 1,00.	8.608
Total	91.567

RESUMO

Vias largas.	37.007
Vias reduzidas.	55.560

Os numeros apresentados demonstram, se necessário ainda fôsse, de uma maneira marcada a extraordinária e preponderância da via reduzida.

Não são precisas estas razões para justificar portanto o notabilíssimo, perfeito e equilibrado trabalho da Comissão Revisora do Plano Ferroviário, feito e ponderado com os exemplos mundiais mais perfeitos e mais modernos.

Em todo o caso, batidos nos argumentos técnicos, batidos nos argumentos económicos, os partidários da via extra-larga refugiaram-se, á falta de ouro, no terreno militar e argumentam ? ? ? ... com a defesa nacional que exigiria ? ? ? ... a construção em via extra-larga das linhas das Beiras.

Não vamos discutir este argumento, mas algumas serenas observações faremos, que alguma luz devem lançar sobre o caso.

* * *

Não basta afirmar que a defesa nacional exige a construção em via extra-larga; é necessário explicar porquê.

O suplemento de sacrifícios pedidos ao paiz para a construção em via extra-larga das linhas em questão deve ser superior a 100.000 contos, o que é uma incomportável soma para a economia nacional, sem compensação alguma.

Ora a verdade é que, se as autoridades militares são as únicas competentes para dizerem o que ha que pedir aos caminhos de ferro para a defesa do Paiz, o que alás em muitos paizes se procura conjugar com os interesses económicos, também é certo que para saber o que determinado tipo de caminho de ferro pode fornecer, como possibilidades de tráfego e exploração se tornam necessários estudos especiais.

Nós acreditamos que as necessidades da defesa do Paiz são as que os militares competentes indicarem; mas também

estamos convencidos que tudo quanto se pode razoavelmente pedir a um caminho de ferro o pode dar a via de metro, senão mesmo melhor que outro tipo de via.

* * *

Para um estudo conscientioso, sereno e equilibrado, sem paixões e sem *parti-pris*, é indispensável estudar e ponderar o que outros paizes em circunstâncias bem mais difíceis que o nosso têm feito.

Na Belgica, paiz colocado no caminho milenario das invasões germanicas sobre a França, outra orientação, bem diferente, foi seguida e numerosos caminhos de ferro e principalmente de via de metro, seguem paralelamente á fronteira estabelecendo uma rede densissima entre as malhas de via larga.

De um recente trabalho sobre a rede ferroviaria belga, em que é feita a sua história, vê-se o que foi a sua admirável previsão que a prática sancionou.

Transcrevemos textualmente:

«Os caminhos de ferro belgas de via normal compreendiam em 1875 perto de 3.500 quilometros».

«O esforço realizado tanto pelo Estado como pelas companhias particulares tinha sido considerável e rápido, mas não parecia contudo suficiente».

Numerosas regiões não estavam ainda servidas e nem podia pensar-se em construir linhas de via normal de custosa construção».

«Os capitais investidos não poderiam ter uma remuneração suficiente».

«Foi então que se pensou em estabelecer os caminhos de ferro secundarios, de via estreita, *instalados a preços muito baixos*».

Quem subscreve estas considerações tão sensatas e equilibradas é o notável engenheiro M. Jadot, Engenheiro-Inspector da Direcção dos Caminhos de Ferro do Estado Belga. (Via normal).

* * *

Note-se bem que esta orientação admiravelmente equilibrada e ponderada é seguida em um paiz essencialmente plano, em que, portanto, o problema não tem a enorme acuidade que tem no nosso, extremamente montanhoso, em que, circunstância de enorme importância, é fabricante de todo o seu material fixo e circulante e, circunstância primacial, tem uma das densidades de população mais elevadas da Europa.

Belgica, população por Km.² 249 habitantes, enquanto que Portugal tem apenas população por Km.² 63,2

Outro exemplo mais moderno ainda e em que as considerações militares tiveram um interesse parcial, foi o do Marrocos francês.

Num livro recentemente publicado (*Les Chemins de fer au Maroc*) 1928, diz o autor R. Mechlin, doutor em Direito e engenheiro chefe na Companhia dos Caminhos de ferro do Leste Francês:

«Em primeiro logar aparecia um problema muito delicado, o da largura da via, tanto dos caminhos de ferro comerciais, como dos caminhos de ferro militares; os primeiros seriam de via normal (1,44) ou de via estreita (1,055). Os segundos seriam de via estreita como os concebiam os oficiais de engenharia, ou de via de 0,60 segundo, as ideias da artilharia».

Note-se bem que os militares franceses para os caminhos de ferro militares ou estratégicos, indicavam as linhas de 1,00 ou mesmo 0,60 !!

Diz depois o autor que a via de metro é em França por vezes mal vista e indica as razões mais aparentes que reais de tal facto, e em seguida acrescenta textualmente:

«Entretanto, fóra da Europa, a via métrica foi largamente utilizada, sendo unica no Japão e na America do Sul, onde constitue redes comparáveis ás da Europa pela importância

do tráfego. No Brasil e nas Índias Inglesas, importantes rôdes de via de metro existem ao lado das vias normais e prestam os maiores serviços».

«As primeiras linhas da Tunísia — diz ainda o autor — foram construídas em via normal (1,44), mas todas as linhas do Sul de Tunís são de via métrica e estas linhas são as mais importantes... esta linha (de Matlabui a Sfax) assegura um tráfego anual de dois milhões de toneladas». (C. P. 2.374.892 em 1929).

Estas considerações provam, portanto, que o sistema proposto de via de metro pela Comissão Revisora do Plano Ferroviário com as linhas.

Entroncamento-Miranda do Corvo-Arganil-Vizeu.

Vizeu-Tua.

S. Pedro do Sul-Lamego-Regua.

Vizeu-Covilhã.

Aveiro-Cantanhede-Coimbra-Miranda do Corvo.

Arrifana-Crestuma-Senhora da Hora.

Ousamos também afirmar que satisfaz plenamente todas as necessidades militares e quando aperfeiçoamentos o exigam, como os que têm sido feitos em alguns países em que essa acuidade militar é mais marcada do que entre nós, basta dotá-los com um parque de material circulante especializado que poderá ser propriedade do Ministério da Guerra, o que custará seguramente uma quantia incomparavelmente inferior à diferença do custo das linhas e ao da sua exploração.

Como existe em alguns países, até mesmo a artilharia pode ser montada em vagões com bogies extensíveis podendo circular na via larga e de metro.

Ficaria assim uma rede completa e homogênea desde Chaves, Bragança e Miranda do Douro ao Entroncamento, amparando e defendendo a um e outro lado a via extra-larga da Beira, facilmente vulnerável e convergindo no Entroncamento, que é o nosso nó ferroviário mais importante.

Em resumo, a adaptação das linhas às mais apertadas circunstâncias de tráfego e às necessidades militares é uma questão de material e não de bitola, justificando assim plenamente as considerações lapidares, sensatas, equilibradas e patrióticas do Sr. General Amílcar Mota, que referindo-se a este problema das vias das Beiras, disse:

«NÃO ESTAMOS NUM PAÍS SUFICIENTEMENTE RICO PARA QUE SE POSSAM CONSTRUIR LINHAS FERREAS ATENDENDO UNICAMENTE AO PONTO DE VISTA MILITAR»,

Em resumo, a economia do País, as suas condições orográficas, a sua fraca densidade populacional e as lições de experiência, não só do País como mundial, só permitem a construção das linhas citadas em via de metro, como a Comissão Revisora do Plano Ferroviário tão magistralmente estudou e classificou.

O Conselho de Administração: J. A. de Souza Rodrigues, Ricardo O'Neill, Francisco de Lima.

~~Encol.~~

Raoul Moreau

Foi agraciado, por proposta do Sr. Ministro dos Negócios Estrangeiros, com o grau de Oficial da Ordem Militar de Cristo, o sr. Raoul Moreau, secretário da Direcção Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Por esta distinção, absolutamente merecida, endereçamos ao ilustre funcionário, cuja folha de serviços é notável, as nossas felicitações.

Movimento ferroviário europeu

ALEMANHA

Os caminhos de ferro alemães constituem a empresa industrial e comercial mais importante do mundo. Não há na Europa — nem tanto nos Estados Unidos — qualquer empresa, companhia ou «consortium» cujo capital e movimento anual alcancem a importância dos caminhos de ferro alemães.

Durante a vigência do plano Dawes, os caminhos de ferro alemães chegaram a dar uma contribuição anual de 660 milhões de marcos e, apesar de serem ainda consideráveis os encargos que continuam pesando sobre elas com o novo regime das reparações, a direcção tem em vista introduzir melhoramentos no serviço, e fazer importantes renovações do material durante o ano de 1930 como nos precedentes.

Apesar do território nacional ter diminuído em extensão, as vias ferreas alemãs quasi alcançaram, em números redondos, a mesma intensidade de tráfego que em 1913 (412 milhões de quilómetros percorridos pelos comboios num ano, ou seja 98% do percurso em 1913). O número de carruagens de passageiros de que hoje dispõem (61.500) é mesmo um pouco superior ao de antes da guerra (57.900).

Em 1930 as vias ferreas alemãs dedicaram, como aliás aqui, especial atenção ao problema da segurança dos passageiros, aumentando a extensão dos trajectos munidos de sinais electro-automaticos. Na construção das pontes empregar-se-á de ora em diante exclusivamente aço com liga de cobre com o fim de eliminar os perigos da oxidação. Durante o ano de 1930 será inaugurada, perto de Munster, na Westphalia, a primeira ponte ferroviária soldada completamente, em substituição da «rebitagem» usada até agora em todas as pontes construídas.

Dois novos tipos de locomotiva de alta pressão serão ensaiados no corrente ano, (um de 100 e outro de 25 atmosferas). As locomotivas Diesel, de 1.200 cavalos, ensaiadas em 1929, não poderão ser usadas em grande escala por custar muito caro o funcionamento.

Na sua electrificação as vias ferreas alemãs têm de proceder lentamente, devido à escassez de meios. Em 1930 pensa-se deixar completamente electrificado o percurso Munich-Augsburgo e alguns novos trechos da rede suburbana de Berlim.

Ao mesmo tempo continuarão as obras para o assentamento da terceira e quarta vias na linha Duisburgo-Colonia.

Nas linhas internacionais aumentar-se-á a rapidez tanto no que respeita à velocidade dos comboios como também ao despacho dos mesmos nas estações das fronteiras.

— Em Alemanha foram autorizados, pelo governo os caminhos de ferro do Reich a aumentar os preços das suas tarifas para passageiros, afim dos referidos caminhos de ferro poderem fazer face ao deficit da sua exploração e melhorar os seus serviços.

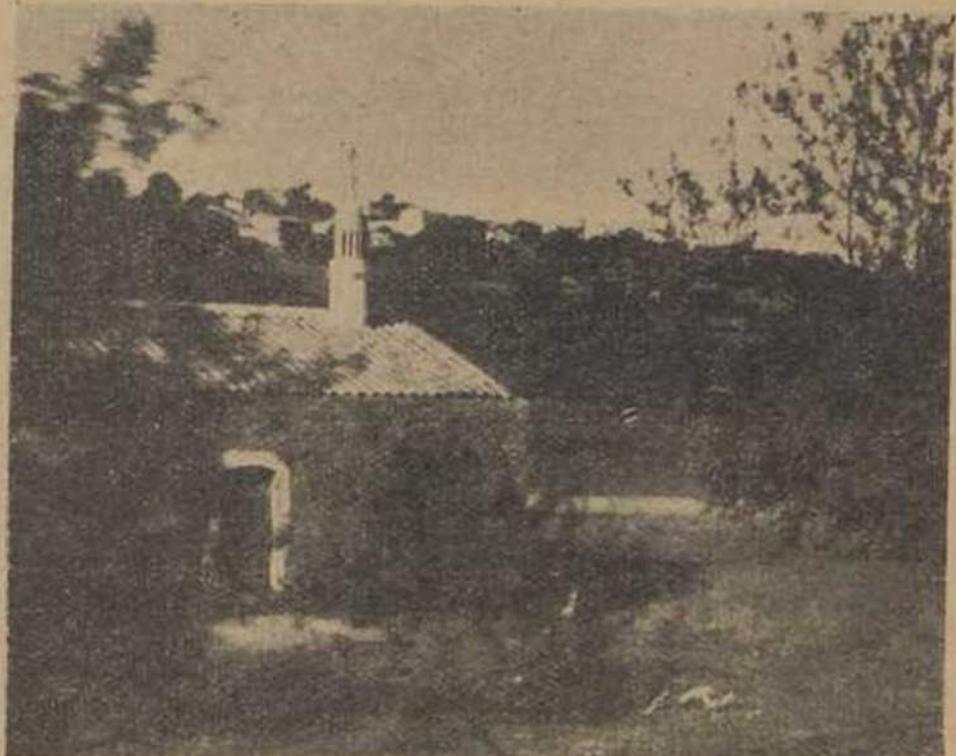
Reabriu o Sanatorio

“Carlos Vasconcelos Porto”

em

S. Braz de Alportel

Partida de Lisboa — A sessão solene — A visita ao Sanatorio — O n.º “13” e o Sr. Dr. Alberto de Sousa — Um almoço sem fim — Uma biblioteca no Sanatorio



Arredores de S. Braz, fotografia tirada do comboio

Reportagem de CARLOS D'ORNELLAS.

Clichés de MENDES DA COSTA.

NUMA das mais encantadoras regiões do Algarve, está situada S. Braz de Alportel, interessante vila e séde de concelho, bastante populosa e comercial.

Cercam a progressiva e pitoresca vila os outeiros de S. Braz, Malhão, Paço de Ferreiros, Fonte da Murta, Palmeira, Bicaio, S. Miguel e outros. São outeiros ricos pela sua cuidada cultura, onde abundam as alfarrobeiras e as amendoeiras que no princípio do ano transformam a terra algarvia num jardim deslumbrante e cheio de encanto.

A 3 quilometros, num sitio denominado o Almargem, mandou o ilustre engenheiro e nosso presado amigo general Sr. Carlos de Vasconcelos Porto, construir um Sanatorio para tratamento dos ferroviárias tuberculosos das linhas ferreas do Estado.

Para isso, o brioso e antigo militar empregou todos os seus esforços abrindo subscrições, publicando livros com a colaboração de pessoas ilustres da nossa sociedade, livros estes cujo produto de venda revertia a favor do Sanatorio a que os ferroviários dão um pouco de auxílio.

Encerrado o Sanatorio em 1927 com o fim de sofrer varios melhoramentos, apareceu o sempre prestimoso auxiliar Sr. Dr. Alberto de Sousa, director clínico do estabelecimento, que, conjuntamente com a comissão administrativa do fundo de assistencia dos Sanatorios dos Caminhos de Ferro do Estado, composta pelos Srs. capitão Carlos David dos Santos, presidente; engenheiro Pinto Bravo, Henrique Bravo e Cesar das Neves, secretario, começou a efetuar as demarches precisas para os melhoramentos naquele modelar estabelecimento.

O Sr. capitão Carlos David dos Santos, que é presidente da comissão por ser delegado do Governo nos Caminhos de Ferro do Estado, figura desempoeirada de militar ilustre e um dos mais briosos combatentes da Grande Guerra, tem desempenhado com inteligencia e actividade notaveis o alto cargo de que foi incumbido.

Conseguiu obter alguns fundos na liquidação de contas com os Caminhos de Ferro do Estado, isto depois de surgirem grandes dificuldades e administrando rigorosamente as receitas que lhe são atribuidas pelos regulamentos de exploração.

Segundo afirma o Sr. capitão David dos Santos, está assegurado o funcionamento do Sanatorio que tem contado, e mais contará de futuro, com a assistencia dos ferroviários.

Com outras economias conseguiu ainda a compra de algumas centenas de metros quadrados de terrenos destinados a recreio de doentes.

O Sanatorio está apto a receber desde já vinte doentes que, com todo o conforto, podem restabelecer-se das suas doenças.

O Sr. general Carlos de Vasconcelos Porto viu finalmente coroada de bom exito a sua grande e admiravel obra, mercê de uma pleiade de figuras que se sacrificam com amor pela familia ferroviaria que tantos beneficios presta

A Gazeta dos Caminhos de Ferro não podia de maneira alguma deixar de se fazer representar numa festa que resultou uma homenagem a todos aqueles que trabalham pelo progresso e pela caridade.

Notas de reportagem — A partida de Lisboa

No dia 19, com destino a Faro e dali a S. Braz de Alportel, partiram no comboio da noite os Srs. Engenheiros Ferreira de Mesquita, representando a Direcção da C. P., Pinto Bravo, general Vasconcelos Porto, tenente-coronel Pina Lopes, que representava o Conselho de Administração da C. P., capitão Carlos David dos Santos e Cesar das Neves, respectivamente presidente e secretario da Comissão Administrativa do fundo de assistencia e dos Sanatorios dos Caminhos de Ferro do Estado, Carlos Mendes da Costa, capitão Santos Ribeiro, Dr. Lobo Alves, Manuel Carlos Guerra dos Santos, Machado Pinto, director geral de Assistencia Pública de Lisboa, Henrique Bravo, representando o pessoal ferroviário e varios convidados, entre eles representantes da imprensa de Lisboa.

Chegámos a Faro logo ás primeiras horas da manhã e dali seguimos para S. Braz de Alportel em automoveis particulares que á saída da estação nos aguardavam assim como o Sr. Dr. Alberto de Sousa.

Chegados a S. Braz, fomos recebidos em casa deste clinico, que nos mandou servir o primeiro almoço, e de seguida partimos para o local onde está o Sanatorio.

De Faro, além do Sr. Governador Civil, tenente Matias, seguiram para o local do Sanatorio os Srs. Engenheiros Plínio Silva, Ataide Ferreira e Veríssimo de Sousa, Drs. Corte Real e Antonio Santos, tenentes Ruy da Silva Horta e João Antonio Rodrigues e Manuel Caetano de Sousa, Dr. Humberto Pacheco, Alvaro de Lemos, Ferreira da Silva, capitão J. Catarino, Padre Sena Neto, José de Sousa Uva, etc.

A sessão solene

No «hall» do Sanatorio realizou-se a sessão solene a que presidiu o Sr. Governador Civil do distrito, secretariando os Srs. tenente-coronel Pina Lopes, Engenheiro Ferreira de Mesquita, general Carlos Vasconcelos Porto e Machado Pinto.

Falou em primeiro lugar o Dr. Alberto de Sousa que proferiu o seguinte discurso:

Como Director Clínico desta casa, cabe-me a honra de, em nome dos doentes, em nome de todos que aqui trabalham e até (permitem-me a forma de dizer) em nome destas paredes, saudar todas V. Ex.^{as} e agradecer-lhes o alto significado, relevo, distinção e brilho, que a este acto de reabertura do Sanatorio Carlos Vasconcelos Porto, V. Ex.^{as} vieram dar com a sua presença aqui. Eu quero também, Meus Senhores, saudar neste momento aqueles a quem esta casa tanto deve e prestar homenagem cheia de respeito e reconhecimento á memoria desses entes que em vida foram amigos generosos amigos deste estabelecimento.

E porque neste instante o cerebro e o coração me dizem que devo contar bem alto como se ergueu e viveu este Sanatorio, como aqui, nesta quietação da beira serra algarvia, estas paredes apesar de coisas mudas, inexpressivas, teem uma historia que nem todos conhecem e é sempre adrede repeti-la, e segredam dumas para outras, certos nomes que a elas se

ligaram por actos de dedicação e benemerencia, eu, Meus Senhores, de alma ajoelhada e em nome dum sentimento que se chama gratidão, sentido por mim, sentido por muitos que aqui recuperaram a saude abalada, sentido por esposas, por mães, por creanças, que á beira do desamparo viram um dia regressar ao lar querido o braço que ainda trabalha para eles e os protege, eu digo, bemdito seja V. Ex.^a Sr. General C. Vasconcelos Porto, como bemdita é a sua obra!

Ha muito que num arrepiante e tenebroso numero de vidas ceifadas, a tuberculose vem dizimando implacavelmente a familia portuguesa, num grito de alarme, num ruido formidavel de catastrofe. E essa derrocada de que só recentemente Portugal se tem apercebido e que de longe vem por falta de meios de combate ao terrível morbus, advinhou-a e sentiu-a a alma generosa e boa de Vasconcelos Porto, que, num condoido sentir pela desgraça alheia, se embalou num sonho belo e grandioso de Bem Fazer. Deserto e só, escutando apenas o coração que o animava, ergueu-se como um heroe se ergue, se o perigo o desperta dum sono descuidado e apagando-se na modestia dos Bons e dos Grandes, procurou dar forma e pôr em prática a sua linda idéa.

Pedi, esmolou, recebeu com o mesmo sentido reconhecimento o grande e o pequeno donativo, sofreu em silêncio a indiferença duns e mais do que a indiferença, doutros a quem se dirigiu; mas como heroe que empunha desfraldado o seu estandarte e o leva para a frente, sem um desânimo e antes encontrando em cada obstáculo mais um estímulo para vencer, ei-lo confiado na sua Fé, a procurar os seus colaboradores e a dar forma e vida a uma das mais belas obras de solidariedade humana, que nesta linda terra portuguesa se tem erguido. Bem haja! Bem haja! O seu nome tem sido, é e será sempre o companheiro inseparável desta casa, o estímulo para os que para ela e nela trabalharem e a luz que dissiparia a treva da desventura dos que a ela se acolherem para se tratarem.

Dirigia então os Caminhos de Ferro do Estado e era Chefe dos Serviços de Saúde do mesmo, um grande Engenheiro, o Sr. José Abecassis Junior e o saudoso medico, o Dr. Agostinho Lucio da Silva: almas do melhor quilate, imediatamente solicitadas a acarinhar a idéa de Vasconcelos Porto. Procuraram ouvir opiniões autorisadas de grandes médicos, como os Ex.^{mos} Drs. Lopo V. Carvalho, José Joaquim d'Almeida e Ricardo Jorge, que lhes aconselharam S. Braz d'Alportel. Vieram até cá e lembrei-lhes este local. Voltaram a vê-lo com o Dr. José Joaquim d'Almeida e o generoso altruismo dum bondoso Senhora de saudosa memória, a Ex.^{ma} Sr.^a D. Francisca Pires Uva, facilitou a posse almejada de casas e terrenos para a edificação do Sanatorio.

Deve-se ao Sr. Engenheiro Abecassis a planta e dedicada vigilância destas obras e a sua especial situação de então Director dos Caminhos de Ferro, facilitou em mil e uma coisas a realização da obra, para a qual muito concorreu também o então Chefe de Secção em Faro, Sr. Eduardo de Melo Garrido, dedicado e fiel executor das indicações do Sr. Engenheiro Abecassis, e que, embora já adoentado, foi sempre o homem firme no seu posto e a esta obra se entregando de alma e coração. O Dr. Lucio foi sempre o grande animador e um dedicado auxiliar e se o corpo lhe ia envelhecendo, o espírito era sempre novo!

Mãos á obra, surgiam dificuldades? — venciam-se! Faltava o dinheiro? Pedia-se mais e as bolsas generosas de Santos Jorge e de D. Gertrudes Margiuchi, abriam-se para dar. E assim, de luta em luta, o Sanatorio abriu-se um dia como um sorriso de esperança a muitos desgraçados. Correm os tempos e com eles o rio caudaloso das despesas. Faltam receitas, gasta-se por vezes nesta casa a última moeda em cofre, volta-se a recorrer ás bolsas amigas. Vasconcelos Porto promove variadas festas, outras vezes alguém lhe faz empréstimos para que aos doentes não falte o estritamente necessário, até que um outro engenheiro ilustre, de robusta inteligência e carácter de famoso quilate, ao passar pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Estado, vincou a sua simpatia e carinho

por esta obra, criando-lhe receitas que foram o final das angustiosas duvidas sobre o dia de amanhã, que a todo o instante preocupavam os que pela vida e marcha deste estabelecimento se interessavam, e por isso V. Ex.^a Sr. Engenheiro Plínio Silva, é considerado por todos nós um grande Amigo desta casa.

Mas, como este Sanatorio se tinha erguido com donativos, muitos deles em materiaes, sucedeu que a acção do tempo sobre os mesmos foi deteriorando e comprometendo seriamente a estabilidade do edifício e impedindo o seu funcionamento dentro das normas da mais simples e rudimentar higiene. E novamente, perante a grande necessidade de reformar o existente, começam a surgir dificuldades varias e, quando fechado o Sanatorio para grandes reparações se esperava que estas começassem dentro de um período de alguns dias, eis que tudo se complica e de tal modo que alguns anos se passaram sem que estas tivessem o seu inicio.

Nas minhas constantes solicitações junto de quem de direito, encontrei sempre a melhor boa vontade mas, a par dela, uma grande indecisão. E o tempo, no seu rodar constante, levando os Caminhos de Ferro do Estado por arrendamento á Companhia Portuguesa e dando autonomia á Comissão do Fundo de Assistencia e dos Sanatorios do C. F. E., fez-me verificar que, desde que a actual Comissão se constituiu e que na sua presidencia se encontrava o Ex.^{mo} Sr. Capitão David dos Santos, tudo mudou. Como se uma vara mágica e protectora tivesse de novo tocado a obra de Vasconcelos Porto, a Ex.^{ma} Comissão a que acabo de referir-me e a indomável força de vontade do seu Presidente, que sabendo vencer a dificuldade máxima (a financeira) e compenetrandose de que aos ferroviários do Estado se lhes devia devolver completamente remodelado o seu Sanatorio que aos poucos ia caindo, fizeram o milagre da reabertura deste Sanatorio nas condições em que hoje se encontra.

Senhores da Imprensa, a quem saudo, a quem respeito e a quem admiro, cuja nobilíssima missão é em todo o mundo a de bem orientar a opinião pública, mostrando-lhe nas colunas dos seus jornais os graves problemas adentro das fronteiras e quantas vezes fóra delas. V. Ex.^{as}, que para o poderem fazer se ilustram e se educam nos princípios da verdade e da razão, mostrando os actos bons dos homens e os seus actos maus, exaltando uns para servir de exemplo, criticando os outros

para reprimir imitações, digam amanhã nos seus jornais, que este Sanatorio que se sente honrado com a presença de V. Ex.^{as} e que teve em Vasconcelos Porto o seu iniciador, o seu amparo durante muitos anos, deve, ao lado do patrono desta casa, inscrever na história da luta contra a tuberculose em Portugal, a Comissão do Fundo de Assistencia e dos Sanatorios dos C. F. E.

O que hoje aqui se encontra de novo e tanto é, a ela e só a ela se deve, e que todos os ferroviários do Estado saibam, ao menos pela minha boca, que a toda a actual Comissão e muito principalmente ao seu Presidente, devem o benefício que a classe começa de novo a usufruir. Que pena eu tenho de não saber tecer, na linguagem harmônica dos eleitos da pena ou da palavra, o meu hino de louvor a V. Ex.^{as} tal como o merecem!

V. Ex.^a Sr. Director Geral de Assistencia, sobre cujos hombros pesa um formidável encargo, veja que nem toda a gente espera que o Estado faça só por si obras de assistencia. Aqui tem V. Ex.^a um exemplo do que vale a iniciativa particular e para estímulo desta, de norte ao sul de Portugal seja V. Ex.^a de hoje para o futuro também um amigo desta obra de assistencia e proteja-a dentro dos limites do possível. Fazendo-o, pratica V. Ex.^a um acto de justiça e quem os pratica só se nobilita. Em V. Ex.^a confio, de V. Ex.^a espero.

E, como citei alguns dos colaboradores da ideia que vingou e cuja marcha V. Ex.^{as} vão verificar, eu, que dentro disto tudo, tenho tido a mais apagada missão, mas que aceitei como um dever a responsabilidade de acompanhar esta reconstrução, devo declarar aqui bem alto a todos V. Ex.^{as} que ao Ex.^{mo} Sr. Ataide Ferreira se deve toda a orientação do trabalho agora aqui executado. Este homem, cujo merecimento é igual à sua modestia e honestidade, para não faltar às obrigações do seu cargo, aqui aparecia sempre com a mesma vontade, sempre com o mesmo interesse às primeiras horas da manhã.

E eu, que desde o dia em que neste local trabalhou o primeiro operário, (e tantos anos já lá vão), sei bem as dedicações que esta casa tem recebido, sentir-me-hia mal com a minha consciência se neste momento não pedisse á Ex.^{ma} Comissão que felizmente nos dirige, um acto de justiça. Eu, sem mérito e sem obras, que vejo até além numa parede, o meu retrato ali colocado porque os meus doentes com tal



Os dois primeiros doentes que entraram com a reabertura do Sanatorio - O General Vasconcelos Porto tendo á sua esquerda o Dr. Alberto de Sousa e á sua direita o nosso director; o Sr. capitão David dos Santos, Eng.^o Ferreira de Mesquita e Tenente-coronel Pina Lopes

imerecida prova me quizeram distinguir, peço a V. Ex.^{as} que me autorisem a inscrever ali a letras douradas, mas douradas pelo reconhecimento, o nome de Ataide Ferreira, como benemerito deste Sanatorio e bem benemerito é, porque todo o seu trabalho, que muito vale, foi absolutamente desinteressado. E peço ainda a todos que me ouvem que pelo esforço dispendido, me acompanhem numa agradecida salva de palmas á ilustre Comissão de Assistencia dos C. F. E.

Seguidamente usou da palavra o Sr. capitão David dos Santos, Delegado do Governo adjunto e Presidente da Comissão Administrativa do Fundo de Assistencia dos Ferroviarios do Estado. Rende as suas homenagens ao Sr. general Vasconcelos Porto, fundador do Sanatorio, para quem devem ser principalmente dirigidas todas as honras, por quanto não só idealisou a obra como tambem colheu para ela inumeros donativos de particulares.

Elogia o esforço, tenacidade e dedicação do Sr. Dr. Alberto de Sousa, director do Sanatorio, que deve ser colocado no plano seguinte ao daquele senhor, e exalta o altruismo do Sr. engenheiro Ataide Ferreira, que, sem o menor interesse material, dirigiu as obras de restauração e beneficiação do Sanatorio.

Presta igualmente as suas homenagens aos Srs. engenheiros Plinio Silva e José Abecassis Junior, dois grandes amigos do estabelecimento, que, quando directores dos Caminhos de Ferro do Estado, prestaram serviços dos mais valiosos em favor da obra, como sejam a criação de novas e importantes receitas e outros.

Tece elogios aos seus colegas da Comissão Administrativa, nos quais sempre encontrou o maximo empenho e valiosa colaboração para que a reabertura se fizesse nas melhores condições, e, depois de dirigir um apelo ao Sr. Director Geral da Assistencia Publica, para que auxiliasse a manutenção daquela bela obra, declarou oficialmente reaberto o Sanatorio.

Pôs em evidencia o facto do Sr. general Vasconcelos Porto chegar a mendigar de porta em porta solicitando auxilio para a edificação do seu Sanatorio.

Bem dita seja a sua obra, continua o orador, que veio trazer um pouco de conforto á familia ferroviaria.

Seguidamente, depois de saudar a imprensa presta tambem homenagem ao Sr. Dr. Alberto de Sousa.

Uma salva de palmas coroou este interessante discurso duma figura cheia de talento e dum brioso militar.

O Director Geral da Assistencia Publica de Lisboa, Sr. Machado Pinto, depois de prestar homenagem ao general Vasconcelos Porto pela realização daquela importante obra, disse estava disposto a prestar todo o auxilio aos Sanatorios, dentro das suas posses e que o fazia com aquele prazer que sempre tem em auxiliar estabelecimentos daquela natureza.

Diz ainda que S. Ex.^{as} os Srs. Ministros do Interior e Finanças estão dispostos a trabalhar para reprimir quanto possível a tuberculose em Portugal.

Usou depois da palavra o Sr. Tenente-coronel Pina Lopes que em nome da Companhia Portuguesa diz que este vê sempre com viva simpatia a inauguração de Sanatorios da natureza do «Vasconcelos Porto».

Salientou que a obra que estava inaugurando se devia á grande figura que é o General Vasconcelos Porto a quem prestava homenagem em nome da C. P.

Tambem se referiu aos nomes dos Srs. Dr. Alberto de Sousa, Engenheiro Plinio Silva e José Abecassis Junior.

Sauda tambem todos os ferroviarios de Portugal, fazendo ardentes votos para que no pais se inaugurem bastantes estabelecimentos e em breve o Sanatorio do Norte.

O Sr. Dr. Lobo Alves fala em nome do pessoal medico superior da C. P. Representa os Serviços de Saude e a Assistencia dos Caminhos de Ferro e sauda o General Vasconcelos Porto e o Sr. Alberto de Sousa assim como todas as entidades e pessoas que contribuiram para a inauguração e reabertura do Sanatorio.

Faz uma interessante palestra sobre a tuberculose, afirmando que é necessario adoptar medidas energicas para combater o terrível mal que diz ser uma epidemia pior do que as pestes medievais. Diz que, em Portugal, de 20 em 20 minutos morre um individuo tuberculoso e que é necessario combater este mal tomando medidas energicas, medidas essas que seriam pouco dispendiosas, em virtude no nosso pais possuir bastantes elementos naturais. Sou de opinião — continua o orador — que é necessario passar por aqui o maior numero de doentes possivel, afim de estes receberem uma educação higienica-dietetica, ensinando-os a evitar a propagação da doença.

Olhando para o neto do homenageado, disse que ele, apesar de muito criança, acabara de receber uma grande lição de civismo que jamais se esquecerá.

Finalmente elogiou o General Carlos de Vasconcelos Porto e o Sr. Alberto de Sousa, dizendo que estes nomes devem ficar ligados áquela obra de que são os indices e os expoentes maximos. Os nomes ali inscritos, acrescenta, ficam gravados não só ali a letras de ouro, como no coração de todos os ferroviarios, e entre os grandes benemeritos de Portugal.

Fala em seguida o Engenheiro Plinio Silva que, apesar de instado pelo autor destas linhas, não quiz dar o prazer á *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de transcrever na integra o seu discurso. Falou em seguida e de novo o Sr. Dr. Alberto de Sousa que agradeceu a todos os oradores que o antecederam as palavras amaveis que lhe dedicaram e que acha imerecidas.

Uma salva prolongada de palmas ecoou pelas salas do Sanatorio e durante uns momentos notou-se na assistencia algumas lagrimas que disfarçadamente se fizeram desaparecer.

Comovidamente, essa figura que representa um simbolo para a classe ferroviaria de Portugal agradeceu, ás varias entidades o convite que lhe fizeram para assistir áquela festa e agradeceu tambem todas as referencias que lhe fizeram.

A serie de discursos termina com uma saudação ao Sr. Governador Civil de Faro que em nome do Governo e do Sr. Ministro do Comercio veio ali prestar homenagem ao General Vasconcelos Porto a quem pede licença para abraçar.

Segue-se a visita ao Sanatorio, modelar estabelecimento que é um espelho de limpeza.

A visita ao Sanatorio

Inicia-se a visita ao Sanatorio, ao qual acorreram todos os visitantes que, acompanhados pelo Dr. Alberto de Sousa, percorrem todas as dependencias.

Tem melhoramentos consideraveis, completamente modernizado e com abundancia de higiene e que honra extraordinariamente o seu pessoal.

Respira-se ali o ar puro e admiravel que contri-



Vista da galeria de repouso do Sanatorio

bue poderosamente para o restabelecimento completo dos doentes como aconteceu ao Sr. Jacques Alfacinha, um dos empregados ferro viarios que dali saiu completamente curado.

A proposito do Sanatorio escreveu o Sr. Dr. Lyster Franco o seguinte:

O magnifico estabelecimento de assistencia, que a tenacidade e o altruismo do ilustre militar sr. general Carlos Vasconcelos Porto, fez erguer ha mais duma dezena de annos entre as ridentes colinas do verdejante vale das Almargens, depois de alguns annos de encerramento e sofridos indispensaveis melhoramentos, qual Fenix renascida das proprias cinzas, reabre novamente as suas portas, o mesmo é dizer que recomeça a obra de benemerencia para que foi criado.

Os melhoramentos levados a efecto modificaram estruturalmente a sua organização interna, fizeram-no pôr a par do que de melhor existe lá por fôra. Reparou-se nos mais pequenos detalhes de higiene, atentou-se nos mais insignificantes pormenores e assim, a pouco e pouco, se foi rea-

lizando uma grande obra, uma obra de relêvo, que honra o Algarve e honra sobretudo aqueles que a souberam levar a efecto.

No Sanatorio das Almargens nada falta. De tudo quanto possam carecer os 20 doentes, para cujo internamento se destina, de tudo quanto a sua cura possa exigir, graças a Deus, ali se encontra.

E não falta sobretudo o sol, que entra a jorros pelas janelas, o bom ar que, filtrado pelas cumeadas da serra, ali chega de tal forma purificado, que faz do local um recinto de eleição para o fim que se tem em vista. Não faltam tambem os mais salutares principios de higiene escrupulosamente observados, e até alguns pormenores de caracter psicologico, deliciosamente acatados, a influir no animo do doente que ha-de vir.

A alma de toda esta transformação radical, o portador da varinha magica que operou o milagre de transmutar o Sanatorio das Almargens num estabelecimento que pode, sem favor, considerar-se modelar, foi o seu director clinico, o sr. dr. Alberto de Sousa.

A actividade desenvolvida em todos os sentidos, em



Posto de desinfecção do Sanatorio

prol do Sanatorio, por este ilustre medico, torna-o créder das nossas mais sinceras homenagens, torna-o créder da estima e da admiração de todos os algarvios.

Ele esteve desde a primeira hora em todos os lugares, olhando a tudo, atentando em todos os detalhes, resolvendo todos os problemas e todas as dificuldades, as muitas dificuldades que no nosso paiz asfixiam todos aqueles que querem fazer alguma coisa de util em prol da comunidade. Dessa luta saiu vitorioso e honra lhe seja por isso.

Seu auxiliar, desde a primeira hora, o ilustre engenheiro sr. Ataíde Ferreira, chefe da 16.^a secção de via e obras dos caminhos de ferro, que, com uma dedicação invulgar e alta competencia, se prestou a dirigir gratuitamente toda a parte técnica dos trabalhos.

Outros nomes havia a juntar a estes. São os dos benemeritos da casa, uns felizmente vivos, outros perdidos já na voragem da morte. Os seus nomes devem, contudo, ser relembrados neste momento, uma vez que não ficaram esquecidos nas paredes do Sanatorio. E nelas, gravados a letras de ouro, além do de Carlos Vasconcelos Porto, a figura maxima da casa, a posteridade poderá ler os de D. Francisca Pires Uva e D. Gertrudes Margiochi e os dos engenheiros srs. José Abecassis Junior e Plínio Silva, Eduardo Melo Garrido, dr. Agostinho Lucio e Silva e Santos Jorge.

Para festejar a reabertura do Sanatorio, inaugurado em 1918 e encerrado em 1927, por melhoramentos, vêm expressamente de Lisboa e vão de Faro, algumas dezenas de pessoas de categoria.

O sr. governador civil do distrito, o sr. comandante da

Policia, o sr. bispo da Diocese, entidades superiores dos Caminhos de Ferro do Estado, dos serviços de Saúde e dos serviços de Assistência Pública, representantes da C. P., membros da comissão administrativa do Fundo de Assistência e dos Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado, a quem pertence o Sanatório e que para as obras deu os contos de réis indispensáveis, médicos e engenheiros de nomeada, amigos do Sanatório, acorrerão a S. Brás de Alportel e à Almargem a fim de dar brilhantismo a um acto cheio de generosidade e altruísmo.

E entre todos, a figura veneranda do sr. Carlos Vasconcelos Porto, que deve sentir orgulho da sua obra, que deve sentir-se feliz pelo incremento que tomou o estabelecimento que é portador do seu nome e que se deve ao seu esforço, ao seu espírito altruísta.

E por esse Portugal inteiro, quantas bençãos sobre esse nome, quantos olhos postos nessa casa donde pode vir ainda a salvação, a felicidade, a vida!...».

O n.º «13» e o Dr. Alberto de Sousa

O Sr. Dr. Alberto de Sousa, que parece ter uma certa aversão ao n.º «13» eliminou-o do Sanatório.

Na enfermaria, a cama com o numero em questão não existe, é claro que na arrecadação não existe também o respectivo guarda-roupa.

O n.º «13» só existe ali, no respectivo calendário e supomos que o Sr. Dr. Alberto de Sousa só para não ter que mandar executar o calendário não aparece ali nos dias «13» de cada mês.

Diz o Sr. Dr. Alberto de Sousa — faço isto não imaginem que é por mim; é porque os doentes em geral embirram com o numero que é fatídico e eu confesso, diz o doutor que também embirra com ele.

Aproximavam-se as 13 horas (horas do almoço) e regressamos nos mesmos automóveis particulares.

Um almoço sem fim

Do regresso da jornada, voltámos para casa do Sr. Dr. Alberto de Sousa afim de almoçarmos.

Um pequeno descanso e um pouco de palestra aumenta o apetite.

Diz-nos um dos criados, que em geral gostam de dizer coisas aos jornalistas.

— Está quasi...

Parece que tinha notado que realmente tínhamos um certo apetite.

A caminho da sala de jantar onde se sentaram á mesa 13 pessoas e mais 27 que fizeram um total de 40 convidados.

Presidiu Madame Alberto de Sousa, que tinha á sua direita o Sr. Governador Civil e á esquerda o General Vasconcelos Porto.

Ao champagne falaram o Sr. Dr. Alberto de Sousa, que bebeu pelo General Carlos Vasconcelos Porto, pela Comissão de Assistência e pela Imprensa. Seguiu-se este ilustre militar que brindou pela família do Sr. Dr. Alberto de Sousa; o Sr. tenente Pina Lopes que brindou também pelos Srs. Vasconcelos Porto, Dr. Alberto de Sousa e pela Comissão de Fundos de Assistência e Sanatório dos Caminhos

de Ferro; o Sr. capitão David dos Santos, que brindou pelo Sr. Dr. Alberto de Sousa, Engenheiro Ataide Ferreira, Machado Pinto, Governador Civil do distrito, Dr. Lobo Alves, que brindou, entusiasticamente, pelo Algarve.

Duas horas á mesa e um dos criados triste informava-nos que era pena não podermos assistir até ao final do almoço.

E vai-nos dizendo: falta isto, falta aquilo, ainda falta a fruta, o doce, o café, os charutos, etc., etc., pelo que concluimos que o almoço não tinha fim.

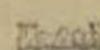
Aproximou-se a hora de partida e precipitadamente abandonamos S. Braz de Alportel.

Chegamos a Faro e alguns convidados se lastimam de não terem tido um momento para conhecer a interessante cidade algarvia.

Uma biblioteca no Sanatório

Lembramos a conveniencia da fundação de uma biblioteca que seria instalada no Sanatório com o fim de proporcionar aos doentes internados uns momentos mais de distração e assim contribuir-se-hia também para a sua instrução.

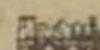
Para isso seria necessário a nomeação de uma comissão com o fim de angariar livros, revistas e jornais o que não é difícil e para o que oferecemos desde já a nossa cota parte.



CONS.º ERNESTO DRIESEL SCHRÖTER

Encontra-se completamente restabelecido do desastre que ha dias sofreu, o Sr. Conselheiro Ernesto Driesel Schröter, nosso ilustre amigo e uma das mais prestimosas figuras da sociedade financeira e comercial do nosso país.

Felicitando S. Ex.ª a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* aproveita a oportunidade para agradecer-lhe a amável e penhorante carta que nos dirigiu, a propósito da interessante entrevista que teve a gentileza de nos conceder e que publicámos no último número, e na qual, por lapso, se dizia que o Sr. Conselheiro Schröter era vogal da Associação Industrial Portuguesa, prestimosa corporação a que, aliás nunca pertenceu.



Cambios

PRAÇA	Compra	Venda
Londres	108\$20	108\$45
Paris	\$88,5	\$89
Madrid	2\$45	2\$55
New-York	22\$10	22\$22
Zurich	4\$50	4\$55
Roma	1\$16	1\$17,5
Bruxelas	\$62	\$65
Amsterdão	8\$89	8\$94
Berlim	5\$50	5\$55
Praga	\$65,5	\$66,2
Rio de Janeiro.	2\$28	2\$40

NOS CAMINHOS DE FERRO

Homens do Passado

Homens do Presente

O sr. engenheiro Francisco dos Santos Pinto Teixeira é, a par de um militar disciplinado e disciplinador, um dos brilhantes ornamentos do ferroviarismo português, estudioso e culto, apesar de novo ainda. Nos caminhos de ferro coloniais exerceu, durante alguns anos, uma acção inteligente e profícua, nos últimos tempos e durante a grande guerra.

Regressado à Metrópole, os governos constitucionais continuaram a dispensar-lhe toda a merecida consideração e aprêço, tendo em muita conta o seu alto valor técnico e a sua indesmentível honorabilidade de carácter.

Por isso, e atendendo ás suas qualidades de homem de estudo, ponderado e criterioso, foi escolhido para exercer e exerceu, por alguns anos, o difícil e preponderante lugar de Administrador Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, cargo que foi obrigado a abandonar, após a constituição do Governo da Ditadura, não porque esta o não considerasse ou deixasse de ter na mesma conta o seu muito valimento, mas porque a força das circunstâncias arremessaram o sr. engenheiro Pinto Teixeira para um campo ambíguo, de que era necessário sair ariosamente, porque a sua magnífica folha de serviços era testemunho suficiente de que assim sucederia.

Com efeito, de investigação em investigação, através de um rigoroso inquérito aos seus actos de habil e honrado administrador dos Caminhos de Ferro do Estado, chegou-se à lógica e, desde sempre, esperada conclusão, de que tal inquérito não havia tido razão de ser, porque nenhum acto do ilustre militar e engenheiro o impunha.

Assim, concluído esse famoso inquérito, o país verificou que dessa situação saiu mais honrado e mais enobrecido ainda, se fôra, possível, o sr. engenheiro Francisco dos Santos Pinto Teixeira, ao qual, como todos nos lembrâmos, porque foi há bem pouco tempo ainda, se prestou uma justíssima homenagem de reparação, num memorável banquete que lhe foi oferecido num dos mais suntuosos restaurantes da capital, e a que tivemos o prazer de associar-nos com a maior sinceridade.

Pouco tempo depois, em 1927, era o sr. engenheiro Pinto Teixeira convidado, pelo Governo da Ditadura, a assumir outro elevado cargo, — o de Pre-

sidente da Comissão Liqüidatária, criada por virtude do arrendamento dos C. F. E., à C. P.

Como anteriormente, nos caminhos de ferro coloniais e na Administração Geral dos C. F. E., o Sr. engenheiro Pinto Teixeira soube impor-se pela sua inteligencia e ponderação, grangeando, mais uma vez, a simpatia de quantos com ele colaboravam, pois o Presidente da Comissão Liqüidatária era o mesmo homem de acção, energico, persuasivo, justiceiro e pontual que todos admiravam, que todos se tinham acostumado a admirar e a respeitar. Alheio a politicas ou a credos religiosos, pondo, acima de tudo, os seus deveres de dirigente e orientador; amando, sobretudo, a sua nobre profissão, o Sr. engenheiro Pinto Teixeira facilmente triunfou e ha-de saber continuar, sem reforços de retórica ou escusadas louvam-nheces, a prestar á sua patria os serviços que ela dele carece, como um dos seus filhos mais prestativos, como um dos seus ornamentos de grande valor e



Engenheiro Francisco dos Santos
Pinto Teixeira

Lealdade.

Isso tudo o levou novamente á África, aos Caminhos de Ferro e Portos de Lourenço Marques, aonde a sua sábia acção de dirigente se tem feito sentir, como se vê da leitura dos seus sucintos relatórios aqui publicados.

Com efeito, o sr. engenheiro Pinto Teixeira, actualmente Director dos C. F. P. L. M., tem sido, mercê da sua máscula inteligência, dos seus vastos conhecimentos da especialidade, um verdadeiro propulsor e defensor da mais perfeita administração que fazem de si um ídolo no meio dos seus excelentes colaboradores, pois o sr. engenheiro Pinto Teixeira sabe ser um Director e um amigo, e sabe distinguir e distinçar, entre uma e outra qualidade, que, parecendo incompatíveis, se aliam muito bem ao temperamento de um homem que coloca, acima de vaidades inúteis, irritantes e irritáveis, as preclaras virtudes do seu saber e do seu patriotismo.

Cá de longe, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que o conta no número dos seus ilustres colaboradores, não podia deixar de prestar-lhe esta singela homenagem, oriunda de uma incondicional e desinteressada admiração, que, por expontânea, é assim mais sincera e mais amiga.

Almeida Júnior.

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Julho de 1890)

A catastrofe de Goldau

Na sua secção Notas de Viagem, dava, neste numero, o director da Gazeta, Mendonça e Costa, notas interessantissimas sobre a sua viagem na Suissa, no Wetliberg e largo de Kug. Transcrevemos algumas linhas do final dessa crónica brilhante, como todas as devidas à pena do nosso saudoso director, e fazemos essa transcrição principalmente porque ela nos dá o relato de uma das mais terríveis catástrofes geológicas.

O lago de Zug é situado a 417 metros d'altitude, tem 14 kilometros de comprimento por 4,5 de largura na sua parte mais vasta. Nalguns pontos é d'uma grande profundidade, que atinge 400 metros.

Assim que o vapor se põe em marcha, aparecemos, como por encanto, a bonita cidadesinha de Zug, meio escondida entre a verdura que a rodeia, de entre os edificios da qual notamos o monumental palacio das auctoridades do cantão, e a egreja gothica de Saint-Oswald.

Continuando a viagem, não ha tempo para contemplar todos os agradaveis panoramas que se nos oferecem, tão variados elles são, em tanta quantidade nos apparecem.

As nossas *notas* falham n'este ponto, porque é impossivel tomal-as n'este perpassar continuo de pequenas villas que se espelham no lago, de altos montes que se erguem a um e outro lado, a cada volta da roda do vapor. Ao fundo destaca-se no alto o Righi-Koulm, com os seus soberbos hoteis; em baixo a rendilhada villa de Arth.

Chegados a esta, como não podemos demorar-nos passemos já do vapor para o comboio que nos levará a Goldau, a estação inferior do Righi.

Mas, já que citámos aquelle nome, não deixemos de registar um triste facto historico, que se liga ao nome de Goldau.

Antes mesmo de o conhecer, o viajante presente-o ao atravessar este pequeno troço desde Art. Os campos não têm a alegria dos demais da Suissa; respira-se como que uma brisa de tristeza n'aquelles lugares; não aquella melancolia que, muitas vezes entre montanhas nos assalta, e que logo um panorama ridente nos dissipa, mas um sentimento de desolação, que só o conhecimento da sua origem pode explicar-nos.

Por toda a parte escombros, despojos, terra removida, pedras partidas, aridez n'uns sitios, arvores quebradas n'outros. Presente-se que uma grande catástrophe assolou aquelles sitios. E assim foi.

Ha 75 annos que a natureza se esforça sem o conseguir, por cobrir de vegetação os destroços a que ella propria reduziu a povoação de Goldau, em 2 de setembro de 1806.

Foi n'esse dia que uma parte da montanha do Rossberg, um rochedo calcareo que assentava sobre

uma camada d'areia, se destacou, vindo cahir sobre as aldeias que lhe ficavam inferiores. Goldau, Bussinger, Bœthen e parte de Lowerz, destruindo-as completamente.

Proximamente 300 edificios, entre os quaes 100 habitados, duas egrejas, capellas, fabricas, etc., ficaram soterradas a 50 metros de profundidade, com 457 victimas.

As aguas do lago de Lowerz, repellidas pela grande massa que n'elle cahiu, arremessaram-se sobre as margens, e submergiram duas pequenas ilhas habitadas. A destruição estendeu-se a mais de cem kilometros quadrados.

Patriotismo

No mesmo numero, inseria a «Gazeta» a seguinte local em que o espirito patriótico se manifesta da forma mais louvável.

Temos o maior prazer sempre que se nos offerece ensejo de tratar de qualquer producto de fabricação portugueza, e as nossas industrias teem-nos do coração a seu lado para fallarmos d'ellas com todo o entusiasmo.

De entre estas, uma das que mais se tem desenvolvido no paiz é a das conservas alimenticias, das quais conseguimos já ser exportadores, enviando em 1888 ao estrangeiro 100 contos de conservas de atum, 775 contos de sardinha, 16 de outros peixes, e 44 de fructas.

A nova fabrica da Companhia Argentina vem aumentar os bons creditos que já conseguiram as suas collegas, produzindo já diferentes conservas de peixe e preparando-se para em breve fabricar as de lagosta, fructa e legumes.

Situada na praia da Nazareth, onde abunda o melhor peixe do oceano, no centro da fertil região d'Alcobaça, conhecida pelos excellentes fructos e legumes e que por isso se pode considerar a Valencia portugueza, tendo á testa dos trabalhos um conhecido artista francez com 25 annos de pratica, os seus produtos serão de uma fabricação esmerada que terá a melhor aceitação nos mercados estrangeiros.

Uma circunstancia ainda, nol-a tornou mais sympathica: — as latas teem a marca portugueza e o distico bem legivel da sua origem.

Não segue, pois, esta companhia o condemnable sistema de baptisar os seus productos com titulos de procedencia estrangeira que só provam ou que o genero é mau e o proprio productor se acobarda de o apresentar como seu, ou que o mercado portuguez é peior que despreza os productos nacionaes para só consumir os de fora do paiz.

A atitude de Gazeta que, em toda a sua longa vida, fol sempre norteada por um patriotismo inatacavel, aproveitara mais aquele ensejo para o manifestar.

Passados quarenta annos, é de lustumar que, em tantos aspectos da nossa vida industrial, os interesses nacionaes não sejam defendidos da mesma forma.

(Da Gazeta dos C. de Ferro, de 1 de Agosto de 1890)

Nesse numero da Gazeta, publicava Ferreira do Amaral, a respeito do caminho de ferro de Mossamedes, um interessantíssimo artigo sobre acção colonizadora de que vamos transcrever largo trecho. Justifica-se a transcrição assim larga com a categoria alta de colonial do autor do artigo, com o brilho da sua forma literaria e com os patrióticos ensinamentos que ele contem.

Para o primeiro ponto da nossa these ficar definido, temos que pensar que a raça negra apta para todos os misteres de obedecer, mas inabilit para os de mandar, tem forçosamente, para ser productiva, de ser dirigida pela raça branca, e que esta tem d'acclimar-se e habituar-se aos rudes trabalhos africanos e ás fadigas correlativas, mas em zonas taes do continente negro, que provadamente sejam idoneas para a sua conservação, e principalmente para a sua propagação.

Pensar que a África se ha-de civilisar, sob a exclusiva acção do negro, é pensar um pouco menos do que uma utopia, porque é sustentar uma insensatez; pensar que o colono, sem se ligar á terra, como base de operações, e sem constituir familia e adquirir propriedade, ha-de internar-se na civilisação dos indígenas, e não na sua exploração egoista, é não vêr e não saber, ou, o que é peior, não querer vêr, e não querer saber.

* * *

Os processos colonizadores das raças saxonias, e principalmente das anglo-saxonias, consistem na absorção ou mesmo na eliminação das raças indígenas.

São-nos exemplo d'esta verdade a America, a Australia, e ser-nos-hia tambem o Indostão, se o vigor das raças superiores indianas, se os seus habitos de resistencia, se as suas condições religiosas e as grandes massas de população com tendencias diversas e principalmente se o clima e os vicios da raça branca importada se não oppozessem á absorção que apontamos.

Os portuguezes teem o segredo das sympathias dos indígenas, e a garantia do seu prestigio está nos seus processos de tolerancia, e na assimilação das castas indígenas, que preferem ao seu aniquilamento e destruição. As raças do norte impõem os seus habitos; os portuguezes aconselham, insinuam-se.

Por vezes mesmo, quando isolados por muito tempo, e fóra do convívio da Europa, tomam os habitos dos naturaes, exagerando assim o defeito das suas qualidades.

A sua acção é mais morosa, mas é mais efficaz e mais duradoura: assim, pois, nós que não temos os grandes capitaes essenciaes ás grandes empresas, mas que temos o melhor producto a acclimar em África, o homem branco, devemos diligenciar fazer concorrer os capitaes estrangeiros, em beneficio da civilisação da nossa África, dando nós n'esse concurso o que de melhor se pôde dar, o branco africano, o descendente portuguez, e principalmente a raça cruzada de boer com a portugueza, que deve ser de primeira ordem.

A região naturalmente indicada para a grande formação da colonisação africana pôde indicar-se a largos traços, por a vastissima zona, que tem por limites, ao sul o Cunene, a leste as cabeceiras do Zambeze, além do Cubango, ao norte as serranias comprehendidas entre o Cubango e Caconda na sua vertente sul, e a oeste a linha de cumiadas da cordilheira, que de Caconda se estende até Cabo frio, e que constitue o patamar do elevado degrao de Chella.

Os grandes rios Cubango, Cunene, as regiões originarias do Zambeze, o Caculavar, o Chimpunhime, o grande paiz dos Ambuellas e Ganguellas, a Camba, o Mulondo, Maboio, Quipungo, Luceque, Quihita, uma parte da serra do Sambo e Ambo e toda a região alta do Bihé, estão naturalmente indicadas, como sendo, pela fertilidade dos terrenos, menos baixa latitude, e maior altitude, os mais proprios para constituirem um largo e vastissimo centro de operações de colonisação, que poderá levar dezenas d'annos a constituir-se, mas que tem todas as condições essenciaes, não só á producção dos generos dos climas temperados, mas ainda á de muitos productos ricos, como o café, a cera, a borracha e ainda o marfim e as pelles d'animaes nos primeiros annos de ocupação definitiva.

Em grande parte d'estes territorios, senão na sua totalidade, o clima favorece extraordinariamente a conservação e reprodução das raças meridionaes da Europa, o que facilmente se verifica pelos augmentos dos colonos portuguezes, que como ensaio se tem estabelecido no planalto da Chella.

Alem das colonias portuguezas de Lubango, Chibia e Caconda, existe, na Humpata, [a colonia S. Januario que apesar das fadigas d'uma longa travessia de 5 annos pela África central, e de ter chegado á Humpata, quasi aniquilada e perdida, se recompoz com a belleza do clima, com a magnifica agua, o bello ceu azul, e a fresquissima temperatura do alto da serra e como complemento com a franca, generosa e liberal hospitalidade da honrada bandeira portugueza.

D'entre o matto, até então desaproveitado e inutil, o braço forte da raça previligiada dos boers fez surgir, como por encanto, e em poucos mezes, uma villa aceiada e limpa, com ruas largas e alinhadas, agua correndo por todas as ruas, pura e limpida; hortas e cearas, enfim tudo quanto pôde representar a comodidade, o conforto, e o bem estar da vida campesina da Europa.

Ao lado das caras retintas dos indígenas fazem contraste pittoresco as cabeças louras, e a tez alvissima de centenares de creanças fortes, robustas, ageis, e com as phisionomias coradas dos quadros flamengos.

A simplicidade primitiva e quasi patriarchal das familias, que constituem a colonia S. Januario, espalha em volta da Humpata uma atmosphera de trabalho, e de virtude, que commove mais do que quanto se possa dizer, ou escrever. Ali mais do que em qualquer

outra parte do mundo, *precheur d'exemple* tem o seu molde mais perfeito, a sua acção mais definida.

Tem porém um defeito essa colonia.

E' difficilmente conciliavel com o gentio limitrophe.

A intransigencia religiosa, a rudesia primitiva dos costumes, a aristocracia da raça excluem o contacto, a benevolencia, a assimillação das castas indigenas; e a tal ponto isto se tem incutido no espirito dos nativaes que os temem, mas não estimam, que na sua classificação pittoresca, os alcunham de gentios brancos!

Apezar porem d'estes defeitos apparentes, esta colonia representa no planalto da Chella, uma força que se chama a vitalidade; e a autonomia de raça, que é, na escala da 'colonisação', o que a cepa resistente é para a cultura da vinha phyloxerada.

A suavidade dos costumes portuguezes, em contacto com a dureza d'aço d'aquelles caracteres, de rigissima tempera, e de fortissima vontade, é razão mais que sufficiente para a formação d'uma raça futura, que reuna em si os elementos de benevolencia, de vontade, de efficacia d'acção, e de energia de trabalho, que sejam a base d'uma grande civilisação, por ventura o prologo d'uma grande nacionalidade, radicada aos interesses portuguezes pela origem, pela terra, e pela tradição.



A luta ferroviaria na Irlanda

Vae acesa, na Irlanda, a luta entre a classe ferroviaria e o governo daquele país. O pessoal em desinteligencia com os seus directores, foi até á greve, primeiro na linha de Great Southern até Kingbridg e a seguir greve geral. O motivo, lá como cá, sempre o mesmo: impor ás companhias, pela violencia e pela fôrça, a concessão de determinadas regalias ou reparações morais.

E os irlandeses, como, durante alguns anos, os portugueses, entendem que a melhor maneira de se conseguir o desejado, é a greve, a luta social, em que se compromete, muitas vezes, a economia geral, e a tranquilidade publica, sem resultado apreciavel.

Como das lutas sociais, entre o capital e o trabalho, raro é surgir o engrandecimento da nação onde elas se verificam, antes, ou quasi sempre, se não perige a disciplina de modo a abalar os fundamentos coletivos, irremediavelmente, padece, sobretudo, a organização dos Estados, o que não é um mal menor.

Há, cremos, sempre maneira de se chegar a um acordo sem ser preciso perturbar o sossego de ninguem.

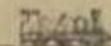
Caminhos de ferro franceses

O Conselho Superior dos Caminhos de Ferro franceses aprovou o programa conjunto até 1934, elevando a cifra das construções, em cada um dos dois primeiros anos, a 450 locomotivas, 12.000 vagões, 600 carruagens de passageiros e 50 fourgons.

As provisões, para os três anos seguintes, são mais reduzidas, sendo o valor anual das encomendas, de 1.500 milhões de francos, aproximadamente.

Vê-se, pois, que a França procura, na medida do possível, aperfeiçoar e melhorar os seus caminhos de ferro, porque só assim conseguirá nivelar-se aos países de maior preponderância em matéria de transportes ferroviários.

Reduzidos ao mínimo de incremento, depois da guerra, tendo permanecido longo tempo em lamentável estado apático, vê-se agora que a França vai avançando, lentamente, e em breves anos será, na Europa, uma poderosíssima fonte de receitas ferroviárias, que se reflectirá, sem dúvida, na economia mundial.



Sociedade Propaganda de Portugal

Com a nova direcção desta prestimosa sociedade, tem aumentado dia a dia as vantagens para os seus associados.

Conseguiu já a S. P. P. as seguintes facilidades nos teatros e cinemas de Lisboa:

Teatros: Nacional Almeida Garrett, ás terças-feiras, desconto de 50 %; Gimnasio, ás quartas-feiras, desconto 50 %; Trindade, ás sextas-feiras, desconto 50 %, e Variedades, ás terças e sextas-feiras, desconto 50 %.

Cinemas: Odéon, ás segundas e terças-feiras, desconto 50 %; Condes, ás segundas-feiras, desconto 50 %; Chiado Terresse, ás terças e quintas-feiras, desconto 50 %; Olympia, ás segundas, quartas e sextas-feiras, desconto 50 %; Cinema Palace (antigo Trianon), ás quintas-feiras, desconto 50 %; Royal Cine, ás quintas-feiras, só nas «matinées», desconto 50 % (mediante requisição passada na sede da Sociedade); S. Luiz Cine, ás quintas-feiras, só nas «matinées», desconto 25 % (mediante requisição passada na sede da Sociedade), e Central Cinema, ás sextas-feiras, só nas «matinées», desconto de 30 % (mediante requisição passada na sede da Sociedade); Jardim Zoológico, ás quartas-feiras, desconto de 50 %.

O advogado sr. dr. Antonio Pereira Brandão, que tem o seu escritorio no Rossio, 95, dá aos socios da Sociedade Propaganda de Portugal qualquer consulta gratuitamente, e o advogado sr. dr. Antonio José Pereira, com escritorio na rua Nova do Almada, oferece um desconto de 50 %, não só em consultas que se lhe façam, como ainda nos serviços forenses reclamados pelos socios.

Finalmente, são para salientar os descontos que muitos e considerados estabelecimentos da capital resolveram estabelecer, dando assim colaboração valiosa á Sociedade Propaganda de Portugal.

A Sociedade Propaganda de Portugal projecta ainda passeios e excursões que muito contribuirão para o conhecimento perfeito do País, não só a nacionais como a estrangeiros.