

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; 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 no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados 54 — Telefone 893

1402



16 — MAIO — 1946



ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00
África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00
Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR-GERENTE :

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO :

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
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALO
Major HUMBERTO CRUZ
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
ANTÓNIO MONTEZ
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
RAÚL ESTEVES DOS SANTOS
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS :

STUART DE CARVALHAIS
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

Tramueis e Autobus, pelo Eng. ^o Américo Vieira de Castro	315
História dos Caminhos de Ferro da África Austral, por Carlos Bivar	317
Plano geral da rede ferroviária do continente, pelo Dr. Busquets de Aguilar	319
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, por C. C.	321
O problema do transporte marítimo, ferroviário e rodoviário, no Brasil.	323
Há 50 anos	325
Recortes sem Comentários	326
Caminhos de Ferro Coloniais	327
Espectáculos	327
Parte Oficial	328

Tramueis e Autobus

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

SOBRE tocos e rugosos caminhos, empedrados ou de terra batida, se deslocavam outrora os nossos antepassados. Foram esses caminhos sucessivamente melhorados, mas sem sofrerem modificações capazes de lhes alterar radicalmente a estrutura, até que Mac Adam, engenheiro escocês, que viveu entre 1756 e 1836, inventou as estradas de pedra britada, aglutinada por substâncias apropriadas, comprimidas até apresentarem uma superfície unida e lisa. E assim nasceram as estradas de nossos dias de suave rolamento, as quais imortalizaram o nome daquele célebre engenheiro.

Todavia a superfície de tais estradas, as quais tão grande progresso representavam já sobre os antigos caminhos, não foi julgada ainda como oferecendo suficiente diminuição de resistência à tracção das pesadas cargas, mormente quando esses transportes eram periodicamente repetidos e se tornava necessário serem realizados com a maior economia, como no caso das minas. Recorreu-se então ao atrito do ferro sobre o ferro, bem inferior ao das mais perfeitas estradas. Assim se iniciaram os «caminhos de ferro». E tão assombrado foi o seu desenvolvimento que revolucionaram as condições de existência dos povos civilizados no século passado.

Enquanto sobre as estradas só havia a lenta, onerosa e incómoda tracção animal os caminhos de ferro mantiveram-se como soberanos, e sempre olharam com o mais profundo desprezo as suas rivais, certos como estavam de que, fora das pulidas faxas de aço, jamais poderia haver meios de locomoção capazes de lhes fazer concorrência.

Um dia, porém, surgiram os primeiros veículos de tracção mecânica — pesados, incômodos, grosseiros e de lento caminhar. E os caminhos de ferro não lhes prestaram a menor atenção. Quando poderiam esses tocos carros atingir os 100 quilómetros à hora, já então correntes nas vias férreas?!

Mas o progresso nas estradas foi muito mais rápido do que tinha sido nos primeiros decénios nos caminhos de ferro e os incômodos veículos de antanho transformaram-se nos comodíssimos automóveis de nossos dias, cominhando a 120 quilómetros à hora e subindo as mais fortes rampas com assombrosa facilidade.

Só então acordaram os caminhos de ferro do seu longo e letárgico sono. E terrível foi esse despertar. Das acesas lutas entre carris e estradas, hoje apaziguadas, nada diremos. Referir-nos-emos apenas aos méritos e deméritos dos tramueis eléctricos e dos *autobus* nos serviços suburbanos, para os quais os caminhos de ferro, que com tanto entusiasmo os iniciaram, se mostram singularmente impróprios pelo que respeita à economia. E nada surpreende assim sucedesse. Nessa tarefa contrariam o fim principal para que foram criados: efectuar longos percursos sem paragem, e não deter-se a cada quilómetro com enorme desperdício de força viva, a qual tem de pagar-se.

* * *

Nas últimas décadas os tramueis eléctricos têm prestado enormes serviços nas aglomerações urbanas, e dificilmente poderão ser substituídos pelo *autobus*, com *troley* ou sem ele. Pouca importa para o nosso caso a forma como lhes é ministrada a força motora. Sem dúvida a tracção eléctrica conserva nas estradas as vantagens que oferece sobre carris. Excepto uma, importantíssima. Enquanto a locomotiva a vapor, verdadeira estação geradora montada sobre rodas, de excessivo peso por cavalo, impossível de abaixar, só com grande esforço sobe fortes rampas, o motor de explosão enfrenta as mais fortes rampas com a mesma facilidade que o motor eléctrico. Não vemos que haja vantagem em o substituir por este último, a não ser nas grandes aglomerações para evitar o ruido e o mau cheiro. Nos serviços suburbanos estes dois inconvenientes perdem grande parte da im-

portância. Mas, repetimos, no presente caso a questão do motor não tem grande valor.

Vamos comparar o tramuei eléctrico e o *autobus* nos serviços suburbanos pois, em nossa opinião, será grave erro económico substituir o primeiro pelo segundo. Essa substituição só deverá efectuar-se no caso de extraordinária congestão das ruas. Na Europa os tramueis eléctricos detêm-se geralmente a pouca distância das portas das cidades. Receiam alongar-se pelas estradas.

Não assim na América, país dos tramueis eléctricos, onde estes avançam resolutamente e correntemente até grandes distâncias das aglomerações urbanas.

Qual dos dois meios de locomoção é mais económico, o tramuei ou o *autobus*? Não temos, infelizmente, à mão dados estatísticos para formular conclusões definitivas. Sabemos apenas que algumas experiências efectuadas na Suíça durante a última guerra mostraram a superioridade do tramuei eléctrico. Em nossa opinião o tramuei eléctrico sobre estradas para serviços suburbanos, tratando-se de um tráfego de regular intensidade, nunca poderá ser batido pelo auto-carro. Se o trânsito não tiver suficiente intensidade para sustentar um serviço de tramueis eléctricos menos a terá para permitir um serviço de auto-carros. O juro e a amortização do capital imobilizado na via férrea e linha aérea do tramuei, e a conservação das mesmas, serão sempre largamente contrabalançados pelas despesas com os pneus e com o excesso de força motora requerido pela muito maior resistência ao avanço do *autobus*.

Os serviços suburbanos devem ser sempre desempenhados por veículos de oito rodas, de rolagamento muito mais suave e de inscrição incomparavelmente mais suave nas curvas das estradas, frequentemente de pequeno raio e muito incómodas. A marcha destes veículos em boas estradas é já bem mais agradável do que a dos auto-carros; em estradas mal conservadas nem sequer admite comparação.

E não se pense que os carros, pelo facto de serem montados em oito rodas, serão muito mais pesados do que os de quatro rodas.

Com os modernos materiais e os recentes processos de construção podem obter-se carros de oito rodas pesando apenas 12 toneladas. A sociedade suíça Brawn Boveri construiu em 1941 carros de oito rodas pesando 13.400 quilos, capazes de transportar 100 passageiros, dos quais 27 sentados e 73 de pé. O peso morto por passageiro é sómente de 134 quilos. Sem dúvida, em serviço suburbano corrente semelhante lotação não seria aproveitável. Ao presente o peso morto por passageiro nos nossos apinhados tramueis a vapor deve ser ainda inferior.

E a respeito destes serviços nos caminhos de

ferro ocorre-nos lembrar *quantum mutatus ab illo!* outrora mostravam-se os seus dirigentes tão ciosos de tais serviços que se afligiam com a possível concorrência de 2 ou 3 quilómetros de linha eléctrica. Hoje à C. P. nem mesmo agradam tramueis repletos, e com muita razão.

Todavia o peso morto de 400 quilos por passageiro é perfeitamente aceitável para um tramuei eléctrico em serviço suburbano. Este, pela sua bem menor resistência ao rolagamento, e, portanto, menor dispêndio de força motora, admite um peso morto por passageiro superior ao do *autobus*.

Chegamos agora ao ponto mais importante deste assunto, e o qual, porventura, mais preocupa os engenheiros de tramueis urbanos: a via férrea. Por certo, habituados, a terem constantemente debaixo da vista essa via, assusta-os a possível dificuldade com a conservação. Mas tais receios são infundados.

Dois casos completamente diferentes se apresentam: o da via assente na berma das estradas e o da via encerrada na calçada de paralelipipedos ou asfaltada. No primeiro caso um carril Vignole, de bom desenho, robustamente eclissado e repousando sobre um grande número de travessas, de 25 a 30 quilos por metro corrente, é amplamente suficiente para os serviços suburbanos habituais.

Nos outros casos a linha será estabelecida como nas cidades. Não há todavia necessidade de exagerar o peso do carril, pois não sómente o trânsito nunca atinge intensidade comparável à das cidades, como não há curvas de tão pequeno raio, nem as paragens são tão frequentes. Todas estas circunstâncias contribuem largamente para que o desgaste dos carris nos serviços suburbanos seja muito inferior ao do interior das cidades. Além disso as reparações podem ser muito mais frequentes, pois não causam incômodo ao público, como nas grandes aglomerações.

Pelas razões expostas estamos firmemente convencidos de que o tramuei eléctrico, em serviços suburbanos conscientemente estudados e nunca improvisados, deve dar resultados económicos superiores ao do auto-carro.

Porque não poderão ser os excelentes serviços oferecidos pela Companhia Carris de Ferro do Porto até Ermezinde prolongados mais 15 ou 20 quilómetros, aliviando os caminhos de ferro de um serviço para o qual eles se mostraram absolutamente impróprios em todo o mundo?!

Que os engenheiros de tramueis eléctricos se não assustem com essa nova modalidade dos seus serviços.

Longe, muito longe, vai já o tempo em que um ministro das Obras Públicas, do tempo da monarquia, se assustou com a possível concorrência que a linha de S. Roque, uma vez electrificada, poderia fazer aos caminhos de ferro do Minho e Douro!...

História dos Caminhos de Ferro

da África Austral

por CARLOS BIVAR

II

NO artigo precedente, relativo ao sistema ferroviário que forma a rede dos territórios que compõem a União Sul Africana, deixámos a locomotiva em Bulawayo, cidade importante situada no território dos Matabele, na fronteira da Rhodésia do Sul⁽¹⁾.

Vamos proseguir começando pelo sistema ferroviário da Rhodésia do Norte.

As duas Rhodésias, do Norte e do Sul, foram adquiridas pela British South Africa Company, com uma Carta outorgada em 1889, a célebre Chartered, em cuja direção predominava, Cecil Rhodes, conhecido pelo epíteto de Napoleão do Cabo, por meio de acordos e concessões negociados com os régulos indígenas.

As antigas companhias instaladas ao sul do Zambeze, a British Bechuanaland C.^º e a Central British African C.^º, encorpararam-se constituindo a Chartered, cuja carta lhe conferia direitos soberanos sobre todos os territórios situados ao norte dos Bechuanas, incluindo os de Khama, os dos Matabele e a Marbonalandia que foram destinados a serem ocupados militarmente.

O Protectorado da Rhodésia do Norte constituindo, após a formação em Colónia da Rhodésia do Sul, em 1923, está situado ao Norte do Zambeze, tendo como limites o Congo Belga, Angola, os territórios do mandato do antigo Sudoeste Africano, Rhodésia do Sul, Moçambique e Nyassalandia.

A linha férrea foi trazida desde o terri-

tório da Missão Sul Africana, Vryburg, Mafeking e territórios da Bequanalândia. A primeira destas cidades, Vryburg, teve a sua história que originou sérias dificuldades para o prosseguimento da linha, pois, fôra sede de um governo revolucionário que fundaria a República de Stellaland, resultando improfiros todos os esforços empregados para remover as dificuldades até à data de 1885. E, já na Bequanalândia, a linha alcançava Gaberones sendo aberta ao tráfico até Bulawayo, em 1897, como ficou dito no artigo anterior.

As dificuldades, porém, não diminuíam antes, pelo contrário, aumentavam, pois, havia que dominar a resistência do irrequieto e temível, Lobengula, rei dos Matabéles, e a corrente do Zambeze, que finalmente foi vencida pela esplêndida obra de engenharia, a ponte de um só arco, sobre as Cataractas de Vitoria (Victoria Falls), em Maio de 1904.

De aqui, ou melhor da cidade de Livingstone começa, propriamente, a linha que constitue o sistema ferroviário da Rhodésia do Norte e que segue até Kaful, outra dificuldade sobremontada, atravessando o rio por uma outra ponte, alcançando Luanda, sede do Governo desde Maio de 1935. Continua, depois, até Broken Hill atingindo a região onde jazem vastos depósitos de cobre cuja produção anual vai até 140 mil toneladas.

Ndola a Luanshya e Ndola a Mufulira,

⁽¹⁾ A nota do artigo antecedente deve entender-se por: Bulawayo e não Buluwayo, e que uma gralha transformou em Burlawayo.

são dois ramais de 24 a 82 milhas, respetivamente, na fronteira do Congo Belga, Alto Katanga, cuja linha deste ultimo nome, termina em Sakania, passando por Elizabethville. A extensão total da linha é de 1.352 milhas.

RHODÉSIA DO SUL

Do mesmo tronco da linha Vryburg—Bulawayo deriva o sistema ferroviário da Rhodésia do Sul. Bulawayo-Levingstone e Bulawayo-Salisbury, através da Matabelelandia e da Mashonalandia.

Da cidade de Salisbury, capital da Colónia, na Mashonalandia, parte a linha que liga a Colónia ao território português, Beira, porto importante da província de Moçambique, que estabelece a ligação Atlântico-Índico.

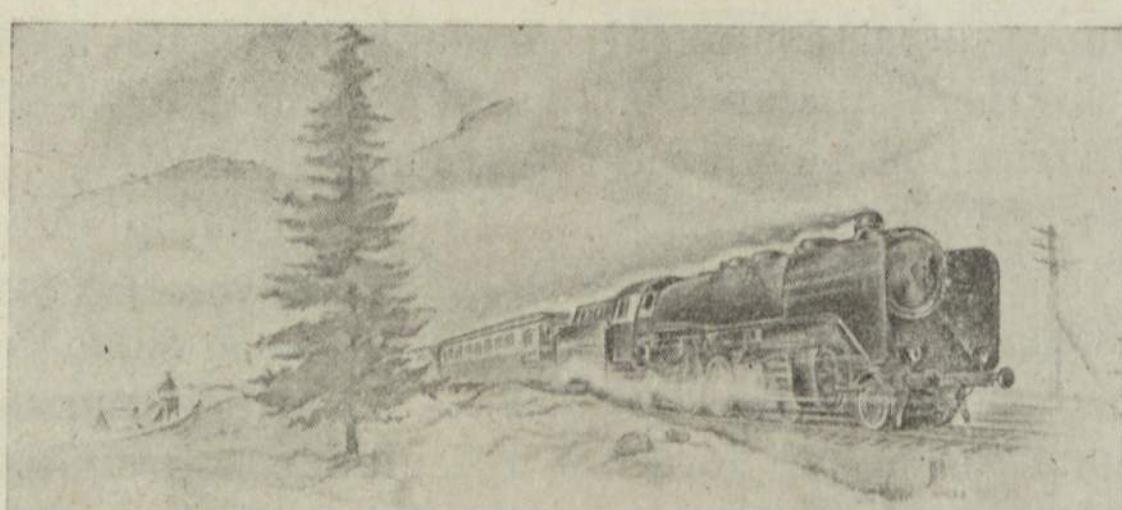
A linha tronco da Rhodésia do Sul, compreende várias ramificações:

De Salisbury a Zawi ao norte, numa

extensão de cento e cinco milhas; Mount Hampden a Shanwa, setenta e três milhas; Maryland a Kildonan vinte e quatro milhas; Gwelo, ao centro, a Selukwe, vinte e três milhas; Gwelo ao Forte Victoria cento e vinte e três milhas; Somabula, a Oeste, a Shabani, sessenta e três milhas; Entroncamento (Junction) a West Nicholson, cento e três milhas; Westacre a Mato-los, nove milhas.

Várias outras linhas existem ligando Gwelo e West Nicholson à rede do Transvaal, por Messina, atravessando o Limpopo em Beit Bridge e o Olifants, em outros pontos, o que o mesmo é dizer-se que ligando a Lourenço Marques.

Estas duas linhas, desde Cape Town, constituem a origem da linha Cabo-Cairo (Nilo), que torneia o Congo Belga, evitando os territórios do Leste Alemão, hoje Mandato de Tangana que abrangem uma extensão de trezentas sessenta mil milhas quadradas.



Plano geral da rede ferroviária do continente

Pelo D.R. BUSQUETS DE AGUILAR

V

PROCURA a linha da Marinha, prolongar a via férrea de Cascais até à Praia do Guincho. Tem sido um problema muito debatido saber-se se a linha de Cascais deve entroncar com o ramal de Sintra, como de relance parece a quem olhar para um mapa e servindo uma região que encontra no Estoril a expressão máxima do turismo português.

Não julgo vantajosa a ideia da ligação de Sintra a Cascais pelo Cabo da Roca, dada a orogenia da região muito acidentada, pouco rica e de população diminuta, e que a camionagem serve com vantagem. Por Alcabideche são apenas 15 km. de distância e a utilidade duvidosa. A linha a construir necessita ser a do plano, de Cascais à Praia do Guincho, permitindo a utilização desse magnífico local que constitui, em extensão de areal e com o pinha ljunto, um lugar magnífico e de futuro desenvolvimento, que até agora tem estado abandonado. A edificação de topo da actual estação de Cascais impede o prolongamento directo da via férrea, mas não a impossibilita, tendo sido preferível outra orientação. A Praia do Guincho pode vir a ser a praia aldeia mais frequentada da região entre Algés e o Cabo da Roca.

Pretende-se com a transversal de Caxias, realizar o objectivo iniciado em 1887 e do qual restam algumas obras de arte, como a entrada de um tunel, junto da estrada marginal a seguir ao Estádio Nacional próximo da Capela de Nossa Senhora da Boa Viagem, para uma fácil ligação entre a linha férrea de Cascais e o ramal de Sintra. Não há vantagem na sua construção, dada a pouca importância da região saloia que serviria e com boas estradas para a camionagem. Evitar linhas sem futuro, deve ser o ideal da revisão do plano.

A linha de Rio Maior, de Peniche a Setil, encon-

tra-se já em parte construída para o serviço das minas de carvão, nada explicando a sua não abertura para o trânsito de passageiros. Entendo que a solução natural está no prolongamento da via férrea de Rio Maior às Caldas da Rainha, estabelecendo ligação vantajosa entre as vias férreas do Leste e do Oeste, beneficiando o serviço, especialmente de mercadorias. A região é rica, povoada e necessitando de um maior desenvolvimento.

Na parte referente à via estreita, alargou-se o plano numa série de caminhos de ferro sem utilidade, esquecendo as possibilidades da camionagem, que sempre merecem ser tomadas em conta.

O primeiro caminho de ferro proposto de via estreita é o do ramal de Tomar, passando-o para essa via, em vez da via larga, como se encontra actualmente, a-fim-de se poder ligar a uma série de vias reduzidas que se pretendem construir no centro do país. É de abandonar na maioria dos casos o critério da criação de tantos caminhos de ferro deficitários e do estabelecimento da via de 1^m em vez da bitola peninsular normal, com os inconvenientes dos trasbordos, quer para passageiros, quer para mercadorias. Julgo mais util o emprego da via larga na linha a construir de Tomar a Miranda do Corvo, conservando como se encontra o actual ramal a incluir na via férrea referida. Com efeito, essa região populosa, rica e a desenvolver, pretende justificadamente melhorar os seus meios de comunicação com um caminho de ferro de via larga do Entroncamento por Tomar a Miranda do Corvo, servindo Alvaiázere, Figueiró dos Vinhos, Penela, ligando com a linha férrea de Coimbra à Louzã.

A via férrea de Cantanhede, saindo de Aveiro, passando por Ilhavo, Vagos, Cantanhede e terminando em Coimbra, a-pesar-de servir uma região populosa e próspera, não se explica por se encontrar a pouca

distância das linhas do Norte e da Beira-Alta, bastando os serviços de camionagem. Trata-se duma via férrea a suprimir na revisão do plano.

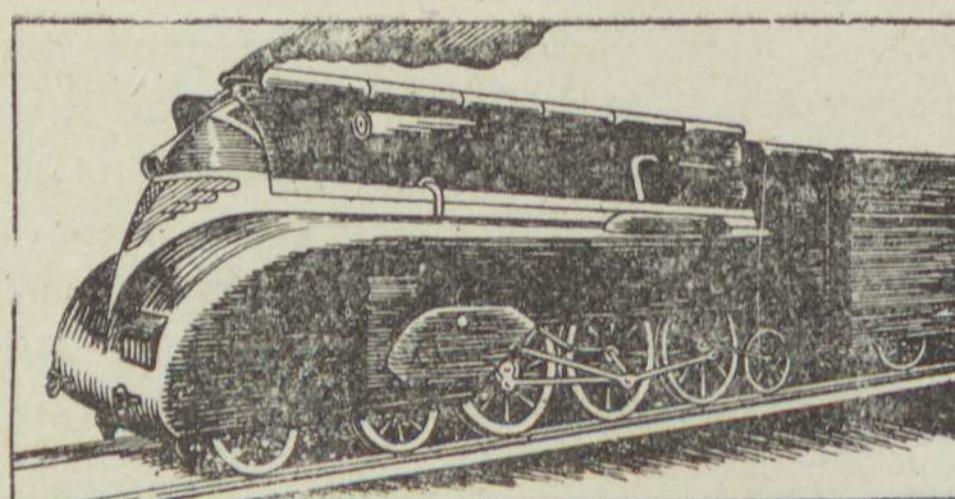
O prolongamento da linha de Santa Comba Dão, na parte compreendida entre Vizeu e a Régoa, é um problema que se arrasta confrangedoramente, pois há anos que se construiu a ponte sobre o Rio Douro, frente à Regoa, e Lamego possui a sua estação, faltando apenas o assentamento dos carris. É um caminho de ferro indispensável, embora dispendioso pelas obras de arte e desniveis a vencer, mas constitui o natural prolongamento da linha de Santa Comba e a ligação do Vale do Corgo ao Vale do Vouga e ramal de Vizeu. A região é rica até Castro Daire, pobre nos contrafortes da Serra de Montemuro e rica de Lamego à Régoa.

A Beira Alta e a Beira Trasmontana estão mal servidas por caminho de ferro, projectando-se as vias férreas, além da já indicada de Vizeu à Régoa, as de Vizeu a Espariz e do Pocinho a Idanha-a-Nova. Parecem-me porém defeituosos os seus traçados, devendo estudar-se convenientemente a região e verificar das suas condições populacionais, riqueza e lugares a de-

senvolver. Talvez a solução esteja num caminho de ferro de via larga do Pocinho, passando pela Meda, Trancoso, e findando em Vila Franca das Naves, servindo a camionagem as outras localidades. Assim se ligariam as vias férreas de bitola normal do Douro e da Beira-Alta.

O caminho de ferro da Louzã, em exploração de Coimbra a Serpins, pretende-se passá-lo para via estreita e prolongá-lo até Espariz. Creio errada essa orientação, devendo conservar-se a via larga e nessa bitola construir a linha, acabando com um provisório que se arrasta há largo tempo e que urge solucionar. A via férrea a construir, continuará a linha da Louzã, passando pelos populosos concelhos de Arganil, Oliveira do Hospital, Ceia, Gouveia e seguindo até à Guarda. Região pitoresca, abastada e nos contrafortes da parte norte da Serra da Estrela.

As outras vias férreas que se encontram aprovadas não se justificam dado o seu custo e as localidades que servem, para as quais se pode utilizar a camionagem, com excepção duma ligação ferroviária da Sertã a Castelo Branco, entroncando com o projectado caminho de ferro de Tomar a Miranda do Douro.



Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

A sua festa anual de confraternização

COUBE-NOS este ano a honra de ir representar a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» nas festa anual de confraternização do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que se realizou, na vila do Barreiro, no passado dia 5 do corrente mês de Maio.

Não é descabido afirmar-se, antes de começarmos a reportagem propriamente dita, que a festa de confraternização que se realizou este ano no Barreiro, e em que tomaram parte mais de 400 componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, foi certamente daquelas demonstrações de patriotismo e de camaradagem que não é facil esquecer.

Com efeito, aqueles 400 homens de todas as patentes — oficiais, sargentos, cabos e soldados — ali reunidos na sua festa anual de confraternização, vindos de todos os pontos do país, são como que uma grande família que todos os anos se agrupa para festejar uma data e uma saudade.

É uma expressão forte de patriotismo, de camaradagem, de culto pela tradição e de amor pelo passado a festa anual de confraternização do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. Ali, cada antigo combatente, com a sua presença, vinha uma atitude definida de disciplina e de respeito para com os seus camaradas e para com os seus superiores. Ali, cada discurso que se pronuncia, cada palavra que se ouve é uma afirmação de fé patriótica e de presença.

Por isso é que, acima de todas as coisas, uma coisa se verifica, plenamente visível, claramente comprovada — a união, o elo forte que reune todos os antigos componentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro à volta do seu Comandante, Sr. General Raul Esteves, figura brilhante de mi-

litar e de patriota, de chefe e de cidadão, que a todos se impõe mais «pelo amor que pelo temor».

A festa anual do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro não deixa de ser, a muitos títulos, uma festa de saudade, uma festa do passado. No seu cunho festivo e alegre, não deixa de transparecer também o seu quê de melancólico e triste. As notas vibrantes do clarim, que em certa altura se fez ouvir na sala, primeiro, momentos antes de se dar início ao almoço, a tocar para o «rancho», e depois, quando começaram os discursos, a tocar «a silêncio», não deixaram de trazer à memória de todos as recordações da guerra, da mocidade, de tempo de tropa, do passado, em suma.

Mas, pondo de parte estes pequenos nadas do sentimento, a festa decorreu no maior ambiente de mocidade, de civismo e, sobretudo, de alegria. Eram 20 anos atrás que se festejavam. E 20 anos a menos em quem ainda não é velho, representam a mocidade. E foi sobretudo uma festa de mocidade, a festa do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. O ruido das palmas, dos discursos e da música era de festa e de mocidade — enfim, de confraternização.

* * *

Mas retrocedamos, leitor, visto que já nos alongámos demasiado nestas considerações literárias, extra reportagem.

Vamos acompanhar os antigos combatentes da Estação do Terreiro do Paço ao Barreiro. A partida, como estava marcada, fez-se pontualmente às 11 horas do dia 5. O barco ia cheio. Às 11,40, chegada ao Barreiro, onde aguardavam os antigos combatentes do Batalhão de Sapadores de Cami-

nhos de Ferro os srs. Presidente da Câmara Municipal do Barreiro, José Joaquim Fernandes; vereadores, presidente da Junta de Freguesia, comandos da Legião Portuguesa local, Guarda Nacional Republicana, Polícia de Segurança Pública, Guarda Fiscal, Bombeiros da Companhia União Fabril, Sul e Sueste, Salvação Pública, com banda de música, Liga dos Combatentes da Grande Guerra e muito povo. Trocaram-se os primeiros cumprimentos e de seguida os antigos combatentes foram acompanhados até ao local, perto da Estação de desembarque, onde começa a nova Avenida «Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro», cuja lápide foi descerrada pelo sr. General Raúl Esteves. Estava assim prestada a primeira e significativa homenagem aos visitantes.

Depois o cortejo encaminhou-se para os Paços do Concelho, percorrendo a Avenida do «Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro», Rua Miguel Pais, Avenida da Bélgica e Avenida da República. Na Câmara Municipal, realizou-se uma sessão de boas vindas. Falou o sr. José Joaquim Fernandes que sauda os antigos combatentes, acentuando que aquela «festa de confraternização é um vivo testemunho dos laços de amizade e estima que os componentes do glorioso Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro souberam criar entre si».

O sr. General Raúl Esteves, num brilhante improviso, agradece a amável recepção feita aos visitantes e salienta o facto de se ter dado o nome de Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro a uma das avenidas do Barreiro. Diz ainda que os componentes do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro devem ser considerados como família no Barreiro.

Encerrada a sessão pelo sr. Presidente da Câmara, organiza-se, de novo, o cortejo, que segue em direcção ao refeitório da Cuf onde se vai realizar o almoço de confraternização. Uma vez che-

gados ali, são recebidos pelos srs. eng.^{os} Rocha Melo e Faustino de Sousa, respectivamente, director e subdirector daquelas fábricas, e Luís Guerreiro, dirigente de obras.

Depois realizou-se o grande banquete de confraternização. Presidiu o sr. General Raúl Esteves, fazendo parte da mesa de honra os srs. Presidente da Câmara, a quem foi oferecido pelos visitantes um lindo ramo de cravos; eng.^{os} D. Rodrigo Serpa Pimentel, Teófilo Leal de Faria e major Cortês Lobão, actual 2.^º comandante do B. S. C. F.

Próximo da mesa da presidência sentaram-se os srs. eng.^{os} Almeida Graça, Ligório Canas, Ricardo Gaioso, Fernando Arruda, António Abrantes, Costa Marques; tenente-coronel Rodrigo Barradas e o cônego Avelino de Figueiredo, antigo capelão do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Durante o banquete servido por um grupo de gentis meninas e que decorreu num ambiente de franca alegria, usaram da palavra, entre outros, os srs. Vitor Silva, eng. Costa Marques, padre Avelino de Figueiredo, maiores Leal de Faria e Cortês Lobão, que exteriorizou o seu contentamento por se encontrarem de novo reunidos terminando por saudar o seu antigo comandante.

Por último o sr. general Raúl Esteves, em breves e comovidas palavras, agradeceu as homenagens prestadas, recordou os anos de sa camarádagem e terminou fazendo votos para que a festa se repita por muitos anos.

Por entre aclamações e vivas terminou, assim, mais uma festa do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, que foi, sem dúvida, como já afirmámos, uma excelente manifestação de patriotismo e de boa camaradagem.

Os nossos votos são também para que a festa tenha dilatadas repetições.

C. C.



O problema do transporte marítimo, ferroviário e rodoviário, no Brasil

O Ministro da Viação do Brasil, Sr. Maurício Joppert, fez aos jornalistas daquele país, que por convite, foram ao seu gabinete, as seguintes declarações àcerca dos transportes brasileiros:

«As realizações que procuro levar a cabo abrangem o problema do transporte marítimo, rodovário e ferroviário. Todos três são importantíssimos, nele residindo o fortalecimento da nossa pátria.

Nós, propriamente, não estamos criando nada de novo, mas somente prosseguindo os estudos iniciados no Governo passado. E' bem possível que o meu sucessor ache de bom aviso paralizar a obra que executo. De qualquer forma, porém, acho meu dever conduzir da maneira mais aconselhável os negócios públicos que me estão afectos. Assim é por exemplo no que se refere ao transporte marítimo, de que tanto carecemos, mantivemos o programa de construção de 24 navios, contratados nos estaleiros do Canadá e dos Estados Unidos. Havia uma pequena irregularidade nessas construções que era exatamente confiarmos tão só na idoneidade das firmas incumbidas de nos fornecerem os citados navios. Ora, não podíamos ter a certeza se o material empregado era de boa ou de inferior qualidade. Nessas condições enviamos uma comissão de técnicos composta de dois engenheiros navais e de um técnico civil, que agora acompanha os trabalhos de construção dos barcos destinados ao reaparelhamento da nossa frota mercante.

No que respeita ao problema rodoviário, achamos que a autonomia concedida ao Departamento Nacional de estradas de Rodagem foi uma providência eficaz. Além disso, criámos o fundo rodoviário, constituído do produto do imposto sobre combustíveis líquidos. Consoante o que ficou estabelecido o Departamento recebe o fundo, fica com 40% e distribue o resto aos Estados, que recebem esse benefício, além das dotações próprias.

A geração actual possue um sistema ferroviário que absolutamente não satisfaz. As nossas estradas de ferro são mal traçadas, aparelhadas com deficiência e muito desgastadas. A guerra, sem dúvida, agravou o estado de coisas com o aumento da produção e a carência do material. Fomos por isso, obrigados a uzar esse material velho e quase imprestável que nos resta, como consequência da falta de reparos peródicos e de substituições indispensáveis.

A nossa rede ferroviária está a exigir urgentes melhoramentos. Devemos rever o traçado das curvas, das rampas, assim como lastrear as linhas em cerca de 50% em 18 mil quilómetros. Precisamos ainda substituir cerca de 12 mil quilómetro de trilhos e comprar mais material de tracção de vagões na quantidade necessária. Esse plano, calculado para 10 anos, é estimado em milhões de cruzeiros, e brevemente será submetido à aprovação do Sr. Presidente da República.

O Departamento Nacional de Estradas de Ferro, tendo em vista as dificuldades actuais, sugeriu a aquisição de 30 locomotivas «Diesel», sendo 15 para a Rede Viação Cearense e 15 para a Viação Leste Brasileira. Além dessas 30 locomotivas, serão adquiridas mais 70 a vapor para as estradas do sul, inclusive 4.200 vagões, que são fabricado no Brasil com parte de material importado dos E. Unidos.

A propósito da compra dessas locomotivas em torno da qual foram feitos alguns comentários que o trevistado julgou menos bem informados, o Sr. Mauricio Joppert, forneceu aos jornalistas o seguinte relato:

Com relação à coleta de preços que ora se realiza para a aquisição de 40 locomotivas Diesel-elétricas, julga este Ministério conveniente trazer a público as seguintes informações:

a) — já em Junho de 1945, pelo seu ofício n.º 833-DG, dirigido ao Ministro da Viação, Director Geral do Departamento Nacional de Estradas de Ferro submeteu à apreciação e consequente aprovação o projecto da financiamento do plano ferroviário onde, em um quadro anexo, se discriminava o material rolante e de tração que se tornava necessário adquirir no primeiro ano da execução do planejamento, fartamente estudado pelo mesmo Departamento: 90 locomotivas a vapor; 60 locomotivas Diesel-elétricas e 5.124 vagões a serem construídas no Brasil;

b) — entretanto, na mesma data o director do mesmo Departamento Nacional de Estradas de Ferro, tendo em vista as conhecidas dificuldades financeiras do país, sugeriu que, de momento, se adotasse o seguinte programa: 70 locomotivas a vapor; 30 locomotivas Diesel-elétricas; 4.000 vagões a serem construídos no Brasil;

c) — este programa mínimo foi aprovado pelo Ministro da Viação e imediatamente tomaram-se as providências necessárias para obter prioridade

de fornecimento, atendendo-se o prazo para esse fim indicado pelo governo norte-americano;

d) — no mesmo mês de Junho de 1945, o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, devidamente autorizado, entrou em entendimentos com representantes de fábricas de locomotivas para comunicar-lhes a aprovação de encomenda para 1946;

e) — ainda nessa mesma época o Ministério da Viação solicitou ao Presidente da República dispensa da concorrência para essas aquisições, devido às exigências dos americanos para a obtenção de prioridade para as encomendas, autorização essa que foi concedida em 13 de Agosto de 1945;

f) — ainda em Agosto do último ano, a nossa embaixada em Washington comunicou que havia sido concedida a licença para a exportação para o programa do suprimento de material ferroviário para o Brasil em 1946, incluído-se nesse material não só parte do Governo como a de estradas particulares ou arrendadas;

g) — em Outubro de 1945, o Departamento de Estradas de Ferro solicitou as providências para a abertura do crédito especial necessário a todas as encomendas para o exercício de 1946;

h) — em Novembro do ano p. passado, a Carteira de Exportação e Importação deu conhecimento do licenciamento de todas as encomendas, inclusive das locomotivas Diesel-eléctricas:

i) — em 10 de Dezembro de 1945, dada a mudança de Governo havida poucos dias antes a Divisão do Material deste Ministério historiou todas as demarches para a aquisição de material ferroviário, informando que os representantes das firmas «The Baldwin Locomotive Works» e «American Locomotive Works» insistiram na assinatura do contrato para o fornecimento das locomotivas, baseadas na encomenda autorizada para a obtenção de prioridade: mas até àquela data ainda não havia sido apresentado o preço exacto das locomotivas;

j) — em vista de certas dificuldades de obtenção das verbas necessárias, passou-se, então, a estudar uma nova modalidade de aquisição com financiamento por 3 a 5 anos, dai resultando uma solicitação ao Ex.^{mo} Sr. Presidente da República para esse fim, o que foi concedida;

k) — solicitou este Ministério, também autorização para fazer a aquisição por meio de colecta de

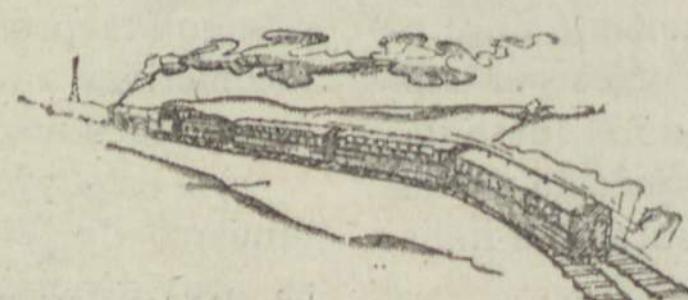
preços, medida esta que viria interessar outras firmas, além das duas;

l) — além disso, já nos jornais de Dezembro providenciou-se a publicação da notícia de que este Ministério estava interessado na compra de locomotivas, tendo os interessados, comparecido para conhecimento das especificações fornecidas pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro, em 19 do último mês;

m) — após a necessária autorização, distribuiu-se em 7 deste mês, às firmas interessadas a carta de colecta de preços onde se repetiam as especificações do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, acrescentando-se a condição do financiamento para pagamento em 3 anos.

Por todos estes factos que constam dos processos números 30.346-45 e 31.928-45 deste Ministério chega-se à conclusão de que o prazo dado para apresentação de propostas não é realmente o que consta da carta de colecta de preços porque desde o meado de Dezembro já se havia dado publicidade aos intitutos do Ministério na aquisição de locomotivas Diesel eléctricas e já se havia fornecido as especificações.

Entretanto, houve um outro motivo para apresentar-se a aquisição de locomotivas, principalmente, para a Rede de Viação Caerense e a Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro: devido às múltiplas reclamações sobre os transportes nessas estradas, o Ministro da Viação enviou um engenheiro para observar a situação e este profissional, de volta da sua inspecção, ressaltou como causa principal das dificuldades na Leste Brasileira a falta da tracção suficiente, pois, devido à idade da maioria das locomotivas existentes, pouco rendimento se obtinha delas. Além disso, a enorme dificuldade de obter o necessário combustível-lenha, em boas condições para ser queimado nas locomotivas, concorria para peorar a situação dos transportes. Ora, já havendo o Departamento Nacional de Estradas de Ferro traçado o plano de aquisição de locomotivas Diesel-Elétricas para essas estradas, a fim de resolver as dificuldades apontadas, este Ministério, numa atitude que revela alto patriotismo e desvelado interesse pelo desenvolvimento do transporte, da produção, achou que não se deveria perder muito tempo em concorrências públicas ou em prazo dilatado e por isso adotou a solução, se a muitos parece precipitada, é a mais apropriada para acudir às urgentes necessidades de transporte em um vasto pedaço do nosso país».



Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Maio de 1896)

Imposto do sello

Já se acha publicado desde 7 do corrente o decreto aumentando muitas e varias taxas d'este imposto e creando taxas novas, entre as quaes a dos 10 réis nos bilhetes de passageiros em caminho de ferrro.

Este projecto, como outros muitos, foi aprovado *sem discussão* nas duas casas do parlamento, o que quereria dizer, para quem não conhecesse como a nossa organização política transformou em perfeita fixão o nosso sistema parlamentar, que o projecto saiu tão bom, tão perfeito, da comissão de fazenda da camara dos deputados, que não havia uma vírgula a mudar-lhe!

Verdade seja que, se as camaras não o discutiram, o publico, na sua indiferença habitual que vae sendo, mais que torpor, verdadeira morte moral, também não se interessou por elle, não o leu, não o estudou em ponto algum.

Bom é dizer-se que algumas raras isoladas reclamações que apareciam foram attendidas mais ou menos, senão a satisfação da justiça, pelo menos o sufficiente para nos deixar convencidos de que se todos os lesados, ou grande parte d'elles, reclamassem, muito mais se conseguiria.

Por exemplo: O projecto do ministro elevava por tal fórmula o imposto sobre annuncios em cartazes ou quadros, que os tornava prohibitivos; a Empresa d'Annuncios nos caminhos de ferro reclamou perante a camara dos deputados e a camara do Commercio e Industria, e a taxa que se projectava ser de 100 réis por mez, o que era uma extorsão, com a qual todo o comercio ficaria privado de annunciar os seus productos, ficou sendo de 200 réis por uma só vez.

É caríssimo este imposto e superior ao de todos os paizes da Europa, mas não tem comparação com a perfeita loucura do primeiro projecto.

A Companhia Nacional Editora ainda reclamou, demonstrando que o agravamento d'este imposto lhe diminuia o trabalho nas suas officinas, mas a sua reclamação só apareceu na camara dos pares depois do projecto votado.

Também o projecto tornava sujeitos a sêllo os annuncios de publicações literarias; alguém promoveu uma representação dos editores a qual foi attendida.

Por esta fórmula sempre se evitou que desaparecessem por completo, como indubitavelmente desapareceriam, os quadros annuncios que embellezam as estações e são uma fonte de receita das caixas de socorros do pessoal das diferentes linhas.

Em relação ao imposto sobre os bilhetes de passageiros já dissemos o que tínhamos a dizer.

Está decretado, é um facto; mas antes de se publicar o regulamento, não percebemos bem como possa ser posto em vigor.

Como se faz esta cobrança? pelo pessoal das bilheteiras?

Então a lei não só sobrecarregou o publico com um imposto a mais, como o pessoal das linhas ferreas com mais uma responsabilidade.

E enquanto que os empregados das secretarias se abonam gratificações por trabalhos extraordinários, mesmo a alguns que nem trabalho ordinario fazem, o pessoal das vias férreas terá mais trabalho e não poucas vezes perda,

porque facil é deixar de cobrar, por engano, uma verba que está fóra das tarifas.

Depois as estatísticas, obrigadas á separação de bilhetes de preço até 390 réis e dos de preço de 400 réis ou mais, também serão mais trabalhosas. Isto produzirá mais ou menos um aumento de pessoal para serviço do Estado, sendo as companhias que lhe pagam, isto é, mais um encargo a que empresas particulares ficam sujeitas.

Em relação ao passageiros dir-se-ha que não é o aumento de 10 réis em bilhete que os afugenta.

Assim será, mas, a aceitarmos essa theoria, as companhias poderiam aumentar, pela sua parte, outros 10 réis que também não afugentariam o publico, em proveito das suas receitas.

Há poucos annos, em França, o governo quiz levar as companhias a reduzir os preços dos bilhetes e, apesar de que as insufficiencias de receitas são pagas pelo thesouro, foi elle que deu o exemplo, desagravando os transportes de grande velocidade de uma parte do imposto.

Aqui faz se justamente o contrário, mas só do lado do Estado.

Emfim, a lei vae cumprir-se desde 1 de Junho proximo, segundo determinação do sr. director dos Proprios Nacionaes, e só nos resta, como praticos, exemplificar os seus effeitos:

Ficarão pagando imposto os passageiros procedentes de Lisboa (Rocio), para as estações desde Povoa, em 1.^a classe; de Alverca, em 2.^a; e de Villa Franca, em 3.^a. Para o lado do Oeste desde Cacem, em 1.^a; Sabugo, em 2.^a; e Mafra em 3.^a. Para Cascaes só pagam os de 1.^a para esta estação e Estoril.

Nos bilhetes de ido e volta pagam os desde Sacavem, Povoa e Alverca respectivamente ás 3 classes.

Na linha do Sul devem pagar os de Lisboa para além de Palmella ou Poceirão em 1.^a classe (visto que parte caminho de ferro só para estas estações começa a ser superior a 390 réis) Setubal e Poceirão e além os de 2.^a, e Pogões e mais além os de 3.^a.

Partindo da Figueira para a Beira ficam sujeitos ao imposto os bilhetes para Arazede, em 1.^a ou 2.^a, e Cananheda, em 3.^a

Saindo do Porto, a 1.^a classe para Espinho, Trofa, Recarei e Azurara e além; a 2.^a para Ovar. Famalicão, Cette Louzado e Laundos e além; a 3.^a para Ovar, Nine, Santo Thyrso, Penafiel, Gondifellos (por Famalicão) e além.

Nos bilhetes por preços reduzidos será de toda a justiça que não recaia o imposto; é questão do regulamento. Se as linhas ferreas reduziram os preços é um contrasenso o Estado augmental-os.

Mas enfim, até vê...

Os passaportes

Como dissémos foi confirmado pelas camaras o decreto dictarial do ano passado sobre passaportes, e naturalmente esse diploma, publicado no *Diário* e transcripto nas folhas populares, emocionou o publico, crendo-se que se iam establecer rigorosamente os passaportes pela via terrestre.

O peior foi que n'algumsa instancias officiaes, como, por exemplo, no governo civil de Lisboa, chegou-se á imprudencia de se afirmar que ninguém poderia sair do paiz sem passaporte.

Afinal é sabido que tal não succede, dizendo-se que essa parte do decreto só será posta em vigor quando se publicar o regulamento, o qual ou não se publicará ou resolverá a questão de forma a não fazer passar o nosso paiz pela vergonha de ser o unico em que se põem embargos ás comunicações por via de terra.

E' o que temos a informar aos nossos leitores que nos interrogaram sobre este ponto.

Recortes sem Comentários

Aos Homens, que em 24 de Março de 1641 soltaram o grito de revolta na Vila da Praia

Apenas duas palavras, aquelas que nos acompanham sempre, a par das grandes certezas históricas da nossa Pátria: HONRA, GLORIA !

Sim. HONRA e GLORIA aos que, à voz de Francisco de Ornelas, apenas com os parcós recursos da Ilha Terceira de então, se rebelaram contra o jugo castelhano, na épica jornada patriótica pela reconquista da terra tão portuguesa a Portugal Restaurado..

Honra e Gloria aos que iluminados pelo fogo do patriotismo se lançaram na temerosa campanha de desalojar os estrangeiros desta terra, quanto é certo que ali, no Monte Brasil existia o «maior castelo da Europa toda», a moderna fortaleza de S. Filipe.

À Vila da Praia coube a honra de, nos Açores, ser a primeira terra a soltar o grito de revolta, proclamando a Restauração de Portugal, na aclamação de El-Rei D. João IV.

Por isso estamos com os seus habitantes neste dia, aliás como sempre; por isso saudamos a histórica Vila, gritando bem alto, nossos corações apenas duas palavras:

— HONRA e GLORIA !

(Do Diário Insular)

Regressou à Inglaterra a divisão naval inglesa

Regressou à Inglaterra a divisão naval inglesa que veio ao Tejo em visita de cortesia ao nosso País. Durante os oito dias que permaneceu em Lisboa a oficialidade e as praças viveram impressões inolvidáveis no convívio fraternal com o povo de Lisboa. Estas impressões hão-de perdurar para sempre na memória dos visitantes pela hospitalidade carinhosa e fidalga que Portugal lhes dispensou. Entre as festas dadas em sua honra, todas de requintado brilho, destacou-se o banquete no Palácio da Ajuda oferecido pelo Chefe do Estado à oficialidade da esquadra.

Ali se apertaram mais ainda os laços da nossa secular amizade com a Inglaterra, bem realçada no brinde do almirante chefe Syfret. São dele estas palavras:

«Neste mundo perturbado, que sofre das reacções inevitáveis de seis anos de guerra, é reconfortante pensar que Portugal e a Grã-Bretanha podem, com jnstificada razão, mostrar-se ao mundo como exemplo de como se pode manter uma amizade e evitar conflitos, século após século, quando existe o desejo firme de paz e de amizade.

(De Boa Nova)

Letras protestadas

No mês de Novembro de 1945, o protesto de letras registou 1.971 letras e 6.223 contos em valor. De Janeiro a Novembro de 1945, o movimento foi de 21.730 letras e 84.398 contos de valor.

Na cidade de Lisboa, o movimento de protesto de letras foi de 363 letras e 1.491 contos em Novembro de 1945 e 4.580 letras e 32.484 contos de valor, de Janeiro a Novembro de 1945.

Em Novembro de 1944 o movimento do protesto de letras exprime-se por 1.552 letras e 6.588 contos; na cidade de Lis-

boa por 257 letras e 2.319 contos de valor. De Janeiro a Novembro, o total das letras protestadas atingiu 15.661 letras no valor de 67.780 contos, sendo na cidade de Lisboa o movimento de 2.372 letras no valor de 30.745 contos,

(Da Industria Portuguesa)

Onze milhões de habitantes nas Colónias

Portugal tem ao todo no continente e nas suas colónias, 18 milhões de habitantes, assim distribuídos: no Continente mais de 7 milhões; em Moçambique, 5.085.630; em Angola, 3.738.010; em Macau, 374.737; na Guiné, 361.089; em Cabo Verde, 181.286; em S. Tomé e Príncipe, 60.490, sendo a língua portuguesa uma das mais faladas em todo o mundo!

Das nossas colónias, Angola tem 44.000 brancos e 28.000 mistos, e Moçambique 27.000 brancos e 15.000 mistos, sendo assim as de maior densidade de população não indígena.

Foi envenenado com um cigarro o carrasco de Praga

PRAGA, 15 — Enquanto Bohumil Karas, carrasco checoslovaco espera, o tribunal de Praga está a julgar Karl Frank, antigo Ministro alemão para a Boémia e Morávia. Um desconhecido, quando Karas esperava fora do tribunal ofereceu-lhe um cigarro e ele aceitou e fumou, caindo sem sentidos. Depois de receber os primeiros socorros foi levado para o hospital, envenenado.

(Dos Diários)

Expliquem isto, senhores !

Em Águeda, no dia em que saíu a procissão dos Passos, deu-se um caso extraordinário para o qual não foi encontrada ainda explicação.

Uma criança de 7 anos paralítica de nascença, estava ao colo de seu pai, vendo passar a procissão.

No momento em que, junto deles, parou a imagem do Senhor dos Passos, a criança pediu ao pai que a deixasse ir pôr um tostão no andor.

O pai sorriu e fez menção de a pousar no chão. Qual não foi porém, o seu espanto e o de toda agente que ali estava perto quando viu o seu filho correr para o andor a deixar nele o tostão da sua esmola.

O caso provocou alvoroço, como é natural, sendo a assunto de todas as conversas.

E os crentes atribuem-no a um poder sobrenatural.

(Do Ilhavense)

Morreu no seu posto

Quando capturava os autores de um soubo, em Lisboa, foi alvejado a tiro, por um deles, de que resultou a sua morte, o agente da Secção de Justiça da P. S. P., Adelino Rodrigues. Por este acto de bravura e por outros feitos de coragem que constam da sua folha de serviços foi o malogrado agente agraciado, a título póstumo, com as insignias da Ordem da Torre e Espada pelo Chefe do Estado e promovido, também a título póstumo, a guarda de 1.ª classe. O funeral constituiu uma sentida manifestação de pesar, tendo-se encorporado nele 2.000 agentes da P. S. P. e muitas centenas de populares. O Adelino Rodrigues, natural de

nossa diocese, freguesia de Orvalho, era filho dos Srs. Joaquim Rodrigues e D. Maria Isabel Gil e irmão do Rev. P.º José Agostinho Rodrigues, zeloso Pároco de Alter do Chão e casado com a Sr.ª D. Cecilia Baptista Rodrigues.

A direcção da Associação Comercial de Lisboa, ofereceu um donativo de 5 contos à viúva do agente e tomou a seu cargo a educação do seu irmão mais novo.

(Do Distrito de Portalegre)

* * *

Um simples guarda de Segurança de Lisboa, Adelino Rodrigues de seu nome memorável, teve na capital funerais da maior imponência a que se associaram os elementos mais em destaque na governação que se fizeram representar.

E qual o motivo que levou à prestação a tão elevadas homenagens à memória de um humilde guarda, ainda há poucos dias ignorado? Apenas uma coisa simples e épica ao mesmo tempo — o sacrifício da propria vida no cumprimento do seu dever, no exercicio consciente e abnegado da missão que a sociedade lhe confiara defesa e guarda da vida e haveres dos cidadãos.

Medite-se e tirem-se de facto as necessárias conclusões, neste tempo em que tanto é preciso que cada um cumpra o seu dever a bem do equilíbrio da vida portuguesa, unico meio onde pode vicejar o progresso e a ordem do trabalho de todos nós.

(Do Notícias da Covilhã)

Antiga tradição

Em Guimarães, reina grande confusão entre aquelas pessoas que costumam cumprir a velha tradição de queimar um *Judas* no sábado de Aleluia, porque, de entre tantos, torna-se difícil fazer uma escolha acertada. De facto, o caso é bastante delicado, sobretudo para quem costuma proceder com consciênciia. Porém a tradição deve-se cumprir e, em caso de dúvida, sugerimos o seguinte:

Que no corrente ano sejam queimados vários *Judas* e que se dê preferência absoluta aos do *mercado negro*. Dessa forma, a escolha nunca poderá deixar de ser bem feita e assim se fará uma limpeza em benefício da humanidade sofredora.

Por isso, se em vez de um for um cento, tanto melhor!

(Do Notícias de Guimarães)

O couraçado «Nelson»

O couraçado «Nelson» é a unidade mais poderosa da esquadra britânica que agora veio a Lisboa em visita de amizade, em testemunho de imperecível apreço pela velha aliança entre Portugal e Inglaterra.

Quem teve a satisfação de visitar esse monstro de aço, deveria ficar boquiaberto de surpresa; não se destaca e impõe apenas o gigantesco, que impressiona, mas acode ao espírito quão formidável deverá ser o poder ofensivo e defensivo desse leão dos mares que atesta o poderio dum grande potência, o seu domínio em todos os oceanos. Pelas próprias fotografias nós fazemos uma pálida ideia dessa bizarra, em que a força se casa com a magestade e a elegância. As principais características técnicas do «Nelson» são: deslocamento, 33.500 toneladas; comprimento, 216 metros; velocidade, 24 milhas; armamento, 9 canhões de 405mm, 12 de 152, 6 de 120 (anti-aéreos), 4 de 47, 16 de 40 (anti-aéreos), 15 metralhadoras, 2 tubos lança-torpedos; raio de ação, 5.500 milhas. Tem uma equipagem de 1.350 homens. Dispõe de 3 aviões e da respectiva catapulta. O seu custo andou à volta de

7.500.000, incluindo 3 milhões de libras em armamento e meio milhão nas máquinas.

Esse nome «Nelson», que é todo o orgulho dos valentes marinheiros ingleses, recorda, é de homenagem ao herói, que, em 2 de Outubro de 1805, inflingiu pesada e formidável derrota às esquadras franco-britânicas, reunidas, junto do cabo Trafalgar. Era no tempo em que Napeleão queria estender a hegemonia da França a toda a Europa e vibrar golpe mortal na Inglaterra, o que não conseguiu exactamente porque esta dispunha de poderosa esquadra tripulada pelos mais intrépidos marinheiros. Nelson, que então se cobriu de glória, morreu no combate, mas a Inglaterra continuou senhora dos mares e assim se tem conservado para honra sua e defesa dos povos fracos.

(Da Comarca da Sertã)

Caminhos de Ferro Coloniais

Novo director dos caminhos de ferro

Para director dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes de Angola foi nomeado o engenheiro sr. Henrique Vasques Kopke e Correia Pinto.

Importação de material destinado ao Caminho de Ferro de Tete

A Agência Comercial (Beira) Ld., requereu à alfandega da Beira uma consulta prévia sobre a classificação pautal a aplicar a material encomendado em Inglaterra, para assentamento de linhas telegráficas destinadas ao Caminho de Ferro de Tete. O processo, iniciado com a referida petição, teve parecer do conselho aduaneiro de Moçambique e veio à Metrópole, onde o Conselho Superior Técnico das Alfândegas Coloniais proferiu acórdão. Mandou classificar o material em questão pelo artigo 120.º da pauta de importação da colónia, lavrando-se termo de responsabilidade nas condições propostas pelo referido serviço técnico aduaneiro de Moçambique.

O sr. Ministro das Colónias homologou o acordão por um despacho.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — 15,30 e 21,30 — «Acontece que sou rico». OLIMPIA — Às 14,15 e 21 — «O serviço secreto». COLISEU — Às 21,30 — «A Severa».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

P A R T E O F I C I A L



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Secretaria Geral

O «Diário do Governo», n.º 65, II série, de 20 de Março, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do artigo único do decreto-lei n.º 28:462, de 14 de Fevereiro de 1930, nomear vogal da 1.ª secção do Conselho Superior de Obras Públicas, a que se refere o artigo 5.º do decreto n.º 23:398, de 23 de Dezembro de 1933, como representante da Comissão Superior dos Caminhos de Ferro, do Ministério da Guerra, o major do corpo do estado maior Manuel Alcobia Veloso, em substituição do tenente-coronel Celso Mendes de Magalhães, que deixou de fazer parte da Comissão acima referida.

Direcção Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo» n.º 83, III série, de 10 de Abril de 1943, publica o seguinte:

Nos termos do disposto no § único do artigo 21.º do decreto n.º 27:236, de 23 de Novembro de 1936, se publica a lista provisória dos candidatos admitidos ao concurso documental para o preenchimento de lugares de engenheiros civis de 1.ª classe do quadro permanente desta Direcção Geral, aberto por aviso inserto no «Diário do Governo» n.º 41, 3.ª série, de 19 de Fevereiro de 1946:

José Chelas Bogarim.

Luís da Costa.

João Exaltação Cunha.

Joaquim de Araújo Franqueira.

Flávio José da Costa Borges.

Manuel Gonçalves Malhado Júnior.

Para reclamações à presente lista foi concedido o prazo de cinco dias, a contar da data da publicação da mesma no «Diário do Governo».

O «Diário do Governo», n.º 87, II série, de 15 de Abril, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19.881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto de alteração do desvio do ramal da estrada nacional n.º 19-1.a, devido à construção da variante de Beja.

O «Diário do Governo», n.º 94, II série, de 24 de Abril, 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, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do artigo 7.º do mencionado decreto, o projecto de ampliação da estação de Caxarias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Vai viajar?
LEVE O
Manual do Viajante
em Portugal

SAPATARIA

RUA DO AMPARO
 A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
 TEL. 28000

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Rocha & Oliveira

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

TELEFONES

P. B. X.-28082, 28083 e 28084

ESCRITÓRIO

139, RUA DOS BACALHOEIROS
LISBOA

ARMAZEM

DOCA DE ALCANTARA