

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

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

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

1304

16—A B R I L—1942

A N O L I V

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

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

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

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
AMÉRICO FRAGA LAMARES

REDACÇÃO:

Engenheiro AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO
MIGUEL COELHO
ALEXANDRE SETTAS
REBELO DE BETTENCOURT
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

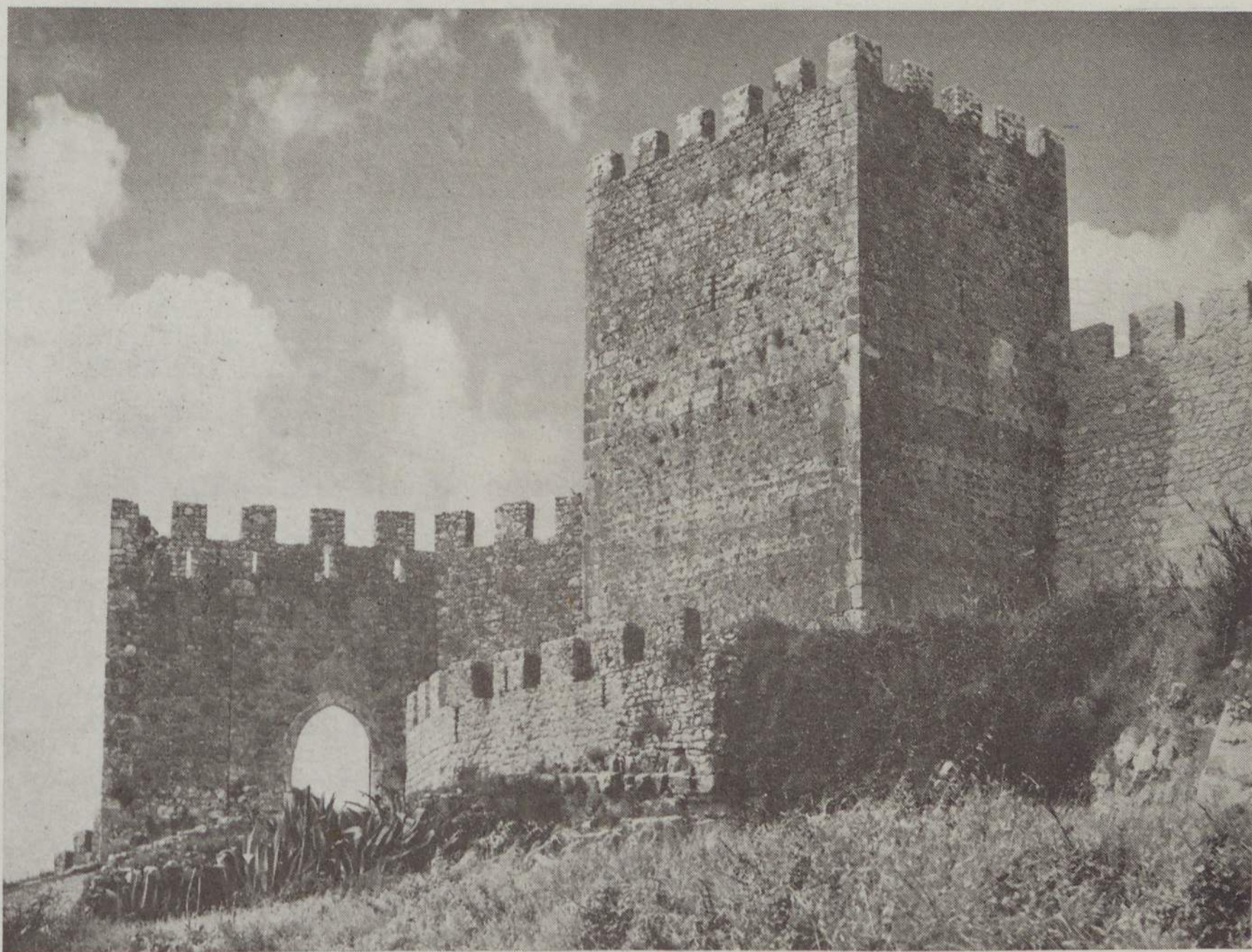
COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Capitão de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Engenheiro M. DE MELO SAMPAIO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Dr. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ A. COSTA PINA
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Dr. MANUEL MÚRIAS



S U M A R I O

Montemór-o-Velho — Vista parcial do seu Castelo (Arco da Senhora do Rosário).	187
No limiar de um novo ano de publicação	189
Conselho Directivo da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», por <i>Carlos d'Ornellas</i>	191
Fotografias dos cinco membros do Conselho Directivo	192
Os portos e os caminhos de ferro da Colónia de Moçambique em 1940, pelo Coronel de Eng. ^a <i>Alexandre Lopes Galvão</i>	193
No ramal de Leixões, pelo Eng. ^o <i>Américo Vieira de Castro</i>	198
A acção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta	200
A Guerra e os Caminhos de Ferro.	206
Cidades de Portugal — Tomar e os seus problemas	209
A Empresa Carbonífera do Douro, L. ^{da}	213
A orientação e a selecção profissionais, pelo <i>Professor José F. Rodrigues</i>	214
Curiosidades e distrações da «Gazeta», por <i>Alexandre F. Settás</i>	216
«Negresco», o «bar-restaurant» da sociedade elegante da capital	218
Linhas estrangeiras	219
Brindes e Calendários.	220
Panorama da temporada teatral, por <i>Miguel Coelho</i>	221
Publicações recebidas	224
Engenheiro Fernando de Souza.	225
Há 50 anos	226
Parte oficial	227



MONTEMÓR-O-VELHO — Vista parcial do seu Castelo (Arco da Senhora do Rosário)

No limiar de um novo ano de publicação

Em 16 de Março findo, «Gazeta dos Caminhos de Ferro» entrou em novo ano de publicação. Porém, êste número comemorativo do nosso aniversário não poudé sair, por motivo de ordem sentimental, naquela data. O motivo, não o ignoram, por certo, os nossos assinantes, colaboradores e anunciantes, foi o falecimento do nosso querido amigo e ilustre director, Engenheiro José Fernando de Souza, que era quem, habitualmente, naquela data festiva, ocupava, com a sua prosa brilhante, estas páginas de honra.

Comovidamente, com a mais profunda saüdade, recordamos a sua figura e escrevemos o seu nome. É que, com o seu desaparecimento, não só perdemos um director e um antigo colaborador, dos mais competentes e dos mais ilustres, mas, também, choramos a ausência dum amigo lealíssimo, bondoso, que na sua bondade e lealdade se igualava ao fundador e primeiro

director desta revista, L. de Mendonça e Costa, outra enorme saüdade de quem, nesta casa de trabalho, recebeu o difícil encargo de manter e continuar uma obra, que nasceu do desejo de, na esfera da sua acção, contribuir, o melhor possível, para o engrandecimento da nossa terra e para o prestígio dos caminhos de ferro.

O programa da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» foi traçado por Mendonça e Costa e continuado e amplificado, após a sua morte, pelo Engenheiro José Fernando de Souza, que, há poucas semanas, desapareceu também do número dos vivos. Esse programa não será desvirtuado, nem postergado por nós, antes, porém, será escrupulosamente mantido dentro da mesma honestidade de processos e da mesma política de verdade, sob cujo influxo esta publicação nasceu e que eram também os atributos daqueles dois nossos queridos e saudosos mestres.

Ao entrar em novo ano de publicação não nos sentimos, todavia, desanimados, pois temos sempre presentes as lições que nos legaram Mendonça e Costa e Fernando de Souza e contamos ainda, para levar a bom termo a tarefa de que estamos incumbidos, com a amizade e a colaboração de muitos dos mais ilustres nomes da engenharia portuguesa.

Dentro da lição recebida nos manteremos no nosso posto, para servir com dignidade a nossa querida Pátria.

CONSELHO DIRECTIVO

da "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Mais de meio século percorrido, com uma posição definida na imprensa técnica do país, colaborada pelos melhores valores da engenharia e, por isso, por essa já longa existência e por essa colaboração ilustre, com seu nome feito e prestigiado até no estrangeiro, *Gazeta dos Caminhos de Ferro* possui motivos bastantes para se orgulhar do seu passado, de sua larga folha de serviços prestados a uma das actividades mais importantes de Portugal continental, e esse orgulho bem como o seu passado, impõem-lhe o dever de continuar, com dignidade, a sua obra, a sua missão.

Envelhecer, na imprensa, é sinónimo de vida mais forte, mais enraizada à terra, e não de invalidez. Se, para os homens, a velhice é um motivo de melancolia, para os jornais é uma razão de contentamento e orgulho e também de confiança por parte do público.

Falecido o Engenheiro José Fernando de Souza que, durante longos anos, primeiro como colaborador efectivo e depois como director, trouxe para as colunas desta revista, com a autoridade do seu nome, a discussão serena e imparcial dos grandes problemas ferroviários, lembramo-nos logo de organizar um «Conselho Directivo», em que se reunissem alguns dos maiores e mais ilustres amigos da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Generosamente, com as mais calorosas palavras de simpatia e de estímulo para a nossa revista e para o nosso esforço, todas as pessoas a quem, para tal, dirigimos convite, dignaram-se aceitá-lo. É, pois, com alegria justificada que hoje, neste número comemorativo da nossa entrada em novo ano de publicação, inserimos os seus nomes, com os nossos agradecimentos penhorados e o testemunho público da nossa mais viva admiração e gratidão.

Fazem parte, de hoje em diante do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, os srs.:

— General Raúl Esteves, oficial superior de Engenharia e membro do Conselho de Administração da C. P.

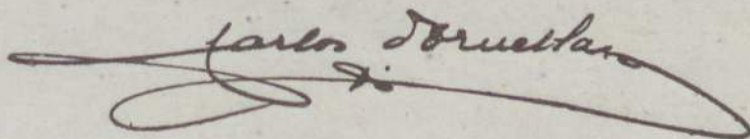
— Coronel Lopes Galvão, ilustre escritor e engenheiro dos Caminhos de Ferro Coloniais.

— Engenheiro Cancela de Abreu, deputado da Nação e Director da Sociedade Estoril.

— Engenheiro Civil e de Minas Raúl da Costa Couvreur, professor do Instituto Industrial de Lisboa, presidente da Comissão de Fiscalização dos Levantamentos Topográficos Urbanos do Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

— Engenheiro Luiz Fernando de Souza, filho do nosso saudoso director e amigo, José Fernando de Souza, e actual Director, por morte de seu pai, do diário *A Voz*.

São estes os nomes dos nossos cinco ilustres amigos, com quem a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* conta, deste número em diante, para prosseguir, com a mesma fé de sempre, a sua missão jornalística e, com ela, a defesa incondicional dos superiores interesses da Nação.





Engenheiro CANCELA DE ABREU

Conselho Directivo da «Gazeta
dos Caminhos de Ferro»



General RAÚL ESTEVES



Coronel LOPES GALVÃO



Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA



Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR

Os portos e os caminhos de ferro da Colónia de Moçambique em 1940

Pelo Coronel de Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO

O relatório da Administração dos portos e caminhos de ferro da Colónia de Moçambique, relativo ao ano de 1940, foi agora publicado.

Por êle se verifica que apesar das enormes perturbações causadas ao intercâmbio comercial pela guerra, o ano decorrido foi ainda de relativa prosperidade.

As receitas de todo o sistema, incluindo caminhos de ferro, portos, camionagem e aviação, elevaram-se a 126.481 contos e as despesas de exploração somaram 73.230 contos, resultando um saldo de 53.251 contos. O coeficiente de exploração foi pois 57,9 %. Em 1939 havia sido de 49,2 % e em 1938 de 49,7 %. Êstes números mostram que a exploração do sistema foi afectada pelas condições da guerra.

As receitas no ano de 1939 haviam sido de 140.000 contos, no ano de 1938, 139.000 contos.

As despesas diminuíram em relação ao ano anterior em consequência das medidas tomadas; mas a diminuição das receitas foi ainda maior; e daí o agravamento do coeficiente da exploração.

O número de passageiros transportado pelos caminhos de ferro elevou-se a 472.712

e os transportados pela Camionagem do Estado somaram 231.519: Total 704.231 passageiros.

As mercadorias transportadas elevaram-se a 1.887.019 toneladas, das quais apenas 84.273 competiram à Camionagem.

Vê-se assim que muito mais importante foi o serviço prestado pela Camionagem ao transporte de passageiros do que ao transporte das mercadorias.

Note-se porém que a tendência para a utilização da Camionagem no transporte de mercadorias é digna de especial registo.

De 1939 para 1940 foi além do dôbro!

Em 1938, 37.310 toneladas, em 1939 42.648 e em 1940 84.271 toneladas.

A mercadoria que mais avoluma no transporte em caminho de ferro é a do

serviço combinado que registou 1.459.234 toneladas, num total de 1.867.959, que foi a que todos os caminhos de ferro transportaram.

Em todo o caso, e apesar do volume do tráfego ter sido superior ao anterior, que foi de 1.437.037 toneladas, a receita produzida foi menor.

Em 1940 o tráfego combinado das mercadorias rendeu 56.730 contos, enquanto



Chegada do comboio azul à estação de Lourenço Marques. É um comboio de luxo que circula entre L. Marques e Johannesburg

que no ano anterior a receita arrecadada foi de 63.308 contos. Diferença sensível.

Porquê?

Porque avolumou o tráfego pobre, carvão e minérios, por tarifas ainda mais reduzidas. Diminuiu o transporte de muitos produtos classificados nas tarifas altas, como produtos químicos e farmacêuticos, metais trabalhados, artigos manufacturados, etc., etc.

O carvão transportado somou 605.000 toneladas ou seja 40 % do tráfego combinado!

O tráfego em serviço interno também registou um grande aumento em relação ao ano de 1939. Em 1940, 408.725 toneladas; em 1939, 365.711. Neste já se deu o paralelismo entre o aumento de tonelagem e o aumento da receita. Mas esta é infelizmente ainda muito pequena em relação à receita total arrecadada, pois somou apenas 12.354 contos, ou seja 10 % apenas.

Distribuição do tráfego pelas linhas

O sistema ferroviário da Colónia de Moçambique continua a depender em absoluto dos rendimentos da linha de Lourenço Marques a Ressano Garcia.

Veja-se o seguinte mapa onde se indicam os passageiros e as mercadorias transportadas pelas diferentes linhas e as receitas que o tráfego produziu.

LINHAS	Passageiros	Mercadorias	RECEITA (Contos)
Ressano Garcia	190.775	1.542.817	64.112
Goba	12.450	54.111	924
Limpopo	46.706	81.499	3.614
Marraquene . .	94.165	26.200	814
Gaza	11.383	9.213	589
Inhambane . .	9.865	19.627	526
Quelimane . .	60.255	49.063	2.166
Moçambique . .	47.113	85.429	3.805
Soma	472.712	1.867.959	76.550

É desolador constatar que o caminho de ferro de Moçambique que mede já para cima de 400 quilómetros — produza uma receita de 3.805 contos apenas!

Dá-se isto porque o avanço do caminho de ferro não tem sido acompanhado da

ocupação económica do território, como tanto se fazia mister.

Compare-se este resultado com o obtido pelo caminho de ferro de Benguela que, apesar de não atravessar região alguma que se compare, em riqueza e em possibilidades, como qualquer das regiões atravessadas pelo caminho de ferro de Moçambique, arrecada já uma receita de mais de 40.000 contos.

É que não basta construir caminhos de ferro para se valorizarem os terrenos servidos: é preciso acompanhar a construção com medidas que promovam o aproveitamento do solo e até do sub-solo, quando este se mostre rico, como o de Moçambique dá indícios se ser.

Tráfego ferroviário para a zona de competência.

O tráfego recebido de todos os portos sulafricanos pela zona de competência da União, que abrange quasi toda a região das minas de ouro de Rand, foi de 946.990 toneladas. A Lourenço Marques couberam 471.850, donde se vê que a nossa partilha se manteve dentro dos limites consignados na Convenção União-Moçambique.

Mas se ao governo da União não interessava o desvio de tráfego de importação dos seus portos para o nosso porto de Lourenço Marques, interessava-o o desvio para este do tráfego de exportação, com o objectivo de descongestionar o movimento neles.

Assim é que, segundo se lê no Relatório a páginas 85, a Administração dos Caminhos de ferro da União se entendeu com a administração portuguesa para alterar as tarifas a aplicar ao carvão e aos minérios, especialmente o minério de ferro que nunca tinha passado pelo nosso porto. Não é de admirar que o minério de ferro nunca tivesse passado por Lourenço Marques porque só agora começou a sua exportação, com destino à Inglaterra, por este país se ver privado dos minérios da Suécia e da Noruega com que alimentava os seus altos fornos.

Diz-se no Relatório que a Administração da União, com as suas solicitações pretendia manter o tráfego da zona de compe-

tência dentro dos limites da Convenção, embora à custa da diminuição das nossas receitas resultante do abaixamento das tarifas aplicadas ao tráfego exportado.

Nós vamos antes pela necessidade que a Administração da União tinha de descongestionar os seus portos e até as suas linhas férreas.

E que assim deve ser, poderá deduzir-se dos seguintes números que indicam a posição de Lourenço Marques em relação aos principais portos da União pelo que diz respeito ao valor da importação e da exportação.

PORTOS	Valor da importação £	Valor da exportação £
Cabo	19.761.278	7.113.180
Port Elizabeth	24.075.276	1.974.483
East London	5.426.282	448.813
Durban	35.316.043	8.658.913
LOURENÇO MARQUES	7.619.892	2.157.513

Êstes números mostram claramente que o grande pôrto da União continua a ser Durban, não obstante o movimento verdadeiramente anormal de navegação que o pôrto de Cabo está tendo, por motivo do desvio do tráfego do Canal de Suez para a rota do Atlântico.

O nosso pôrto que é, em condições naturais e em situação geográfica, incontavelmente o primeiro de África do Sul, encontra-se assim numa situação de desfavor em relação a todos êles, excepção feita, bem entendido, do modesto pôrto de East London, que, coitado, vai fazendo o melhor que pode para se valorizar.

A exportação dos minérios por Lourenço Marques intensificou-se grandemente. A tonelagem total registada neste ano foi de 241.321 toneladas.

A saída do carvão é que não teve o acréscimo que era de esperar, em face da decifiência do abastecimento pelas minas inglesas. Em relação ao ano de 1938 a exportação foi menor.

Transportaram-se:

Em 1938	694.733 tons.
Em 1939	572.659 »
Em 1940	605.632 »

Foi para o Cabo que o carvão se enca minhou de preferência, para abastecer navios que entram naquêlê pôrto e não vão aos portos do norte.

O Relatório, expondo as dificuldades criadas ao tráfego internacional destinado ao nosso pôrto, cita um que é interessante transcrever:

«e) O facto de se terem acolhido a Lourenço Marques, no princípio da guerra, alguns navios alemães e italianos e alguns alemães residentes na União Sul Africana, o que fez subir o pequeno número de alemães, vivendo nos distritos de Lourenço Marques e Inhambane de pouco mais de duas dezenas para cerca de duas centenas, serviu de pretexto, com o apoio de certa imprensa da África do Sul, para se alegar que estavam milhares de alemães junto da fronteira do Transval, escondidos e armados em fazendas que propositadamente haviam adquirido para êsse fim, aguardando o momento de, em combinação com alguns alemães do Transval não internados e com «boers», fazerem um levantamento, danificando as pontes do caminho de ferro e invadindo a União.»

Daí instruções para o tráfego ser desviado do pôrto de Lourenço Marques para os portos do Sul.

O que se não diz é o que nesta emergência fariam no Transval os tais *alemães não internados*!

Felizmente que o Govêrno da União reconheceu, honestamente, que os rumores não tinham fundamento, em face das exposições feitas pelo Director Geral dos Transportes, sr. major Pinto Teixeira, que mais uma vez prestou um bom serviço à Colónia. As medidas tomadas foram anuladas.

É interessante o capítulo do Relatório em que se expõem as dificuldades levantadas ao tráfego de Lourenço Marques e as diligências empregadas por nossa parte para as remover ou para as contrabalançar.

Intercâmbio comercial entre a União e Lourenço Marques

Capítulo interessante do Relatório é aquele em que se analisam as condições do

intercâmbio comercial entre Lourenço Marques e a União.

Este estudo fazia-se antigamente na Estatística de Comércio e Navegação de Moçambique, onde em bem elaborado Relatório se esboçava uma análise crítica daquele intercâmbio.

Não perdeu com a deslocação do local onde era tratado o assunto, pois agora já se pode ajuizar também das condições em que o intercâmbio se faz.

Diz o Relatório a pág. 97, que a importação de produtos de Moçambique na União realizou em 1939 o valor de 210.038 libras e a exportação da União para Moçambique foi de 259.309 libras. Houve assim neste ano uma vantagem de 49.271 libras a favor da balança da União.

Nos primeiros 9 meses de 1940 a exportação para a União realizou 164.006 libras e a importação de lá 215.624 libras, mantendo-se o desequilíbrio mencionado.

Comparem-se estes números com os que representam o intercâmbio da União com o Congo Belga, dados também no Relatório.

Importação na União, durante os 9 meses, 1.193.140 libras; exportação para o Congo Belga 784.103!

Neste intercâmbio que atinge já perto de 2 milhões de libras anualmente, o Congo Belga beneficia de centenas de milhares de libras.

Chama o Relatório a atenção para a concorrência que Angola possa fazer de futuro a Moçambique, por produzir os mesmos géneros de exportação.

Os receios parecem-nos infundados. Angola não tem as facilidades de comunicação com a África do Sul que Moçambique tem.

E os números transcritos no Relatório veem em reforço desta opinião.

Em 1939 a União importou de Angola mercadorias no valor de 7.282 libras apenas. E nos primeiros 9 meses de 1940, 7.758 libras.

O Congo Belga é que será o grande concorrente de Moçambique no abastecimento do mercado da União em produtos similares aos da nossa Colónia.

Até as Colónias do Oriente fazem con-

correncia aos produtos de Moçambique porque os fretes que pagam chegam a ser inferiores aos que os mesmos produtos pagam idos dos portos do norte de Moçambique para Lourenço Marques.

O tráfego por estrada

Vejamos, para terminar as considerações que vimos fazendo, qual a importância do tráfego por estrada na Colónia e as condições em que se está fazendo.

Em Moçambique, como por toda a parte, a camionagem apodera-se sempre que pode do tráfego rico, deixando o tráfego pobre ao caminho de ferro, ou a quem o queira transportar.

O tráfego pobre não interessa à camionagem, por isso que não pode pagar o necessário para ser remunerador o transporte.

Nos países onde a camionagem e os caminhos de ferro pertencem a Empresas particulares, o Estado pode ver-se embaraçado em tomar posição definida, com receio de ser acusado de favorecer o interesse particular contra o interesse nacional.

Em Moçambique, porém, os caminhos de ferro são pertença do Estado e a camionagem também lhe pertence, em grande parte.

A coordenação dos transportes é, por isso, aqui relativamente fácil. De resto, por toda a parte se está impondo o princípio da supressão da concorrência que se mostra sempre ruínosa.

O Estado, mesmo quando não é o dono das redes ferroviárias, tem sobre elas completo domínio: aprova e modifica os regulamentos; impõe as tarifas; estabelece regras, etc. Obriga-os por isso a servir a Nação pela forma mais conveniente. Nestas condições tem autoridade para se impor à camionagem, proibindo-lhe que faça concorrência aos caminhos de ferro.

Em Moçambique essa concorrência é hoje considerada ilegal.

O caminho de ferro explora 32 carreiras de camionagem afluente. A maioria delas e as mais extensas são as do norte da Coló-

nia. De todas a maior é a que liga Mocuba, testa do caminho de ferro da Zambézia, com Tete, passando por Milange, Blantyre, e Zobué. Extensa também a carreira que vai de Mutuali a Vila Cabral, próximo do lago Niassa.

A rede de estradas exploradas aumentou neste ano de 152 quilómetros, elevando-se a 3.237 quilómetros. O capital do primeiro estabelecimento investido na camionagem eleva-se a 10.743 contos. O número de passageiros transportados foi de 231.519 e as mercadorias transportadas somaram 84.273 toneladas.

A receita do tráfego foi de 2.862 contos e a despesa de 5.041 contos. O coeficiente de exploração foi de 176 %. São pois as receitas dos caminhos de ferro que cobrem o «deficit» da exploração da camionagem.

O custo do passageiro-quilómetro foi computado de \$14,5 e a tonelada-quilómetro em 1\$11.

Em relação ao custo do transporte em caminho de ferro, a administração dos caminhos de ferro da União computou-o em 4,5 vezes mais.

Tráfego por avião

Ainda duas palavras acêrca das carreiras aéreas que tão notáveis serviços estão prestando à população civilizada da Colónia.

A rede em exploração por carreiras regulares, somava no fim do ano 2.880 quilómetros.

Os passageiros transportados foram em número de 2.687 e os quilómetros percorridos pelos aviões prefizeram 863.927.

As Malas transportadas pesaram 5.266 quilos. As receitas arrecadadas totalizaram 2.562 contos e as despesas 5.100. O coeficiente da exploração foi pois de 199 %.

A receita por passageiro foi de \$89,5 e a despesa de 2\$27.

O quilo de correspondência transportada pagou 46\$39, e o quilo de bagagem e de pequenas encomendas 3\$61,7.

O pessoal adstrito a este serviço somava no fim do ano 56 indivíduos, compreendendo 8 pilotos e 8 mecânicos radiotelegrafistas.

O material de que a D. E. T. A. dispunha eram 15 aviões de várias marcas sendo 6 «Dragon-Rapid». Os motores também são de diferentes procedências, prevalecendo os Gipsy-Six e os Wasp.

Plano de melhoramentos

Termina o Relatório por indicar os melhoramentos mais instantemente reclamados pela eficiência dos serviços.

Em matéria de construção de caminhos de ferro limita-se a pugnar pela construção de um caminho de ferro através do Barué, em ligação com a linha férrea da Beira, de preferência à ligação com o caminho de ferro de Tete que obrigaria a construir uma ponte sobre o rio Zambeze e obrigaria o tráfego a um percurso mais extenso. Tem-se falado muitas vezes na mineralização de Barué, que até hoje não é conhecida, nem foi reconhecida. Mas é ela que justifica a proposta da construção da linha férrea.

O pôrto de Lourenço Marques exige o prolongamento dos cais e a montagem de novos armazéns. Os caminhos de ferro precisam de material de tracção. O pessoal requiere novas instalações para se alojar. Há, enfim, um conjunto de obras e de melhoramentos que o Relatório cita e que demandam o dispêndio de centenas de milhares de contos. Entretanto a sua execução vai-se adiando de ano para ano e o espectro da despesa a fazer é cada vez mais carregado. Pretende-se fazer tudo à custa das receitas da exploração, quando só se pode e deve fazer à custa de um empréstimo, cujos encargos — êsses sim — ficam onerando a exploração. Seria interessante fazer a estimativa do custo de todas as obras e melhoramentos relacionados neste Capítulo.

* * *

Noutro artigo analisaremos outros assuntos versados no interessante relatório pelo qual desde já felicitamos o seu autor, ilustre director geral dos transportes, sr. major Pinto Teixeira.

No ramal de Leixões

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro Civil

QUÁSI 60 anos vão decorridos após a data do estabelecimento dêste **tortuoso e escarpado** ramal — ora guindado à categoria de “importante linha de passageiros”. Foi construído pelos hábeis e experimentados empreiteiros do pôrto de Leixões para transportar pedra, desde as alturas de S. Gens até ao nível do mar, em toscos vagões de madeira. Aplicando à letra a sentença popular, a qual nos ensina *que para baixo todos os santos ajudam*, nada se preocuparam com as despesas de tracção; procuraram apenas reduzir ao mínimo o custo do ramal — e êste ficou “tôsko” como os vagões destinados a percorrê-lo.

Em virtude do seu especial traçado nunca deveria ter sido aproveitado para serviços comerciais. Mas, em um dia aziago, um director da extinta Companhia da Póvoa, ardendo em zelos de bem servir a sua empresa e a “ditosa vila de Matosinhos sua amada” — a qual já dispunha de duas linhas de tramueis — lembrou-se de o utilizar para serviço de passageiros. E, durante muitos anos, foi diàriamente percorrido por alguns combóios, tristes, obscuros e solitários, mas não silenciosos, pois os “golpes” de escape, escarpa acima, sempre foram atroadores.

Pretendeu a C. C. F. N. P. dar-lhe grande realce depois da abertura da discutidíssima e dispendiosíssima linha da Trindade, produto de idealismos ferroviários, de que hoje o Estado suporta as conseqüências. Nesse intento prosseguindo, resolveu estabelecer um inten-

sivo serviço de tramueis a vapor entre a praça do peixe em Matosinhos e o alto da Trindade — local célebre quando na imprensa se travaram acesas discussões sôbre a referida linha. Hoje alberga uma pitoresca “estação provisória” com o mesmo nome.

Estando a vila de Matosinhos, já nessa data, optimamente servida por tramueis eléctricos, que de 6 em 6 minutos partem da Praça da Liberdade para aquele importante centro fabril, e vice-versa, semelhante serviço só poderia ter por objectivo fazer concorrência à Carris.

Mais um idealismo a pesar sôbre a inditosa empresa, que desde o bérço dêles sempre tem sido vítima — o tramuei a vapor, em sinuosa e acidentada linha, a concorrer com o tramuei eléctrico em linhas quási planas e com poucas curvas!

Tal serviço pouco affectou as receitas da Carris. Com que desprêzo contemplará ela os tramueis a vapor, serpenteando e arfando ramal acima para lhe roubar tráfego, enquanto os seus veículos eléctricos correm velozmente e alegremente entre o Pôrto e Matosinhos! Se os empreiteiros do pôrto de Leixões pudessem voltar a êste conturbado mundo, com que espanto veriam êsses combóios “rápidos” subindo aflitivamente o ramal por êles construído para a descida de toscos vagões de pedra!

A êste ramal nos referindo, dissemos no nosso artigo “Combóios suburbanos”, publicado nestas colunas em 1 de Março dêste

tenebroso ano de 1942, que o indicado serviço trazia grandes prejuízos à companhia. *E assim é na verdade.*

Mas esta nossa afirmação não agradou ao ilustre director da exploração da mal-fadada companhia, cujas linhas tão risonhos subúrbios do Pôrto atravessam, e bem digna era de melhor sorte. E, em carta dirigida à direcção da "Gazeta dos Caminhos de Ferro", no número anterior publicado, assevera que êsse serviço intensivo não trouxe prejuízos à empresa.

Por enquanto são duas asserções gratuitas. Nem o director da exploração da C. C. F. N. P. provou a dêle, nem nós a nossa.

Por hoje responderemos apenas:

1.º Para se afirmar **categoricamente** que os aludidos serviços dão prejuízo basta conhecer o ramal e observar o tráfego por êles servido;

2.º Para se **provar** qualquer dessas afirmações, e para conhecer, aproximadamente, a quanto montam os prejuízos, é indispensável consultar a contabilidade e a estatística da C. C. F. N. P.;

3.º Para se chegar às conclusões indicadas no número 1301 é necessário que essa contabilidade seja suficientemente **pormenorizada e explicita**. Se assim não fôr, nem o nosso ilustre contraditor, nem nós, nem ninguém, conhecerá jàmais o montante dêsses prejuízos.

Vamos ver se, mesmo longe da contabilidade da C. C. F. N. P., poderemos conseguir

alguns elementos capazes de convencer os leitores da "Gazeta dos Caminhos de Ferro" de que o serviço intensivo de tramueis a vapor entre Matosinhos e a estação da Trindade traz grandes prejuízos àquela companhia.

* * *

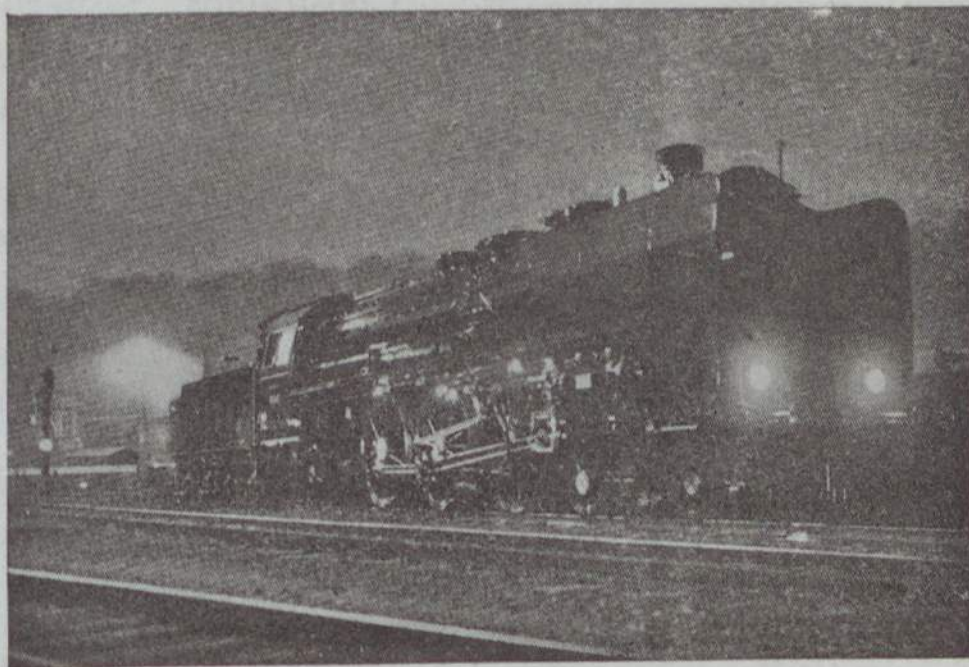
Completaremos êste artigo com alguns esclarecimentos sôbre os resultados do exercício de 1939 — ano ainda não influenciado pela guerra — relativos à C. C. F. N. P.. O prejuízo da exploração, não incluindo a linha do Tâmega, elevou-se a 1.331.902\$49. Se a êste prejuízo adicionarmos a importância de 2.236.200\$30, paga pelo Estado por garantia de juros, obteremos o "deficit" de 3.568.102\$79.

Como devem existir outros encargos, que desconhecemos, não nos é possível indicar a quanto montou o "deficit" total do indicado exercício de 1939.

Deve observar-se que nenhuma rêde de via reduzida em Portugal tem uma receita por quilómetro de linha explorada que se aproxime da receita da C. C. F. N. P.. Elevou-se ela em 1939 a 44.582\$13, e quasi atingiu a da Beira Alta (via larga) a qual foi de 45.594\$26.

A receita por trem-quilómetro na rêde própria da C. C. F. N. P. foi a mais baixa de todas as rêdes no nosso país.

Em presença de tão elevada receita por quilómetro de linha é de notar a grande rarefacção da receita por trem-quilómetro.



Locomotivas a vapor de forma aerodinâmica

A acção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

A nossa revista tem a honra de inserir, no presente número, o Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, referente aos trabalhos realizados durante o ano de 1941 e elaborado a nosso pedido. Agradecendo à sua ilustre Direcção a solicitude com que se dignou corresponder àquêlê nosso pedido, cumpre-nos agora felicitá-la vivamente pela notável acção que, neste período anormal em que se encontra a Europa, conseguiu desenvolver na exploração das suas linhas, vencendo toda a espécie de obstáculos e dando-nos, através de numeros bem expressivos, a impressão de que a crise económica só de leve atingiu o nosso país. O relatório que, por intermédio das nossas páginas, expomos à apreciação dos leitores, é mais um exemplo de que em Portugal abundam os homens competentes e cônscios dos seus deveres, não só para com as empresas, em que prestam serviços, mas para a própria Nação.

Competência, honestidade, consciência exacta de deveres a cumprir, constituem as bases do trabalho. Os caminhos de ferro são uma das maiores energias do progresso do país, com que contamos hoje e com que contaremos amanhã. Há que louvar, por isso, todos quantos, por bem da Pátria, trabalham honradamente pelo prestígio e pelos melhoramentos dos nossos caminhos de ferro.

Segue, na íntegra, o referido Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Serviço de Via e Obras

Pontes e pontões metálicos

Foram feitas, durante o ano, oito inspecções a todas estas estruturas, não se tendo encontrado defeitos de importância, e havendo-se realizado, em algumas delas,

reparações e levado a efeito pinturas gerais (Ponte de Mortágua ao quilómetro 74,200 e tabuleiro da ponte de Milijoso ao quilómetro 62,640).

Pontes e pontões de alvenaria

Refechadas quasi tôdas as juntas da ponte da Ganharda ao quilómetro 145,674.

Assentes quatro pedras do capeamento das alas do pontão ao quilómetro 33,502 e refechadas algumas juntas.

Túneis

Reparado o de Carpinteiros ao quilómetro 58,760, onde se substituíram 1^m,40 de revestimento.

Reparado o de Portinhas ao quilómetro 60,548.

Reparado o do Pequeno Salgueiral ao quilómetro 61,120.

Reparado o do Grande Salgueiral ao quilómetro 61,842 em que se substituíram 8^m,50 de revestimento.

Reparado o de Trezoi ao quilómetro 64,776 tendo-se substituído 2^m,80 de revestimento.

Substituídos, no de Azeval ao quilómetro 66,438, 8^m,00 de revestimento.

Substituídos 14^m,00 de revestimento no de Monte de Lobos ao quilómetro 70,387.

Aqueductos

Construídos, respectivamente, aos quilómetros: 149,208 — 149,228 — 161,731 e 223,807.

Reparados os dos quilómetros: 2,864 — 11,828 — 12,770 — 26,780 — 28,738 e 34,356.

Revestimento de trincheiras

Construídos 616^m,50

Muros de suporte

Reconstruído o do quilómetro 21,300, lado direito, em seguimento ao muro de ala do aqueducto ali existente.

Desabamentos transportados

1.234^m3

Desmonte de trincheiras

Executados e transportados:

Pedra	788 ^{m3}
Terra	306 "

Tomas de água**Figueira**

Reparada a boca de incêndios do lado do cais.

Colocada uma válvula na torneira do marco fontenário.

Reparado o telhado do locomóvel.

Substituídos 29 metros de tubo de ferro galvanizado φ 1/2" da canalização da Tesouraria e residência dos sub-chefes, passando a dita canalização a ficar embebida na parede da plataforma.

Reparado um dos depósitos de alvenaria da toma de água desta Estação.

Feito o empanque do bocim da grua.

Reparado o cano da condução de água aos quilómetros 5,124 — 6,100 e 6,420.

Reparado o tubo do marco fontenário e substituída uma torneira.

Pampilhosa

Substituído um cano de ferro fundido na canalização da água.

Limpa a canalização do marco fontenário e substituída uma torneira.

Substituída uma boca de incêndios.

Substituída a válvula da grua junto à placa de inversão de máquinas.

Mortágua

Reparada a porta da casa do locomóvel.

Colocados dois funis novos nas gruas.

Santa Comba

Reparado o telhado da casa do locomóvel.

Feito o empanque da válvula do marco fontenário e colocada uma nova torneira.

Feito o empanque na canalização que liga ao corpo das bombas.

Colocado um crivo de chapa de ferro na extremidade da vala que abastece de água o poço do locomóvel.

Canas

Reparada a porta da casa do locomóvel.

Substituída a válvula da grua, lado de Nelas.

Mangualde

Feito o empanque da grua do lado de Alcafache.

Limpa a canalização da água do túnel de Murilo, que é de ferro galvanizado de φ 1/2", tendo sido substituídos 121 metros da canalização restante por tubos "Luzalite", de φ 100 m/m tipo III com juntas "Gibault", cuja urgência se reconheceu na altura.

Reparada a torneira do marco fontenário.

Reparada a válvula do poço do locomóvel.

Substituída a válvula de retenção do tubo de aspiração e feita limpeza no mesmo tubo.

Reparada entre os quilómetros 130,130 e 130,352 a canalização.

Celorico

Reparada a base da grua do lado de Baraçal.

Vila Franca

Reparada a porta, o telhado e assente uma nova chaminé na casa do locomóvel.

Reparada a torneira do marco fontenário.

Guarda

Reparado o marco fontenário junto à cocheira de máquinas e uma junto da canalização geral.

Cerdeira

Limpo o tubo de aspiração e feito o empanque da válvula da grua, lado de Noemi.

Vilar Formoso

Colocada uma boia nova no indicador do nível de água do reservatório.

Feito o empanque na grua lado de Espanha.

Feita a limpeza do poço pequeno e reparada a válvula do tubo de aspiração.

Reparada a válvula de aspiração no poço grande.

Construída uma casa abrigo em alvenaria de tijolo com cobertura de "Luzalite", para a bomba da toma de água.

Placas de máquinas**Pampilhosa**

Reparada e regulada.

Desempenada a manivela do guincho.

Santa Comba

Regulada.

Substituídos 3 parafusos do "pivot", que partiram.

Mangualde

Reparada e nivelada.

Alinhados os carris e reguladas as entradas.

Nivelado o caminho de rolamento.

Placas de Vagões**Figueira**

Reparadas as coberturas das linhas 2 e 6.

Regulada a da linha 4.

Arazede

Pintada.

Pampilhosa

Reparada a da linha 3.

Santa Comba

Reparada a da linha do cais e a da linha 4.
Pintura geral das da linha do cais e linha 3.

Nelas

Reparadas as caixas de gato da da linha 3.

Mangualde

Regulada a da linha do cais.
Reparado o gato da da linha 3.

Gouveia

Substituída uma caixa de gato na da linha 3 e regulada a da linha do cais.
Pintada a da linha do cais.

Celorico

Reguladas.

Guarda

Reparada a da linha 3 e regulada a da linha do cais.
Pintura geral nas das linhas 3, 4 e 5.

Básculas**Costeira**

Reparada e tareada.

Santana

Reparada, tareada e feita pintura parcial.

Arazede

Reparada e tareada.

Limede

Reparada e tareada.

Pampilhosa

Reparada a cúpula.

Mortágua

Pintada.

Carregal

Revestida com argamassa de cimento a fossa.

Gouveia

Reparada.

Fornos

Tareada.

Freinada

Tareada.

Charriots**Figueira**

Executado o assentamento de longarinas de madeira no das Oficinas Gerais e cimentados os tirefonds.

Pampilhosa

Reparados e lubrificados várias vezes.
Pintura geral nos dois.

Cruzamentos**Figueira**

Substituída a contra-lança direita da agulha 18, por ter uma fenda no tampo.
Substituídas as antenas da cróssima 2.
Substituída a antena esquerda da cróssima 13.

Santana

Substituída a lanterna da agulha 1.
Reparado o suporte do indicador da agulha 2.

Pampilhosa

Substituídas as duas antenas da cróssima 1.
Substituída e antena esquerda da cróssima 3 e desempenada a direita.
Substituídas as duas antenas da cróssima central do cruzamento duplo.
Substituída uma antena em cada uma das cróssimas laterais do mesmo cruzamento.
Desempenadas as antenas das cróssimas 2, 7, 9, 11 e 13.

Mortágua

Substituída a lanterna da agulha 1.

Santa Comba

Substituída a agulha 9.

Oliveirinha

Reparada a agulha 3 e o respectivo cadeado Bouré.

Canas

Substituída a lanterna da agulha 4.

Nelas

Substituída a lanterna da agulha 2.

Mangualde

Substituída a lanterna da agulha 5.

Gouveia

Substituída a lanterna da agulha 2.

Celorico

Substituídas as antenas da cróssima 4.

Pinhel

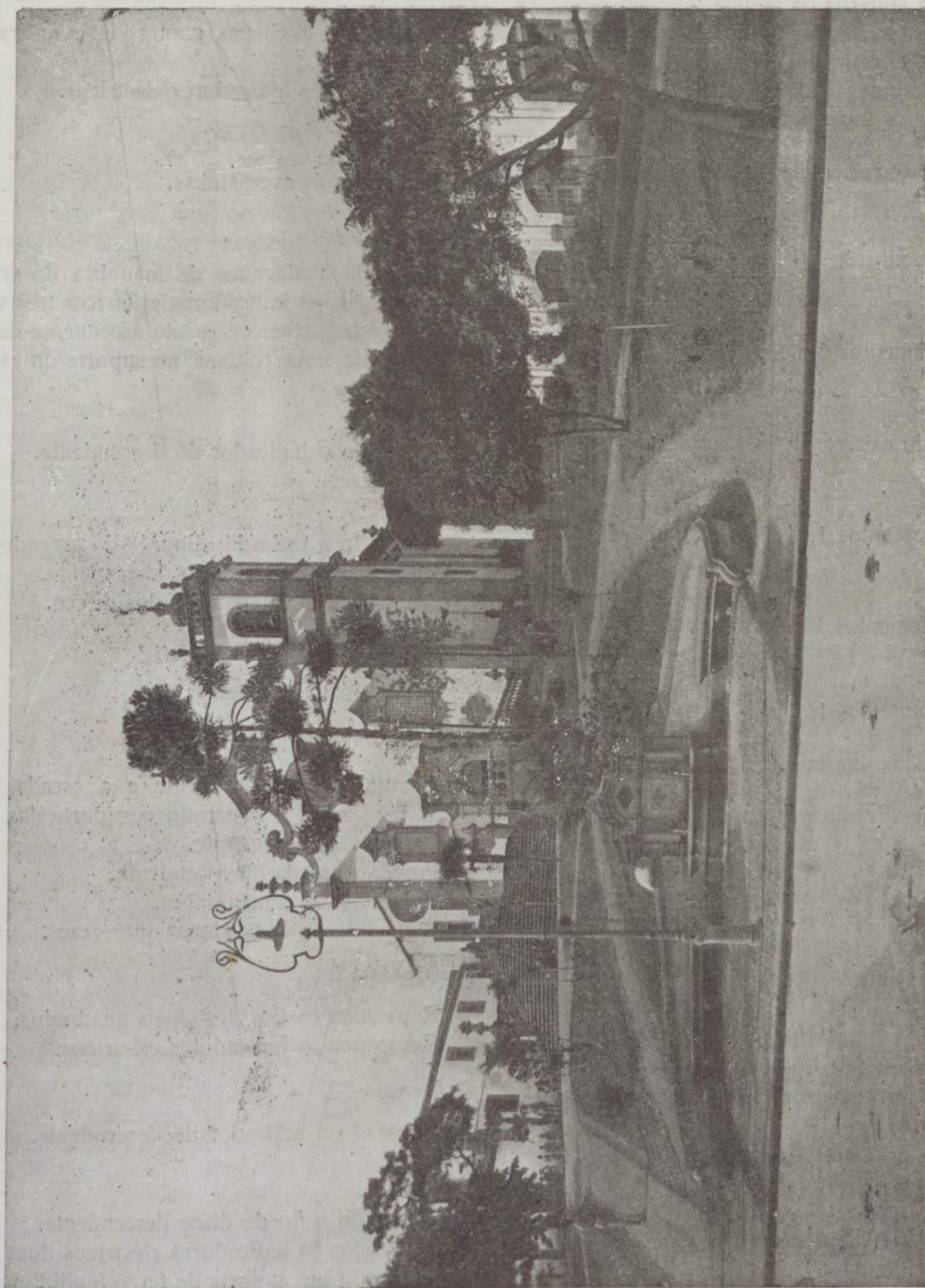
Substituída a lanterna da agulha 1.

Guarda

Substituída a lanterna da agulha 19.
Substituídas as agulhas 4 e 19 por novas flexíveis.

Cerdeira

Substituída a lanterna da agulha 1.
Reparada a agulha 3.



VISEU — Um trecho do Rocio com a Igreja da Terceira

Freineda

Reparada a agulha 2

Vilar Formoso

Reparadas as agulhas 2, 5, 8, 10, 13 e 16.

Substituída a lanterna da agulha 2.

Substituída a lanterna da agulha 1.

Assente um cruzamento, material de 30 quilos, $T=0,125$ com agulha flexível para a linha do cais Vivas.

Cróssimas reparadas com soldadura autogénia

Mortágua

A do cruzamento 3.

Santa Comba

As dos cruzamentos 6 e 11.

Celorico

A da linha do cais.

Guarda

As dos cruzamentos 1, 2, 3, 4 e 7.

Frineda

As dos cruzamentos 1 e 2.

Vilar Formoso

As dos cruzamentos 1, 2, 3, 4 e 8.

Cunhas «barberot» empregues

Para material de 40 quilos	3.128
" " " 30 "	95

Discos

Figueira

Reparado o «Bouré» do da C. P.

Costeira

Reparada a transmissão do descendente.

Reparada a transmissão do ascendente e os indicadores eléctricos.

Reparado o fio do disco descendente.

Santana

Reparados os indicadores eléctricos, duas vezes e carregada uma pilha.

Reparado o fio do disco descendente.

Arazede

Desempenada a alavanca do ascendente.

Murtede

Reparado o indicador do descendente uma vez e três vezes o do ascendente.

Pampilhosa

Substituídos 154 metros de fio de 3 m/m no do lado de Luso e um poste de 8 metros.

Reparados os indicadores eléctricos.

Luso

Substituídas 4 chapas com rodets na transmissão do ascendente.

Reparados os indicadores eléctricos.

Mortágua

Reparadas as campainhas.

Santa Comba

Reparada a alavanca de manobra do ascendente.

Reparados os indicadores eléctricos três vezes.

Reparada a transmissão do ascendente duas vezes.

Colocada uma roldana no suporte do ascendente.

Carregal

Reparado o indicador do descendente.

Oliveirinha

Reparado o cadeado «Bouré» do ascendente.

Reparado o fio do disco descendente.

Reparadas as campainhas dos discos.

Canas

Reparados três vezes os dois.

Nelas

Aprumado o descendente e a escada, avariado pelos temporais, e reparado o suporte das alavancas de manobra do ascendente.

Fixada a escada do ascendente.

Reparadas as transmissões.

Reparados os indicadores duas vezes.

Mangualde

Reparados os fios dos sinais quadrados.

Reparados os indicadores eléctricos.

Contenças

Reparado o indicador do descendente.

Gouveia

Reparado o fio do disco descendente.

Reparados os indicadores eléctricos duas vezes.

Colocado um suporte de ferro fundido na alavanca do descendente.

Fornos

Reparados os discos três vezes.

Reparado o indicador do ascendente, duas vezes.

Baraçal

Reparados os indicadores eléctricos.

Vila Franca

Reparado o cadeado "Bouré".
Três vezes reparados os indicadores eléctricos.

Pinhel

Reparados os indicadores duas vezes.

Sobral

Reparada a escada do ascendente, avariada pelo temporal.

Reparados os indicadores eléctricos duas vezes.

Guarda

Pintado o sinal quadrado ascendente.
Reparados os indicadores eléctricos.
Reparada a escada do sinal quadrado.
Reparada a régua do encravamento.
Reparada a transmissão do ascendente.

Vila Fernando

Reparado o ascendente.
Reparado o fio do ascendente.

Cerdeira

Construído o apoio das escadas dos discos.
Reparados os indicadores eléctricos duas vezes.

Noemi

Reparados os indicadores eléctricos.

Freineda

Reparado o indicador do descendente.
Reparada a pilha do ascendente.

Vilar Formoso

Reparado o ascendente.
Reparado o cadeado "Bouré" do descendente.
Nos indicadores eléctricos das estações do 1.º Lanço, foram empregues 1.650^m,0 de arame de 3 m/m e 16 isoladores.

Nos indicadores eléctricos das estações do 2.º Lanço, foram empregues 1.145^m,0 de arame de 3 m/m, 31 isoladores e feitas 30 soldaduras.

Nos indicadores eléctricos das estações do 3.º Lanço, foram substituídos 750^m,0 de arame de 3 m/m.

Colocados discos esmaltados nas estações de Arazede, Limede e Murtede, substituídos por novos os faróis dos de Arazede e Murtede e modificados os de Limede.

Colocadas escadas novas de acesso aos discos da estação de Murtede e uma dita no de Arazede.

Aceiros

Executados os do costume em toda a linha.

Revista metódica

Executada na extensão de 127,000^m,0, em que se empregaram 31.886 travessas, 34.435 tirefonds, 1.388 parafusos e 363 éclisses.

«Gabarits» de carga

Reparados e pintados os de Costeira, Santana, Arazede, Limede e Pampilhosa.

Colocadas réguas de madeira, para efeitos de carga em veículos destinados a Espanha, nas seguintes estações: Figueira, Pampilhosa, Santa Comba, Oliveirinha, Mangualde, Guarda, Vila Fernando, Cerdeira e Vilar Formoso.

Arborização

Do quilómetro 39,000 a 39,400-D.-Acácias plantadas no regol da mata de eucaliptos 1.120.

Pampilhosa-Estabelecido um viveiro com 209 estacas de oliveiras.

Plantação de HAKEAS em volta das oliveiras ultimamente plantadas:

Ao quilómetro	51,350	903
"	"	54,000 203
"	"	54,600 305
"	"	171,600 854

Passagens de nível

Reparadas as vedações de travessas das P. N. de Vacariça e Pego.

Pintadas as cancelas de ferro da do quilómetro 128,883.

Sinais de agulhas

Executada a pintura geral na maior parte das estações.

Edifícios**Escritórios centrais**

Assente no terraço um monta cargas para içar o carvão e lenha para o aquecimento, a-fim-de não ser danificada a escada principal.

Reparada uma sala do rez do chão, arrendada a um particular.

Executada a reparação do 2.º andar.

Assente um urinol, com respectivo esgôto, numa casa do rez do chão.

Reparadas duas gelosias, avariadas pelos temporais.

Concluídos os trabalhos de modificação e reparação das Repartições do Movimento e Tráfego e do gabinete do Chefe de Serviço Adjunto ao Serviço do Movimento e Tráfego.

Construída uma divisória em tabique no gabinete do Chefe de Repartição do Movimento, feito o respectivo enchimento, respectiva pintura e modificada a instalação eléctrica.

Assentes gelosias em mais 7 vãos.

(Continua)

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XLIX

A U. P. anuncia, oficialmente, que as tropas chinesas, depois de romperem as linhas japonesas nos arredores de Waicheu, continuaram no seu avanço e encontram-se a pouca distância de Skelung, cidade importante na via férrea de Cantão a Kaulun-Hong-Kong. Nas operações causaram, aos nipónicos, mais de cinco mil baixas, entre mortos e feridos; fizeram para cima de mil prisioneiros e apreenderam importantes quantidades de armas e munições.

—A E. T. transmitiu o seguinte comunicado soviético: «A nossa aviação destruiu dezanove aviões alemães, 340 camiões com material de guerra, oitenta veículos com munições, cinco canhões, quatro peças antiaéreas e quatro camiões cisternas. Incendiámos dois combóios, destruimos vinte e três vagões e fizemos ir pelos ares um combóio de munições. Noutro sector da «frente», dois «tanks» inimigos foram postos fora de combate. Tomámos ao inimigo dezassete canhões, trinta e nove camiões, vinte e sete metralhadoras e mais material de guerra.»

—A U. P. diz que toda a linha férrea da bacia do Donetz para Moscovo recomeçou a trabalhar. Os primeiros combóios de carvão do Donetz já chegaram às fábricas de Moscovo. As reparações da via, estações e pontes foram feitas rapidamente, apesar do tempo excepcionalmente frio e das tempestades de neve.

—A E. T. diz que em Napoles, quando a cidade se encontrava escondida por densas nuvens e uma cortina de fumo, atacaram os ingleses, directamente, vários objectivos, na região do pôrto, nas docas, nas «gares» ferroviárias e na base de reparações.

—Diz a O. F. I. que parece que as tropas japonesas têm como objectivo imediato o cerco de

Martaban, testa da linha de caminho de ferro que conduz a Rangoon, para tentarem, depois, atravessar o Sittang, último obstáculo natural, antes de Rangoon. (É na margem direita do Sittang que passam a estrada e a linha férrea que ligam a capital birmana à China, por Mandalay e Lashié). É o caminho de ferro de Mandalay que os nipónicos visam imediatamente. Sem êle a China deixaria de receber do exterior material e munições e teria que contar, apenas com os seus próprios recursos para continuar o combate.

—Pela D. N. B. sabe-se que na «frente» da Carélia, forças aéreas alemãs e finlandesas combateram eficazmente instalações ferroviárias da linha de Murmansk, assim como desembarques do inimigo.

—A E. T. diz que ao longo de toda a «frente», as tropas russas reconquistaram mais trinta e quatro povoações e entroncamentos ferroviários.

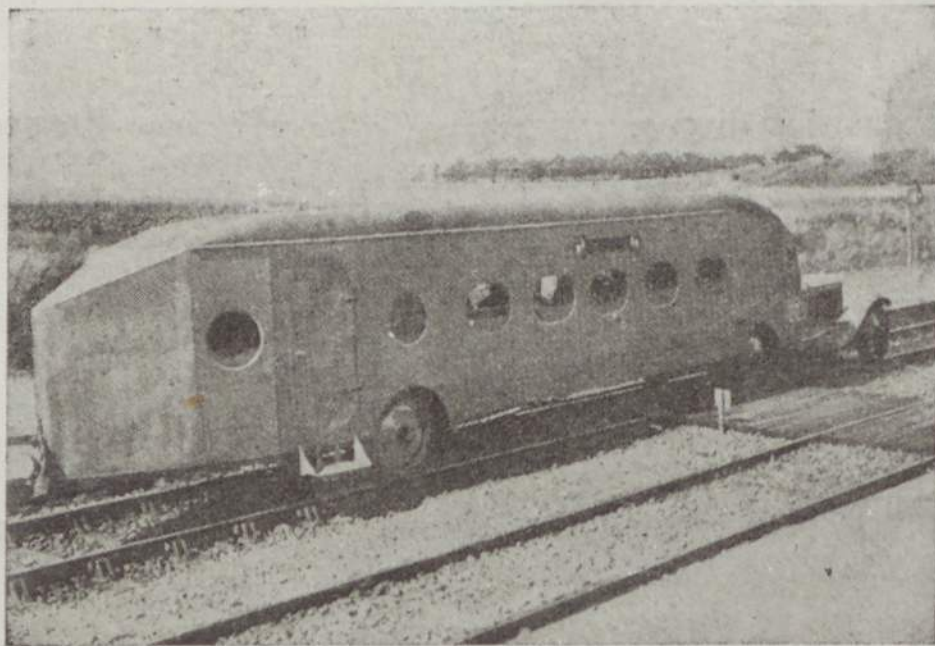
—Pela R. R. sabe-se que notícias vindas de Johore Bahru assinalam que as forças japonesas,

depois de terem completado a ocupação do aeroporto de Tengah, onde dez aviões ingleses e duas baterias anti-aéreas foram tomadas, continuaram o avanço em direcção a Este dominando, agora, o rio Tengah. Graças aos esforços empregados pelos soldados de engenharia japoneses, os estragos causados pelas explosões britânicas no dique-ponte, que liga Johore com Singapura, foram reparados, o que permitiu que, no-

vos reforços de homens e material afluíssem à ilha. Estas novas forças tornaram possível a consolidação da testa de ponte. Assinala-se, além disso, que as linhas ferroviárias, que partem de Woodland, estão inteiramente ocupadas pelas forças nipónicas.

—Segundo o informador oficial da E. T., os japoneses empregam 4.000 homens na ofensiva que desencandeiam na zona de Poklo-Waicheu, a Leste de Kuantung. Essa ofensiva tem como objectivo afastar a ameaça chinesa contra o caminho de ferro de Cantão a Hong-Kong. O informador acrescentou que Waicheu ainda está em poder dos chineses e que o inimigo alcançou uma montanha, a Noroeste da cidade.

—A R. R. comunica que o comunicado oficial assinala, entre outras coisas, o seguinte: Em todas as frentes registou-se a habitual actividade das artilharias. As nossas forças aéreas bombardearam o caminho de ferro de Murmansk, ao sul de Sorokya, tendo destruído centros ferroviários e arran-



Automotora com pneumáticos na via férrea

cado linhas. Foi, igualmente, atacada uma base aérea a Oeste de Sorokya, tendo sido destruídos dois bombardeiros e um «caça» pousados no solo.

— A R. R. diz que o tráfego ferroviário entre Atenas e as diferentes localidades da Grécia continental pode considerar-se normalizado, graças à iniciativa das autoridades italianas que colocaram em serviço, no Poloponeso, novos combóios. A regularização das comunicações ferroviárias tem uma importância vital, principalmente sob o ponto de vista económico, para as populações do Poloponeso, que se elevam a um milhão e duzentos mil habitantes.

— A R. R. comunica que desde o dia 1 de Abril, as tarifas ferroviárias foram aumentadas 20%.

— Diz a R. R. que uma delegação turca seguirá para a Alemanha, onde vai tratar da compra de material destinado aos caminhos de ferro da Turquia e dentro das condições estabelecidas no último acôrdo germano-turco.

— A E. T. diz que os russos operando na região de Poltava (Ucrânia), a cerca de 160 quilómetros a Oeste de Kharkov, fizeram ir pelos ares a estação de caminho de ferro de «k» e um comboio militar alemão.

— Pela E. T. sabe-se que a cavalaria do marechal Timochenko, apoiada por guerrilhas, ocupou Krasnograv, 75 quilómetros a Sudoeste de Kharkov. Krasnograv é uma importante cidade ferroviária situada no ponto onde as linhas férreas de Kharkov para Dniepropetrovsk e de Poltava para Slaviansk se cruzam.

— Pela R. R. sabe-se que uma nova vaga de frio assola de novo a Suécia. Na zona de Estocolmo o termómetro registou quarenta graus negativos, paralisando a queda da neve o tráfego ferroviário e nas estradas.

— A R. R. diz que notícias de proveniência francesa informam que, no decurso das últimas semanas, ficou terminado um trôço de duzentos e vinte quilómetros da construção de uma nova linha de defesa nas costas setentrionais da França.

— Pelas notícias de R. R. vindas de Rangun anunciam que forças nipónicas ocuparam os caminhos de ferro, entre Rangun e Sashio.

— Diz a E. T. que a arma aérea russa destruiu e avariou 23 «tanks», 4 carros blindados, 52 peças de artilharia, 17 morteiros de trincheira, 455 camiões com tropas e material, 4 carros do Estado Maior, mais de 280 carros com munições, 8 posições de metralhadoras antiaéreas, 24 vagões de caminho de ferro, incendiou um comboio e fez ir pelos ares um depósito de munições.

— A E. T. transmitiu o seguinte Comunicado do Ministério da Aeronáutica: «Aviões do Comando de «Caças» efectuaram diversas patrulhas ofensivas sobre o Norte da França, durante as quais foram bombardeadas fábricas, locomotivas e posições onde estavam instalados projectores. Todos os nossos aviões regressaram à base».

— Pela D. N. B. sabe-se que na «frente» Leste foram repelidos numerosos ataques inimigos. No sector central a aviação destruiu mais de duzentos veículos inimigos. Foram dirigidos outros violentos ataques aéreos contra instalações ferroviárias, combóios de transporte, aeródromos e concentrações de tropas bolchevistas.

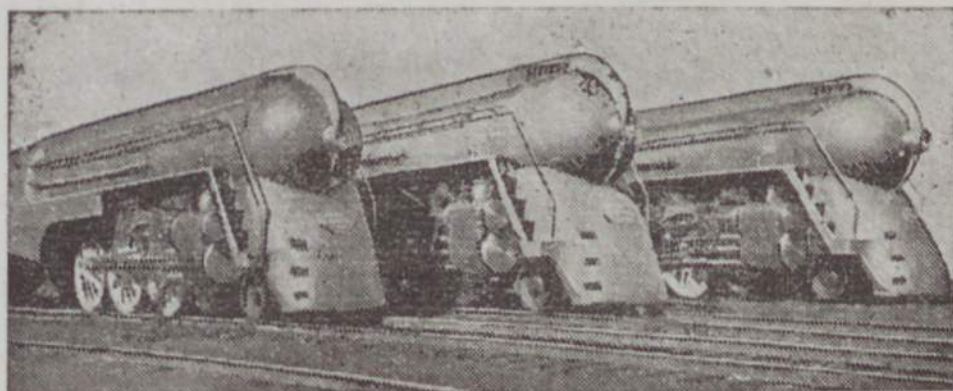
— A U. P. transmitiu o seguinte comunicado oficial: «Na «frente» central, prossegue o avanço das tropas russas, a Noroeste e Sudoeste de Smolensko, tendo sido reconquistadas várias cidades e povoações, cujos nomes não podem, por agora, ser revelados. Entre elas, figura uma cidade importante, que fica entre Smolensko e o grande entroncamento de comunicações ferroviárias de Velikie Luki. Nos diversos sectores da «frente» central, aprisionámos três mil e oitocentos soldados inimigos».

— A E. T. diz que o presidente Baldomir, a dissolver, súbitamente, o Parlamento, ordenando, ao mesmo tempo, à Polícia, que protegesse o edifício do Congresso, as geradoras eléctricas e as estações ferroviárias, fez frente a um golpe de Estado, tentado pela minoria do Senado, que desejava impor uma política favorável ao «eixo». Essa minoria elaborou uma moção, em que declarava discordar da recente Conferência do Rio de Janeiro, a pretexto de que Baldomir se propunha instituir uma ditadura pessoal.

— Pela D. N. B. sabe-se que as forças japonesas que marcham de Palembang em direcção ao Sul ocuparam Lahat, importante entroncamento de caminho de ferro do centro de Sumatra, a cem quilómetros de Palembang, junto das cadeias de montanhas a Sudoeste da ilha.

— A E. T. diz que em vista de aumentar a ameaça nipónica contra Rangoon, o govêrno da Birmania abandonou a capital, em direcção ao Norte. O último comunicado diz que, depois dos japoneses conseguirem estabelecer-se na margem ocidental do rio Bilin, ameaçam o rio Sittang e o centro ferroviário de Pegu, a quarenta milhas ao Norte de Rangoon.

— A R. R. diz que a agência «Reuter», em telegrama de Melbourne, anunciou que as autoridades militares australianas receberam autorização para proceder, em



Três locomotivas do tipo «Torpedo»

todos os locais que julguem necessário, à destruição total das estradas, linhas de caminhos de ferro, canais, aquedutos, aeródromos, docas e arsenais.

—A R. R. transmitiu que as forças aéreas e os exércitos terrestres nipónicos abateram em combate ou destruíram no solo mais de 1.600 aviões. Os espólios de guerra compreendem 2.100 canhões, 190.000, entre metralhadoras e espingardas e outras armas, 28.000 carros de assalto e vagões ferroviários. Nestes números e no de prisioneiros não estão compreendidos os resultantes com a ocupação de Rangun.

—Pela R. R. sabe-se que o governo romeno tomou novas medidas para o transporte de mercadorias destinadas a Itália, pela via férrea.

—A U. P. diz que entre outro material de guerra apreendido pelos russos aos alemães figuram 185 canhões de campanha, 29 «tanks», 135 morteiros, 540 metralhadoras, 4.150 espingardas automáticas, 450 camiões, 320 motocicletas, 560 bicicletas, 125 carros, oito locomotivas, 14 mil granadas, 9.700 minas.

—A R. R. diz que todo o território da Hungria se encontra coberto de neve. Na região meridional registou-se violenta tempestade, seguida de grande nevão, encontrando-se interrompidas as comunicações ferroviárias entre numerosas cidades e, nalgumas regiões, os serviços telefónicos e telegráficos. O termómetro marca dez graus abaixo de zero.

—A E. T. transmitiu o seguinte comunicado do correspondente da «Reuter» na Birmaní, Ian Munro:

«Continua com grande intensidade a batalha pela conquista da cidade de Pegu, a 54 milhas de Rangoon e posição importante como centro de comunicações por estrada e caminho de ferro».

—A E. T. diz que bombardeiros ingleses ata-

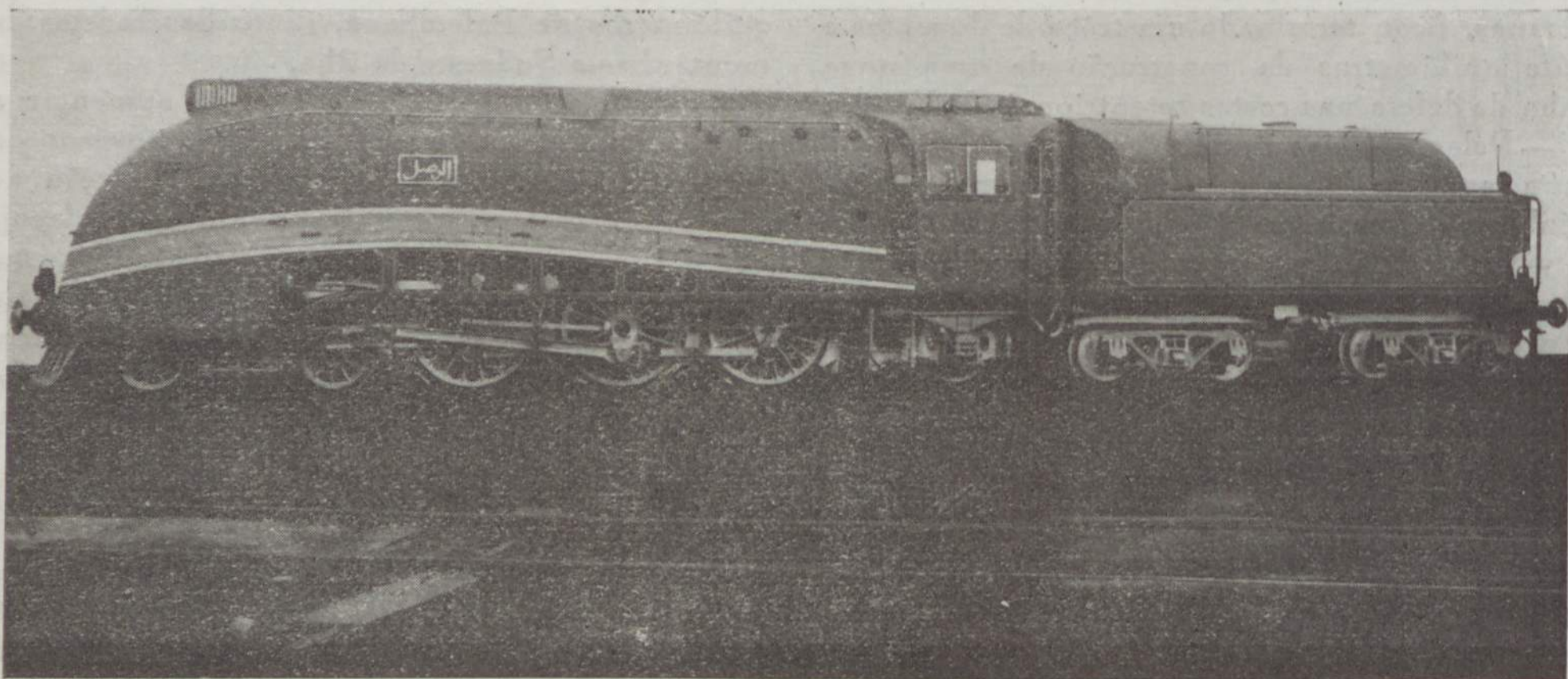
caram a fábrica «Mantford», em Poissy, próximo de Paris, a qual produz material de guerra para a Alemanha. Foi atingida com bombas, assim como um parque de camiões. Outros bombardeiros, com fortes escoltas de «caças», atacaram a estação geradora de energia de Comines, perto de Lille, e os cais ferroviários de Abbeville. Os «caças» de escolta destruíram dois «caças» inimigos.

—A D. N. B. informa que por motivo ainda não averiguado, se declarou um incêndio na sala de espera, provisória dos escritórios da administração, em via de construção, em frente à estação do Norte dos caminhos de ferro do Estado, em Bucareste. Um vasto jacto de chamas atingiu mais de duzentos viajantes dos quais uma centena ficou com queimaduras mais ou menos graves e teve que ser hospitalizada.

—A R. R. diz que a aviação alemã alcançou novos êxitos na frente oriental, onde destruiu sete locomotivas e danificou cinco combóios carregados com material e tropas. Dois depósitos de munições e mais de 60 aviões de todos os tipos foram destruídos durante um ataque em vôo «picado» e razante. Numa outra região da Rússia, também foram destruídas oito locomotivas e 14 combóios de mercadorias ficaram danificados.

—A D. N. B. diz que as linhas de comunicações e as estações das retaguardas soviéticas foram alvo de sucessivos bombardeamentos. Assinala-se a destruição de combóios e de locomotivas, assim como a de linhas férreas, que ficaram inutilizáveis.

—Pela D. N. B. sabe-se que ao largo da costa de Murmansk foi incendiado um grande navio de transporte. As instalações do porto e do caminho de ferro de Murmansk foram bombardeadas com êxito.



Novo modelo de máquina enviada para Erag pela Grã-Bretanha



TOMAR — Igreja de S. João Baptista

CIDADES DE PORTUGAL

Tomar e os seus problemas

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», além dos assuntos técnicos que, por virtude do seu título, tem de tratar, ocupa-se, igualmente, dos problemas turísticos e de ordem económica, que respeitam ao país.

Ao tratar êsses problemas, não se afasta, porém, do seu programa, antes o completa, pois o caminho de ferro, além de servir e enriquecer a economia nacional, constitue também o principal factor da indústria turística, reveladora da beleza panorâmica e do património monumental e artístico do país.

É em obediência ao nosso programa que transcrevemos, da revista de turismo e cultura «Viagem», o seguinte artigo sobre Tomar, uma das mais belas cidades do país e de que tanto se orgulha a Província do Ribatejo, artigo que fazemos acompanhar, além de uma fotogravura da Igreja de S. João Baptista, de duas reproduções de desenhos do ilustre pintor Hen-

rique Tavares, um dos mais apaixonados exaltadores de Tomar.

Tomar, linda e monumental cidade ribatejana, é uma das mais antigas povoações portuguesas. É com ela que se alarga e consolida a nossa nacionalidade nascente. Com efeito, Gualdim Paes, mestre da Ordem dos Templários e companheiro de lutas de D. Afonso Henriques, constroeu, ali, em 1160, as primeiras muralhas do Castelo, no dorso alto das terras que lhe doara o nosso primeiro rei, em recompensa dos serviços prestados nas guerras contra os mouros e no assalto e conquista de Santarém. Documento dos mais vivos e gloriosos da nossa história, museu aberto de recordações, pátria maravilhosa de monumentos,—e o Convento de Cristo só por si bastaria para encher de orgulho qualquer país — Tomar não está voltada, exclusivamente, em contemplação passiva, para o passado, encontra-se, também, integrada no presente e de tal modo consciente das suas realidades e pro-

blemas, que traçou, já, um largo programa de acção para a sua vida futura.

Cidade das mais belas para o turismo, Tomar é, também, o maior centro industrial do seu distrito. Como tal, e porque a população tende a aumentar, a Câmara Municipal não podia desinteressar-se nem dos problemas que dizem respeito à sua estética, nem dos problemas que se relacionam com o bem estar e a saúde da população.

O sr. dr. Fernando Côrte Real, que se encontra na presidência da Comissão Administrativa do Município, fala-nos dos problemas de Tomar e da acção que está a desenvolver-se no sentido de os resolver.

Embora tivesse sido nomeado em 12 de Julho de 1939 presidente substituto da Comissão Administrativa da Câmara Municipal e, a seguir, Delegado especial do Governo, para, finalmente, por portaria de 27 de Janeiro de 1941, ser colocado na presidência efectiva daquela Comissão, o dr. Fernando Côrte Real encontra-se, todavia, ao par de todos os problemas de Tomar, tendo no tenente Virgílio de Matos, como espontâneamente no-lo declara, um grande colaborador, não só como vogal, com o cargo do pelouro das obras, mas também como presidente da Comissão de Turismo.

O problema da urbanização de Tomar é o primeiro de que nos fala o dr. Fernando Côrte-Real:

— O estudo do plano de urbanização, entregue ao architecto Carlos Ramos, encontra-se quasi concluído. Segundo esse plano, pretende-se fazer estender a cidade nova para o chamado «bairro de além da ponte», por se saber que é essa a zona mais saudável de Tomar, uma vez que a cidade velha nasceu, como se sabe, por motivos de ordem histórica e ainda por necessidade de segurança dos primitivos habitantes, na proximidade e nas faldas da Castelo, que é a parte mais húmida e insalubre.

E como se adivinhasse a pergunta que íamos fazer-lhe, o dr. Fernando Côrte-Real acrescenta:

— Bem entendido que o novo plano em nada afecta a existência dos valiosos monumentos da cidade. Todo o plano de urbanização gira à volta de uma grande avenida central, cuja directriz segue o eixo da ponte do rio Nabão, e donde partem vários arruamentos laterais.

No que se refere ao problema das águas, o dedicado presidente da Câmara Municipal de Tomar declara-nos:

— Desde 28 de Março de 1938 que se encontram municipalizados os serviços das águas, e montados de maneira que a amortização, tanto do capital, obtido por empréstimo e que ascen-

deu a cerca de 900 contos, como de seus respectivos juros, é feita com os rendimentos dos próprios serviços.

— Donde são as águas que abastecem Tomar?

— Da Mendacha e também, nas épocas estivais, da Fonte Quente.

E, ainda a propósito desses serviços, o dr. Fernando Côrte-Real tem palavras de admiração e gratidão para o ilustre engenheiro Alves Costa, autoridade em assuntos de águas, que foi quem superintendeu em tudo que, nêsse particular, se referia a Tomar.

Em 19 e 20 de Outubro de cada ano, realiza-se na cidade a tradicional Feira de Santa Iria, das mais luzidas e populares das nossas províncias. É um acontecimento. No entanto, o mercado, situado nas trazeiras dos Paços do Concelho, está instalado em local acanhado e impróprio, por esse facto, de uma cidade da importância e da categoria artística e turística de Tomar. A construção de um novo mercado, não só mais amplo mas, também, melhor instalado, impõe-se com urgência. A actual Comissão Administrativa não se desinteressou do assunto, pois incumbiu o distinto architecto Carlos Ramos — precisamente o mesmo ilustre autor do projecto da urbanização da cidade — de estudar o projecto de um mercado novo. Ainda no corrente ano, as obras devem ter a participação do Estado e calcula-se que o mercado fique instalado no actual campo de jogos, que já é propriedade do município.

— A Câmara, continua a relatar-nos o sr. dr. Fernando Côrte-Real, estava empenhada na construção de um grande edifício onde ficassem instaladas todas ou quasi todas as repartições públicas, para o que já possui o respectivo terreno, após ter-se procedido às necessárias expropriações. Já está elaborado o respectivo ante-projecto, todavia as dificuldades creadas pela guerra, designadamente pelo que respeita ao excessivo aumento do custo dos materiais e até mesmo falta total de alguns, forçaram o adiamento, para melhor oportunidade, da sua construção.

— E sobre estradas, o que se lhe oferece dizer-nos?

— O concelho de Tomar, responde-nos o ilustre presidente da Câmara Municipal, é servido por uma grande rede de estradas municipais, cuja conservação é, conseqüentemente, muito onerosa. A-pesar-disso, procedeu-se sistematicamente à reparação daquelas que se encontravam em mau estado, e construíram-se novos caminhos e novas estradas, que correspondiam a necessidades inadiáveis das respectivas populações rurais.

A nossa conversa envereda depois para o



TOMAR — O Castelo

problema da instrução primária. E, a propósito, o sr. dr. Fernando Côrte-Real diz-nos o seguinte:

— Tem também merecido particular interesse à Câmara o importantíssimo problema da instrução primária, tendo sido reparadas numerosas escolas e construídas outras de novo.

O sr. dr. Côrte-Real fala-nos depois, como um dos mais importantes melhoramentos para a bela e nobre cidade, do novo edifício dos Correios e Telégrafos, cuja inauguração se realizou neste mês de Março. Para este edifício, que custou 800 contos, a Câmara de Tomar contribuiu com o terreno, como, identicamente, tinha procedido para com o edifício da Caixa Geral de Depósitos.

A Câmara tem os projectos para duas lindas habitações destinadas aos magistrados da comarca, cujas construções foram já incluídas no plano de obras a participar pelo Estado no corrente ano.

A Câmara e as fôrças vivas de Tomar preocuparam-se o ano passado, com o problema, altamente importante, do Tribunal de Trabalho do Distrito, cuja sede se encontra, como se sabe, nesta cidade, e cuja transferência vinha sendo fortemente solicitada pelos organismos de Santarém. Foi grande a luta. Felizmente, declara-nos o sr. dr. Fernando Côrte-Real, o assunto foi resolvido a favor de Tomar, em atenção, sobretudo, a que é esta a cidade mais industrial de todo o distrito.

Em seguida, o digno presidente da Câmara Municipal innumera-nos as principais actividades industriais de Tomar, como a indústria do papel, com quatro fábricas, a indústria de tecidos de algodão, duas moagens, várias fundições, uma central eléctrica e numerosas pequenas indústrias, que se escalonam ao longo do rio — dêsse rio belo e generoso, que enriquece, num deslumbramento, a paisagem local e constitue um dos mais importantes factores da riqueza colectiva. Nessas indústrias trabalha uma população operária de cerca de quatro mil homens.

A ponte do Nabão, que regista um grande movimento, foi recentemente restaurada pelo

Estado, dispendendo-se, nessas obras, oitocentos contos. A Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, por sua vez, ilucida-nos o sr. dr. Fernando Côrte-Real, tem manifestado sempre especial carinho pela conservação do património artístico de Tomar, destinando-lhe verbas importantes.

Pelas ruas limpas, alegres, bem lançadas de Tomar (as ruas mais antigas, estreitas, não deixam de ser curiosas pelo que apresentam de típico) não se encontram pobres de pedir. Os raros mendigos não são da cidade. O facto não podia deixar de nos impressionar. E o sr. dr. Côrte-Real explica-nos:

— A generosidade e os sentimentos altruistas da população tomarense são tradicionais. Nenhuma outra cidade a excede em actos de bem-fazer. São diversas e importantes as instituições locais de assistência, como a Casa dos Pobres, que protege diáriamente cerca de quinhentas pessoas, com almoço e jantar; a Creche-Asilo Nossa Senhora da Piedade; a Santa Casa da Misericórdia, que possui um magnífico hospital, dos mais bem montados que em cidades de província se encontram.

Finalmente, o sr. dr. Fernando Côrte-Real, informa-nos de que se encontra já impresso, devendo ser distribuído e posto à venda muito em breve o primeiro volume dos Anais da cidade de Tomar.

Dissemos, ao abrir este artigo, que a formosa e monumental cidade de Tomar, excepcional terra de turismo e admirável terra de trabalho, não estava exclusivamente voltada, em contemplação passiva, para o seu passado glorioso, pois possuía também a consciência das suas realidades. As declarações do dr. Fernando Côrte Real, que acabamos de enumerar, embora ao correr da pena, confirmam, em absoluto, a nossa afirmação. A consciência dessas realidades prepara-a para esperar, com confiança, o futuro; fortalece-a para vencer, com galhardia, quaisquer dificuldades que esse futuro, porventura, possa trazer consigo.



TOMAR — Igreja de Santa Maria dos Olivais

Empresa Carbonífera do Douro

L I M I T A D A

Minas do Pejão

ESCRITÓRIO NO PORTO:

R. Sá da Bandeira, 260, 2.º-Esq.º

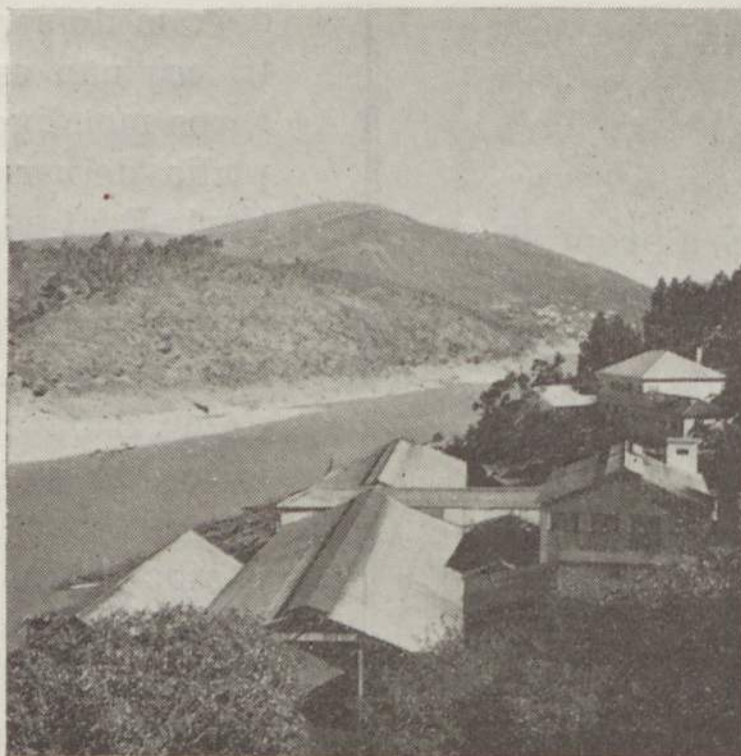


Telefones

Escritório do Porto
6 0 8

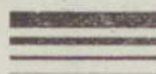
Escritório das Minas
Pêdorido, 1 e 2

Telegramas: **CARBONIFERA**



GERMUNDE

Vista geral



Carvão para Caldeiras,
Briquetes para cosinha
e Aquecimentos

Concessionário em Lisboa:

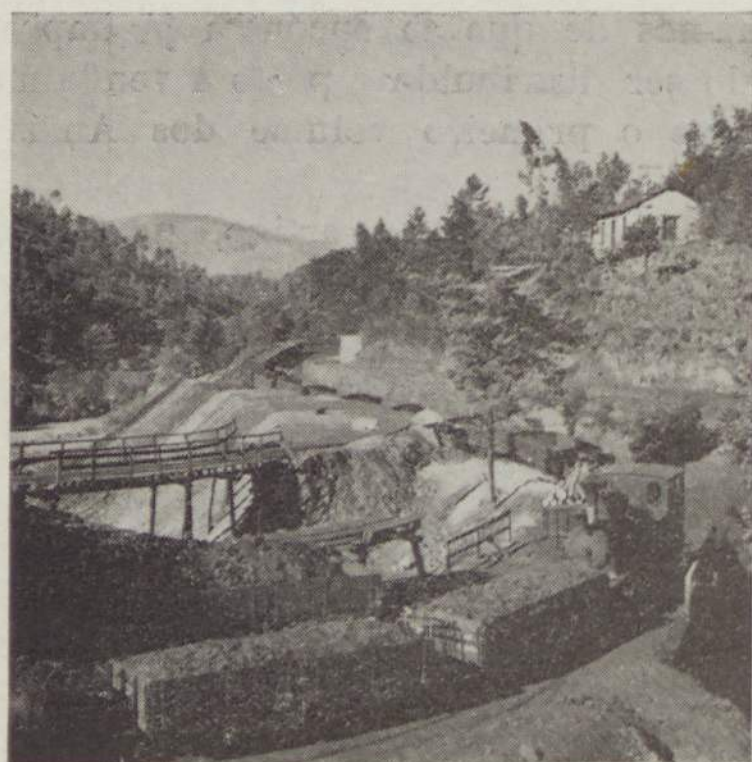
Carvões e Representações,
Limitada (Carel)

RUA DA MADALENA, 73-1.º
Telefone 21408 e 23350

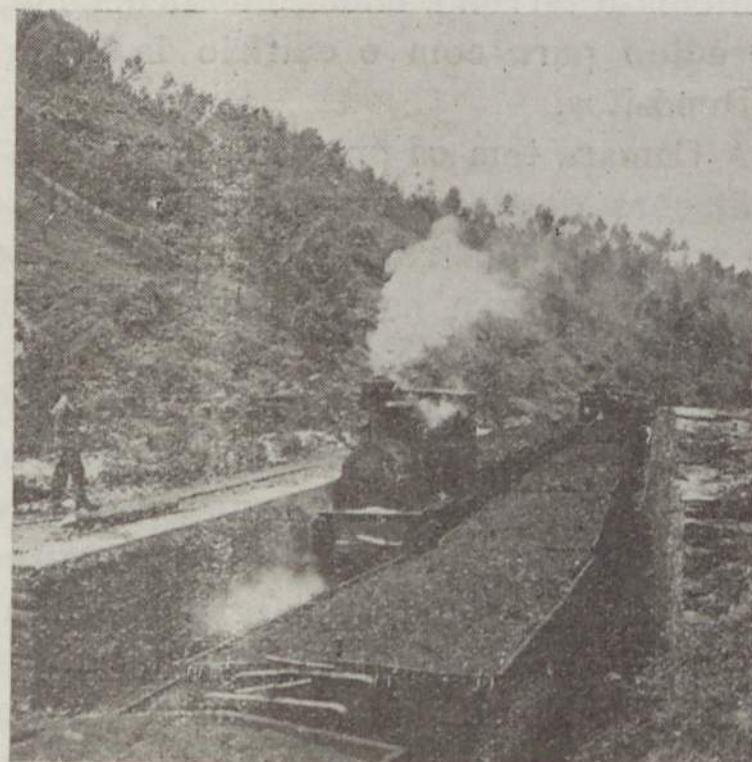
Concessionário, no Pôrto, dos
briquetes «PEJÃO»:

Sociedade Vendedora de Carvões
Nacionais, Limitada

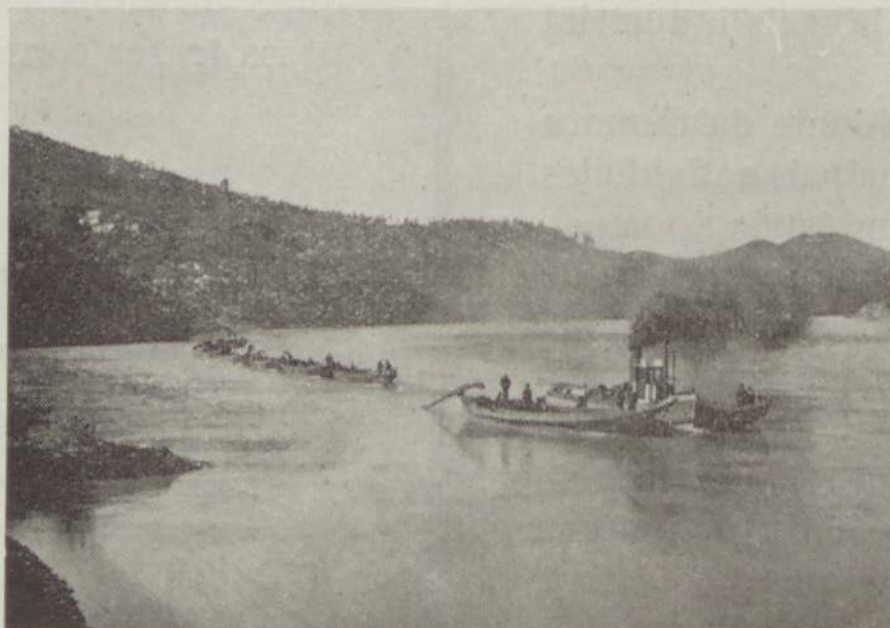
RUA DA REBOLEIRA, 15
Telefone, 656



Estação do Fojo



Outro aspecto da estação
do Fojo



Combóio de rabões a chegar a Germunde,
rebocados pelo «Pejão»

Minas Principais ■ Choupêlo, Fojo e Germunde ■ Castelo de Paiva

O CARVÃO, GRANDE RIQUEZA NACIONAL

A Empresa Carbonífera do Douro, L.^{da}

ESTÁ PRESTANDO APRECIÁVEIS SERVIÇOS À INDÚSTRIA,
AOS CAMINHOS DE FERRO E À ECONOMIA DO PAÍS

O Norte é uma grande região industrial, a região onde o trabalho é a lei suprema. Tendo ensaiado os seus primeiros e heroicos passos, no campo da indústria, nos recuados tempos, o Norte nunca mais deixou de progredir e de criar riqueza. E o povo tem onde empregar a sua actividade e trabalha dedicadamente para o bem comum. O País, mercê dêsse trabalho valoroso de patrões e operários, refaz a sua economia abalada pelos dolorosos acontecimentos internacionais e o Norte continua a marcar o seu lugar à frente das regiões industriais do País. Há muitas empresas industriais no Norte, mas, presentemente, pode dizer-se que uma das que ali está mais amplamente representada é a do carvão. Por isso, é de nosso dever destacar e colocar no lugar de relêvo que merece a Empresa Carbonífera do Douro, L.^{da} que, na margem esquerda do Douro, e em várias freguesias do concelho de Castelo de Paiva possui importantíssimas minas de carvão Pejão, numa extensão de quinhentos e cinco hectares.

Para se poder avaliar de uma forma insofismável do valor social e económico desta fonte de riqueza nacional, basta citar que o número de operários que ali trabalham aumentou, recentemente, de 600 para 1.800, o que representa igual número de famílias que vivem do trabalho que esta empresa lhes assegura.

O esforço da Empresa Carbonífera do Douro, L.^{da} não fica, ainda, por aqui, pois tem mais duas excelentes minas em exploração: a do Choupelo e a do Fojo. Os trabalhos de extracção nestas duas minas são feitos numa extensão de setecentos metros, quanto à do Choupelo e de mais de 400 na do Fojo. Um caminho de ferro mineiro com uma extensão aproximada de 15 quilómetros, transporta até ao rio Douro o carvão extraído das minas, possuindo a Empresa, para uma maior eficiência, seis potentes locomotivas e 40 vagões de sete toneladas cada para estes serviços. O transporte do carvão é feito, depois, num percurso aproximado de 30 quilómetros até à cidade do Porto — ao longo do rio — por uma flotilha composta de um rebocador a vapor, 12 barcos de vária tonelagem e mais 35 barcos de cerca de 40 toneladas, que asseguram o transporte de toda a produção diária de minério que é, actualmente, de 850 toneladas. Uma grande parte dêste é consumido por alguns importantes organismos do País, tais como: Companhia Portuguesa

dos Caminhos de Ferro, Companhia do Gaz e Electricidade, fábricas de Cimento, etc.; e a outra parte — os célebres briquetes Pejão — é consumida em usos domésticos. Para os nossos leitores aquilatarem do esforço realizado pelas minas da Empresa Carbonífera do Douro, L.^{da}, em bons serviços prestados ao País, citamos os seguintes algarismos:

Em 1933, produziu 4.034 toneladas; em 1934, 9.615; em 1935, 32.517; em 1936, 32.543; em 1937, 45.760; em 1938, 70.958; em 1939, 90.000; em 1940, 123.000; e em 1941, 177.000.

Sob o aspecto social é de justiça salientar que a Empresa Carbonífera do Douro, L.^{da} tem cuidado da situação dos seus operários. Assim, fundou, recentemente, uma cooperativa de consumo e adentro desta encontra-se agora em organização uma Caixa Económica e várias secções de Produção e Agrícola para auxílio ao pessoal. Uma Caixa de Previdência está, também, a organizar-se, com as mesmas finalidades dos Sindicatos Nacionais. Tudo isto representa, como os leitores verificam, um grande exemplo da actividade, do patriotismo, do constante trabalho dos homens do Norte. Na Empresa em questão, administradores, engenheiros, dirigentes e operários trabalham na melhor e na mais completa comunhão de ideas e objectivos. Cada qual em seu lugar, patrões e operários, capital e trabalho realizam uma obra que se impõe, uma obra nacional, fornecendo, nesta hora conturbada da Humanidade, em que as nações atravessam uma crise gravíssima, o combustível indispensável e precioso aos Caminhos de Ferro e às grandes indústrias do continente.

A Empresa Carbonífera do Douro, L.^{da} que também tem, presentemente, em construção, uma esplêndida fábrica situada em Campanhã, onde de futuro serão fabricados todos os briquetes necessários ao consumo do País, pode justamente ufanar-se de figurar no quadro de honra das empresas de grande e sólida estrutura industrial que permanecendo sempre atentas às evoluções da técnica e do progresso acompanharam os impulsos que dêles resultaram para atingir um notável poder de realização no sentido da melhor utilidade social.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* regista o facto com satisfação.

A orientação e a selecção profissionais

FACTORES DE PROGRESSO

Pelo Professor JOSÉ F. RODRIGUES

DISSE PASCAL que a escolha da profissão é a coisa mais importante da vida, mas que, apesar disso, é o acaso que decide. Se tentarmos penetrar fundo nas origens do mal-estar social dos nossos dias encontraremos, entre outras, estas de primacial importância: insuficiência da educação geral e desadaptação profissional com a conseqüente instabilidade económica. Dois problemas diferentes mas intimamente ligados e completando-se mutuamente: a educação facilita o êxito profissional; a escolha acertada da carreira completa a educação.

Deixando para outra tese o estudo do problema educativo, trataremos aqui da escolha da profissão.

Esta é, sem dúvida, uma das questões mais sérias da vida duma pessoa, pois dela depende, não só o seu futuro, mas o futuro dos seus descendentes, e até a ordem, a organização social.

«Se há tanta desordem social, escreve o dr. Afrânio Peixoto, é que os profissionais, que a servem, não foram escolhidos oportunamente e não são aptos». E comenta: «A perda de tempo, de saúde, de dinheiro dessa gente, daria para a construção dum mundo... A conseqüência desses êrros é o mundo desfeito, ou mal feito, que vemos; nada certo, nada em seu lugar, nada como devera ser...»

Só a orientação que a educação há-de dar às profissões ordenará o mundo...

Quere dizer: o problema que já PASCAL denunciou como o «mais importante da vida», mantém-se cadente e sempre actual. Se porém, no tempo do grande sábio só o acaso dispunha hoje não acontece assim: a ciência está em condições de decidir com acêrto. O movimento da orientação e selecção profissionais, vencendo todas as fôrças adversas, conquistou o mundo e hoje a maioria das nações, grandes e pequenas, gasta anualmente milhões com a criação e manutenção de laboratórios destinados a esse estudo. Os únicos inimigos sérios que esse movimento ainda tem, podem reduzir-se a três: ignorância, rotina e interesse. A Ignorância da sua finalidade, das suas técnicas, da sua base científica séria; a rotina dissolvente de todas as iniciativas, rotina que gera a indiferença, a inércia, o misoneísmo; e, finalmente, o interesse dos que desejam manter posições conquistadas, o interesse imediato sacrificando um futuro melhor, o interesse pessoal de muitos, que não admite os direitos legítimos dos estranhos.

Vencidos êsses inimigos, aliás poderosíssimos, a orientação e a selecção profissionais serão aceites pelo consenso geral com o mesmo espírito que hoje reconhece à medicina um alto valor social e humano. Consegui-lo, é uma certeza: é questão de algum tempo, de muito trabalho, de muita dedicação e de uma fé ilimitada — a fé que ilumina os que têm a consciência de trabalhar numa obra grande de proveito universal e de sentido altamente humanitário.

Comecemos por definir conceitos:

Em que consistem afinal a orientação e a selecção profissionais?

O segundo Congresso Internacional de Psicotécnica, reunindo em Barcelona em Setembro de 1921, fixou a significação exacta a dar às duas expressões:

E assim ficou assente que se devia entender por orientação profissional, a escolha da carreira para o indivíduo; e por selecção profissional a escolha do indivíduo para a carreira. Isto que parece um simples jôgo de palavras, um trocadilho vulgar, tem um sentido preciso e muito claro:

A escolha da carreira para o indivíduo: Um jovem, adolescente, tem diante de si a vida com a sua multiplicidade de actividades, com numerosíssimas profissões. Deseja ou não seguir uma delas. Em qualquer dos casos não só desconhece o que seja com exactidão o trabalho dessa profissão, mas ainda ignora absolutamente as suas possibilidades físicas intelectuais e morais, e a probabilidade de êxito na profissão, mesmo desejada. É necessário realizar um estudo tam completo quanto possível das profissões e do indivíduo e indicar-lhe aquela ou aquelas em que mais provavelmente vingará — é a orientação profissional.

A escolha do indivíduo para a carreira: Um patrão, uma empresa, o Estado tem nos seus serviços um lugar vago; apresentam-se numerosos concorrentes. Interessa naturalmente escolher o mais capaz, o que premer dar melhor rendimento.

É necessário, perante as exigências do cargo, ver qual dos candidatos reúne o maior número de qualidades necessárias e preferi-lo aos outros — é a selecção profissional.

Em princípio, ninguém deixará de concordar com doutrina tam justa e razoável, como diz Julião Fontagne, «Hoje ninguém contesta já, a utilidade da orientação profissional». Os cépticos poderão, no entanto, perguntar desconfiados pelos títulos de legitimidade

das decisões (sentenças) da orientação e da selecção profissionais. Responde-se-lhes:

O movimento da orientação e da selecção tem bases sólidas nas conquistas científicas da psicologia e da fisiologia; nos estudos realizados à volta do trabalho; nas exigências da economia e no direito moral do todo o homem a uma vida livre e digna. Procura chegar à satisfação da necessidade tão humana de alegria no trabalho, conseguir a disciplina económica, realizar o equilíbrio profissional, evitar o desemprego, as doenças e os acidentes no trabalho.

Se alguém me objectar que são aspirações exageradas e que apesar de toda a boa vontade dos psicólogos os seus juízos são muito falíveis, eu concordarei.

Não pretendo, ninguém deve mesmo pretender diminuir as dificuldades da orientação e mesmo da selecção profissional.

Mas que maior exagêro nas aspirações que o da medicina, pretendendo acabar com o sofrimento humano? que o da política pretendendo construir a felicidade humana sobre leis? que o da economia aspirando a fartar todos os famintos?

Se erra o psicólogo no seu juízo e não erra o médico no seu diagnóstico, o político nas medidas legislativas, o economista nas suas previsões?!

E já alguém pensou, por esse facto, de suprimir a medicina, de acabar com a política, ou de passar sem uma organização económica?

Acusam a selecção e principalmente a orientação de atentar contra a liberdade do adulto e da criança, o que é ainda mais grave.

Responderemos com J. Wilbois:

«Sim, a selecção e a orientação atentam contra a liberdade dos homens. Tanto melhor, porque a maior parte não sabe usar da sua liberdade, as crianças estão mais desarmadas que qualquer outra pessoa e os pais são singularmente cegos quando olham para os filhos. Bela infelicidade quando se conseguir desviar um indivíduo que se crê uma vocação de marinheiro porque gosta de guiar um barco no lago do Parque Eduardo VII. O que se procura tirar aos indivíduos é a falsa liberdade de converter-se num desempregado por falta de aptidões, de ter um dia o braço cortado por falta de destreza, ou de ser, por falta de inteligência, um flagelo para aqueles que comandamos. Antes da liberdade abstrata há seres de carne. Respeitar o fantasma seria simplesmente deshumano.

Além do necessário estudo das profissões, é no conhecimento do ser humano que assenta toda a organização da selecção e orientação profissionais. E é, digamos francamente, esse o seu ponto fraco, como é o ponto fraco da medicina, da política, da pedagogia. O homem é sempre a incógnita de todos os problemas; é o imponderável cujo peso desequilibra a cada momento a balança da nossa previsão. Enquanto o homem for «esse desconhecido» de que nos falou o dr. Alexis Carrel, a solução de todos os problemas em que entre o factor humano não poderá ser de modo nenhum

definitiva. E segundo pondera o grande pensador americano Will Durant «o último estudo da humanidade será o homem; a última ciência a psicologia». Se, porém, nos está interdito por hoje o conhecimento da trama íntima da personalidade; se não podemos, por exemplo, conhecer a natureza da inteligência humana, conseguimos apreender os seus efeitos e avaliá-los em função da quantidade e da qualidade. E na prática procede-se como se fôsse conhecida de facto.

Que essa acção tem sido útil e proveitosa para os indivíduos e para as nações provam-no: o número grande e sempre crescente de laboratórios de psicotécnica e existentes em todo o mundo; a quantidade de pessoas que reclamam os seus serviços e deles recebem conselhos e sugestões preciosas.

Caberia aqui citar estatísticos elucidativos. Isso porém, far-nos-ia ultrapassar os limites marcados a este trabalho, e que não devemos forçar. Quais, em suma, os benefícios da orientação e da selecção profissionais?

— Sem que esgote o assunto, J. Wilbois assinala-lhe os seguintes:

«1.º — *Aumentam o rendimento das empresas*. Directamente colocando cada homem no posto que lhe convém. Indirectamente, porque, para estabelecer os textos de selecção para um emprego, deve-se estudar minuciosamente o trabalho que este emprego comporta; este trabalho mais bem conhecido pode ser mais perfeitamente executado.

«2.º — *Diminuem o desemprego*, evitando as carreiras fracassadas e os acidentes no trabalho e contribuindo desse modo para a extinção da mendicidade e da vadiagem e da criminalidade que elas fomentam.

«3.º — Visto que «os homens bem dotados para uma profissão a aprendem mais depressa, a exercem com menor fadiga e ganham nela os salários mais elevados», a orientação e a selecção, promovendo uma melhor adaptação profissional, contribuem para a alegria no trabalho.

«4.º — Contribuem ao mesmo tempo para enriquecer a sociedade e para desenvolver os indivíduos».

«Servem a sociedade preenchendo eficazmente os lugares vagos e servem os seus membros fazendo-lhes frutificar os seus dons».

Se a tudo isto juntarmos os inestimáveis serviços que a psicotécnica pode prestar no aproveitamento humano dos atrasados mentais e dos anormais e na reeducação dos sinistrados do trabalho e dos mutilados da guerra, poderemos concluir que a orientação e a selecção profissionais são dois factores de progresso e organização social.

Concluindo formularemos o voto de que todas as sociedades de educação e recreio façam entre os seus associados a maior propaganda da orientação e selecção profissionais, e os aconselhem e no interesse dos seus filhos, os levarem ao Instituto de Orientação Profissional «Maria Luíza Barbosa de Carvalho», antes de tomarem a decisão, porventura a mais grave da sua vida, de escolherem uma profissão ao acaso.



Uma tarifa especial

PARA o caso do presente relato não interessa conhecer o nome do protagonista, nem sequer saber em que linha sucedeu o caso. Basta que se conte, sem fugir à verdade, como o facto teve lugar, para que o leitor possa tirar a conclusão que julgar mais conveniente, apreciando a seu modo o que se resume no seguinte e vem relatado, com foros de anedocta, nos jornais de 1872, portanto há já bastante empo.

O Senhor Fulano, importante negociante de gados, quando terminou os seus afazeres na região de X dirigiu-se para a Estação de Y a fim de lá tomar um combóio que o conduzisse a Z, terra da sua residência, pois muito o preocupava a circunstância de ter deixado sua esposa, em casa, muito doente, quando por motivos urgentes de negócio tivera de retirar-se.

Grande foi o seu desapontamento quando na citada Estação lhe disseram que naquêlê dia mais nenhum outro combóio passaria por Y com o destino que desejava.

Redobrou de aflição o pretenso passageiro e lastimando-se da sua sorte, que cada vez mais o preocupava, procurou o chefe da estação a quem deu parte do transtôrno que o precalço de haver perdido o combóio lhe fazia.

Então, o Senhor Beltrano, chefe da Estação, condoído do Senhor Fulano pela arrelia que a falta de condução lhe acarretava, lembrou-se de lhe alvitrar o seguinte:

— Como daqui a quinze minutos pára nesta estação um combóio de mercadorias, com transporte de gados e se destina ao ponto para onde o Sr. pretende ir, diga-me se não se importa de seguir nêlê, ainda que tenha de ir mal instalado?

— Sim, senhor. Disse logo o Sr. Fulano que via como uma ridente salvação o estranho oferecimento de lhe facultarem passagem imediata. De resto a camionagem era modalidade de transporte que não havia nessas épocas e mesmo os transportes hipomóveis rareavam imenso. Ficava, pois, tirado de apuros pela proposta apresentada.

Porém, ao empregado dos caminhos de ferro, o Sr. Beltrano, preocupou-o a questão da tarifa a aplicar, visto que não podendo vender bilhete de passageiros, teria de mencionar na fôlha de serviço a mercadoria que faria seguir nêsse combóio que exceptuava o embarque de viajantes racionais.

Então, resolutamente, o bondoso chefe, o Sr. Beltrano, fez o seguinte raciocínio e cobrou satisfeito a importância da passagem, enquanto ia dizendo:

— Se lhe aplicar a mesma tarifa do que a dum boi, há excessiva diferença no pêso, em seu prejuízo; se o incluir como um carneiro, há a mesma diferença, ainda que inversa, mas, nêste caso, em detrimento dos lucros da companhia; talvez que não fique fora do razoável o Sr. Fulano pagar a tarifa devida pelo transporte de um porco!?

E, com a concordância do afortunado passageiro — que estaria por tudo só para conseguir o seu desejo — fez-se a liquidação proposta e o homem-porco seguiu no combóio, onde entre os irracionais, que tinha por companheiros de viagem conseguiu chegar ao fim do desejado percurso.

O que o apontamento de onde estas notas foram colhidas nos não diz é se o chefe da Estação de Y seria um dêsses autênticos reinadios que amenizam a aridez da vida com ditos, e factos verdadeiramente espirituosos.

Uma apreciação altamente elogiosa para os caminhos de ferro

QUANDO em 1933 o general polaco Ryda-Smigly visitou oficialmente a França ficou agradavelmente impressionado com a exactidão rigorosa de todos os horários dos caminhos de ferro franceses.

E em tamanha conta levou a sua apreciação a tal respeito que se julgou com o dever de felicitar especialmente as autoridades ferroviárias, exprimindo-se por esta forma para traduzir tôda admiração pelo que observara:

«A regularidade do tráfico nas linhas de caminhos de ferro é uma das fôrças superiores da civilização. Prova essa circunstância o facto de haver disciplina, respeito pelos interesses alheios e consciência dos deveres a cumprir, em suma, prova que a casa está em ordem o que — quanto a mim — só dará prazer aos visitantes».

Um cruzamento triplice

NO Estado de Virgínia e dentro da cidade de Richmond, entre as ruas Deck e a n.º 17, existe um triplice cruzamento de linhas dos caminhos de ferro que dá bem a idea do importante tráfego de, e para essa capital.

A fim de evitar o perigo de funestas colisões as três vias estão situadas em três planos diversos, sendo a segunda perpendicular às duas restantes,

A duração das travessas dos «rails»

OS dormentes ou travessas em que assentam os «rails» do caminho de ferro e aos quais o vulgo designa pelo nome de «chulipas» só podem ser utilizados depois de submetidos à impregnação de líquidos ou vapores antisépticos, o que lhes garante uma duração mais ou menos prolongada.

Essa duração é, em média, a seguinte:

Para as travessas de madeira de carvalho creosotado, 25 a 30 anos; 13 a 20 anos para as de pinho, tratado pelo mesmo processo; 10 a 15 anos para a madeira de pinho impregnada de sulfato de cobre e; 30 a 35 anos para a madeira de faia, impregnada de creosote.

No entanto a despeito dêstes e de outros processos de conservação, existe um fungo que muito as deteriora.

Por outro lado chegou-se à conclusão de que os cogumelos só se desenvolvem nas madeiras antiseptizadas, não apenas quando as operações de antiseptização são imperfeitas, mas também quando recebem águas das chuvas pouco tempo depois da impregnação das substâncias preservativas.

É por essa razão que ao longo das linhas é freqüente no-

tar-se que as pilhas de novas travessas para assentar nas vias estão sempre cobertas com encerados.

Para obstar à invasão dos políforos julga-se que o carbonilo será o suficiente para o seu tratamento, enquanto não se encontrar outro produto ainda mais enérgico e penetrante que possa permitir às travessas das vias férreas uma resistência prolongada e victoriosa ao ataque dos cogumelos.

A tal respeito rezumir-se-á o assunto num dos próximos «suetos» desta secção.

O desgaste dos maquinismos

COM a crescente aceleração dos modos de transporte modernos o desgaste dos seus órgãos propulsores é geralmente muito mais abreviado.

Avalia-se em 300 ou 400 horas de funcionamento, quando verdadeiramente afinados, a duração dos motores de avião.

As locomotivas teem uma vida muito mais prolongada. Segundo uma estatística americana, em que foram julgadas mais de 30:000 locomotivas, calculou-se em 32 anos o tempo exacto da sua duração, tendo em conta os reparos necessários e as convenientes substituições de alguns órgãos, onde o desgaste era mais acentuado.

Todavia algumas atingiram, excepcionalmente, 43 anos de existência e continuam ainda a rodar normalmente, depois de terem percorrido mais de dois milhões e meio de quilómetros em toda a sua vida de potentes viageiras.

A origem da palavra «tarifa»

ADMITE-SE que a palavra «tarifa» e que toda a gente conhece por estar deveras vulgarizada, deriva do nome da cidade de Tarifa, situada à entrada do estreito de Gibraltar, no ponto mais meridional do continente europeu e acêrca de 12 quilómetros do império Marroquino. Quando os mouros estavam de posse das duas colunas de Hercules, era lá que exigiam — diz a História — um direito de entrada por cada navio que quizesse penetrar no Mediterrâneo.

As vias férreas do mundo

HÁ um século, havia no Mundo 6:759 quilómetros de linhas férreas, o que representava uma distância equivalente àquela dos dois rios, o Nilo e o Reno, dispostos em seguimento um ao outro.

Vinte anos mais tarde, em 1860, existiam já no orbe 108:000 quilómetros de vias férreas ou, seja, mais duas vezes e meia a distância igual à volta da Terra.

Passadas duas décadas o comprimento de todas as redes ferroviárias mundiais somavam já a extensão de 372:000 quilómetros, isto é, quasi a distância que vai do nosso planeta à lua, ida e volta.

Enfim, em 1935, data do último ano em que se totalizaram todas as estatísticas ferroviárias organizadas, chegou-se à conclusão de que existiam no Mundo 1:329:460 quilómetros de linhas férreas, o que representa trinta e cinco vezes e meia a distância da Terra à Lua ou, ainda, a décima parte da distância que separa o Sol do planeta em que habitamos.

Carruagens onde se fechavam à chave os passageiros

QUEM chegasse à grande gare de Tozew notava uma formidável encruzilhada de vias; as que dali seguiam para Dantzig, pela Polónia e para Marien-Wader (Prússia Oriental) e as que seguiam em direcção a Berlim.

Mas notava também que algumas das carruagens em tracto estavam fechadas à chave e os seus passageiros, longe de se mostrarem atormentados com semelhante medida continuavam nelas instalados sem a menor preocupação.

O que significaria tal facto, estranho para nós mas sem importância para elles?

— Apenas isto: essa medida, que nada tinha de vexatória,

suprimia as indispensáveis formalidades das aduanas, no que respeitava a assuntos alfandegários e as da polícia, no que se referisse a questões de passaportes.

Essas carruagens eram dos caminhos de ferro germânicos e pertenciam às composições de combóios que transitavam da Alemanha para a Prússia Oriental, atravessando o território polaco.

Se um passageiro saído de Berlim, por exemplo, pretendesse alcançar Koenigsberg, capital da Prússia Oriental, atravessando o território Polaco, tomava esse combóio. Em Schneidemuhl-Pila, a fronteira polaca, fechavam as portas e as janelas e o combóio atravessava assim a Pomerânia, abrindo-se só a carruagem depois de passado o território da Polónia.

Desta maneira os viajantes alemães passavam através da Pomerânia sem se preocuparem, como acima disse, com as costumadas formalidades indispensáveis a cumprir nas fronteiras.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

O seu movimento, referido a Junho do corrente ano foi o seguinte: **Passageiros:** de 1.^a classe, 4:531; de 3.^a classe, 192:000; total em trânsito, 207:915. **Mercadorias:** Expedidas em grande velocidade, 394 toneladas; idem, em pequena velocidade, 9:306 toneladas. Totalidade: 10:700 toneladas.

Transporte por via aérea

UM sábio historiador e geógrafo descobriu que no ano de 1636, existia em Marrocos uma linha de transporte aéreo de passageiros que ligava os indígenas das povoações existentes cêrca do Vale de Oued-Sebou.

A mecânica dêste meio de transporte era bem rudimentar e de flagrante simplicidade mas, mesmo assim, servia para transportar, de cada vez, uma dúzia de pessoas num cesto de verga suspenso por duas grossas cordas que se engatavam em rodízios e cujo accionamento, que era braçal, se fazia pelo esforço de homens que de qualquer das margens puxavam o estranho veículo.

Mas êste teleférico, remoto, já não constituía por si um invento original, pois sabe-se também que dois séculos antes (em 1430?) uma gravura nos mostra uma bombarda deslizando suspensa por um cabo sob uma ravina. Porém, esta tracção, que não era mecânica, nem braçal, fazia-se pelo esforço dispendido por uma vaca que, de uma das margens puxava o cabo de tracção que lhe estava ligado a um jugo.

Entrega rápida de jornais

A Companhia dos Caminhos de Ferro de Great Western, na linha que vai de Londres a Swansea faz esse tracto, que é de cento e trinta e três milhas e meia, no curto espaço de cento e trinta e sete minutos, isto é, percorre os 214 quilómetros dessas duas cidades rolando à velocidade média de 94 quilómetros à hora e apenas parando uns breves minutos em Newport e Cardiff.

Pois a despeito desta considerável velocidade, tem catapultas adaptáveis ao seu serviço e por onde são lançadas durante a vertiginosa marcha que faz, os jornais e volumes de urgência imediata de entrega, os mais podem ser recebidos pelos destinatários muitíssimo mais cedo do que se não fôra a adopção de tão interessante sistema de entregas ultra-rápidas.

Alexandre F. Sellar

LISBOA MODERNA

«Negresco»,

o "bar-restaurant" da sociedade elegante da capital

REABRIU, há semanas, completamente remodelada, a conhecida casa «Negresco». A sociedade distinta de Lisboa tem agora ali um verdadeiro centro de elegância, de primeira ordem, aristocrata, onde pode reunir-se num ambiente confortável sossegado, alegre e acolhedor.

«Negresco», que se encontra magnificamente instalado na rua do Jardim do Regedor, dispõe actualmente dum excelente «bar-restaurant», remodelado segundo o risco do ilustre architecto sr. Amilcar Pinto.

Escolhida tem sido e continua a ser a sua clientela. As mais distintas famílias de Lisboa, ilustres individualidades do Corpo Diplomático, escritores, jornalistas e artistas têm honrado com a sua presença os luxuosos salões deste estabelecimento que é, incontestavelmente, digno da nossa bela capital.

Quando ali estivemos há dias, de visita, o «Negresco» dava a impressão de um grande jardim de sonho, maravilhoso de luz, em que as senhoras, ostentando as suas vistosas «toilettes», eram flores animadas pela graça, pela formosura e pela elegância. Era tal a animação que, ainda de dia, todas as mesas ha-

viam sido marcadas, com grande antecedência, pelos nomes mais representativos da nossa melhor sociedade.

No «Negresco» servem-se almoços, chá, «cocktail», jantares e, à noite, ceias. Esta casa, que já era o primeiro restaurante de Lisboa, o mais distinto, o mais bem montado, é agora superiormente dirigida por um grande especialista — o sr. S. Pires Fernandes, que regressou há pouco de Paris, e se notabilizara não só em França mas igualmente na Alemanha, à frente de alguns dos principais hotéis desses países. A cozinha, que é da melhor, funciona sob a orientação do famoso técnico sr. Manuel Dias, sócio-gerente da conhecida «Parada de Cascais», e o serviço de «bar» foi confiado a um considerado «barman» de fama internacional. São três nomes que garantem o prestígio de uma casa.

«Negresco» tem, ainda, como motivo de arte e atracção, uma óptima orquestra, constituída por distintos professores.

Por todo este notável conjunto, o êxito do «Negresco» fica assegurado brilhantemente, num ambiente festivo e inigualável, entre a sociedade elegante e os mais ilustres estrangeiros que passam por Lisboa.



UM ASPECTO DO IMPORTANTE SALÃO-RESTAURANTE

Linhas Estrangeiras

ESPAÑA

Segundo acôrdo adotado pelo Conselho de Administração da

Rêde Nacional dos Caminhos de Ferro de Espanha, que teve lugar em 27 de Janeiro, a partir do dia 1 de Fevereiro, ficou unificada a Divisão de Via e Obras da referida Rêde, cessando de actuar, no mesmo dia, a Divisão e Serviços de Via e Obras das zonas do Norte; Madrid, Saragoça e Alicante; Oeste e Andaluzes.

A chefia da Divisão de Via e Obras da Rêde Nacional dos Caminhos de Ferro ficou constituída pelos quatro serviços: Administrativo, de Conservação, de Estudos e Obras novas e Material fixo.

A Rêde ficou dividida em nove circunscrições, que são as que abaixo se transcrevem, indicando também as secções a que pertencem:

Primeira Circunscrição: Madrid

1. ^a Secção	Madrid
2. ^a »	Valladolid
3. ^a »	Burgos
4. ^a »	Santander
5. ^a »	San Sebastian
10. ^a »	Bilbao

Segunda Circunscrição: Barcelona

8. ^a Secção	Lérida
9. ^a »	Barcelona
17. ^a »	Tortosa
26. ^a »	Barcelona
27. ^a »	Barcelona

Terceira Circunscrição: León

11. ^a Secção	León
12. ^a »	Ponferrada
13. ^a »	Coruña
14. ^a »	Oviedo
41. ^a »	Vigo

Quarta Circunscrição: Madrid

19. ^a Secção	Burgos
20. ^a »	Soria
21. ^a »	Madrid
22. ^a »	Madrid
23. ^a »	Valladolid
24. ^a »	Zaragoza

Quinta Circunscrição: Madrid

28. ^a Secção	Manzanares
29. ^a »	Albacete
30. ^a »	Murcia
31. ^a »	Ciudad Real
46. ^a »	Murcia

Sexta Circunscrição: Zaragoza

6. ^a Secção	Pamplona
7. ^a »	Zaragoza
15. ^a »	Jatiba
16. ^a »	Valencia
18. ^a »	Zaragoza
25. ^a »	Zaragoza

Sétima Circunscrição: Madrid

36. ^a Secção	Madrid
37. ^a »	Cáceres
38. ^a »	Salamanca
39. ^a »	Salamanca
40. ^a »	Zamora

Oitava Circunscrição: Sevilha

32. ^a Secção	Mérida
33. ^a »	Llerena
34. ^a »	Córdoba
35. ^a »	Sevilha
50. ^a »	Huelva

Nona Circunscrição: Málaga

42. ^a Secção	Málaga
43. ^a »	Jaén
44. ^a »	Marchena
45. ^a »	Sevilha
47. ^a »	Algeciras
48. ^a »	Granada
49. ^a »	Almeria

— Apesar do país vizinho ser uma nação de grandes recursos carboníferos não é possível assegurar a quantidade de carvão suficiente para os combóios que estão em circulação motivo por que a Rêde Nacional de Caminhos de Ferro decidiu suprimir, nas zonas principais, vários combóios de passageiros medida transitória e que se não deve prolongar por muito tempo.

— Agora que foram publicadas notícias sobre a produção de carvão, durante o ano de 1941, sabe-se que a Espanha produziu 7.629.825 toneladas de carvão de pedra contra 7.765.763 do ano ante-

rior; o carvão produzido ascende a 1.170.132, contra 1.095.804 e lignite a 823.345 toneladas, contra 559.404 no ano de 1940. Houve pois no ano de 1941 um aumento de produção, nas três classes de carvões, de 192.331 toneladas.

FRANÇA

O ilustre engenheiro espanhol sr. Tomás Fernandez Casado, publicou recentemente na *Ferrocarriles y Tranvias* um interessante artigo sobre a metalização das carruagens francesas com caixa de madeira. Nêsse artigo diz-se que essa substituição é deveras vantajosa pois que as carruagens metálicas oferecem ao passageiro maior segurança e produz uma diminuição de gastos bastante elevada.

Nas oficinas de Saintes foram já transformadas e metalizadas 100 carruagens, à razão de 10 mensais e o resultado económico foi o seguinte:

Custo total da operação em francos	250.000
Melhorias introduzidas, como troca de cristais, transformação de aparelhos de choque e tracção, etc.	21.000
Custo médio de grande reparação	130.000
Metalização propriamente dita.	100.000

Comparando o custo desta reparação com a compra de uma carruagem metálica, mas em estado novo, que custa à razão de um milhão de francos, obtem-se certa vantagem económica na respectiva transformação.

— Por falta de Revistas franceses pouco se sabe sobre o movimento ferroviário da grande nação latina. No entanto podemos dar a informação de que, no dia 8 de Dezembro do ano findo, foi inaugurado o primeiro trôço de caminho de ferro do Mediterrâneo a Niger, tendo assistido à inauguração o Ministro M. Berthelot, acompanhado do general Nogués, do governador geral M. Chatel e do Almirante Ténard.

A linha férrea que parte de Memours e passa por Ondja chega a Bou-Arfa com uma extensão de 370 quilómetros, mas o primeiro trôço agora inaugurado passa de Bou-Arfa a Colomb-Bechar, com 200 quilómetros de via.

ITÁLIA

Foi já inaugurada a tracção eléctrica na linha férrea do Estado Bolónia-Trento, numa extensão de 250 quilómetros.

Por já estar electrificada a linha Trento-Brenner, no Norte, e a de Bolonia-Reggio de Calábria, no Sul, a adopção do novo sistema de tracção na linha anteriormente citada permite recorrer na sua totalidade, mediante esta fonte de energia, a grande artéria Régio de Calábria-Brenner, de uma longitude total de 1.452 quilómetros, o que

facilita grandemente as comunicações directas entre a Itália e a Alemanha.

Os trabalhos relativos à electrificação do novo trôço começaram em Abril de 1940.

Nos trabalhos de escavações no sólo foi necessário a instalação de uma linha aérea em que foram utilizados mil e cem quilómetros de fio e oito mil postes.

A electrificação total da linha Brenner-Régio de Calábria facilita extraordinariamente a exploração de outras linhas que unem a extremidade meridional da Península com os grandes desfiladeiros dos Alpes, como a linha (São Gregório) Chiasso-Régio de Calábria (1.370 quilómetros), a linha (Mont Cenis) Módano-Régio de Calábria (1.460 quilómetros), e a linha Mentou-Régio de Calábria (1.350 quilómetros).

BRINDES E CALENDÁRIOS

Da Papelaria «Carlos», de que é proprietário o nosso prezado amigo sr. Carlos Ferreira, recebemos alguns exemplares de um elegante calendário para 1942, de propaganda à sua acreditada firma, os quais muito agradecemos.

A QUEM VIAJA

Não saia do país sem levar o **Manual do Viajante em Portugal**, valiosa e instrutiva publicação para o viajante. Contém mapas e plantas suficientes para o turista estudar o que de bom tem o seu país. Á venda em todas as livrarias do país e na redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA



Telefone 2 0353 Telegramas: LISPORT
Sociedade Universal de Transportes, L.^{da}
 Inscrita na Camara dos Agentes Transitários
 (Decreto n.º 31.233 de 28 de Abril de 1941)
TRANSPORTES INTERNACIONAIS
 Rua dos Fanqueiros, 250, 2.º-Esq.-F.
 Portugal — LISBOA

Espectáculos

Panorama da Temporada

T E A T R A L

Por MIGUEL COELHO

Coristas... no D. Maria II

Há certos assuntos que não interessam ao grande público que frequenta os nossos teatros. Um deles, por exemplo, é o que se passa nos bastidores.

Todos sabem, mas não querem que lho digam, que os artistas se caracterizam e que os cenários são feitos de lona e papel.

O facto do teatro ser a imagem real da vida, isso não quer dizer que se tragam para a luz da ribalta, chagas e mazelas, que não interessam e que servem apenas para desacreditar ainda mais o teatro.

Há uns grupos de raparigas, que ganham uma miséria, e que se fartam de trabalhar, subindo e descendo escadas, vestindo-se e despidendo-se, e que são absolutamente necessárias nos teatros de revista, sendo muitas vezes elas quem agüentam os números de fantasia, que, sem a sua intervenção, enfiariam pelo «buraco do ponto».

São pois estas modestas obreiras do teatro que são focadas na peça «Coristas», original de Armando Vieira Pinto e representada no teatro D. Maria II, nosso primeiro teatro de declamação, onde não há coristas, a não ser nos espectáculos de Carnaval ou nas «matinéas» dedicadas às crianças.

À volta desta peça bordou-se uma auréola escandalosa, e por isso apareceram na «première», além dos «habitués», muita gente de teatro ou que dele vivem. Actores, actrizes, autores dramáticos, gente pertencente ao meio, mas, que por motivos vários está posta de parte, etc. etc. tudo ávido de curiosidade pelo escândalo.

Afinal êsse escândalo desapareceu. Ali o que há é verdade, somente verdade, com muita observação e ainda maior crueza. Não há manto diáfano da fantasia a cobrir aquela nudez forte da verdade.

É certo que a peça tem grande fundo moral, no entanto, não sei se será grande sucesso artístico e financeiro, porque, como acima digo, não sei se o assunto interessará ao grande público.

Em resumo a peça é o seguinte: Uma corista, nos seus tempos aureos, encontrou um homem com quem devia casar. Mas veio a morte dele, e ela ficou com um filho nos braços.

Entregou-o aos cuidados de uma irmã, e fez todos os sacrifícios para o poder educar, sem êle o saber. Forma-se e sai médico, na altura em que a mãe é despedida do teatro, por estar velha. As colegas, e aqui se mostra a solidariedade das coristas, bem diferente da dos actores e actrizes, resolvem sustentá-la e obrigá-la a confessar ao filho que é sua mãe. Ela não quer, mas, as colegas teimam, e escrevem uma carta ao médico, pedindo-lhe para ir ver uma doente. A noiva do médico, filha dum banqueiro, abre abusivamente a carta, e vai com o pai à pensão, pois julga tratar-se de uma aventura amorosa do noivo. E aí sabe tudo, não porque a mãe do rapaz lho tivesse dito, mas, porque lho disseram as colegas. E quando o rapaz vai para se encontrar com a mãe, esta morre nos braços de duas camaradas na desgraça.

Como acabam de ler, a peça eleva a classe das «Coristas», mas, para isso tem de apresentar diferentes figuras, muito conhecidas de quem frequenta os meios teatrais. E assim ali vemos:

Manuela, a tal corista que é mãe, e que Lucilia Simões interpretou primorosamente. Maria Clementina que observou muitíssimo bem a «Maria», dona da pensão, onde as coristas estão hospedadas. Fernanda, a corista infeliz, papel curto mas, difficilimo que Lalande interpretou de uma maneira extraordinária. Noémia, a corista que fala verdade, deu ensejo a que Maria Paula brilhasse. Irene, irmã de Manuela, teve em Maria Brandão uma boa intérprete. Carmo, a noiva de Paulo, foi uma filha do banqueiro, ciumenta e desdenhosa, em que Adelina Campos, pouco tem que fazer. Beatriz, corista que pensa na vida, fez realçar a vivacidade de Maria Côrte Real. Sofia, uma velha actriz, que vende fatos em segunda mão, para não morrer de fome, teve uma condigna intérprete em Laura Fernandes.

Graça, a corista ingénua, fez com que Meniche Lopes, se pudesse vestir de noiva, experimentando um dos fatos para ser vendido em segunda mão. Conceição, criada lorpa da pensão, deu ensejo a que Beatriz Santos, se mostrasse toda tirada das canelas, quando transformada em corista. Leonilde, foi bem a «costureira» que vai buscar o cafêsinho à vedeta e que lhe paga generosamente todo o trabalho, igual ao das colegas, mas, melhor remunerado por estar ao serviço de uma grande actriz, no nome, é claro.

Robles Monteiro tem um bom trabalho no Noronha Rodrigues, banqueiro, homem de bom coração e um tanto ou quanto atiradiço. Miguel Fonseca, empregado miliciano, com receio que lhe falte o apoio do capitalista, faz tudo quanto êste quer; despresando por completo a arte. Teve um magnífico intérprete no actor Raúl de Carvalho. Fred, o ensaiador dos bailados, que sabe dizer que faça assim, mas não sabe

executar, deu ensejo a que João Vilaret brilhasse num curto papel. Samuel Diniz, fez um velho actor, desempregado, de nome «Coutinho», que não se importa de entrar numa peça como figurante. Bom trabalho deste actor. Vital dos Santos esplêndido no capitalista, que não percebe de teatro e só tem dinheiro. Virgílio Macieira, foi um «Vasconcelos» autor, que não se importa de ser cúmplice em fraudes literárias, consentindo que enxertem na sua peça, números de peças antigas. Freitas, o agente de publicidade, que arca com todas as descomposturas e responsabilidades, teve bom intérprete em Augusto Figueiredo. José Cardoso, foi outro actor velho, chamado Melo, bastante correcto. Paulo, filho de Manuela, o médico, tem pouco que fazer. Interpretou-o Egredas Caeiro. Entradas por saídas de Mário Santos esplêndido no homem do bar e depois no penhorista, Pedro Lemos, Henrique Santos e Guimarães Brazão, em papeis secundaríssimos.

Todos contribuíram para o êxito da peça, cujos interiores foram cuidados com meticulosidade por Amélia Rey Colaço, que não entra nas «Coristas» bem como Palmira Bastas.

O Fado... no Coliseu

A opereta «O Fado» original de João Bastos e Bento Faria, com música do falecido maestro compositor Filipe Duarte, não é muito velha, no entanto já está «trintona». Apesar disso, rejuvenesceu, devido ao elixir preparado por Ricardo Covões e Fernando de Carvalho.

Ricardo Covões, homem conhecedor das coisas do mundo e dos gostos do público, não se importou de gastar rios de dinheiro, para a montagem rigorosa desta opereta, tornando verdadeiro, ainda que com um pouco de fantasia, o ambiente de toureiros, estudantes, boleeiros, marialvas, gente do povo, que era a alma do antigo Colete Encarnado onde se juntava a boémia de tempos idos. E assim, quer nas cenas modestas, quer naquelas que obrigavam luxo, Ricardo Covões apresentou de facto um espectáculo interessante e, podemos dizer, deslumbrante. É claro que a fantasia a que acima me refiro, é derivada das côres de certos fatos, especialmente, o de Madalena (Luiza Nobre), no segundo acto.

Não falo da peça, porque é conhecida, no entanto, tenho que dizer que Fernando Carvalho, um novo de grande merecimento, deu nova instrumentação à partitura. Todos sabem que a música de Filipe Duarte é dolente e um tanto ou quanto monótona, e portanto nada tolerável pela geração actual. Ora Fernando de Carvalho, sem a alterar, modernizou-a e valorizou-a, dando-lhe todo o seu saber de compositor. A orquestra dirigida pelo maestro René Bohet, tirou todos os efeitos e deu-lhe a vida e côr necessária.

Luiza Nobre, interpretou a parte de «Madalena». Se a representar esteve bastante longe da verdade, no entanto, a cantar foi magnífica. Bem sei que Luiza Nobre não tem prática de palco e muito menos de figuras que não lhe estão a carácter, e por isso não admira que ela, na parte representada fôsse «fraquinha», a-pesar-de fazer o melhor que lhe foi possível.

Mina Braga, na «Maria», cantou muitíssimo bem, no entanto estava deslocada. Devia talvez ter interpretado o papel de «Madalena», e o de «Maria» ser feito por Luiza Nobre. Mas enfim, o ensaiador, que fez esta distribuição, lá teve as suas razões.

Guilherme Kjolner é um cantor de merecimento. A sua parte de «Eduardo», foi esplendidamente cantada, mas, a representar também não foi muito feliz, e para o provar, basta ver a maneira como êle exteriorizava aquelas exclamações de surpresa e de espanto.

Sofia Santos tem pouco que fazer. La Salette de Carvalho continua a ser prejudicada pela maneira de falar. Elisa Guisette tem um trabalho rasoável na Taberneira.

Violante Montanha, boa cantora, teve um «presente», como se costuma dizer, na «Cèguinha». A sua voz presta-se

às mil maravilhas para aquela página musical. Foi repetida esta canção, entre estrondosas salvas de palmas. Mereceu esta ovação, mas, como digo, é um trabalho que não apresenta dificuldade para esta cantora.

Alvaro Pereira, Alberto Reis e Eugénio Salvador, foram os três fadistas «Má vida», «Palhetas» e «Melenas». Alvaro Pereira e Alberto Reis, estiveram muito correctos e certos. Já o mesmo não posso dizer de Eugénio Salvador, que julgando que estava a ensaiar algum bailado (como bailarino é mestre) vá de fazer momices e esgares, mais próprios de um número de variedades do que propriamente de um personagem de uma peça.

Sales Ribeiro no «Marquês da Cotovia» também exagerou um bocadinho, quando imita o fadista. No resto da interpretação esteve certo. Carlos Viana, certo e sóbrio de gestos no «Conde». Fernando Pereira, muitíssimo bem, quer na composição da figura, quer na maneira como a interpretou. O seu «Miguel» é um bom trabalho. Alfredo Pereira, no «Pedro», certo e cuidadoso na maneira como compôs a figura do «Dr. Mata», dando-lhe carácter. Vê-se que o género «opereira» não lhe mete medo.

Carlos Barros muito bem no «Cochicho, taverneiro», certo no «Major», e de boa composição no «Sacristão». Carlos Candeira, um bocadinho exagerado no «Poeta Falcão». Êste exagêro é devido certamente à ausência do palco. O facto do público rir, não quer dizer que goste. É preciso que o artista faça rir pelas atitudes provenientes da figura e das situações, desde que elas não vão além do que é necessário.

Albino Gomes é muito pretencioso. Ainda ninguém lho disse? Em todas as peças em que tem entrado se nota que sai fora do tom da representação e não tem o ar modesto que deve apresentar. Desculpe esta sinceridade, que ninguém tem a coragem precisa para acentuar. E além disso uma figura «secundária» nunca se deve antepor às figuras principais. Não são os grandes papeis que fazem os grandes artistas.

Os discípulos Maria Pinto, Sottomayor, Agostinho Raimundo e Aurélio Santos, fizeram o que o ensaiador lhes indicou que fizessem.

Coros certíssimos e afinados, devido à paciência e saber de Cruz Braz. Encenação de Armando Vasconcelos, com uns «laivos» de modernismo, próprios da época que atravessamos. Cenários dos mestres do pincel José Mergulhão e Serra & Amâncio.

Enfim estou convencido que o «Fado» está para «lavar e durar». E coisa muito curiosa. Quando começa a orquestra a tocar a sinfonia, aparece num camarote de primeira ordem uma voz, com sentimento, que canta um fado acompanhado à guitarra e à viola. Mas, durante toda a peça, nunca mais se canta em cena um fadinho, trinadinho, garganteado por uma dessas muitas cantadeiras que por aí pululam. Apenas um fado, cantado por Mina Braga, com côro, que não tem o pitoresco do fado autêntico, que era justificável que aparecesse, nesta peça.

Também o número do «Sol e dó», é engraçado, mas, é absorvido pela orquestra.

São estas as impressões que trouxe do «Fado» que novamente viu a luz da ribalta na noite de Sábado de Aleluia, opereta esta, donde saíram «O Coração de Alfama», «Mouraria», e outras de igual feição popular.

*Quer ditoso, quer mofino
Fado tem qualquer mortal.
Ninguém foge ao seu destino...
Que o destino é lei fatal!*

E disse...

Estás a ver ó viroscas... no Maria Vitória

Há títulos estapafúrdios. O da revista em cena no Maria Vitória, pertence à galeria e faz parte dos estribilhos popu-

lares. Poderá não ser apropriado, contudo é bem achado para cartaz.

A nova revista tem todas as condições de agrado necessárias, tais como fantasia, alegria, graça, crítica, sem ditos ou passagens que possam alterar a boa disposição do público. Começando a interessar logo de princípio, pelo terceto dos «espantalhos» muito bem marcado e excelentemente dançado, segue sempre num ritmo igual onde aparecem quadros e números de conjunto todos bons, sem excepção, onde abunda a fantasia e bom gosto, assim como existem dois quadros de comédia engraçados, fazendo rir.

Os números soltos são como que uma série ininterrupta, não se sabendo qual é o melhor, apesar de terem feições diferentes, contribuindo todos para o agrado conquistado.

Também muito contribue para a obra de João Nobre, autor do poema, a música, parte original, parte coordenada deste mesmo autor, belo compositor e de Jaime Mendes, bom maestro.

O desempenho está entregue a um grupo de artistas das simpatias do público e bastante treinados neste género de teatro.

Tereza Gomes é imprescindível nos papeis cómicos. Não representa, é verdade, mas tem um à vontade extraordinário e uma comicidade enorme, sem exageros. Carmencita Aubert, sempre elegante, canta vários números e admira-me de que não tivesse tomado parte no quadro da «festa argentina». Estava ali a calhar um tango ou um pericon, cantado e dançado por esta excelente artista. Berta Cardoso, antiga cantora e agora em números soltos de revista, continua a mostrar a sua magnífica e pastosa voz, não tendo gostado dela no número «a brasileira» porque não lhe está a carácter. Maria Brazão, bastante desenvolta, deu vida e alegria a vários números. Maria Benard, graciosa e um tanto ou quanto agarotada, tem várias rábulas a seu cargo que desempenhou bem. Cremilda de Sousa, salienta-se em dois bailados, primorosamente dançados. Virgínia Noronha é um novo elemento, que parece ter merecimento, pelo à vontade com que está em cena, e pela maneira como pisa o palco. Esperemos novos trabalhos. Lucy Snow, tem dois bailados, destacando-se na «Marcha turca».

Alvaro de Almeida, compadriu, muito a contento, toda a revista. Carlos Leal, chefou com bom humor o quadro da rua. Carlos Alves, com a sua maneira muito especial de representar, interpretou várias rábulas, às quais imprimiu comicidade. António Palma, muito correcto.

Os restantes componentes do elenco Lucinda Ramos, Peggy Astor, Maria e Conchita Muñoz, Sacha Pietrich, António Gonçalves, Humberto Cruz, Rafalex, formam um conjunto muito agradável e certo a que não faltam as raparigas e rapazes adestrados nas marcações dos bailados.

Todo o espectáculo foi realizado pelo artista Rosa Mateus, que mais uma vez mostrou o seu valor, saber e inteligência, e bom gosto modernista, dando-nos um espectáculo de sabor popular, é certo, mas muitíssimo bom, sob todos os aspectos.

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

NACIONAL - 21,30 - «Coristas».
VARIEDADES - As 21 e 23 - «Boa Nova».
COLISEU - 21,30 - «O Fado».
MARIA VITORIA - 20,45 e 23 - «Estás a ver ó viroscas».
APOLO - 21 e 23 - «Zé povinho».

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN - 21,30 - «Um americano na aviação».
OLIMPIA - 14,45 e 20,45 - «A porta das sete chaves».
POLITEAMA - 21,30 - «O bombardeiro».

JARDIM ZOOLOGICO - Exposição de animais.

O IDEAL DA PELE

Glycol



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiço.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

G
L
Y
C
O
L

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

Rua do Guarda Mór, 20, 3.º E.

LISBOA

REMETEMOS UMA AMOSTRA A QUEM
NOS ENVIAR 3\$50 EM SÊLOS DO
CORREIO, NOME E MORADA

Publicações recebidas

Albergaria de Lisboa — *Relatório e Contas da gerência do ano de 1941.*

Acaba de sair do prélo, em elegante opúsculo, o Relatório e Contas da gerência do ano de 1941 da Albergaria de Lisboa, admirável instituição de beneficência, creada por iniciativa particular, a quem o Estado, tomando em consideração os altos serviços que vem prestando, tem amparado devidamente.

Centenas de rapazes não só encontram abrigo e amparo moral naquela casa, mas educam-se, preparam-se em vários ofícios para, quando homens, vencerem na vida dignamente; alguns dêles, de decidida vocação para o estudo, encontram-se, em colégios particulares, a frequentar os cursos liceais.

Sob a direcção competente do maestro Manuel Ribeiro, constituiu-se uma banda de música e foi confiada ao distinto professor de Educação Física, sr. José Júlio Moreira, a aula de ginástica.

A Direcção da Albergaria de Lisboa dedica palavras de homenagem a várias pessoas que têm prestado serviços àquela instituição e insere, em

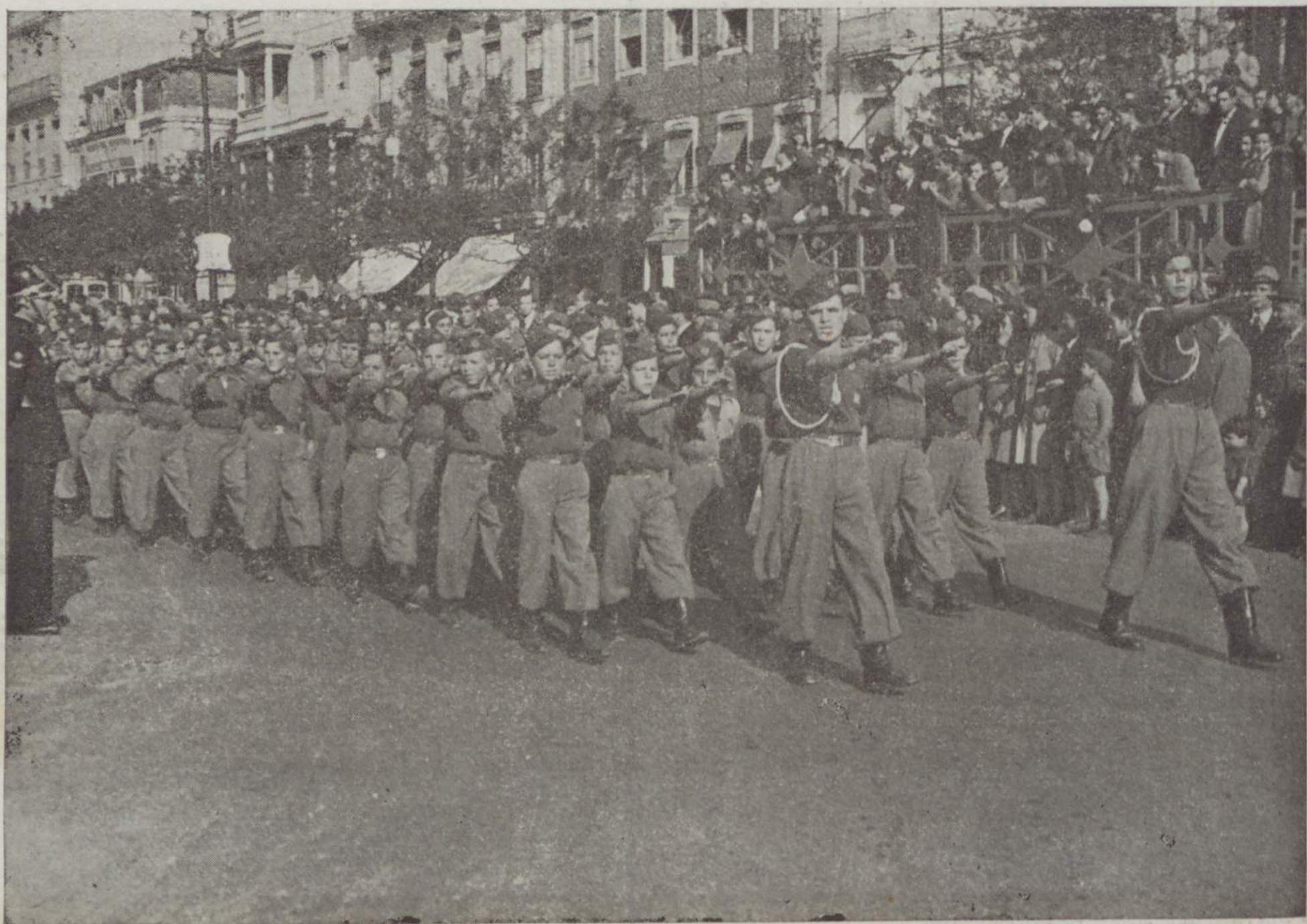
página inteira, a fotogravura do ilustre Director Geral da Assistência, sr. dr. Victor Manuel Braga Paixão, como testemunho do mais sincero reconhecimento por todas as atenções e benefícios recebidos.

Sinceramente felicitamos os prestimosos directores da Albergaria pelos brilhantes resultados da sua gerência no ano findo.

«Defesa Nacional»

O n.º 95 da bela revista *Defesa Nacional*, que se publica em Lisboa, sob o alto patrocínio da Presidência do Conselho (Secretariado de Propaganda Nacional), é consagrado à Guarnição Militar dos Açores, e insere variada e distinta colaboração literária, que é acompanhada de sugestiva documentação gráfica.

Pela organização dêste número, há que felicitar, calorosamente, a ilustre direcção da revista *Defesa Nacional* pois, além da homenagem, justa e oportuna, que se presta à Guarnição Militar dos Açores, contribue-se, com brilho invulgar, para uma mais larga propaganda dessas ilhas atlânticas, que são de Portugal e com as quais Portugal se prolonga, como se as ondas marinhas, no desejo de que a nossa pátria fôsse maior, se tivessem transformado, numa hora de milagre, em pedaços de terra maravilhosa.



Albergaria de Lisboa — Dois Castelos em continência ao Monumento dos Restauradores, em 1 de Dezembro de 1941

Engenheiro Fernando de Souza

Ainda o falecimento do nosso querido Director

A Imprensa da província tem publicado interessantes e curiosos artigos sobre a vida e actividade desenvolvida durante perto de 70 anos pelo nosso falecido director sr. Conselheiro José Fernando de Souza, engenheiro distintíssimo que no meio ferroviário foi considerado uma figura insubstituível.

Referiram-se em termos cativantes à nossa Revista os jornais *Vida Ribatejana*, *O Trabalho Ferroviário*, *Vida Ferroviária*, *Jornal de Abrantes* e outras publicações às quais apresentamos o nosso cartão de agradecimento.

* * *

Enviaram-nos condolências mais os seguintes srs.: Tenente Mil Homens, Capitão Manuel da Silva Guerra; Dr. Amável da Silva, Engenheiro Sá Carneiro, Carlos Guerin, Tenente Dias Ferreira, Dr. José Bruno Carreiro, Horácio Teves, José Barbosa, Major Humberto Delgado, General Francisco Soares de Lacerda Machado, João António Barbosa, Alfredo Ovelha, Capitão Santos Romão, Escritor Cesar de Frias, Felix Correia, Rogério Perez, Amilcar de Barros Queiroz, Engenheiro Armando Ferreira, Lourenço de Casal

Ribeiro, Dr. Domingos Ferreira Deusdado e Alberto Malaquias de Lemos.

* * *

Do Orfanato dos ferroviários da C. P. recebemos o seguinte ofício:

Sr. Director da "Gazeta dos Caminhos de Ferro":
Por este meio comunicamos a V. Ex.^a que na nossa sessão de ontem, foi aprovado e exarado na acta um voto de profundo pesar pelo falecimento do Sr. Conselheiro José Fernando de Souza, a quem este Orfanato ficou devendo valiosos auxílios. Com os protestos, etc. Pela Direcção. (a) Júlio Martins de Araújo, secretário geral.

* * *

Também o Grupo Tauromáquico "Sector 1", na sua última sessão da Direcção exarou na acta um voto de pesar pelo "grande português e ilustre engenheiro ferroviário José Fernando de Souza, director do importante diário *"A Voz"* e da *"Gazeta dos Caminhos de Ferro."*



Um aspecto do banquete no «Espelho d'Água» oferecido pela «Gazeta dos Caminhos de Ferro» aos delegados espanhóis ao qual presidiu o Sr. Conselheiro Fernando de Souza

Há 50 anos

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



O monopólio da viação em Lisboa

E' um facto consumado!

Por determinação da camara municipal de Lisboa, em sessão de 7 do corrente e unicamente com o voto contrário dos srs. Germano Claro, Leão d'Oliveira, Cupertino Ribeiro e Teixeira Bastos, em todas as ruas, largos e praças de Lisboa, desde a mais vasta avenida até o mais acanhado becco, só é permittida a circulação de vehiculos de carreira pertencentes á companhia Carris. E isto embora ella não queira circular por esses logares, embora ella em vez de alargar os seus serviços os reduza, condições que serão estabelecidas no contracto definitivo, que será tão bem, ou pior, do que o provisorio.

Durante 15 annos não poderão circular na cidade senão os actuaes carros, e durante um anno tel-os-hemos no estado actual visto que a companhia pelo § unico — e bem unico — da condição 11.^a é dispensada de os concertar, de os pintar e... até de os mandar varrer!

Basta-nos este commentário.

Não faremos mais, porque a publicação do contracto leva-nos muito espaço e não vale já a pena discutir o que está feito.

Os leitores verão por esses 16 artigos que a direcção da companhia foi cuidadosa em pedir todas quantas vantagens e garantias podia obter da camara. Applaudimos por isso a sua solicitude, e sem a menor reserva, desejaríamos que o serviço futuro dos seus carros, na cidade, justificasse os excepçionaes favores que da camara recebeu.

Condição 1.^a — Sobre cada carro que explorar a industria da viação de transportes em commum, com a faculdade de parar na via publica para receber ou deixar passageiros imporá a camara a taxa annual de quinhentos mil réis.

§ unico — São exep tuadas das disposições d'esta condição as empresas de viação que actualmente tenham contracto especial com a camara.

2.^a — No caso de a Companhia Carris de Ferro de Lisboa adquirir pelo menos nove decimas partes do total das empresas que exploram actualmente esta especie de viação na cidade, facultando á parte restante a sua aquisição nas mesmas condições por que tratou com as outras, a camara fará com a Companhia a seguinte avença: «A Companhia obriga-se a pagar á Camara ou quatro por cento da sua receita bruta, ou vinte e cinco por cento dos lucros liquidos, ou o minimo de doze contos de réis por anno.

§ 1.^o — Entende-se por lucros liquidos o que restar da receita bruta depois de deduzidas as despesas de exploração e de administração, as contribuições para o Estado e os encargos das obrigações, se as houver, ou de outros quaesquer titulos de divida.

§ 2.^o — A opção da Camara para os quatro por cento da receita bruta começará a vigorar a partir de 1 de janeiro de 1894.

3.^a — A liquidação e pagamento das importancias referidas na condição anterior serão feitos mensalmente. Durante os annos de 1892 e 1893 a Companhia pagará á Camara a quantia de um conto de réis por mez, liquidando e pagando no fim do anno o que faltar para complemento dos vinte e cinco por cento dos lucros liquidos. A partir de 1 de janeiro de 1894 a Companhia pagará á Camara todos os mezes quatro por cento das suas receitas brutas, liquidando e

pagando no fim do anno o que faltar para prefazer a importancia de doze contos de réis, ou a importancia de vinte e cinco por cento dos lucros liquidos. O pagamento relativo ao anno de 1892 entende-se só pelos mezes que decorrerem depois de posta em execução a postura a que se refere a condição 1.^a.

4.^a Para a conservação do pavimento das ruas, na parte a que se referem as condições 24.^a e 25.^a do contracto de 10 de abril de 1888—a Companhia obriga-se a pagar á Camara a quantia de doze contos de réis por anno. Este pagamento também será feito mensalmente.

5.^a — A importancia liquidada em 31 de dezembro de 1891 das despesas feitas pela Camara para conservação, reparação e construcção de calçadas que estavam a cargo da Companhia, será paga no periodo maximo de seis annos, vencendo um juro á taxa do Banco de Portugal até integral pagamento. A liquidação d'esta importancia será feita antes da assinatura do contracto definitivo.

§ unico — Durante os dois primeiros annos a Companhia poderá pagar o minimo de cinco contos de réis por anno, amortizando o resto nos ultimos quatro annos.

6.^a — Além das importancias estipuladas nas condições 3.^a, 4.^a e 5.^a e enquanto ellas estiverem em vigor, nenhum outro imposto municipal directo ou qualquer outra taxa poderá ser lançada á Companhia actualmente ou de futuro, ficando por esta fórmula substituidas todas as imposições que a Companhia paga, qualquer que seja a sua designação ou natureza.

7.^a — A Companhia não poderá, durante a vigencia do actual contracto, ter menor numero de carreiras do que tem actualmente e não poderá eximir-se a estabelecer novas carreiras para os pontos da cidade que actualmente são servidos por outras empresas de viação, quando a camara de accordo com a companhia reconhecer que são de utilidade publica.

8.^a — A Companhia obriga-se a manter bilhetes de assignatura pelos preços e nas condições que foram fixadas antes da assignatura definitiva d'este contracto por accordo com a Camara.

9.^a — As tarifas e horarios serão estabelecidos antes da assignatura definitiva d'este contracto por accordo entre a Camara e a Companhia e nenhuma alteração lhe poderá de futuro introduzir a Companhia sem consentimento escripto da Camara e sem prévio aviso publico, sob pena das multas combinadas no contracto de 10 de abril de 1888.

10.^a — No prazo de tres mezes a partir da vigencia da postura definida na condição 1.^a a Companhia obriga-se a apresentar um plano geral das suas carreiras, dos seus horarios e das suas tarifas, para ser sujeito á approvação da Camara.

11.^a — O material futuro ao serviço da Companhia não poderá transitar nas ruas da cidade quando pelo menos não se ache no estado de commodidade, conservação e limpeza em que se apresenta actualmente.

§ unico. Depois da approvação d'este contracto a Camara concede á Companhia o prazo de um anno para explorar o material que tiver adquirido d'outras empresas, no estado em que o tenha recebido.

12.^a — Para fiscalisar a boa execução d'este contracto, e bem assim todos e quaesquer actos administrativos da Companhia, a Camara nomeará um commissário seu, o qual terá a obrigação de assistir a todas as sessões da direcção e examinar toda a escripturação da Companhia.

Nas discussões da direcção poderá este commissario tomar parte com voto consultivo e podendo, com effeito suspensivo, recorrer para a Camara de todas as deliberações que involverem responsabilidades superiores a cincoenta contos de réis e com as quaes não esteja de accordo. O vencimento d'este commissario, pago pela Companhia, será igual ao vencimento de cada um dos seus directores.

13.^a — A duração do presente contracto é de quinze annos; a Camara não poderá deixar de exigir durante o mesmo prazo a taxa referida na condição 1.^a sem avença de nenhuma especie.

14.^a — Approvadas estas bases, e antes da assignatura do contracto definitivo, será o contracto de 10 de abril de 1888 modificado de harmonia com ellas, e bem assim modificados por accordo todos os demais pontos do mesmo contracto, que á mesma Camara ou á Companhia parecer conveniente.

15.^a — Pela falta de cumprimento de qualquer das condições d'este contracto a Companhia fica sujeita á multa de um conto de réis.

16.^a — Fica expressamente entendido que todas as obrigações e encargos contrahidos pela Companhia no presente contracto provisorio só podem ser exigiveis depois da sua conversão em definitivo.

PART E OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 67, de 23 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que sejam aprovadas as contas de liquidação da garantia de juros das seguintes linhas férreas, apresentadas pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro:

De Mirandela a Bragança, referente ao 2.º semestre do ano de 1941 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro) e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 23.873\$85 como liquidação definitiva desta garantia;

De Tua a Mirandela, referente ao período supra indicado e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 379\$21, como liquidação definitiva desta garantia;

De Santa Comba Dão a Vizeu, referente ao período supra indicado e que à mencionada Companhia seja paga a quantia de 6.738\$43 como liquidação definitiva desta garantia.

O «Diário do Governo» n.º 301, de 27 de Dezembro de 1941, publica o seguinte:

Repartição de Estudo, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Minis-

tério das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 4 da linha do Vale do Lima, de reposição do atêrro na estrada de Ianheses ao rio Lima, revestimento de taludes, construção de serventia, pavimentação da avenida de acêso à estação de Ponte de Lima e renovação de desabamentos, de que é adjudicatário Carlos de Sousa Varejão, aprovar o referido auto e bem assim declarar o mencionado adjudicatário quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

O «Diário do Governo» n.º 68, II série, de 24 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 18^m,22, à esquerda da linha férrea de Santa Comba a Vizeu, entre os quilómetros 32,353.40 e 32,372.70, 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 Farminhão, concelho e distrito de Vizeu, e confronta ao norte com o caminho público e ao sul nascente e poente com o caminho de ferro.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Junta de Freguesia de Farminhão, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 301, de 27 de Dezembro de 1941, publica o seguinte:

Repartição de Exploração e Estatística

De harmonia com o determinado no artigo 2.º do de-

LANIFICIOS PARA HOMENS E SENHORAS
QUERE VESTIR BEM COM ECONOMIA?
PEÇA AMOSTRAS DE LANIFICIOS À

CASA DAS LANS

DE AUGUSTO LOPES

65, RUA VISCONDE DA LUZ, 75 — COIMBRA

Reconhecerá que merecemos a preferência.

As expedições são feitas pelo correio, contra reembolso.

Economia e sempre padrões de novidade.

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA

creto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados por despacho de Sua Excelência o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações, de 16 do corrente, os seguintes projectos de aviso ao público: apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, pelo qual é suprimida a convensão especial estabelecida para o transporte de vinho de pasto nacional, pelo E. n.º 1:570, de 20 de Março de 1940, que fica anulado; apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo qual é anulado o aviso ao público n.º 189, de 10 de Abril de 1933, que estabelece preços especiais, por reembolso, para o transporte de carvão de pedra do Pôrto Bôavista e Senhor do Padrão para Caniços.

O «Diário do Governo» n.º 67, de 23 de Março de 1942, publica o seguinte:

De harmonia com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 17 do corrente, os seguintes projectos de aviso ao público, apresentados pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro:

Anuladas as seguintes publicações: 1.º aditamento ao complemento à tarifa especial interna n.º 1 de P. V., de 23 de Dezembro de 1931; complemento à tarifa especial n.º 1 de P. V., de 15 de Março de 1934, e os aditamentos à classificação geral datados, respectivamente, de 10 de Outubro de 1933 e 15 de Março de 1934;

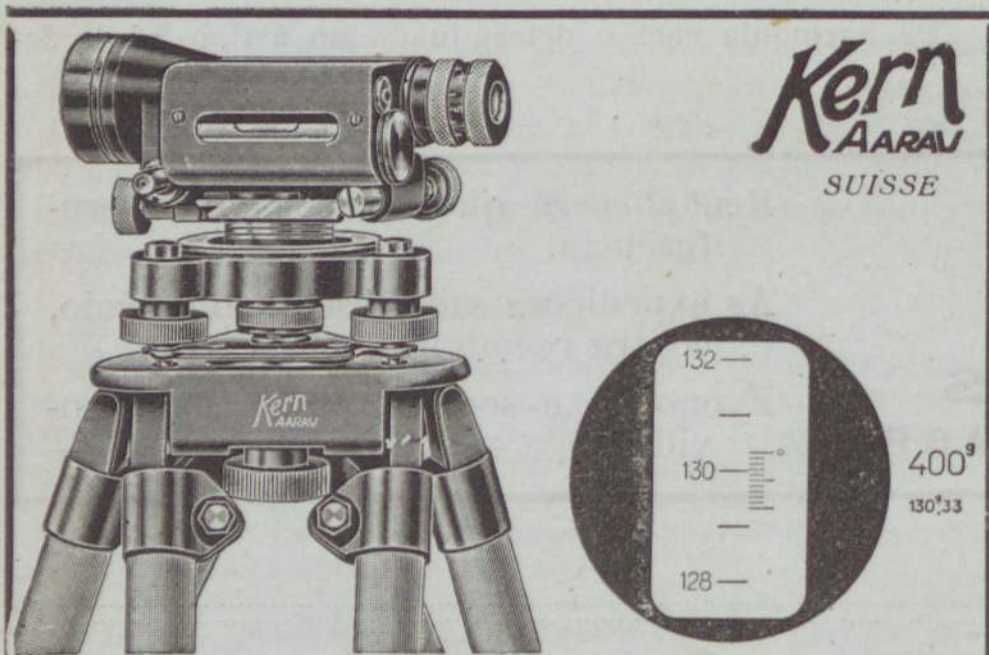
De aditamento à classificação geral para o transporte em pequena velocidade de mercadorias, animais, e veículos, pelo qual é eliminada a nota (12) inserta no final da referida classificação geral.

O «Diário do Governo» n.º 74, II série, de 31 de Março publica o seguinte:

De harmonia com o determinado no decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de 24 do corrente os seguintes projectos de aviso ao público, apresentados, os dois primeiros pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o segundo pela Companhia dos Caminhos de ferro do Norte de Portugal:

Estabelecimento de novos preços pelo aluguer de terrenos disponíveis nas estações para depósito de mercadorias; Anulação do aviso ao público n.º A. 328, de 26 de Outubro de 1936, que estabelece o preço especial de 100\$00 por vagão completo para as remessas de adubos, sal e telha do Pociinho (local ou transmissão) para Moncorvo; aditamento à tarifa especial interna n.º 1. de pequena velocidade, pelo qual é anulado o aditamento de 26 de Agosto de 1932, que permite o agrupamento de mercadorias as espécies análogas para a constituição de remessas de vagão completo; alterando os preços de transporte a domicílio na cidade do Pôrto estabelecido pelo aviso ao público n.º 166, de 28 de Abril de 1932, e anulando o aviso ao público n.º 248, de 15 de Julho de 1937 (1.º aditamento ao n.º 166).

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA



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

Em cima à direita: EXEMPLO DE LEITURA

PEÇAM O FOLHETO NK 393

AGENTES EM LISBOA:

CARLOS GOMES & C.ª L.ª

PRODUCTOS

ADLI

Adérito Guimarães & C.ª

METAIS

BALANÇAS

F O G Õ E S

NIQUELAGEM

CROMAGEM

ACESSÓRIOS

PARA QUARTO

D E B A N H O



93, Praça Conde Agrolongo, 100

Telefone 516

BRAGA