

GAZETA

DOS

CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»

e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liège, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

Delegado em Espanha: A. Mascaró, Nicolás M.^a Rivero, 6 — Madrid
Delegado no Porto: Alberto Moutinho, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 895

S U M A R I O :

Página artística: Linha de Lamêgo, Simples do arco central da ponte do Varosa. — O Nosso 46.º Aniversário. — Direcção Geral de Caminhos de Ferro, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA. — Figuras do Passado. — Linha do Vale do Tâmega. — Os Caminhos de Ferro Coloniais, pelo Coronel de Eng.ª LOPES GALVÃO. — Ha quarenta anos. — Lisboa e seus arredores, pelo DR. ALFREDO BROCHADO. — Obras Públicas, por CUSTÚDIO NEVES. — Às Auctoridades de Sintra. — O «Ro-Railer que circula sobre estrada e carril. — Aviação, O aviador civil Carlos Bleck estabelece a ligação aérea entre Portugal e a nossa Índia. — Os Caminhos de Ferro do Mundo, Estatística referente ao fim do ano de 1933. — Ao longo dos Caminhos de Ferro da Beira, Santa Comba Dão, pelo Coronel de Eng.ª ABEL URBANO. — O Cooperativismo e as Reivindicações Operárias, por I. E. — Os Caminhos de Ferro do Norte de Portugal. — Pelos Ares... — Engenheiros Civis Portugueses. — Concursos. — Garcia da Orta, físico-Mór de El-Rei, pelo DR. AUGUSTO D'ESAGUY. — À Margem das Estatísticas, O Desemprego, por A. DE MELLO E NIZA. — «Remember». — Orfanato Ferroviário Minho e Douro. — Noticias Ferroviárias. — Ecos & Comentários, por :—: :—: :—: NICKLES. :—: :—: :—:

1934

ANO XLVI

16 DE MARÇO

NUMERO 1110

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIOS DA REDACÇÃO

OCTAVIO PEREIRA
CUSTÓDIO DAS NEVES

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
Eng.º ARMANDO FERREIRA
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

EDITOR

FERNANDO CORRÊA DE PINHO

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA
Brigadeiro RAUL ESTEVES
Coronel CARLOS RÔMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MARIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Dr. ARMELIM JUNIOR
Dr. ALFREDO BROCHADO
Dr. JACINTO CARREIRO
DR. AUGUSTO CUNHA

DELEGAÇÕES

Espanha — A. MASCARÓ
Porto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .	1.00
ESPAÑA (») ps. ^{as}	35.00
FRANÇA (») fr. ^{os}	100
AFRICA (») . .	72\$00
Empregados ferroviarios (tri- mestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros aîrazados.	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.º
Telefone P B X 2.0158
DIRECÇÃO 2.7520

O NOSSO

46.º ANIVERSÁRIO

Entra hoje no 46.º ano de publicação a «Gazeta dos Caminhos de Ferro»; fundada por L. Mendonça e Costa, nome que todos os que trabalham nesta casa recordam com saúde e ternura. Há quarenta e seis anos que esta Gazeta comunica com o público, e com a família ferroviária, man-



L. de Mendonça e Costa

tendo-se fiel ao seu programa, açoitada de lutas violentas, inteiramente dedicada a questões técnicas, e sociais, procurando melhorar dentro da sua esfera de acção as condições dos que trabalham física e intelectualmente.

É esta Gazeta a decana das revistas portuguesas, isto é, a mais antiga de todas, aquela que através de

tudo, de todas as crises, tem mantido o seu lugar, mercê de esforços nem sempre reconhecidos, na trincheira do jornalismo técnico.

Esta Gazeta tem, portanto, um passado cheio de trabalho e de esforço, que aqueles que actual-a dirigem procuram honrar, mantendo intactas as suas tradições, a linha recta traçada pelo seu fundador.

Nomes gloriosos na política, nas ciências, e nas artes, têm honrado as páginas da nossa Gazeta.

Para es mortos temos neste instante um minuto de silêncio, e para todos os nossos companheiros de trabalho um abraço de agradecimento.

Avizinha-se um novo ano de trabalho, penoso como os anteriores, e incerto porque o clima mundial da hora que passa continua a ser pesado, e cheio de incertezas.

Que Deus nos ajude, são os nossos votos!



DIRECÇÃO GERAL

DE

CAMINHOS DE FERRO

RELATORIO DE 1931-1932

(Conclusão)

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUSA

O II Capitulo do Relatório é consagrado á Divisão de Via e Obras, que se ocupa minuciosamente das obras de conservação e melhoria fiscalisadas.

Cobraram-se para o Estado 11 contos de licenças várias, muito que deveria reverter para o fundo especial.

Enumera o relatório, por linhas, as obras realizadas por cada Companhia, mencionando áparte as dos antigos C. F. E..

Quanto ás obras complementares dêstes, que o empréstimo de 100.000 contos autorizado permite que se realizem em maior escala, vemos por um gráfico que atingiram sucessivamente:

1927-1928	2.331 contos
1928-1929	5.212 "
1929-1930	12.130 "
1930-1931	14.758 "
1931-1932	17.593 "

A enumeração das obras é ilustrada com gravuras numerosas.

Igualmente minucioso é o Cap. III relativo á Divisão de Exploração, que abrange os civis de 1931 e 1932 para se adaptar ás contas e estatísticas das Companhias.

Avulta a resenha das alterações de tarifas homologadas, distinguindo-se as comuns a todas as empresas das que respeitam a cada companhia.

Vê-se por esses mapas quão numerosas são as providências tomadas para a revisão fragmentar do sistema tarifário.

Seguem notas sôbre o número de recla-

mações, os reembolsos em transportes de carvões nacionais, com mapas distintos por empresas mineiras, pelos quaes se vê que o benefício do reembolso assegurado por decreto n.º 12.748 de 22 de novembro de 1926 foi aproveitado por cêrca de 74.000 toneladas de carvão.

Em mapas por Companhias figuram as quantidades e as receitas de passageiros e mercadorias e as receitas respectivas por quilómetro de via nos anos de 1931 e 1932.

Vê-se assim que em toda a rêde se transportaram 23.608.658 passageiros em 1931 e 23.014.137 em 1932. Houve pois a diminuição de 594 521. A tonelagem transportada foi respectivamente:

	1931	1932
G. V. (mil toneladas) .	174	162
P. V. " .	3.694	3.880
Total . . .	3.868	4.042

Houve a diminuição de 12.000^t via g. v. e o aumento de 186.000 na p. v..

Em 4 gráficos vêm indicadas as variações de tráfego: quantidades e receitas nos anos de 1928 a 1932, em relação tanto a passageiros, como a mercadorias.

Vê-se por êles que o número de passageiros se manteve sem alteração sensível até 1930, diminuindo enormemente em 1931, em que houve uma queda de 3.500.000. Queda análoga se deu nêsse ano nas mercadorias.

Em 1931 os passageiros continuaram a diminuir, mas nas mercadorias houve sensível aumento que denota atenuação da crise. Convem notar a divergência dos números do Relatório e do Anuário Estatístico.

		Passageiros (mil)	Mercadorias (mil t.)
1931	Relatório . .	23.609	3.864
	Anuário . .	30.155	6.649
1932	Relatório . .	23.014	4.044
	Anuário . .	28.431	7.038

Esta enorme divergência provem de ser a estatística do Anuário feita pela soma dos mapas de cada linha. Ora as unidades de tráfego que percorrem mais de uma linha aparecem assim duas e mais vezes na soma. Não sucede o mesmo com a receita, em que só figura em cada linha o respectivo partícipe.

Num mapa sinótico intitulado *Saldo de exploração* vêm registadas as receitas e despesas de exploração por grupos de linhas e o respectivo coeficiente de exploração, que importa citar:

		1931	1932
C. P.	Antiga Rêde.	0,79	0,82
	C. F. E.	0,96	0,97
Beira Alta		0,83	0,84
C. Nacional	Santa Comba-Viseu	1,08	1,11
	Tua-Mirandela	0,66	0,66
	Mirandela-Bragança	1,20	1,23
	Corgo	1,12	1,43
	Sabôr.	1,44	1,89
V. Vouga.		0,96	0,91
Norte	Linhas próprias.	1,18	1,09
	Tamega	2,12	1,87
S. Estoril.		0,55	0,61

Vê-se que, a não ser o V. Vouga e Foz-Tua a Mirandela, todas as linhas de via estreita tem *deficit* de exploração, o que mostra bem quão lesivo é para as companhias exploradoras o sub-arrendamento das linhas dessa bitola que pertenciam aos C. F. E.

O mapa consagrado ao imposto ferroviário regista a receita de 35.361 contos em 1931 e 35.106 em 1932, da qual pertenceram ao fundo especial respectivamente 28.287 e 28.085 revertendo para o Tesouro 7.071 e 7.021.

Em 1928 a 1930 esses participes foram de 31.644 a 31.080 para o fundo especial e 7.911 a 7.770 para o Tesouro.

Na conta de garantias de juro os adiantamentos do Estado somaram 1.322 contos em 1932 contra 118 de reembolsos.

E a propósito observarei, que ao falar de pretensos prejuizos causados ao Estado pela Companhia do Norte esquece-se que a garantia de juro da linha de Trófa à Senhora da Hora recai sobre quantia muito inferior à cifra do orçamento e ao custo real e que em vez das despesas efectivas da exploração se fixou o coeficiente da exploração de 0,60.

Esquece-se mais que sem garantia do Estado se construiu a segunda via da Bôa Vista à Senhora da Hora e se alargou a via e o material circulante da linha da Povia, aumentando-se assim o património do Estado sem

o minimo sacrificio deste, que aufere naquelas linhas mais de 700 contos anuais de receita do imposto ferroviário.

Todos os prejuizos do Estado, foram desse jaez!

Segundo o mapa respectivo a renda fixa dos C. F. E. atingiu 5.313 contos em 1931.

Vem finalmente um mapa dos accidentes da exploração descriminados por especies, empresas e meses, no total de 1.116 em 1931 e 1.202 em 1932.

* * *

O capítulo IV, Divisão de Material, Tracção e Serviços Eléctricos abre com a estatística das duas teses.

Segue a resenha dos trabalhos da Inspecção técnica, resumida em numerosos mapas que mostram a complexidade dos serviços respectivos e a minuciosa acção fiscal exercida, as quais hydraulicas e as experiências efectuadas.

O capítulo V refere-se à Divisão de Construção.

Importa reproduzir as judiciosas considerações gerais que precedem o relato de cada linha:

Difícil tarefa a de construir novas linhas de caminhos de ferro por dotações anuais do orçamento e sem uma organização apropriada.

Não avalia quem nos lêr o formidável esforço e inglórias contrariedade e canceiras, dispendidas para organizar e fazer cumprir naquelas condições o plano e orçamento dos trabalhos de construção de novas linhas dependentes de inúmeros imprevistos e variáveis, entre os quais avulta o estado de tempo atmosférico.

Se as contingências de um concurso para adjudicação de uma empreitada ou fornecimento podem comprometer o andamento das obras, o que tanto prejudicou a linha do Tâmega, mais sensíveis são as dificuldades por vezes levantadas nas expropriações dos terrenos, como succedeu na linha do Vale do Lima, e os imprevistos surgidos nos sistemas de fundação em obras de arte que as circunstâncias locais obrigam a modificar e estudar no decurso da construção com os conseqüentes atrasos, de que é exemplo frizante a variante adoptada nas da ponte sobre a Ribeira de Fronteira na linha de Estremoz a Portalegre.

Se a própria natureza dos terrenos e existência de lençóis aquíferos, sobretudo em trincheiras de grande cota, são também causa de surpresas que fazem variar as previsões estabelecidas, a tôdas sobreleva, porém, o regime do tempo, e assim no decurso do ano eco-

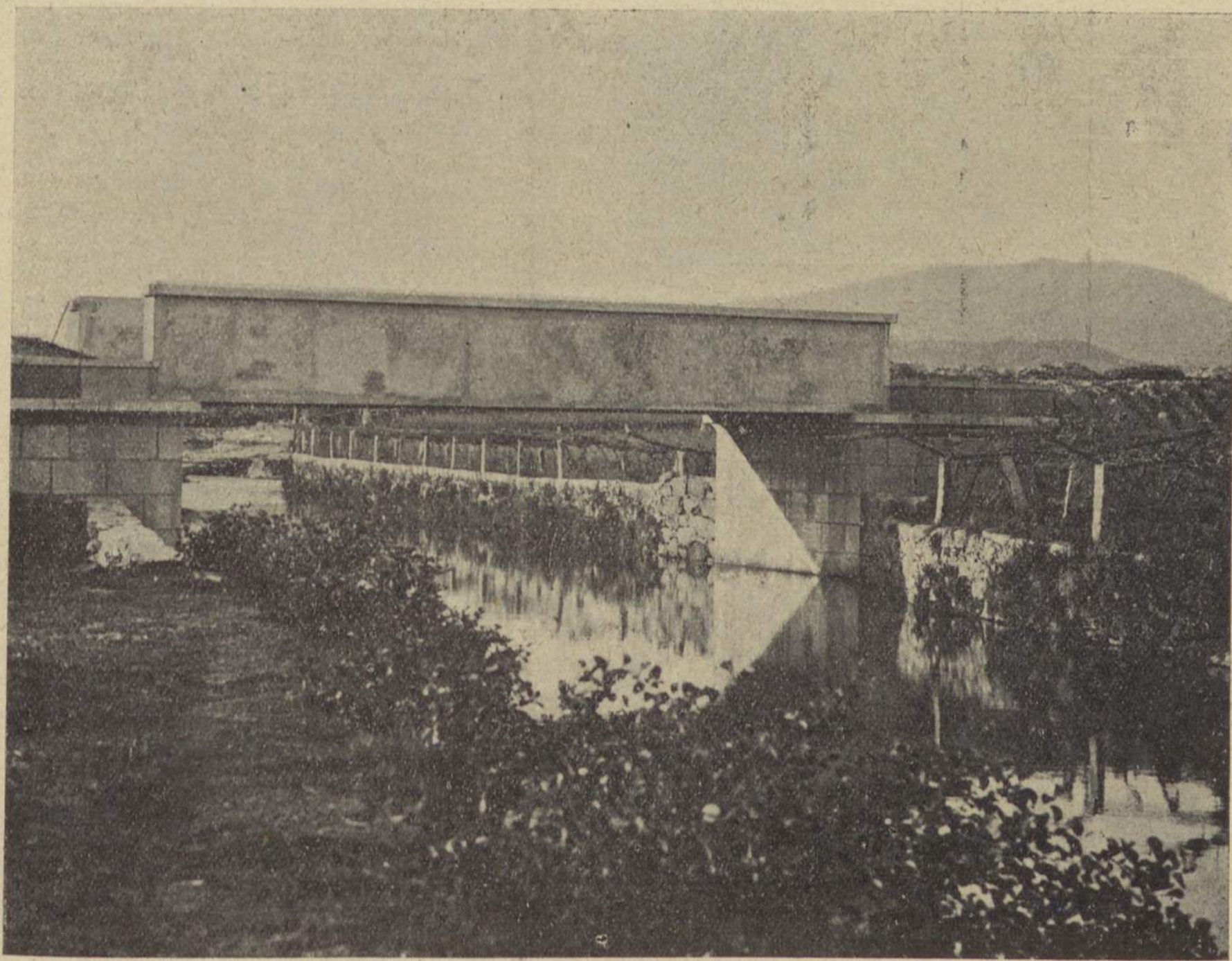
nómico de 31-32, poudeser dado considerável e inesperado incremento aos trabalhos de infraestrutura durante aquele inverno excepcionalmente sêco. Conseqüentemente o plano dos trabalhos para êsse ano que fôra organizado para o dispêndio integral das verbas consignadas, sofreu no referido inverno execução antecipada, e em Abril do ano em questão estava por isso esgotada a dotação para custeio anual das obras. Foi assim criada uma situação difícil aos adjudicatários das empreitadas então em curso, que justo é dizê-lo a suportaram, para não criarem maiores dificuldades à marcha dos trabalhos.

Se ao contrário a invernia se prolongasse por mais tempo do que as previsões feitas, haveria consequen-

ras. Assim se dá ideia do andamento da construção nas linhas de Portalegre, transversal de Sines, Circumvalação do Porto, Vale do Tamega, Sabôr, Linha de Lamego, Vale do Lima, Senhora da Hora à Trófa, Bôa Vista à Trindade.

Fecha o relatório com um breve capítulo consagrado à Secção dos Serviços Sanitários e com um apêndice acêrca da Comissão liquidatária dos C. F. E. que fôra dissolvido e confiadas as suas funções à Direcção Geral.

Veiu também no apêndice a resenha dos



LINHA DO VALE DO LIMA — Ponte sobre a ribeira de Portuzelo

temente ao terminar o ano económico um saldo que não seria aproveitado, caducando a respectiva dotação.

É porém assim, em tão precárias circunstâncias, que se tem trabalhado na Divisão de Construção, acompanhando o andamento dos trabalhos com frequentes balancetes e gráficos representativos do andamento de tôdas as obras, colocando-as tanto quanto possível ao abrigo de surpresas sem remédio, tendo-se conseguido até hoje com pertinaz esforço aproveitar integralmente as verbas consignadas e manter o desenvolvimento de trabalhos, que a maior conveniência havia em aumentar e nunca reduzir.

Vem depois a resenha dos trabalhos de cada linha, ilustrada com primorosas gravu-

assuntos versados nos 12 meses de 1930-1931 do Conselho Superior de Caminhos de Ferro reduzido a Conselho de Tarifas a despeito da complexidade dos assuntos sôbre que deveria sêr ouvido segundo a respectiva lei orgânica.

* * *

Felicitamos o digno e zeloso engenheiro Director Geral dos Caminhos de Ferro, e nosso velho amigo, Alvaro de Sousa Rêgo, pelo excelente e compêndioso relatório que fez publicar e ao qual vai seguir-se brevemente o de 1932-1933.

FIGURAS DO PASSADO

CONEGO ALVARO SANTOS

FALECEU, MUITO
NOVO AINDA ESTE
COMBATENTE DA
GRANDE GUERRA



Os combatentes da Grande Guerra, o Clero Português e os paroquianos de Santa Isabel acabam de sofrer um rude golpe com a perda do cónego Alvaro Santos, antigo companheiro do Rev. Avelino de Figueiredo, os primeiros sacerdotes que partiram para a Flandres, em 1917.

O saudoso cónego — uma das mais sólidas inteligências contemporâneas e uma das mais prestigiosas figuras, quando da Conflagração Europeia — faleceu, com 49 anos, vítima dos ferimentos sofridos em campanha, onde foi, como tantos outros, gazeado.

Como capelão do C. E. P. se manteve com grande espírito de sacrificio e beneficio para o prestigio da Igreja.

Pela maneira como cumpriu o seu dever de sacerdote e português, o governo de então, sem grandes simpatias pelo Cléro, concedeu-lhe, apesar de tudo, a Cruz de Guerra, o Colar de Aviz e a "fourragère" da Torre e Espada.

Terminada a guerra, voltou à Pátria, tendo exercido as funções de pároco em Carcavelos e S. Domingos da Rana. Em 1924, por morte do Rev. Santos Farinha, foi o Rev. Alvaro dos Santos escolhido para pastor da freguesia de Santa Isabel.

Além do seu cargo como prior de Santa Isabel, o sr. dr. Alvaro dos Santos exercia, ultimamente, as funções de professor de formação catequística, para que fôra escolhido em homenagem à sua grande cultura e virtude.

O saudoso extinto era filho da sr.^a D. Rita Maria de Jesus dos Santos e do sr. Fernando Augusto dos Santos, tendo iniciado os seus estudos no Seminário de S. Vicente, passando, mais tarde para o Seminário de Santarem.

Era ainda irmão das sr.^{as} D. Virginia dos Santos Benevides, esposa do sr. Joaquim dos Santos Benevides, comerciante, e D. Aurora Meta Felix, esposa do sr. Meta Felix, notário no Bombarral.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, avaliando a cruciante dôr porque passa a ilustre família enlutada, apresenta-lhe a expressão sincera do seu sentido pezar.

Linha do Vale do Tâmega

Deve sêr posta brevemente á praça pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Divisão de Construcção, a continuação da linha do vale do Tamega, troço entre Celorico de Basto e Arco de Baulhe, cujo orçamento geral importa, aproximadamente, em seis mil quatrocentos e sessenta mil escudos.

Esta empreitada consta de : terraplenagens, obras de arte correntes e especiais, muros de suporte e espera, e serventias do lanço de Celorico a Arco de Baulhe na extensão de 16.800 metros; terraplenagens, obras de arte correntes, muros de suporte e serventias nas estradas de Acesso á estação de Mondim de Basto, Arco de Baulhe e Apeadeiro de Canêdo; terraplenagens e pavimentação dos desvios da Estrada Nacional n.º 40.

Para evitar qualquer lapso dos empreiteiros nossos assinantes, informamos que as condições especiais desta empreitada estipula que, para os trabalhos a mais que porventura haja a realizar pelo adjudicatario para conclusão das obras projectadas, *serão limitados á verba correspondente a 10 % do preço da adjudicação.*

Já no artigo intitulado *A proposito de concursos anulados* inserto no nosso número N.º 1107 de 1 de Fevereiro dêste ano, chamámos a atenção de S. Ex.^a o Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações para o facto desta condição sêr, dentro da justiça, inaceitável.

A imposição desta clausula obriga o empreiteiro, com manifesto prejuizo para os interêsses do Estado e sem proveito nenhum para o empreiteiro, aos seguintes casos, que passamos a explicar :

1.º — A deixar de concorrer a empreitadas desta natureza, diminuindo portanto a concorrência, visto não poder contar antecipadamente com uma percentagem fixa de obras adicionais, e não quer também sujeitar-se, aericamente, a concorrer, dentro dum preço justo e normal, e lhe apparecem depois trabalhos a mais numa percentagem superior aquela base de 10 %, que lhe levaria não só o lucro que tomou nos seus cálculos como também todos ou parte dos seus capitais.

2.º — A concorrer nos concursos com uma importancia muito superior áquela com que contou para efectuar os ditos trabalhos, para ter, dêste modo, uma verba que lhe compense as piores surpresas, que possam apparecer durante o decorrer da empreitada, o que pôde originar portanto um prejuizo grande para o Estado.

Para prova do que dizemos no número 2.º dêste artigo, veja-se os resultados dos concursos, na Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, das linhas de Vale do Lima; Pontes da Pavorra, Vale do Mú e Sobralinho, e Ponte da Padrona, depois da imposição desta clausula, em que as propostas foram superiores, nas duas primeiras empreitadas, a cerca de 500 mil escudos em cada uma, dos que nos concursos primeiramente feitos para estas mesmas empreitadas; representando portanto um aumento certamente muito superior áquela que o Estado teria a pagar dentro do estipulado, em casos desta natureza, nas clausulas e condições gerais de empreitadas, lei de 9 de Maio de 1906.

Torna-se portanto justo e necessário que por S. Ex.^a o Ministro das Obras Públicas e Comunicações seja abolida esta cláusula que, como dissemos anteriormente, em nada beneficia os interêsses do Estado, e nem sequer se vendo qualquer utilidade de tal medida.

C. N.



Expedição dos primeiros estudos do Caminho de Ferro entre Luanda e Ambaca

Nesta gravura vêem-se: ANGELO DE SARREA PRADO, iniciador, que efectuou os trabalhos técnicos e respectivo ante-projecto e Capitão J. M. BARREIROS ARROBAS, conductor de obras públicas

OS

CAMINHOS DE FERRO COLONIAIS

Pelo coronel de Eng.^a LOPES GALVÃO

PENSAM muitos que os caminhos de ferro coloniais são mais fáceis de estudar e de projectar do que os caminhos de ferro nos países metropolitanos.

Puro engano. Há, é certo, menos sujeições a que tem de subordinar-se o traçado e daí talvez a ilusão. Em regra as sujeições de ordem política ou de ordem social não existem, sequer.

Mas o traçado de um caminho de ferro em Africa é, muitas vezes, difficilimo pela necessidade, que há, de *farejar*, permita-se o termo, as direcções mais convenientes e, dentro delas, as soluções, tècnica-mente, mais económicas para a directriz.

A não ser os caminhos de ferro que servem ricas regiões mineiras e que têm portanto um objectivo determinado e um terminus obrigatório e que, por outro lado, pagam, em regra, generosamente, todas as despesas de exploração e até os encargos do primeiro estabelecimento e por isso dispensam exagerado rigor económico; os outros, os caminhos de ferro de interesse agrícola ou que visam o problema da colonização e que são quasi sempre deficitários, precisam de ser delineados dentro da mais severa economia. Isto, pelo que diz respeito ao lado técnico do

problema. Quanto ao aspecto económico pode acontecer que, não havendo cuidado e critério, o caminho de ferro vá para um lado e que as grandes possibilidades que venham a revelar-se, surjam do outro.

Hoje, este problema da escolha da melhor directriz, em regiões ainda não estudadas, ou insuficientemente conhecidas, está bastante simplificado com o aparecimento da tracção mecânica.

Em lugar de se fazer um caminho de ferro, à ventura, como noutros tempos tantas vezes se fazia, abre-se uma estrada, improvisada mesmo, mas capaz de trânsito de carros ligeiros. Se a região tem realmente possibilidades, estas revelam-se; a importância da região cresce e a estrada aperfeiçoa-se e substitue-se, na devida altura, pelo caminho de ferro.

É a política que se está seguindo na África do Sul com excelentes resultados e a que se segue, de resto, por toda a parte.

A estrada permite sondar as possibilidades da região; abre-a ao exame e ao estudo dos técnicos e dos colonos; facilita e torna possível a vida incipiente, exigindo fraca despesa de construção, sempre justificada, mesmo quando as possibilidades são mínimas.

Se a estrada vem a ser abandonada, o prejuizo é pequeno, o que não acontece com o caminho de ferro, ou mesmo com uma estrada regular.

Quando se pensa, porém, em valorizar uma região muito vasta e que se suspeita de muito rica, deve fazer-se sempre um reconhecimento de grande envergadura, para se saber em definitivo, se uma rede de estradas basta para a servir, ou se se impõe a construção dum caminho de ferro que seja como que a espinha dorsal dum sistema de comunicações que torne acessíveis os seus pontos mais remotos. Tal é o caso, por exemplo, de Lunda. A Lunda, que Henrique de Carvalho romantizou; a Lunda que Agostinho Sisenando Marques tornou conhecida, em tantos dos seus aspectos, na sua obra «Os Climas e as Produções

das terras de Malange à Lunda»; a Lunda que os nossos guerreiros pacificaram à custa de pesados sacrifícios; a Lunda fonte de extraordinária riqueza, que deu a Angola épocas de grande prosperidade, pela borracha inexgotável dos seus campos imensos; essa Lunda bem merece ser rasgada em todos os sentidos, por vias de comunicação que permitam chamar ao nosso convívio as raças que a habitam e ao mesmo tempo valorisar as possibilidades que Henrique de Carvalho soube evidenciar na sua monumental obra «Expedição portuguesa ao Muatianvua».

Como se deve fazer êsse plano de comunicações?

Tal é o problema que urge resolver e que de há muito é posto em foco pelas fôrças vivas de Loanda que entendem que é indispensável atravessar a Lunda com um caminho de ferro que vá até à fronteira leste, realizando-se assim o sonho dos primeiros pioneiros da moderna civilização naquela nossa colónia.

* * *

Quem percorre a colecção dos Boletins oficiais da Colónia, encontra várias Comissões, nomeadas, de tempos a tempos, para se ocuparem do problema do prolongamento do caminho de ferro de Ambaca.

Infelizmente, nos arquivos não se encontram publicados ou por publicar, relatórios dessas Comissões de estudo, se alguns foram elaborados.

Não falta literatura relativa ao caminho de ferro de Luanda a Ambaca e até mesmo a Malange, mas nada se encontra que mereça especial menção de Malange para diante.

As Comissões a que nos referimos, eram nomeadas sob a pressão da opinião pública que reclamava a continuação do caminho de ferro para leste. Com a nomeação delas, acalmava o Governo as reclamações. Depois... vinha o esquecimento.

Paiva Couceiro, no seu livro «Angola» diz, a páginas 126, que o caminho de ferro de Malange está perfeitamente em condições «de aspirar a objectivos de trânsito internacional».

E, no mesmo livro, a páginas 129, exprime a opinião de que se deve caminhar «mais ou menos no quadrante dentre leste e nordeste de Malange».

Para escolha da melhor directriz mandara mesmo fazer reconhecimentos, que não se fizeram porque êle deixou o governo da Colónia.

Norton de Matos, escrevendo sobre o mesmo assunto, no seu livro «A Província de Angola», diz a páginas 298 que uma vez prolongado o caminho de ferro de Malange até ao rio Quango, deve prosseguir o avanço para leste, procurando-se, com um ramal dêle, servir as minas de diamantes e «marcar bem, nos campos diamantíferos, a nossa soberania».

O Almirante Sousa e Faro, que governou a província em 1930 e 1931, e que publicou um livro intitulado «Angola — como eu a vi em 1930-1931», refere a páginas 149 que é necessário «assentar definitivamente na directriz que deverá seguir o seu prolongamento» (do caminho de ferro além Malange).

Como se vê, as principais figuras da administração de Angola, nos últimos tempos, exprimem a opinião de que o caminho de ferro deve ser continuado para leste e ir até aos confins do território, em obediência a um objectivo a um tempo económico e político.

Já em 1873 o almirante João Baptista de Andrade, governador, ao tempo, de Angola, escrevia num seu relatório «...e creio mais que não hão-de passar vinte anos sem que os interesses do comércio façam prolongar a linha férrea (em projecto) até às regiões mais centrais da África, aos pontos onde os agentes do comércio da costa ocidental se têm encontrado com os da costa oriental».

Pois, apesar de a opinião pública reclamar o prolongamento do caminho de ferro até à fronteira leste e apesar de os governadores que escreveram sobre o assunto, exprimirem, nos seus escriptos, a mesma opinião; apesar de ter sido enviada a Angola, ultimamente, uma lusida brigada de estudos para resolver tão grave problema, o problema continua por resolver.

Hoje como ontem, pergunta-se:

- 1.º — Deve realmente prolongar-se o caminho de ferro de Malange?
- 2.º — Caso afirmativo; em que sentido?
Para leste como o sentimento público supõe; para nordeste, como alguns governadores querem; ou para sudeste, indo entroncar no caminho de ferro de Benguela em Munhango, por exemplo, como no último Congresso de Engenharia foi preconizado?
- 3.º — Poderá ainda atribuir-se-lhe uma finalidade política que justifique a construção até à fronteira? Convirá servir com êle as minas de diamantes que também ficam na fronteira?

A estas perguntas, hoje como ontem, ninguém sabe responder.

* * *

Correm impressas umas instruções oficiais definindo a missão da Brigada encarregada duma tal missão.

Assim, a páginas 15 lê-se que «uma brigada de estudos deve seguir sem demora para Angola para proceder ao *reconhecimento* das regiões além Malange, com o objectivo de determinar qual deve ser a direcção preferível para o prolongamento do caminho de ferro de Luanda a Malange, em face das possibilidades dessas regiões».

São instruções claras e precisas:

1.º — Fazer um reconhecimento das regiões.

2.º — Averiguar as possibilidades dessas regiões.

E como se elas não bastassem, ainda foram completadas com outras das quais constava que a brigada faria «metódicos reconhecimentos em todas aquelas regiões, fixando, em cartas-esboços e em escala con-

veniente, as manchas que fôr reconhecendo, assinalando-se, conforme o valor e a natureza das suas possibilidades e das condições que ofereçam para a colonização portuguesa».

A propósito vem recordar como procedeu o engenheiro que primeiramente estudou e reconheceu a melhor directriz para o caminho de ferro entre Luanda e Ambaca.

A portaria que o encarregou de tal serviço, datada de 28 de junho de 1875 — já lá vão 60 anos — dizia o seguinte:

...proceda aos estudos «necessários para o reconhecimento do traçado do caminho de ferro que se projecta construir... entre Luanda e Ambaca».

Comparando os dizeres desta portaria com as instruções que atrás ficam transcritas, verifica-se que o mesmo pensamento os orientou e os ditou.

Mas se são idênticas as directivas, diferentes e bem diferentes foram os resultados colhidos.

Sarrea Prado desembarcou em Luanda em 7 de agosto de 1875. É-lhe apresentado o capitão João Maria Barreiros Arrobas, ao tempo conductor das obras públicas da Colónia, e os dois iniciam, desde logo, os trabalhos de campo que concluem em 16 de dezembro seguinte, isto é 4 meses e 7 dias depois de Sarrea Prado ter desembarcado.

Este regressa imediatamente a Lisboa onde elabora o seu relatório que entrega ao Governo em setembro de 1876.

O seu trabalho constava:

a) — de uma Memória descriptiva, indicando a directriz preferível de Luanda a Ambaca, justificando-a;

b) — de uma planta topográfica entre Luanda e Ambaca na escala de $\frac{1}{100.000}$ onde estava lançada a directriz;

c) — do perfil orográfico.

A enumeração dos capítulos da Memória permite fazer uma idéa do valôr do trabalho apresentado.

São êles:

Descrição sucinta do território reconhecido;

Delineamento geral;

Divisões e extensão da linha férrea;

Desenvolvimento e indicação justificativa da directriz;

Testa do caminho de ferro;

Comunicação com a via fluvial do Quanza;

Condições técnicas para o traçado. Perfil orográfico. Obras de arte.

Estações, sua importância e situação;

Materiais de construção;

Sistema do caminho de ferro;

Estimativa do custo de instalação;

Tráfego provável;

Exploração e receita;

Resultado financeiro;

Indicações gerais e conclusão.

Este trabalho foi largamente apreciado pelas Co-

missões de estudo da Sociedade de Geografia de Lisboa, das quais faziam parte as figuras mais representativas da engenharia, como Roma Du Bocage e outros.

Do seu parecer, que foi entregue pela Sociedade ao Governo constava:

«que no entender da Comissão da Sociedade de Geografia, deverá (o folheto publicado) ter sempre um lugar de honra nos gabinetes de estudo daqueles que se dedicam ao conhecimento das coisas e circunstâncias que respeitam às nossas províncias ultramarinas.»

A Junta Consultiva das Obras Públicas de então, pronunciou-se abertamente pela directriz estudada por Sarrea Prado.

E o melhor elogio que se pode fazer do seu trabalho, é dizer que êle servio de base ao projecto definitivo do caminho de ferro que a Missão de Obras Públicas, enviada à Província pouco depois, fez.

Cotejando a directriz do caminho de ferro, constando do reconhecimento de Sarrea Prado, com a directriz do caminho de ferro que está construído, verifica-se a exactidão da afirmação.

Há pouco tempo, o Governo da Rhodésia nomeou uma Brigada de estudos, constituída por um engenheiro de caminhos de ferro, chefe da Brigada e por um agrónomo, um médico e um geólogo, para estudar a possibilidade da ligação da rêde ferroviária das Rhodésias com o porto de Walfish Bay, no Sudoeste Africano.

Essa brigada esteve uns 6 meses no campo, onde teve de vencer dificuldades tremendas, devidas à falta de água e de quaisquer outros recursos, por parte da região atravessada ser desértica.

Passados os 6 meses, recolheu a Brigada à Rhodésia e elaborou os seus trabalhos de Gabinete constando de três interessantes relatórios dos quais constava:

a) — O valor económico das regiões atravessadas.

b) — As condições em que se poderia fazer a sua valorização.

c) — A directriz que o traçado deveria seguir.

d) — A estimativa do custo do caminho de ferro, incluindo obras de arte.

e) — O tráfego provável do caminho de ferro.

f) — A sua importância no desenvolvimento das regiões atravessadas.

Esse trabalho está sendo estudado pelo Governo da Rhodésia e por todos os outros governos interessados e oportunamente servirá de base à elaboração do projecto definitivo do caminho de ferro que, diga-se de passagem, tem para cima de mil quilómetros de extensão entre Matetzi e Walfish Bay. É pouco mais ou menos a distância que medeia entre Malange e a fronteira leste.

Vê-se pois, pela citação de exemplos, internos e estrangeiros? que é assim que se devem estudar caminhos de ferro em África.

HA QUARENTA ANOS

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Março de 1894)



Os negocios da companhia real

A delicada situação d'este assumpto impõe-nos o dever de sermos simples chronistas dos factos que se vão dando durante cada quinzena, que já de si bem importantes são elles para chamarem a attenção do publico.

O sr. Madeira Pinto, que foi, como dissemos, encarregado pela commissão executiva de ir a Paris saber dos obrigatarios quaes os pontos de discordancia que elles encontravam no projecto de convenio, apresentou-se ali ao chefe dos *comités* e teve como resposta que, estando o governo francez á frente do movimento operado por esses *comités*, não podiam ser entabuladas pelo syndicato quaesquer negociações, sem primeiro ser ouvido o sr. ministro dos negocios estrangeiros, sendo de esperar que o governo francez fosse o proprio que quizesse tomar a si essas negociações.

Não succedeu porem assim, e Mr. Casimir Perier respondeu correctamente que ao governo apenas incumbia velar pelos interesses dos seus nacionaes, não tomando a si a direcção das negociações e deixando que estas corressem entre os interessados. Igual declaração foi pelo ministro feita no parlamento, nos seguintes termos, na resposta dada por mr. Perier sobre o relatorio de mr. Trarieux com relação á reclamação em tempo apresentada por mr. Violet :

O governo portuguez enviou a Paris um delegado que parece ter o duplo character de representante da companhia dos caminhos de ferro e de representante do Estado. Está em Paris ha dois dias. Mal tive conhecimento official da sua chegada, reuni no meu gabinete os portadores de obrigações, não para examinar o fundo da questão, mas unicamente para lhes explicar o seu dever e o nosso.

Declarei-lhes que, se nas circumstancias actuaes o governo francez procedera com particular energia, não o fizerá com certeza com a intenção de enervar a sua acção individual. (Apoiados). A elles, aos portadores, cabe accordarem-se e entenderem-se para

defender os seus interesses e o governo só pode apoiá-los, mas não substituir-se á sua iniciativa. Disse-lhes que eu não tinha que apreciar o convenio; pertence-lhes acceitá-lo ou rejeitá-lo; e se elle lhes parecer acceitavel, se chegarem a encontrar as bases d'um accòrdo, terão ao seu serviço a acção diplomatica para o fazer prevalecer. (Muito bem, muito bem).

Julgo que estas explicações foram comprehendidas pelos portadores, que vão tratar com o delegado portuguez, que n'este momento está em Paris. Assegurei-lhes que, quando as conferencias tenham levado a uma solução, eu estarei completamente disposto a ficar em contacto com elles, e a apoiar as suas reivindicações, porque é esse o meu dever.

Realisou-se, portanto, a primeira conferencia entre o representante portuguez e o conselho do syndicato, representado pelo sr. Kergall, estando presentes mrs. Violet, auctor da representação ao governo, e Cottet, representante do *comité* de Lyão, sendo discutidos os pontos em que a divergencia mais se accentua e esclarecidos outros tambem em que o mal entendido tomou parte importante.

Segundo as declarações apresentadas, as modificações a introduzir no convenio seriam :

Manutenção do numero de obrigações, isto é: que em logar de duas obrigações por cada tres, os portadores teriam simples troca das antigas (actuaes) por igual numero das novas, reduzidas ao mesmo typo; e reembolso dos creditos do estado, por meio de annuidades, n'um periodo tão largo como se julgue necessario para que o seu pagamento não difficulte a situação futura.

No dizer da *Revue* do mesmo sr. Kergall estas modificações não são "ainda julgadas sufficientes, sendo exigido que o reembolso ao Estado seja feito, não em dinheiro, mas d'uma só vez por meio de obrigações especialmente creadas para este fim, e que a representação dos obrigatarios no conselho seja fortalecida; o que n'estes termos nos parece forte e inadmissivel por que é a contradicção do ajustado em 1892 e seria a negação da lei portugueza de 1884, que, d'uma forma bem clara, estatuiu que a administração das linhas ferreas deveria compôr-se, na sua maioria, de cidadãos portuguezes.

As negociações continuam, tendo partido para Paris mais os srs. engenheiro Vargas, adjuncto da direcção, e Manuel de Castro Guimarães, membro da commissão executiva.

Em regiões mal conhecidas, o inquérito económico é fundamental, se não há razões de ordem política e militar que imponham a directriz.

É dêsse inquérito que, hoje mais do que nunca, depende a decisão a tomar em face da situação triunfante da estrada.

O Inspector Geral de Trabalhos Públicos das Colónias francesas, o engenheiro Maitre Devallon, numa memória apresentada ao Congresso Internacional e Intercolonial dos caminhos de ferro, realizado sob os auspícios da Exposição Colonial Internacional de Paris, em 1931, escreveu, ao ocupar-se das vias de penetração no interior do continente africano, o seguinte:

«Aussitôt qu'une longue piste (de plus de 100 kms. par exemple) en pays de difficulté moyenne supporte un trafic de marchandises de plus de 50 tonnes par jour, il faut la remplacer par une route reguliere;

«aussitôt qu'une longue route supporte plus de 200 tonnes par jour il faut la remplacer par un chemin de fer.»

«Ces chiffres-limites doivent d'ailleurs etre augmentés pour des distances plus courtes. Plus une route est courte, moins il conviendra de la doubler par un chemin de fer, meme si son trafic augmente beaucoup.»

Esta é que é a verdadeira doutrina... económica. E em harmonia com ela, o prolongamento dum caminho de ferro demanda um estudo preparatório para se saber se é justificável. A não ser que se lhe dê uma finalidade política, transformando-o, por exemplo, em linha de interesse inter-colonial.

Poderá proceder-se ao estudo definitivo dum caminho de ferro sem previamente o justificar?

Evidentemente que não.

LISBOA E SEUS ARREDORES

A MOSTRA DE PORTUGAL

Pelo DR. ALFREDO BROCHADO

FOI há tempos nomeada uma comissão com o fim de velar pelas belezas da cidade de Lisboa, no muito louvável intento de aperfeiçoar cada vez mais a capital de Portugal. Lisboa é bem a sala de recepção do País.

Visitada diàriamente por muitos estrangeiros, das mais diversas procedências, Lisboa dá, logo de entrada, ao forasteiro, a impressão exterior do que nós somos e valem como agregado social, tanto mais que hoje as grandes cidades, são o resumo e a amostra da vida de um povo.

Há por isso mesmo que olhar por ela com cuidado e desvelo constantes, não deixando passar um dia sem contribuir, na medida do possível, para a sua perfeição crescente.

Lisboa deve ser o nosso orgulho e a alegria dos nossos olhos.

Para isso necessário é que quem superintende nestes assuntos, além de qualidades própria e estritamente administrativas, revele também um bom gosto natural e especial interêsse pelo que se pode chamar a estética citadina.

O arranjo de uma cidade é coisa de uma complexidade grande, se atendermos a que, ao lado de um plano geral de embelezamento, há inúmeros detalhes que é preciso ter em conta.

Carece-se para isso de uma sensibilidade de artista nato, com um devotado amor pelas coisas que nos costumamos a vêr todos os dias, sabendo, ao mesmo tempo, o que necessário se torna conservar do passado e o que é preciso demolir, pelo imperioso dever que todos temos de viver ao

ritmo da vida moderna, porque se numa cidade muito há que reconstruir e fazer de novo, a verdade é que muito há também que conservar, com a sua fisionomia e patine próprias, e a que só o tempo dá indiscutível beleza e grandeza.

* * *

Bem andaram por isso as instâncias superiores em nomear tal conselho, pois que a Câmara Municipal, por si só, assoberbada com assuntos de ordem administrativa, que dia a dia mais lhe prendem a atenção, nem sempre dispõe de tempo necessário para o dispendir em prol da estética da cidade. O que o povo elege ou os governos nomeiam, não são artistas, mas sim administradores do município.

Por outro lado, parece-nos que nunca, como agora, deu o homem tanta importância à arte, nas suas múltiplas relações com a vida, podendo afoitamente dizer-se, que a nossa retina precisa de cenários belos, decór perfeito, arranjo em tudo o



MUSEU DOS COCHES

Coche da embaixada ao Papa Clemente VI (Jogo traseiro)

que nos rodeia, como a nossa boca carece de pão. E isto em nada prejudica ou invalida o intenso trabalho que cada um de nós é chamado a produzir na hora presente. Antes o valorisa, porque o torna dia a dia mais perfeito e acabado.

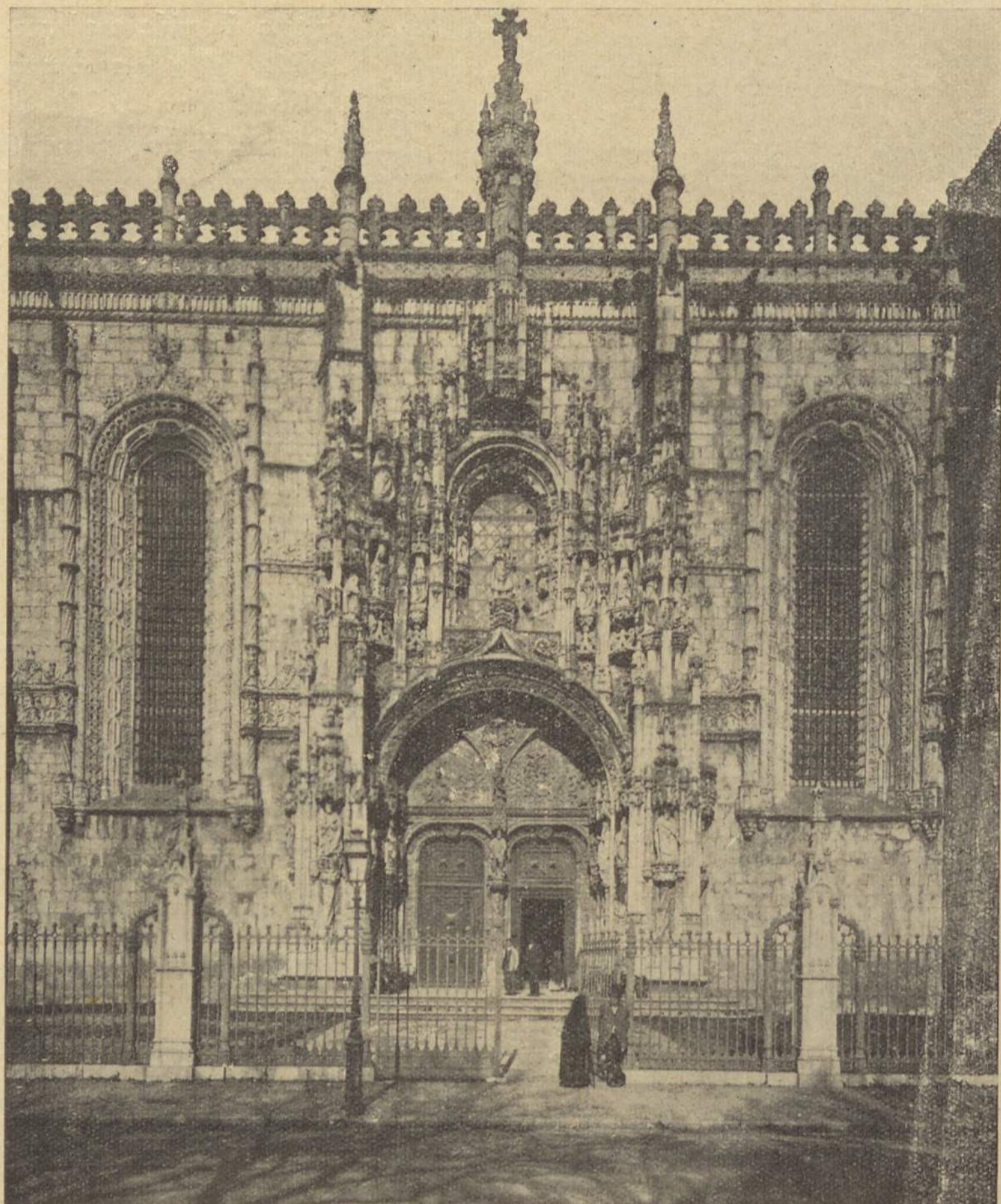
São as cidades ambientes onde se move uma população cada vez mais exigente e culta. Pelo arranjo do seu casario, pelo corte das suas ruas, das suas praças, pelos seus monumentos, pela alegria que reine nos seus jardins, pelo gosto que presidir ao traçado dos seus parques, podem as cidades ser grandes campos de educação artística, se fizermos com que tudo o que nos rodeia nos solicite para o culto do belo e faça nascer em todos os olhos o horror pelas coisas disformes e sem arranjo cénico.

Passou o tempo das cidades algidas e sem expressão, de ruas estreitas e tortuosas, onde a gente se sentia presa, como ave em aviário construído em recanto húmido e frio, sem ar e sem luz, e onde jãmais batessem os raios do sol.

As cidades modernas precisam de saber combinar o que de vivo existe no homem, com o que o passado religiosamente nos deixou.

Há no Campo de Sant'Ana uns pinheiros esguios e negros que às vezes têm uma voz suave e embaladora, quási maternal para mim. E digo maternal porque em criança fui embalado muitas vezes ao rumor dos pinheirais.

Quantas vezes, ao descer à Baixa iluminada e frívola, antes de entrar no cenário gritante das ruas e das praças cheias de luzes, onde tudo fala das maravilhas da criação mecânica, antes de en-



LISBOA — PORTICO DA IGREJA DOS JERONIMOS

trar no cinema, eu gosto de ouvir a voz daqueles pinheiros solitários, na doçura das tardes morrentas, quando eles inclinam mais para o chão seus ramos, como se fossem fronte sensativos.

Nestes pinheiros, neste recanto onde eles crescem, existe tanta beleza compreensível como no frontispício de um palácio de moderna construção.

Velar por tudo isto, pelo que é de hoje e é de ontem, pelo que é lenda, poesia, fantasia e pelo que constitue o nosso conforto de cidadãos, de que não abdicamos, em nome do sentir das realidades que caracteriza o homem do século XX, zelar por tudo isto, dizemos, é tarefa árdua mas que muito deve agradar ao espírito de eleição, sempre votado ao culto da beleza, que caracteriza cada um dos membros da Comissão nomeada e a que nos temos referido.

OBRAS PÚBLICAS

A PRIMEIRA VIA SUBTERRÂNEA DE MOSCOU

Por CUSTÓDIO DAS NEVES

ESTÁ quasi concluída a primeira via subterrânea de Moscou. De intervalos em intervalos, ao longo de districto comercial de Moscou, encontram-se barracões de madeira, que brevemente se transformarão em estações artísticas para o tráfego subterrâneo moscovita. Entretanto debaixo de solo, cerca de trinta e cinco mil homens, travam uma furiosa batalha contra os rochedos, a terra endurecida e as traiçoeiras correntes de agua subterrâneas, á medida em que cavam os túneis.

Os planos actuais para a construção das duas linhas principais indicam-nos que as mesmas estarão completas em 7 de Novembro de 1934. Seu total será de 11,9 kilómetros de extensão. Uma delas irá de Sokolniki?

A economia em tempo de viagem, que representará a linha para os cidadãos moscovitas póde ser julgada pelo facto de que o *subway* permitirá a viagem sobre Sokolniki e o parque em 18 minutos. A viagem exige mais de uma hora nas linhas de carros de superfície. E os carros eléctricos de Moscou estão sempre cheios como latas de sardinha.

Embora seja o primeiro *subway* da Rússia, os engenheiros já predizem que será um dos mais belos do mundo. Estudaram-se os modelos de Paris, Londres, e de Berlim e os de Moscou reunirão os pormenores mais notáveis de todos elles.

Está sendo feita uma tentativa no sentido de se tornarem as estações artisticamente belas, além de efficientes para os viajantes. Os túneis subterrâneos serão providos de ar frêsko, mediante a introdução de correntes de ar e os trens serão equipados de todos os requisitos para uma segurança absoluta.

O projecto *subway*, constituiu um verdadeiro desafio á pericia dos engenheiros soviéticos, bem assim como á lealdade e á applicação de operários. Sob as ruas de Moscou corre o rio subterrâneo conhecido por Neglinka que ameaça constantemente inundar os túneis em construção. O perigo foi afastado por meio de um sistema especial de resguardo hidráulico, que foi construído e instalado pelos operários soviéticos, sem auxílio de técnicos estrangeiros.

O sub-sólo traiçoeiro e alagadiço de Moscou também constituiu um sério obstáculo. Algumas vezes os escavadores estiveram ameaçados de perder o pé nos charcos subterrâneos, dissimulados entre grandes trechos de Rochedo e terra firme. Essas zonas húmidas foram ressecadas mediante ar comprimido.

A AUTO-ESTRADA INTERNACIONAL DO PACÍFICO

Já se acha construída uma quarta parte da grande estrada automobilista que, partindo de Fairbanks, no

Alaska, vai terminar em Buenos, com uma extensão de cerca de 12.000 milhas.

O plano desta estrada, idealizado há quatro anos pelo Automóvel Club da Califórnia do Sul, prevê para essa estrada o seguinte trajecto:

Três mil milhas de Hazelton (Colombia Britânica) até Nogales, na fronteira entre os Estados Unidos e o México, trecho este que já é um facto consumado. Para o sul atravez do México, na América Central e na América do Sul, várias secções desta auto-via já se acham construídas, ou estão actualmente em construção ou ainda serão incorporadas nos programas de construção de estradas das nações que a prodigiosa estrada atravessará.

O projecto — a mais arrojada empresa humana jámais iniciada — chegou ao ponto de merecer o apoio e a garantia da colaboração de 17 países interessados. Expedições exploradoras do Automóvel Club da Califórnia do Sul penetraram, em direcção ao sul de S. Salvador. O México já se entregou activamente á realização de vários trechos da parte dessa estrada que lhe foi confiada.

Os partidários desse projecto monumental sustentam que a auto-estrada internacional trará os seguintes resultados:

- 1.º — Derrubar as barreiras de desentendimentos e reservas ainda existentes entre as duas Américas;
- 2.º — Lançar os fundamentos de um intercâmbio commercial entre os dois continentes e, outrossim, entre as nações ainda actualmente isoladas de toda a América;
- 3.º — Transformar na realidade uma auto-estrada de turismo que não tem igual no mundo;
- 4.º — Promover a paz no hemisfério occidental;
- 5.º — Atrair para as Américas do Centro e do Sul fortes correntes de turistas americanas, que hoje em dia dispendem centenas de milhões, todos os anos na Europa e no Oriente.

CONSTRUÇÃO DE UM GRANDE CANAL NO JAPÃO

Está em estudo a construção de um grande canal que deverá ligar a cidade de Osaka, no mar interior, ao Porto Tsuruga, no mar do Japão.

A construção é bastante arrojada.

Atravessará de lado a lado a ilha principal do Império, utilizando em seus traços alguns ribeirinhos e também o lago Biwa, que fica situado em meio caminho.

O canal terá largura sufficiente para permitir passagem livre de barcos de 10.000 toneladas. Pelos cálculos do professor Hori, da Universidade de Tokio e do professor Sakure Tanada, da Universidade Imperial de Kioto, duas das maiores autoridades em cons-

truções desse genero, a realização do projecto levaria o tempo mínimo de cinco anos, custando cêrca de 500 milhões de yens.

Segundo êsses técnicos, no plano geral do canal deverão ser construídas cinco grandes comportas no trecho compreendido entre Osaka e o lago Biwa e outras tantas, entre o mesmo lago e o porto de Tsuruga.

O percurso, feito actualmente via Moji, entre Osaka e Rashin, porto coreano, ficará encurtado de cêrca de 200 milhas.

O professor Hori em entrevista recente observou que a economia de distância que se verificará entre Osaka e Rashin é realmente insignificante se se comparar com o encurtamento de 10.000 milhas conseguido com a abertura do canal de Panamá. Mas o *côtte*, de Osaka a Tsuruga tem militarmente para o Japão uma indiscutível importância, só equivalente ao canal de Kiel na Alemanha.

As razões de ordem estratégicas apontadas por êsse projecto entusiasmarão de início as altas patentes militares, pois além dos novos horisontes económicos que se abrem para o Japão no Continente, êsse empreendimento virá assegurar á esquadra imperial uma fácil mobilização para os mares que banham o arquipélago.

Além disso, o canal Trans-Yedo, segundo uma corrente de opiniões mais extremadas, virá consolidar a influência nipônica, no Norte asiático e fazer possivelmente, em dias futuros, no Japão, um mar japonês.



ÁS AUCTORIDADES DE SINTRA

Chamamos a atenção das auctoridades de Sintra para o seguinte facto, aliás lastimavel, passado no Sabugo, quando das festas carnavalêscas:

«SABUGO, 25 — Por ocasião das festas do carnaval que aqui, com luzimento, tiveram lugar nos dias 11 a 14 do corrente, foi necessário requisitar à Administração do Concelho uma auctoridade, a fim de evitar que três ou quatro discolos que vagueiam nesta localidades, provocassem desacatos, durante o decorrer dos festejos.

Mas, assim que a auctoridade se ausentou os tais meliantes fizeram desordens e provocaram os foliões. E ainda não contentes com isso, escreveram indecências nas paredes dos prédios, em sitios mais centrais, incluindo a porta da Sociedade Filarmónica local.

É claro que esses individuos, já de si mal intencionados embriagaram-se propositadamente para cometerem as tropelias.

Para pôr termo a tão desordenada disciplina pedimos enérgicas providências.» — C.

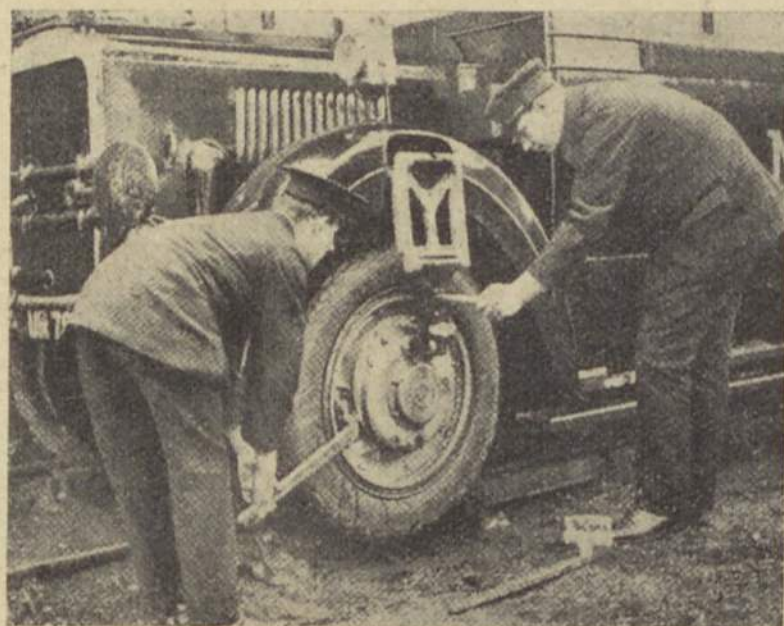
O "RO-RAILER,, QUE CIRCULA SOBRE ESTRADA E CARRIL

A ideia de construir um veículo que podesse rodar sobre estrada, e sobre carris, foi levada à pratica em Inglaterra em fim do ano de 1930.

Consiste em fazer que o veículo ferroviário gose das vantagens do autobús, de forma que possa sair da via férria e chegar por estrada a sitios que até então resultavam inacessíveis para o caminho de ferro.

Deste modo desaparece uma das principais causas de inferioridade do caminho de ferro em relação dos seus competidores.

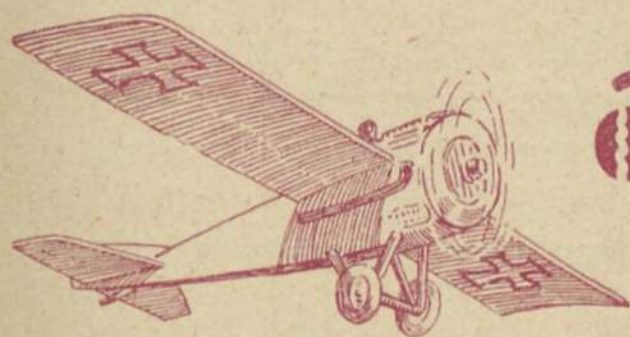
Como se pode apreciar na fotografia, o veículo difere muito pouco de autobús ordinário; porém as pára-



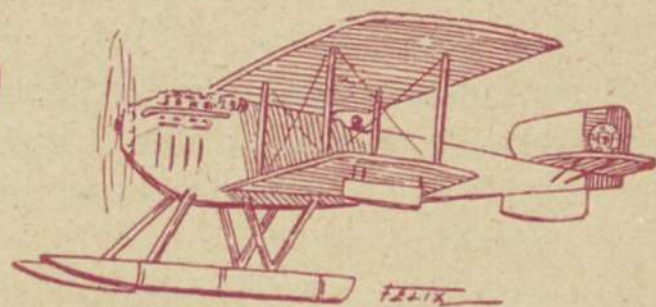
Manobra da troca das rodas

-choques e ganchos de tracção dão-lhe um aspecto característico. As rodas destinadas a rodar por estrada, estão montadas sobre umas peças excéntricas unidas às prolongações exteriores dos eixos donde vão montadas as rodas tipo ferroviário. Quando o veículo marcha por estrada, as rodas providas de pneumáticos estão unidas ao eixo e concentricas com ele. Quando se quere que o veículo passe da estrada dos carris, conduz-se a um sitio onde o nível da estrada iguale com o plano superior dos carris. Então, com as rodas interiores situadas directamente sobre os carris, faz-se andar o veículo uns poucos de metros, até chegar a um ponto em que o nível da estrada fique um pouco mais baixo que o dos carros, com o qual as rodas interiores se poem em contacto com os carris, e o peso do "Ro-railer" (nome que deram ao veículo) deixa de actuar gradualmente sobre as rodas munidas de pneumáticos. Quando o veículo roda sobre os carris, estas rodas não giram.

Quando se deseja fazer passar o veículo dos carris para a estrada, fazem-se as mesmas operações em ordem inversa. A troca completa faz-se em menos de cinco minutos.



aviacão



A Z A S

Humberto Cruz



TRIUNFANTES

Carlos Bleck

O AVIADOR CIVIL CARLOS BLECK ESTABELECE A LIGAÇÃO AÉREA ENTRE PORTUGAL E A NOSSA INDIA

O PASSADO DO GLORIOSO DOMINADOR DOS ARES

CARLOS EDUARDO BLECK, que desde muito novo mostrou sempre uma grande simpatia e admiração por tudo quanto se ligava à difícil e arriscada profissão de condutor de aviões, matriculou-se na Escola da Granja do Marquês, em Sintra, a fim de conseguir obter o *brevet* de piloto aviador.

Em 1925 terminou a aprendizagem em uma prova final que lhe mereceu rasgados elogios de todos os que a ela assistiram.

O seu instrutor foi o conhecido áz de acrobacia, capitão sr. Dias Leite.

Apenas com as horas de vôo que lhe eram necessárias para tirar o *brevet*, Carlos Bleck experimentou logo o desejo de pôr em prática os seus projectos de largos vôos.

Em 9 de Fevereiro de 1928 foi a Londres buscar um avião, que ele próprio pilotou em viagem de regresso e no qual tentou, pela primeira vez, uma viagem à Índia.

Não foi, porém, bem sucedido, pois quando, ido

de Gaza, passava perto de Jerusalem teve uma *panne* no motor que o obrigou a descer.

Na aterragem o avião sofreu avarias que ainda mais se agravaram durante o transporte para Gaza, devido a não existirem aí estradas, e assim viu-se obrigado a voltar para trás.

Pouco tempo depois tentou realizar uma nova viagem, mas surgiram dificuldades, que o fizeram adiar a resolução do seu projecto.

Mais tarde quis fazer a travessia do Atlantico Norte, com o ilustre navegador, tenente-coronel Jorge Castilho, pretendendo assim demonstrar mais uma vez a eficácia da navegação astronómica, empujada em primeiro lugar, pelos portugueses, na memorável viagem ao Brasil. Mas dificuldades várias fizeram-no desistir.

Em 1931 acompanhado pelo tenente sr. Humberto Cruz, realizou, com brilhantismo, o *raid* a Benguela e volta no percurso de 22 mil quilómetros, sendo esta a primeira viagem realizada por um militar e um civil.

Depois, na sua pequena avioneta vermelha conti-

nuou metódicamente os treinos, buscando no espaço o prazer do perigo.

Conhecimentos profundos da complicada mecânica dos motores e de tudo quanto é necessário para saber voar, adquiriu Carlos Bleck com os seus constantes vôos e aturado estudo.

A PARTIDA DE BLECK PARA A INDIA

O glorioso aviador levantou vôo na manhã de 19 de Fevereiro pretérito e em três dias cobriu 2.560 quilómetros ou seja a quarta parte do percurso Lisboa-Nova Gôa (10.479 quilómetros).

É êste um indiscutível triunfo na História de uma *pequena* mas *grande* aviação — passe o paradoxo.

Percorreu as seguintes *étapes* cortadas das mais duras privações e cheia de perigos, segundo uma carta de Bleck, que adiante publicamos.

Eis as *étapes*:

Tripoli-Benghasi	945	quilómetros
Benghasi-Alexandria	1.058	"
Alexandria-Gaza	465	"
Gaza-Bagdad	1.056	"
Bagdad-Basra	530	"
Basra-Lingeh	940	"
Lingeh-Jask	410	"
Jask-Karachi	890	"
Karachi-Diu	670	"
Diu-Bombaim	435	"
Bombaim-Pangim (Nova Gôa)	420	"

Total, como acima dizemos, 10.479 quilómetros vencidos gloriosamente, mercê da técnica do ilustre aviador.

Um triunfo incontestável. Um sonho dourado realizado.

Em boa verdade devemos dizer que o nosso arrojado compatriota conseguiu reduzir o número das *étapes*, sendo natural que na sua viagem de regresso, elas sejam também abreviadas, visto o aeronauta ter o desejo de levar a efeito a sua proesa, no minimo tempo possível.

Terminou Bleck, com grande exito, a primeira parte da sua viagem à India Portuguesa, e volta, conquistando assim mais um triunfo para a sua corrida de dominador dos ares e escrevendo mais uma página de honra para a História, já heroica, da Aviação Nacional.

BLECK TEM SIDO MUITO HOMENAGEADO PELA POPULAÇÃO INDIANA

Todos os jornais se referem ao grande feito aeronautico português.

Segundo telegramas recebidos em Lisboa, além de outras homenagens prestadas pelas auctoridades civis e militares e povo indiano a Bleck, à tarde de 7, foi cantado numa das principais igrejas de Nova Gôa,

um *Te-Deum* em acção de graças pelo exito da viagem, e ao qual assistiram, além do herói, que foi apresentado ao Patriarca das Indias, o sr. Governador Geral das Indias e sua familia, elementos officiais e, também, muitas senhoras. A cerimónia decorreu com extraordinária imponência.

O Patriarca fez uma alocução: referiu-se à viagem que Carlos Bleck está a realizar, que desejou seja levada a efeito com a felicidade com que está a decorrer. O sr. general Craveiro Lopes ofereceu, ao aviador, um banquete, a que assistiram inúmeros dos seus admiradores.

A cidade apresenta um aspecto deslumbrante, havendo iluminações, concertos, em lugares públicos, e queima de fogo de artifício, em homenagem ao feito do aviador. A sua chegada a esta cidade, concluindo a primeira parte da sua viagem aerea, tem sido motivo para grandes manifestações de fé patriótica.

Toda a imprensa indiana se refere, com extraordinário relêvo, ao acontecimento, pelos relevantes serviços que o nosso compatriota está a prestar ao País, pois esta viagem constituiu, não é massada repetirmos, uma proesa digna de todos os elogios.

UM TELEGRAMA DO CHEFE DO ESTADO, SR. GENERAL CARMONA

O sr. general Oscar Fragoso Carmona ilustre Presidente da República, logo que teve conhecimento da chegada de Carlos Bleck a Nova Gôa, enviou aquele aviador um telegrama de felicitações, em seu nome e da Nação Portuguesa.

UMA INTERESSANTE, MAS METÓDICA CARTA, DO GLORIOSO AVIADOR

Da Alexandria, escreveu Bleck, em 24 de Fevereiro, uma extensa carta aos seus colegas aviadores, da qual transcrevêmos, por motivo de falta de espaço, os principais tópicos:

Em Tobruk apanhei bastante tacada. Meia hora depois fui surpreendido por fortes tempestades de chuva e trovoadas que me fizeram baixar ainda mais — em virtude da péssima visibilidade — até quasi roçar o terreno. Sempre agarrado à Bussola, sem óculos porque a chuva não mos conservava limpos, lá segui durante bastante tempo até atingir Tobruk. Foi um mau bocado. Em Tobruk o «plafond» melhorou, a chuva desapareceu e fiz rumo a Sollum. As nuvens continuavam baixas e sem abertas de maneira que fui obrigado a seguir a 100/150 metros do terreno. A «tacada» era de respeito e não me deixava, sequer, respirar.

Cinco horas depois da minha partida estava sobre Marsa Matruk, onde, segundo indicação fornecida em Lisboa, devia aterrizar para passar as formalidades alfandegárias egipcias.

A aterragem foi complicada porque estava um

vento fortissimo — 60/70 quilómetros ao solo e de refregas.

Primeira sensaboria com auctoridades egipcias: O senhor da alfandega não me deixava partir porque eu não tinha triptico e, ou eu depositava os direitos do avião ou teria que ficar eternamente em Matruk. Protestei, fiz um reboição de primeira ordem e, por fim, depois de ter telegrafado para a Direcção da Alfandega de Alexandria (cujo telegrama tive eu que pagar), deixou-me sair com a condição de aterrar em Dekella (o aeroporto de Alexandria) para regularizar a minha situação com a alfandega.

Com isto tudo perdi duas horas e meia.

Não fiquei em Matruk porque não tem lá hangar e com o tempo ameaçador eu não queria ver o meu avião partido e a viagem interrompida por causa dum funcionário qualquer da alfandega do Egito. Descolei de Matruk e a 2.500 r.p.m. e 170 ao badim (e ajudado pelo vento) fiz uma «corrida» com a luz do dia que a pouco se sumia. A «tacada» em todo o percurso foi formidável e o aparelho tomava posições exquisitissimas. Com muito pouca luz cheguei «às portas de Alexandria».

Quási ao mesmo tempo, então numa zona de chuva torrencial, a pouca luz que havia, com a chuva desapareceu.

Fiquei sem vêr nada. A pouco e pouco comeccei vendo o farol do porto e as luzes da cidade.

Dei duas ou três voltas sôbre os arredores a 100/200 metros de altura na esperança de vêr a iluminação do aerodromo (que estava avisado da minha chegada... mas nada).

Eu estou escrevendo a aviadores e, por conseguinte, podem bem compreender a «atrapalhação» que tive.

Tudo me passou pela cabeça, a viagem destruída, todo o meu esforço, tudo. Tomei um pouco de altura e... pensei:

Primeiro ir até ao Cairo porque certamente ouvindo um motor de avião poriam os projectores e luzes a funcionar no aerodromo militar de Heliopolis. Mas, a gasolina de que dispunha já não dava até lá. Pensei depois em outro aerodromo militar — A Ben Kir — dirigi-me para lá, devo ter passado bastante perto... e nada de luzes! Voltei a sobrevoar Alexandria. Tomei um pouco de altura, desviei-me um pouco da cidade e «apalpei», duas ou três vezes o pára-quedas... mas eu não tinha o direito de fazer isto, não podia partir o avião, não podia interromper o vôo. Pensei serenamente e acreditem que pus os meus nervos e cabeça a tôda a prova. Entretanto a chuva desapareceu e um luar um pouco sumido, que me deixava vêr, no entanto, um pouco o terreno, apareceu como por encanto.

A alfandega não me deixava partir para Gaza porque eu tinha de pagar os direitos de importação do avião... ora eu trouxe meia dúzia de libras que mal me chegam para atingir a India e por conseguinte, impossível.

Resolvi, por fim, dirigir-me ao *Chargé d'Affaires de Portugal, em Alexandria*, e êle, creio, arranhou tudo e prometeu-me que poderia largar amanhã. Estou com medo que o mesmo me suceda na Palestina e na Pérsia e lá com franqueza, não sei como me hei-de arranjar.

Seja o que Deus quizer. Com respeito a não me terem posto luzes no aerodromo de Alexandria à minha chegada, isso é uma história que depois lhes contarei. Peço mostrem esta carta em minha casa e a meu Pai.

Um grande abraço do Carlos Eduardo.

OUTRAS NOTAS

O avião em que Carlos Bleck está tentando o vôo à India e volta foi-lhe oferecido pela casa construtora, devido aos importantes serviços por ele prestados, tanto em Portugal como em Espanha.

— O pai do aviador, sr. Charles Henry Bleck, à semelhança do que fez com as anteriores viagens aéreas do seu filho, está a organizar um album completo com as fotografias e o noticiário referentes a esta sua viagem.

UM NOVO «RAID», EM PROJECTO DO AVIADOR HUMBERTO DA CRUZ

Agora é o tenente-aviador Humberto da Cruz, antigo companheiro de Bleck, que conta empreender um *raid* aereo à nossa longiqua colónia de Timor — a unica possessão portuguesa que ainda não foi visitada por aviadores portugueses.

Esta viagem será patrocinada pelo *Seculo*, organismos administrativos do país, camaras municipais, juntas gerais etc.

O itinerário, já estudado, e em cujo traçado estão compreendidas as regiões distantes da India, Indo China e Indias Neerlandezas, será constituída pelas seguintes *étapes*:

De Lisboa a Oran, 1.010 quilómetros; Oran a Tunis, 1.010; Tunis a Tripoli, 630; Tripoli a Benghasi, 945; Benghasi a Alexandria, 1.058; Alexandria a Rutbah, 1.107; Rutbah a Basra, 944; Basra a Lingeh, 940; Lingeh a Jask, 410; Jask a Karachi, 890; Karachi a Jodhpur, 616; Jodhpur a Allahabad, 872; Allahabad a Calcutá, 744; Calcutá a Akyab, 576; Akyab a Rangoon, 496; Rangoon a Bangkok, 576; Bangkok a Alor-Star, 896; Alor-Star a Singapura, 625; Singapura a Batávia, 480; Batávia a Saraboia, 688; Saraboia a Soembava, 550; e Soembava a Dili, 915.

A quilometragem total, de Lisboa a Timor, é de 17.498, que, com outros tantos quilómetros na volta, perfaz 34.996.

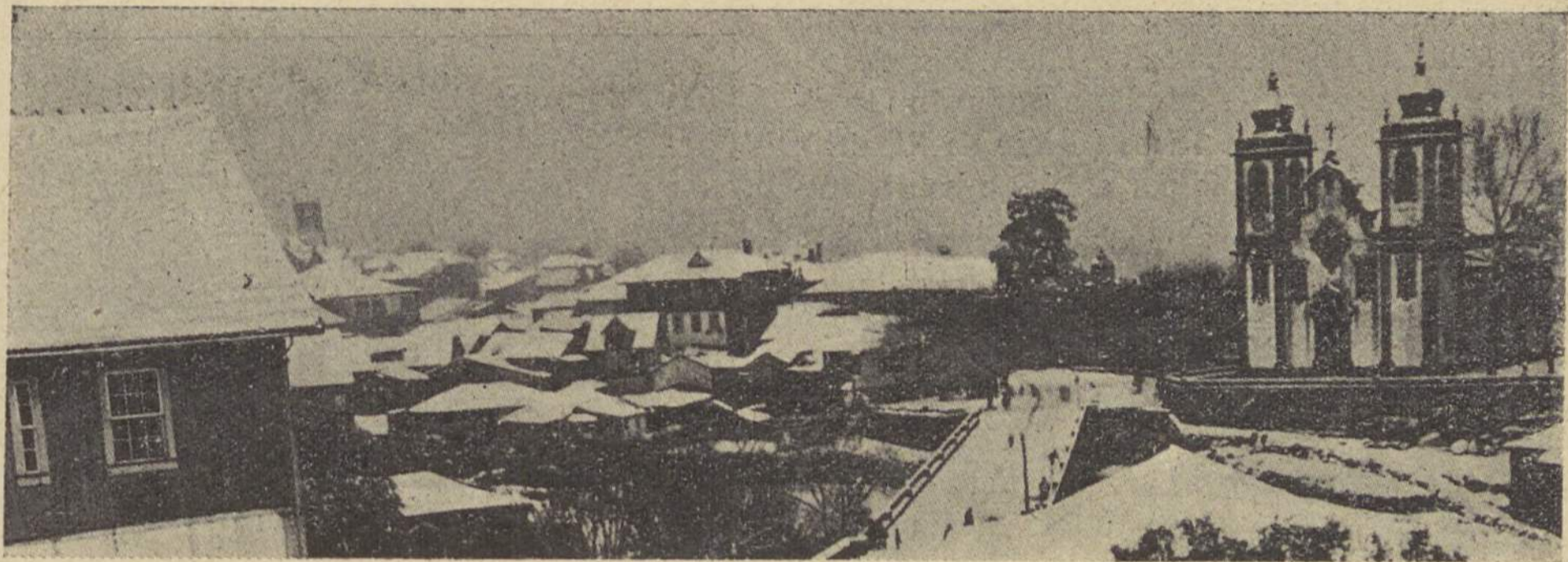
Oxalá que os dois intrépidos aviadores Carlos Bleck e Humberto da Cruz consigam, como desejam os seus sentimentos patrióticos, a sua mocidade e o seu vaiôr, alcançar mais um triunfo para as já triunfantes *azas* portuguesas.

OS CAMINHOS DE FERRO DO MUNDO

ESTATÍSTICA REFERENTE AO FIM DO ANO DE 1933

PAÍSES	Comprimentos em quilómetros				PAÍSES	Comprimentos em quilómetros			
	Explorados pelo Estado	Total da Nação	Por 100 quilómetros quadrados	Por 10.060 habitantes		Explorados pelo Estado	Total da Nação	Por 100 quilómetros quadrados	Por 10.000 habitantes
EUROPA					AMÉRICA				
Rússia	77.032	77.032	2,0	8,6	Estados Unidos		403.891	4,3	38,0
Alemanha		58.630	12,3	9,7	Canadá		64.523	0,7	73,4
França	9.134	53.868	9,7	13,8	Argentina	12.689	37.840	1,2	39,0
Inglaterra		39.262	16,	8,9	Brasil	31.332	32.291	0,3	9,8
Italia	16.749	20.998	6,8	5,4	México	13.600	26.841	1,3	18,6
Polónia	18.618	20.647	5,1	0,7	Chile	4.310	8.680	1,2	23,1
Espanha	307	18.200	3,7	7,3	Cuba		6.003	5,2	19,2
Suécia	9.168	16.720	3,5	25,7	Perú	142	3.350	0,2	6,0
Tcheco-Slováquia	13.443	14.300	10,1	10,4	Uruguay	286	2.678	1,4	16,7
Roménia	11.612	11.967	4,0	7,1	Bolívia		2.423	0,1	5,6
Bélgica		11.269	36,5	14,6	Colômbia	338	1.631	0,1	2,8
Yugo-Slavia	10.063	10.134	3,7	7,6	Terra Nova		1.538	0,4	58,3
Hungria	7.308	9.581	10,2	11,8	Honduras	144	1.308	1,3	19,4
Austria	5.856	7.101	8,5	10,6	Guatemala		1.102	1,0	5,6
Suiça	2.955	5.772	13,9	14,7	Costa Rica		1.086	1,8	21,5
Turquia	3.430	5.695	60,	18,0	Venezuela		1.070	0,1	4,3
Dinamarca	2.518	5.004	11,6	14,7	Equadôr		1.050	0,3	5,2
Filândia	4.954	4.954	1,2	13,5	Barbalos	38	801	2,0	5,1
Holanda	3.635	3.687	10,7	5,3	Panamá		786	0,9	17,4
Portugal		3.500	3,8	5,8	S. Domingo	100	657	1,3	7,3
Noruega	3.467	3.481	1,1	13,5	Porto Rico		550	6,1	4,1
Grécia	1.339	3.209	2,5	6,3	Paraguay		499	0,1	5,0
Lituania	1.138	3.134	5,6	15,3	S. Salvador		415	1,2	2,6
Letónia	2.530	2.831	4,3	17,7	Jamaica	340	340	3,0	3,7
Bulgária	2.247	2.628	2,5	5,2	Nicaragua		324	0,2	5,0
Estónia	1.268	1.430	3,0	13,0	Guyanas	301	301	0,1	5,5
Luxemburgo		541	20,7	20,6	Martinica		299	29,9	12,2
Albania		301	0,8	3,4	Haiti		280	1,0	1,4
Malta, Man, Jerseyeto	13	112	10,0	3,0	Trindade	204	278	5,5	7,6
ASIA					AFRICA				
India	29.000	61.588	1,3	1,9	União Sul Africana	19.730	19.730	1,5	2,7
Japão, Coreia, etc.	13.500	21.098	3,1	2,8	Outras colónias inglesas	12.840	13.461	2,7	—
Rússia Central e Sibéria	16.392	16.392	0,1	1,7	Colónias francesas		6.016	0,4	5,2
China	8.166	11.630	0,1	0,3	Argélia	3.544	4.700	1,0	8,6
Asia Menor, Siria, etc.		6.203	0,2	2,9	Egipto	3.970	4.500	0,2	4,0
India Holandesa	3.805	3.805	0,2	0,6	Sudão	2.990	2.990	0,2	4,0
Sião	3.078	3.078	0,5	2,7	Congo Belga		2.980	0,2	3,0
Cochinchina		2.410	0,3	1,2	Marrocos		2.530	0,6	3,0
Estados Malaio	2.025	2.025	1,4	7,6	Tunis		2.106	1,0	8,0
Ceilão	1.450	1.450	1,8	2,6	Colónias portuguesas	632	2.063	0,1	3,0
Filipinas		1.387	0,5	1,3					
Irak		1.206	4,2	6,4					
Palestina		1.120	4,8	14,8					
Pérsia		764	0,06	0,9					
Pondichery		95	31,7	5,5					
India Portuguesa		87	2,3	1,5					
OCEANIA					Resumo				
Austrália	4.080	43.169	0,6	35,7	América		600.705	1,5	28,6
Nova Zelandia	5.240	5.240	1,8	40,7	Europa		412.508	4,4	9,4
					Asia		132.778	0,3	1,2
					Africa		60.979	0,3	5,7
					Oceania		48.260	0,6	36,0

Esta estatística foi extraída do último número da Revista *Caminhos de Ferro*.



SANTA COMBA DÃO — Um nevão em 1917

A O LONGO DOS CAMINHOS DE FERRO

D A B E I R A

S A N T A C O M B A D Ã O

Pelo Coronel de Eng.^a ABEL URBANO

O *touriste* ou o simples viajante na mais pitoresca região da Beira, ao aproximar-se, pela linha férrea da Beira-Alta ou pelo ramal de Viseu, da estação de St.^a Comba situada a meia encosta da margem esquerda do Dão, se fôr sensível aos atrativos duma bela paisagem, fica extasiado perante o formosíssimo panorâma que se desenrola graciosamente á sua vista.

Quási ao cimo da encosta fronteiria á estação do caminho de ferro, estende-se, semi-escondida no arvoredo, bem demarcada á esquerda pelos penêdos encastelados do Outeirinho, a primeira linha do casarío da vila, no qual se destacam a característica arcaria e a linda chaminé do antigo solar do Barão de St.^a Comba e se alteiam, dominadôras, as grimpas em bôlbo, de recôrte bizantino, das airosas tôrres gêmeas da igreja matriz e o gracioso campanário da Misericórdia; pela encosta, escalonada em socalcos cultivados, trepam as vinhas, os pomares, e os olivais; e, a compôr a paisagem, a fita branca da estrada, serpenteando em graciosos lacêtes, vem descendo da povoação para a linda ermida que guarda a entrada da histórica e velha ponte do Dão cortada pela invasão francesa de 1810.

Num segundo plano do lindo quadro divisam-se, á frente da massa verde amarelada de grandes carvalhos, as manchas brancas da capelinha de S. Matheus e da casa da Escola, e, a seguir, para a direita, subindo em anfiteatro para o Hospital, alegres casitas,

a espreitar o Sol e a Serra por as lindas varandas tão primitivas nas suas balaustradas de madeira.

Ao fundo, no horizonte longinquo, recorta-se o espinhaço denteado do Caramulo, dominado, ao meio, pelo pico esguio do Caramulinho, e, finalmente, a enquadrar o encantadôr panorâma, estendem-se aos lados, até se perderem de vista, as massas verde-sombrias dos pinheirais.

Com a bela perspectiva de Santa Comba Dão observada, *à voil d'oiseau*, das proximidades das linhas férreas, na sua admirável situação ao cimo da encosta da margem direita do rio Dão, conjugam-se, num tão admirável equilíbrio estético, os aspectos pitorescos do interior da povoação, tornando esta uma das vilas mais lindas e características da lindíssima região da Beira-Alta.

Concorrem para o pitoresco da vila o acidentado do terreno em que ela assenta, a ribeira que a atravessa pelo meio, a disposição caprichosa do casarío, e o tipo arquitetónico, muito característico, das casas mais humildes.

A ribeira, que vem desde o Canto do Mosteiro, num largo vale, atravez de prados e várzeas ridentes, entra no povoado por o originalíssimo largo dos Paços do Concelho, dando belêza e vida ao lindo local com as escadarias as rampas e bancadas do pequeno cáis, com a graciosa ponte de arco em aza de cêsto e com a reprêza onde charlam e cantam alegres lava-

deiras, segue, ramificada em levadas, entre casas, insúas e quintais, até passar o Viaduto. Aqui despeinha-se em cascata no vale estreito e profundo marginado por o bairro dos moleiros (bairro da Ribeira), correndo aos saltos, cortada por açudes e pontes rústicas, entre velhos lagares, moinhos, azenhas e hórto, até ir morrer, murmurante, no rio, compondo no seu acidentado percurso um trecho de paisagem encantadôr numa admirável harmonia de côres e de sons.

No bairro das Lages, assim denominado por assentar numa enorme rocha granítica cujos afloramentos se destacam em grandes *lages* entre o casarío, acumulam-se, caprichosamente, em anfiteatro, com inteira liberdade de alinhamentos, as casitas humildes dos habitantes mais pobres, nas quais se mantém o tradicional tipo local de casa de habitação.

Êste curioso tipo de edificação compõe-se de rez-do-chão, com lojas de arrecadação, estábulos e currais, e dum andar.

As parêdes exteriores no rez-do-chão são de tósca enxelharia de granito grosseiramente aparelhado, sem rebôco, com as juntas irregulares tomadas com argamassa; as do 1.º andar são de frontais de madeira, com enchimento de barro e palha, guarnecidas a cal. A fachada voltada para Nascente é rasgada em quási todo o seu comprimento por uma larga varanda de madeira, quási sempre em sacada sôbre a parêde do rez-do-chão, com guarda de prumos de castanho de secção quadrada; sôbre esta varanda prolonga-se uma das abas do telhado de valadío com telha mourisca de canudo. As estreitas janelas, frestas, portados e postigos, abertas nas fachadas sem a preocupação de simetria, subordinadas apenas às conveniências do arejamento e iluminação dos compartimentos interiores, são distribuídas com uma irregularidade que aumenta o pitorêso. Muitas casas têm uma escadaria exterior de tôscos degraus de granito com balcão e alpendre. No largo dos Paços do Concêlho, em frente da ponte, pôde admirar-se uma curiosíssima variante do tipo de casa descrito.

O bairro principal de Santa Comba Dão, no qual foram edificadas as igrejas, e as melhores e mais antigas casas da povoação, estende-se desde a margem esquerda da Ribeira pela encosta, em rampas suaves, até á estrada n.º 49 que é a rua principal da vila,



SANTA COMBADÃO — Um trecho da Rua Mouzinho de Albuquerque



SANTA COMBA DÃO — Antiga residência Paroquial

ficando já sobre o vale do Dão o casario que orla esta rua, á direita, e a estrada que desce para o rio. É a parte mais antiga da povoação á qual serviu de núcleo o pequeno *burgo* do século XIV; os moradores dos bairros da Ribeira e das Lages dão-lhe a denominação de *Vila*, em especial, certamente por sêr êste o bairro mais antigo e de maior importância pela sua população e por ter os melhores edifícios.

É magnífica a situação desafogada da igreja matriz no extremo Sul da *Vila*, sôbre um terrapleno suportado por muros coroados por uma linda guarda com bancada de cantaria de granito a vedar o adro, dominando os formosos vales da Ribeira e do Dão. Do adro desce-se, por uma bela escadaria de granito, para o Largo Alves Matheus na embocadura do Viaduto.

Pela bôa harmonia das suas linhas e pela justa proporção das suas partes, a igreja matriz de St.ª Comba Dão, edificada no último quartel do século XVIII, é um dos mais belos templos, da mesma época erguidos em várias aldeias e vilas da Beira. A fachada principal, delineada sob manifesta influência do estilo barrôco, ladeada por airosas tórres gêmeas de grimpos em bôlbo, de cantaria, produz um belo efeito pelo equilíbrio estético do conjuncto, pela sobriedade dos detalhes e pela harmoniosa distribuição dos ornatos; a espécie de frontão em que se estilizou a empêna recortada em curvas graciosas, o originalíssimo janelão que substitue a rosácea e o portado principal em cujo frontão e vêrga se reproduzem as curvas e detalhes decorativos do coroamento da fachada causam uma excelente impressão no observadôr atento.

Dá um especial encanto ao aspecto exterior da igreja o tom acinzentado das velhas cantarias do granito da região, a contrastar com a alvura das parêdes caiadas; a impressão estética produzida por o tom da pedra revela-se na seguinte ingénua quadra do folklore regional:

Igreja de Santa Comba
Feita de pedra morêna
Dentro dela ouvem missa
Dois olhos que me dão pênna.

Interiormente, a nave da igreja é de singela arquitetura e pobre de decorações; mas na capela-mór são

dignos de aprêço a formosa talha dourada do retábulo e do trôno do altar, e o teto de madeira apainelado com ortões de talha dourada guarneecendo quadros a óleo, que deveriam ter certo merecimento artístico antes de terem sido conspurcados por uma restauração feita, barbaramente, há uns 60 anos, por um pinta-mônos desastrado.

Na parêde da capêla-mór do lado da epistola, está incrustada com a face no paramento interior da parêde uma tósca lápide de mármore, com uma inscrição em caractéres góticos, de grande valôr como documento da histórica da vila. Veio para a igreja matriz actual das ruínas da antiga igreja de *Santa Maria do Burgo* que, segundo a tradição, existiu no mesmo local, sem ter deixado outros vestígios materiais.

Diz a legenda da lápide, mutilada nas casas das dezenas e das unidades da data, que: "no ano de "MCCC??...? de fevereiro sagrou D. Raimundo, "Bispo de Coimbra, a igreja de Santa Maria do Burgo "e moveu o altar do lugar onde ora está e deu em "cada ano a quantos viram a esta igreja 50 dias de "perdão, porque achou no dito altar relíquias de Santa "Maria e de S. Pedro e de Santa Cecília deu pelos dias "da dita Madre de Deus, e pelos dias do dito Apóstolo e da dita Santa Cecília 50 dias de perdão e pelos autores das ditas festas..."

Num pequeno largo, atravessado por a estrada, contíguo ao adro da igreja matriz, defronta com esta a antiga *residência* do pároco, aproveitada actualmente para quartel duma secção da Guarda Republicana. É um belo edifício do tipo arquitetónico das boas casas burguesas da Beira no século XVIII, com as suas janelas de aventais de pedra terminados em borla, com os seus robustos cunhais e cornija moldurada de cantaria de granito, com os seus beirados de telha mourisca, e com a sua característica entrada por um *zagão* lageado do qual parte uma bem lançada escadaria de pedra. A janêla de sacada com balcão balaüstrado suportado por graciosos cachôrros sôbre a entrada principal e o respectivo portado, construídos em grande parte, de cantaria de calcáreo, ao meio da fachada, são dum estilo diferente do resto da casa; são restos do edifício do século XVI que foi a séde da Misericórdia, até esta ser transferida, em 1755, para a sua igreja e edifício anexos, cuja construção começara em 1737.

A pequena praça ajardinada ou largo, a que nos temos referido, constitue um gracioso vestíbulo duma das entradas da vila e denominou-se *Largo de Alves Matheus*, em homenagem ao falecido Par do Reino, brilhante orador das tribunas sagrada e parlamentar natural de Santa Comba Dão. É um recinto acanhado com lindas vistas para a ribeira, para as Lages e para o pitoresco Largo dos Paços do Concelho, desastrosamente fechado, a Nascente, por um muro e por as ruínas dum casebre que tapam o lindo panorâma do rio e parte da formosíssima varanda, em galeria sôbre arcaria de granito, da fachada do tôpo sul do antigo

solar do Barão de Santa Comba Dão. Impõem-se como obra de utilidade pública a ampliação do largo, de maneira a ficar desafrentado o solar, e a construção duma cortina, com bancada, a Nascente, da qual possa gozar-se a vista do vale do Dão.

Merecem especial atenção ao *touriste*, no antigo solar do Barão, grande casa irregular sem estilo definido, a grande varanda com arcarias, a nascente para o lado da quinta, a capela, a enorme chaminé num dos cunhais, e a lápide que encima a verga do portado da entrada principal. Na lápide, com a data de 1738, lê-se a seguinte inscrição:

"No anno de 1692 honrou esta caza a Ima. S. D. Caterina R. da Gran Bretanha. No de 1704 o Imo. S. R. "D. Pedro II de Portugal e 2 dias depois o Smo. "S. Carlos III hoje emperador dos romanos. No de "1738 o S. D. Manoel infante de Portugal fazendo "todas grandes honras aos possuidores dêsta caza permitindo lhe pegarem no estribo e servirem á meza".

Verifica-se por esta inscrição a grande importância que já tinha no século XVII a Vila Santa Comba Dão, como ponto de passagem da estrada, de grande trânsito, que conduzindo ao Norte do Reino e á fronteira de Espanha, foi aproveitada por D. Caterina de Bragança, viuva de Carlos II de Inglaterra, no seu regresso á pátria, por D. Pedro II e por o arquiduque Carlos d'Austria, (mais tarde imperador) pretendente á corôa de Espanha, na sua marcha para as primeiras operações da guerra da Sucessão de 1704, na fronteira da Beira; foi também a mesma estrada que foi seguida por Massêna, em setembro de 1810, na invasão de Portugal.

Os Paços do Concelho foram edificadas, de 1872 a 1876, tendo-se aproveitado na edificação as sólidas parêdes de granito duma grande casa, por acabar, pertencente ao Barão de St.^a Comba Dão; ocupam uma excelente situação num grande largo, muito pitoresco, atravessado por a ribeira. É um vasto edifício apalaçado a cuja frontaria dão certa nobreza e magestade, apropriadas aos paços municipais, as 8 janelas de sacada com as varandas encachorradas e as pesadas cantarias do portão de entrada, da cimalha e dos robustos cunhais.

Nos Paços do Concelho estiveram instalados, durante 50 anos, a cadeia e o tribunal, transferidos há 4 anos, para uma casa particular adquirida por a Câmara Municipal. A cadeia ficou pessimamente instalada, sob os pontos de vista da disciplina prisional, da higiene dos reclusos e da moral pública, nas lojas e sôbrelojas; a sala do tribunal e da secretaria e os gabinetes dos magistrados ficaram em más condições de distribuição, com a falta dum amplo vestibulo que possa servir de sala dos *passos perdidos*, ao público; e a casa de habitação do Juiz, instalada numa dependência do edifício, é mesquinha e acanhada em relação á categoria social do magistrado. Fez-se, assim, sem um bom critério económico e sem a sucessiva

(Conclue no próximo número)

O

COOPERATIVISMO

E AS

REIVINDICAÇÕES

OPERÁRIAS

SALAZAR, o grande estadista português, resolveu em quatro anos, com o seu bom critério, aquilo que os estadistas das grandes nações, ainda não sabem como hão de resolver, esperando talvez que se faça com grande efusão de sangue, como aconteceu na Rússia e acontecerá ainda nalguns países se não tiverem juízo.

O operário português encontrou no grande estadista tudo o que os lunáticos bolchevistas e socialistas prometem antes de subir ao poder, e nadam fazem depois de guindados!

Habitação, auxílio na doença, subsídio na invalidez e refórma na velhice.

Nestas condições haverá um único operário que não deponha as armas!

Que mais pretende o operariado português?

E' tudo o que ambicionava e com razão.

E' o operário que faz a habitação para o rico, e dorme na rua.

Porém, levanta-se Salazar, e diz ao rico, paga o que deves pagar, para que eu possa dar ao teu servidor, as comodidades necessárias, para que êle não te odeie.

O rico pensa, reflete, e concorda, baseado que o seu dinheiro é bem administrado por Salazar e que êle se vê em autênticas obras de valôr.

Salazar, assim, estabelece a paz entre o patrão e o operário.

O socialismo, ou o bolchevismo, só tem razão de existir nos países onde não haja estadistas de semelhante envergadura.

O bolchevismo é o argumento do ambicioso que quer o mando, explorando a ignorância do povo e que pelas sonoras frases que emprega na sua propaganda, aproveita o operário para os seus fins reservados, fa-lo acreditar que só pela violência, eliminando o seu semelhante, que à custa, na maioria dos casos, e com muito sacrifício, conseguiu arrecadar economias que o distênciam daquêles que mourejam dia a dia para ganhar o pão.

O operário em geral é descuidado, principalmente em Portugal, não se lembrando do dia de amanhã, quando tem de sobra.

Mas o povo, ou o operário, não tem culpa porque segue sempre o exemplo dos seus governantes, e sejamos francos, os governantes portugueses, nunca deram exemplo de economia.

Surge, porém, um homem que nunca foi político, e que as circunstâncias trouxeram para a governância do país, e diz ao operário, éo que queres? Casa para habitares, auxílio na doença,

subsídio na invalidez e reforma na velhice? Dou-te tudo.

Com uma módica renda, a casa será tua, e não só isso, terás também reforma quando chegares a velho, subsídio por invalidez, auxílio na doença.

Só te peço agora uma coisa, sê económico e sensato. Porque dei-te sem lutas aquilo que não conseguiram os operários das outras nações com muito sangue.

O vosso dinheiro, o dinheiro de todos os portugueses, que o Estado arrecada todos os anos, depois que fui chamado para ministro, fácil vos é vê-lo em Portos, na Marinha de Guerra, em estações de Caminho de Ferro, nos Correios, nas Estradas, Rêdes telefónicas, e na grande obra Colonial, futuro de Portugal.

A importação tem diminuído, a exportação aumentado, a nossa indústria desenvolvendo-se de fôrma a que o operário num próximo futuro tenha mais trabalho e tudo isto com manifesta diminuição nas receitas alfandegárias.

Pergunto ao operário português se está ou não satisfeito?

E eu mesmo respondo, não está de certo; desconfia, e eu explico as razões.

Antigamente os operários antes das eleições, prometiam-lhe bacalhau a pataco, trabalho com fartura, e até lhe davam algum dinheiro quando êste era esperto e sabia aproveitar a oportunidade.

Porém, feitas as eleições, ficava tudo como dantes, e aí está a descrença que por tudo tem, supondo que só pela violência poderá obter o que pretende, não se lembrando que na Rússia duma parcial escravidão, passou com o bolchevismo para uma total escravidão.

Não se pôde fazer em menos tempo aquilo que Salazar tem feito, e notai, operários, que não sendo eu político, mas sim um simples observador, ainda não encontrei em todas as promessas feitas por Salazar, uma única a que faltasse.

E permiti que vos diga com a máxima franqueza, ha uma coisa em Salazar que me satisfaz, é que não deixa pôr pé em ramo verde, seja a quem fôr, e pondo de parte a grande obra destinada ao operariado que me faz traçar estas linhas, só por isso o admiraria.

Salazar tem, para mim, uma razão forte para estar á frente da administração do país, é que desde que me conheço, foi o único chefe político que se aguenta no poder sem essa vil clientela de pedintes, e que não satisfeita, lá vai o homem por água abaixo.

Salazar, não tem clientela, impôz-se ao país pelo seu valôr intelectual, financeiro, e bom critério; e se cada vez tem mais admiradores, é porque cada dia que passa, vinca-se na alma portuguesa mais uma obra que demonstra o seu grande patriotismo e o firme propósito de colocar Portugal no nível das grandes Nações, a que tem jus, e onde deveria estar há muito tempo, procurando assim o bem estar de todos os portugueses, porque êle entende e com razão que só é feliz a Pátria quando o povo é feliz.

Operários portugueses, esperai e não vos deixeis iludir por aquêles que vos levam à morte, ficando em casa com o passaporte no bolso e o automóvel pronto a partir, depois de vos verem caídos na rua, varados por balas dos soldados, vossos filhos ou vossos irmãos!

I. E.

O S



CAMINHOS DE FERRO

DO



NORTE DE PORTUGAL

FIAT JUSTITIA!

Do nosso presado colega *A Voz* de 9 do corrente transcrevemos, com a devida vénia, o artigo acima intitulado, devido à técnica e ponderada pena do sr. conselheiro Fernando de Sousa, igualmente, director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*:

Chegamos a 9 de Março. Passaram, pois, 7 meses sobre a publicação do D. 22.951, de 5 de Agosto de 1933, relativo à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Se em 24 de Fevereiro último achava estranhas as dilacões havidas na resolução do assunto, essa estranheza sobe de ponto com mais quinze dias por cima.

A Comissão Administrativa, empossada por aquele diploma na gerência da Companhia, e, por inadmissível acumulação investida em funções de inquérito ao período anterior, com a obrigação de mandar para juízo nota das irregularidades encontradas, com o fim de procedimento criminal, nada encontrou, ao parecer, porque nada mandou até hoje, que me conste, para juízo.

Poderá ter feito substanciosos relatórios ao Ministro respectivo, mas não cumpre, assim, o preceito explícito do art. 2.º, n.º 4 do decreto.

E não se diga que a acumulação de funções criticada não existe, porque o inquérito foi feito, não pela Comissão mas por um jurisperito contabilista, o sr. dr. Octavio de Brito, que é apenas um auxiliar chamado pela Comissão e por conta da Companhia remunerado.

Pode saber muito de contabilidade e exercer lucrativamente a função de perito auxiliar, sem que lhe tenha sido cometida a função de inquiridor, que à Comissão atribue o decreto.

Entretanto estão demissionários o presidente da Comissão e o administrador-delegado.

Passaram os seis meses prescritos e nada consta que se procurasse acordar com os credores, pois não podiam estes deixar de ser ouvidos previamente, a não se querer imitar o marido jogando a bisca com a mulher e intimando-a: «*joga paus, senão mato-te*».

O que se fez, foi contar juros, que não estavam previstos, e avolumar assim encargos da Companhia, em vez de operações financeiras, que permitissem satisfazer os débitos e não avoluma-los.

Conforme notei no artigo citado, impediu-se a reunião de uma assembléia geral para resolver sobre venda vantajosa de acções por intermédio de entidades cuja idoneidade foi afirmada por pessoa competente.

Continuam sem conclusão, pelo menos provisória, o trôço

da Boa Vista à Trindade, que podia e devia estar, há meses, dando receita de vulto.

Em vez de se criar essa receita, anulou-se o contrato de seguros por acidentes de trabalho com a Companhia Europeia, sem ter havido qualquer falta de cumprimento do mesmo e transferiu-se o seguro para outra Companhia mediante maior percentagem, que determina sensível aumento de encargos.

Porquê, para quê e como?

O administrador-delegado da Companhia, o sr. Conde de Mafra, não só deixou, por honroso melindre, de receber os seus honorários de Julho, aguardando que estivesse completo o pagamento a todo o pessoal, como obteve, sobre o seu crédito pessoal, um suprimimento de cem contos para ocorrer aos encargos de juros de obrigações e outros, enquanto se não recebia do Governo o respectivo adiantamento.

Pois negou-se-lhe o pagamento, quando havia para isso recursos, sob o pretexto de serem *créditos comuns e não privilegiados*. Como se a classificação dos créditos pertencesse à Comissão e não aos tribunais; e a estes no caso de falência, que não existe!

E que era então o suprimimento do Banco Ultramarino, cujo pagamento primeiro suspenso, se efectuou afinal?

Dois pesos e duas medidas!

Como se faz um inquérito destinado a dar lugar a sanções, e não são nele ouvidos os corpos gerentes da Companhia, obrigados pelo decreto a prestar esclarecimentos?

Viu-se já incriminar alguém sem o ouvir?

Houve desvio de dinheiros por interesse pessoal? Locupletou-se algum administrador com lucros ilícitos, com peitas ou comissões em obras ou aquisições de material?

Até hoje nenhuma acusação desse género se ousou formular.

Simplesmente se increpa a Companhia por não ter aplicado em construções, integralmente, o capital levantado pela emissão de obrigações garantidas pelo Estado, que foi a sim gravemente prejudicado.

Em quê, se ao seu património se acrescentaram os troços construídos, a segunda via de um trôço e o valor da unificação da largura de via?

É discutível a operação de tesouraria efectuada, de aplicar temporariamente recursos a fim diferente para obviar a dificuldades de momento, o que seria posteriormente regularizado. Tudo se gastou, porém, não em proveito ilícito de indivíduos, mas em melhorar as linhas, o material e a exploração sem se infringir preceito legal ou disposições dos estatutos.

Comprou-se um lote avultado de acções para evitar o pernicioso efeito da sua queda súbita no mercado. Preparou-se a sua venda sem prejuízo, conjugada com obras e com a conversão lucrativa.

Há quem taxe esta de quimérica. Porquê?

Pois títulos de 9% e 7 1/2% não poderiam descer para menor taxa, quando o Estado converte os títulos de 6 1/2% noutros de 4 2/4 e as obrigações de Ambaca em acções?

Não fizeram as outras Companhias de Caminhos de Ferro convenções, que bem se podem considerar conversões?

* * *

Contratara a Companhia o sub arrendamento da linha do Tâmega. Era certa a exploração deficitária, por muito economicamente que se realizasse. Esperava-se que, pela equitativa aplicação do contrato, os déficits ficassem como era justo, a cargo da Companhia arrendatária e do Estado, que entre si tinham contratado o arrendamento global e nas linhas principais recebiam o tributo dos ramais deficitários.

Estipulou-se que a indemnização do Estado seria fixada por juízo arbitral, sem a negar, todavia, em princípio, o que se tornaria flagrante deshonestidade. Houve, como era de boa razão, um decreto, que reconheceu a igualdade de situação jurídica das duas companhias sub-arrendatárias.

Pois uma obteve o juízo arbitral, que a meu vêr não pode ser negado, e o pagamento da quantia arbitrada; à outra nem o direito ao tribunal arbitral foi tornado efectivo. E assim tem perdido muitos centos de contos. Mal fez ela em não abandonar a exploração, desde que se lhe não concedesse a revisão do contrato para a aliviar perentoriamente de déficits sem compensação.

Nem ao menos se procurou activar a continuação da linha, até a levar ao Arco de Baulhe e drenar assim melhor a região tributária.

Orçaram-se os novos troços. Sobre êsses orçamentos exigiu-se da Companhia renúncia a parte considerável da cifra que serviria de base à garantia de juro, o que lhe deixava sem garantia para obrigações parte do custo dos troços, o que ela fez mal em aceitar.

Juntem-se a essa circunstância dilações havidas, dando lugar a prejuizos em câmbios; os déficits da linha do Tâmega; as obras dispendiosas de segunda via e de unificação de largura da via e do material e a renovação de uma e do outro, que demandavam consideráveis reparações. Ter-se-á explicado a difícil situação da Companhia, que teve de acudir com os recursos de tesouraria a necessidades instantes, sem perturbar a exploração, procedendo dentro dos seus estatutos e com o conhecimento e beneplacito do Comissário do Governo.

Causou prejuizos ao Estado?

Não, pois êste apenas desembolsa o juro garantido a parte do capital e recebeu em troca:

- 1.º — os novos troços construídos;
- 2.º — os impostos no novo tráfego;
- 3.º — melhoramentos importantes nas linhas, que fazem parte do seu património;

4.º — o reconhecimento explícito do limite de duração para as concessões das linhas da Póvoa e de Guimarães, cujos respectivos diplomas da concessão nenhum fixavam.

Prejuizos, houve-os, derivados das circunstâncias, mas para a Companhia, sem que por isso se possa taxar de deshonesta a sua Administração.

Recorreu a reservas para despesas extraordinárias de reparação? Que preceito legal lho proibia? E não foi êsse acto sancionado por quem de direito?

Pois não é uso corrente e de boa prática dividir certas despesas extraordinárias, avultadas, feitas num exercício, por mais de um, embora já pagas por operações de tesouraria?

* * *

Entretanto acha-se gravemente perturbada a vida da Companhia, paralizada a execução do plano que a suscitou e mantido, sobre homens que o não merecem, um labeu de improbidade e de prejuizos causados ao Estado!

Escrevo com tristeza estas reflexões, movidas pela convicção de que a verdade está no que afirmo, como em todos os outros artigos da longa série consagrada, com plena e cativante liberdade que me tem sido consentida, ao exame de um assunto de incontestável interesse público.

Não obedeco a afeições apaixonadas, nem a animosidades seja contra quem fôr.

Tenho sempre afirmado a consideração a que têm jus dois vogais técnicos, da Comissão, um dos quais é administrador delegado.

Ao ilustre Ministro, de cuja pasta dependem os caminhos de ferro, não tenho regateado homenagens pela sua incansável actividade e empenho em multiplicar melhoramentos no País. Divirjo, porém, do seu modo de encarar êste problema da Companhia do Norte, procurando justificar o meu nos artigos escritos.

Se tivesse que resolver o assunto, logo que fôsse do meu conhecimento a situação difícil da Companhia, mandaria proceder a inquérito cuidadoso e imparcial, que poderia e deve-

PELOS ARES...

TRANSPORTES AEREOS COMBINADOS COM TRANSPORTES EM CAMINHOS DE FERRO

Segundo um telegrama de Londres recebido ha dias em Lisboa, quatro das principais companhias de Caminhos de Ferro da Grã-Bretanha chegaram a um acôrdo com a Companhia *Airways* para a formação duma nova companhia com o capital nominal de £ 50.000, empresa que se destina á organização dos serviços aereos em cooperação íntima com os serviços de caminhos de ferro.

Não foram ainda comunicados quaisquer pormenores quanto ao modo como êsses serviços combinados serão efectuados.



Engenheiros Civis Portugueses

Reuniu-se a assembléia geral anual da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, sob a presidência do sr. brigadeiro Silveira e Castro, cujo resultado eleitoral foi o seguinte:

Jose Ferreira Junior, Manuel Saude Lemos, João da Cunha Monteiro, Augusto Ferreira do Amaral, José Vaz Guedes e António Letelo de Napoles.

Depois de se proceder à admissão de novos sócios, foi apresentado à assembléia o relatório e contas da gerência do ano findo, que o aprovou sem discussão.

Por maioria foi reeleito para a presidência o nosso querido amigo sr. brigadeiro Silveira e Castro.

A Associação dos Engenheiros Civis Portugueses conta actualmente mil e seis sócios em exercício.

ria ser rápido, e ouviria o Conselho Superior de Caminhos de Ferro, como é da lei.

Nesse inquérito a Companhia seria ouvida, devendo prestar os esclarecimentos que lhe fossem exigidos. Não suspendia, porém, os seus corpos gerentes.

Assim teria base segura e equitativa para as providências que fôsse preciso tomar em defesa do interesse público, sem favores nem injustiças e muito menos sem labeus antecipados.

Que se pode hoje fazer?

Há questões jurídicas e económicas a resolver? Porque se não ouvirão, com a urgência que o caso requiere, sobre os relatórios da Comissão, a Procuradoria Geral da República e o Conselho Superior de Caminhos de Ferro?

Só ficaria bem ao Governo essa procura de elementos de resolução, baseada não apenas num relatório, que pela natureza das coisas pode ser taxado de suspeito, mas nos pareceres das duas estações consultivas que para esclarecer o Governo, existem.

Tenho a consciência de ter cumprido o meu dever de jornalista dizendo a verdade a um Governo a que tenho dado apoio patriótico e desinteressado.

Terminarei com a clássica exclamação:

FIAT JUSTITIA!

CONCURSOS

Encontram-se abertos os seguintes concursos:

Junta Autonoma das Obras do Porto e Barra de Setubal e do Rio Sado.

Dia 19 de Março de 1934 pelas 14 horas.

Empreitada de calcetamento do Porto de Comércio.

Base de licitação 670.100\$00

O caderno de encargos e orçamento encontram-se expostos na Secretaria desta Junta, na Avenida Luiza Todi, Setubal.

Camara Municipal de Lisboa

Dia 21 de Março de 1934 pelas 15 horas

Pavimentação de diversas ruas da capital, em calçada a paralelepipedos e de basalto.

Base de licitação 483.649\$79

O caderno de encargos encontra-se exposto na Secção de Escrivania desta Camara.

Junta Autonoma de Estradas.

Dia 28 de Março de 1934 pelas 15 horas

Construção do lanço da E. N. n.º 83-2.º, ramal para as estações de Caminho de Ferro da Bemposta e Ponte de Sôr.

Base de licitação 137.545\$96

O caderno de encargos encontra-se exposto na sede desta Junta e na 12.ª secção, em Portalegre.

Dia 28 de Março de 1934 pelas 15 1/2 horas.

Reparação da E. N. n.º 13-2.ª, trôço através da vila de Pova de Lanhoso.

Base de licitação 142.854\$46

O caderno de encargos encontra-se exposto na sede desta Junta e na 11.ª Secção, em Braga.

Comissão Administrativa das Obras do Novo Manicómio de Lisboa.

Dia 31 de Março de 1934 pelas 12 horas.

Empreitada n.º 7, de completo acabamento dos edificios n.ºs 16, 16-A, 17, 17-A, 18, 18-A, 19, 19-A, 21 e 21-C (construção civil, aquecimento, distribuição de água potável, de água quente, de energia eléctrica, de esgotos, de gás e para-raios).

Base de licitação 4.580.000\$00

O concurso efectua-se no dia e hora indicado, na Secretaria destas Obras, na Avenida Alferes Malheiro, ao Campo Grande. O caderno de encargos e demais peças acessórias, encontram-se patentes todos os dias no mesmo local.

Comissão de Iniciativa e Turismo de Castelo Branco.

Dia 2 de Abril de 1934 pelas 15 horas.

Construção do Hotel de Turismo.

Base de licitação 1.300.000\$00

O caderno de encargos encontra-se exposto na sede desta comissão em Castelo Branco.

Administração Geral dos Serviços Hidraulicos e Eléctricos.

Divisão Hidráulica do Tejo.

Dia 17 de Março de 1934, pelas 15 horas.

Revestimento do trôço n.º 7 do dique de Valada constante do projecto elaborado para o revestimento do mesmo dique entre as povoações de Reguengo e Porto Muge.

Base de licitação 101.150\$00

O concurso efectua-se na sede desta Administração, na Rua de S. Mamede, ao Caldas, n.º 71, Lisboa, e o caderno de encargos encontra-se exposto na Administração do Concelho do Cartaxo, na Secretaria da Divisão Hidráulica do Tejo, com sede na Rua do Alecrim, n.º 65-2.º e na Secretaria da 2.ª Secção, com sede em Valada do Ribatejo.

Dia 17 de Março de 1934 pelas 16 horas.

Reparação de um rombo no dique das O'nias e rebaixamento da crista do mesmo dique, numa extensão de 250 metros.

Base de licitação 170.000\$00

O concurso efectua-se na sede desta Administração Geral, na Rua de S. Mamede, ao Caldas, n.º 71, Lisboa, e o caderno de encargos encontra-se exposto na Administração do Concelho de Santarem, na Secretaria da Divisão Hidráulica do Tejo, com sede na Rua do Alecrim n.º 65-2.º, D., Lisboa, e na Secretaria da 2.ª Secção, em Valada do Ribatejo.

Camara Municipal de Gondomar.

Dia 22 de Março de 1934 pelas 12 horas.

Fornecimento de 100.000 paralelepipedos de granito para pavimentação da Rua 5 de Outubro, da vila de Gondomar.

Esta Camara recebe propostas para o fornecimento indicado até ás 12 horas do dia indicado. O caderno de encargos está patente na Secretaria da mesma Camara.

Camara Municipal de Mafra.

Dia 23 de Março de 1934.

A Comissão Administrativa desta Camara, recebe propostas até este dia, para o fornecimento de **1 cilindro mecânico para estradas em segunda mão.**

As propostas serão entregues em carta fechada, e os con-

correntes indicarão preço, condições de pagamento, características do cilindro, seu peso e consumo e prazo de garantia.

Camara Municipal de Oeiras.

Dia 20 de Março de 1934.

A Comissão Administrativa recebe propostas em papel selado e em carta lacrada, para o fornecimento de 1 «chassis» ou «chassis» carrossado para o transporte de carnes.

As condições estão patentes na Secretaria Municipal desta Camara.

Camara Municipal de Amares.

Esta Camara recebe propostas para o fornecimento de material e montagem de uma cabine para transformação de energia eléctrica de 15.000/400/231 volts, na freguesia de Ferreiros, «feeders» de alimentação, postos e rede de distribuição em Amares e Feira Nova.

Comissão Administrativa Autônoma das Obras do Arsenal do Alfeite.

Dia 22 de Março de 1934 pelas 14 horas.

Esta Comissão recebe propostas para a empreitada das instalações eléctricas no edificio do Corpo do Comando da Escola Naval.

A abertura das propostas efectuar-se-há no dia e hora indicados, na sede da Comissão Administrativa, no Palácio do Alfeite. Cada concorrente terá de efectuar na secretaria da Comissão o depósito provisório de Esc. 1.000\$00.

Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais.

Direcção dos Edifícios Nacionais do Sul.

Obras da «Classe B»

Dia 21 de Março de 1934 pelas 14 horas.

Realizar-se-ão neste dia e hora indicada, na Secretaria desta Direcção, os concursos para as seguintes obras, cujas condições estão patentes na referida Secretaria.

Tarefa n.º 42

Trabalhos de carpinteiro, pedreiro, estucador, canalizador, electricista e pintor.

A efectuar nas dependências da Inspecção dos Serviços e Protecção a Menores, do Ministério da Justiça.

Base de licitação 35.138\$15

Tarefa n.º 43

Construção de uma escola.

Construção da Escola Primária de Toscofal de Baixa.

Base de licitação 32.865\$20

Tarefa n.º 44

Trabalhos de carpinteiro.

Obra de conclusão da Escola Normal de Bemfica.

Base de licitação 43.640\$00

Resultados dos seguintes concursos:

Junta Autônoma de Estradas

Em 7 de Março de 1934.

E. N. n.º 110-2.^a, laço entre as proximidades do Barranco do Selho e Marmeleiro.

Base de licitação 804.116\$52

Concorrentes:

Antonio Martins Barriga J.^{or} e Manuel Brito
Mana 798.000\$00

E. N. n.º 109-2.^a, trôço entre perfis 146 e 257 do laço da Picota à Portela dos Vales.

Base de licitação 257.102\$29

Concorrentes:

Diogo José Cavaco e Vicente Iria Barriga	204.500\$00
Francisco Xavier Centeio	207.000\$00
Manuel Joaquim Pinto e outro	211.450\$00
Francisco Guerreiro Pegos e outro	215.500\$00
José Manuel Barriga	220.000\$00
António José do Estanco e outro	222.450\$00
Pedro do Nascimento Picanço e outro	230.000\$00
António Martins Barriga J. ^{or} e outro	277.000\$00
Francisco Leonardo da Mota	excluído

E. N. n.º 83-2.^a, ramal para a estação de caminho de ferro de Mouriscas.

Base de licitação 156.487\$58

Concorrentes:

José Simões Pereira	108.000\$00
Francisco Rosado dos Santos	109.000\$00
José dos Reis Sanches	112.000\$00
Manuel Joaquim Pinto	112.450\$00
Artur Fernandes Alves Ribeiro	117.000\$00
Francisco Lucio Esteves	118.750\$00
Joaquim Fernandes Bairaada	122.000\$00
Sebastião Gomes Casaca J. ^{or}	125.000\$00
António Dias Afonso	129.500\$00
Daniel da Luz Guerra	133.900\$00
Luís Belo	135.000\$00
Pedro Guerra	141.000\$00
Manu-l Mateus	149.900\$00
José Joaquim Amaral	excluído
António Guerra	excluído
António Ferreira Araujo	excluído

Em 14 de Março de 1934.

E. N. n.º 106-2.^a, trôço entre a Ponte de Tábua e Castro Marim.

Base de licitação 845.549\$49

Concorrentes:

Ricardo Esquivel Teixeira Duarte	839.850\$00
Francisco Brito do Vale	844.000\$00
Manuel Joaquim Pinto e Francisco Pedro Con- treiras	844.500\$00

E. N. n.º 108-2.^a, pontão sobre a Ribeira de Odelouca.

Base de licitação 108.342\$73

Concorrentes:

Pedro do Nascimento Picanço e Vicente Iria Barriga	107.990\$00
José Felipe Paixão	108.300\$00
Diogo José Cavaco e Vicente Iria Barriga	108.500\$00

(Continua na pag. 175)

HISTÓRIA DA MEDICINA

GARCIA DA ORTA

FÍSICO-MOR DE EL-REI

Pelo Dr. AUGUSTO D'ESAGUY

PASSOU no dia 12 do corrente o quarto centenário da partida de Garcia da Orta para a Índia, o célebre físico das Armas das Reais, e do Capitão dos Mares Martins Afonso de Sousa, e autor dos **COLOQUIOS**, o primeiro livro de medicina, impresso em português. Garcia da Orta, cuja preocupação nacionalista se afirma, e descobre, constantemente nos «Coloquios», era filho dos judeus castelhanos, Fernando ou Isaac da Orta, e de Leonor Gomes, ambos nascidos em cidades da fronteira, o pai em Valência de Alcântara, e a mãe em Albuquerque, passados a Portugal, após o advento da Inquisição em Castela.

Garcia da Orta nasceu em Castelo de Vide, e estudou em Salamanca e Alcalá, tendo obtido o diploma de licenciado em medicina numa daquelas escolas. Mais tarde regressou a Portugal, à sua terra natal, tendo, então, obtido licença para curar, «arte em a qual era suficiente na teoria como na prática», e andar de mula, conforme os hábitos da época. Os historiadores da medicina, entre eles o prof. Doutor Silva Carvalho, autor de um notável trabalho sobre aquele médico português, livro em que a vida de Garcia da Orta é vistoriada com ciência e carinho, não estão de acordo sobre a data de nascimento do autor celebrado dos «Coloquios».

Ficalho, e outros, apontam o ano de 1490; o Doutor Silva Carvalho, apoiado num raciocínio lógico e inédito, e nalguns dados curiosos colhidos na cuidada leitura dos «Coloquios», indica os anos de 1499 ou 1500, parecendo-nos esta hipótese a mais provável e acertada.

Durante alguns anos Garcia da Orta praticou em Castelo de Vide, e em Lisboa.

Concorreu duas vezes a professor da Universidade de Coimbra, tendo em ambas as vezes ficado excluído!

Mais tarde, devido às influências de um tio,

Francisco da Orta, médico do Cardeal D. Henrique, inquisidor-mór, foi contratado para o lugar de professor de filosofia dos Estudos Gerais.

Não se encontrando bem em Lisboa, cidade na qual as perseguições aos judeus tinham começado, Garcia da Orta, temendo da sorte que o esperava, a lenha das fogueiras, partiu para a Índia com o Capitão dos Mares, Martins Afonso de Sousa, escolhendo este domínio português por nêle viverem vários membros da sua família, entre eles, um primo seu e do médico do Cardeal D. Henrique, cuja situação e prestígio eram garantia de paz e segurança.

Na Índia, em Gôa, Garcia da Orta, praticou a medicina com grande brilho; foi senhor de Bombaim, cujas terras cultivou; casou e criou família; escreveu e fez imprimir os «Coloquios» (1563), obra notabilíssima, cujo valor tem sido apontado por todos os historiadores da medicina, entre eles, os japoneses, que dedicam a Orta um fervoroso culto.

São muitas as edições dos «Coloquios», sendo as mais interessantes as franceses, espanholas, inglesas, japonesas, e a última edição portuguesa, comentada e anotada pelo Conde de Ficalho, edição que constitue um monumento da saber português do último século.

Garcia da Orta morreu velho, e apesar de rico, na maior das misérias, conforme prova, com abundante documentação, o prof. Silva Carvalho.

A inquisição, cuja sombra o fez abandonar Lisboa, «os nossos portugueses», não o poupou depois de morto.

Na Torre do Tombo existe o processo de condenação póstuma, meticolosamente organizado, em o qual se prova o amor de Orta ao judaísmo.

A inquisição não o poupou. Certa manhã, violado seu túmulo, interrompido o eterno sono conferidas e contadas as peças do esqueleto, organizada a fogueira, procedeu-se à macabra queima do amigo, e companheiro de Camões...

Os fumos das fogueiras da Inquisição de Goa confundiram-se mais uma vez, com os fumos da Índia...

À MARGEM

DAS

ESTATÍSTICAS

O DESEMPRÊGO

Por A. DE MELLO E NIZA

NÃO podia eximir-se o nosso país a sofrer também as consequências da crise económica mundial, que, mais do que na perda dos valores mobiliários e na mudança de posições da riqueza privada, se fez sentir na carência de trabalho, organizando o exército da fome, visão apocalíptica da dôr humana.

A exacerbação do capitalismo consentida pelas formas políticas que o geraram, tornadas impotentes para reprimir os seus desmandos, criou a legião negra dos sem-trabalho, expressão última da miséria social. São trinta ou quarenta milhões de criaturas que nos países *civilisados* se veem constrangidas à dura condição de não poderem ganhar o seu pão com o suor do seu rosto e a receberem uma esmola da caridade pública ou particular. Também no nosso país viria a haver falta de trabalho, menos, muito menos, que noutras partes, devido ao atraso do nosso progresso industrial e até ao baixo nível de vida do nosso povo.

A crise que tomou proporções alarmantes em 1929 e atingiu o seu acúme em 1931 com a derrocada dos preços, teve para nós a consequência de estancar a emigração, escoante demográfico que as nossas condições económicas exigiam, e, pior ainda, de estabelecer o refluxo desse movimento, fazendo regressar muitos dos que em terras estranhas deixaram de ter possibilidade de viver.

Contudo, a crise veio encontrar Portugal no seu período de ressurgimento, alcançado através de todas as dificuldades externas que surgiam.

O primeiro levantamento estatístico de desempregados acusou cerca de 40.000 cujo processo de classificação é difícil porque há a considerar a desocupação temporária própria de certas profissões, a taxa normal de desemprego por causas pessoais, a indisciplina que está nos nossos hábitos em matéria de declarações estatísticas e o próprio inorganicismo do plano elaborado.

Era preciso, contudo, provêr de remédio essa situação angustiosa, agravada pelo facto da imprevidência das classes trabalhadoras, cujas associações se ocupavam mais de acção revolucionária do que dos interesses

reais dos seus membros. O seguro contra o desemprego era desconhecido entre nós.

Foi criada uma Caixa de Auxílio aos desempregados, para a qual concorreriam os trabalhadores ocupados com 2 % e as respectivas entidades patronais com 1 %. Decorridos alguns meses sobre a instituição desse Fundo, pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações foi criado um Commissariado do Desemprego e estabelecidos os princípios do auxílio aos desempregados, consistindo essencialmente na criação de trabalho, em obras públicas e particulares, para as quais o Fundo daria uma comparticipação.

Pelas estatísticas recentemente publicadas, referidas a Outubro do ano findo, vê-se que foram arrecadados cerca de 50 mil contos de contribuição, dos quais foram atribuídos para comparticipação em trabalho 33.500 contos até àquela data.

A média de cobrança mensal é de aproximadamente 3 mil contos, o que corresponde a uma incidência de salários de cem mil contos, havendo ainda a abater a importância proveniente do adicional cobrado sobre a contribuição predial com este fim. Afigura-se-nos esta cifra inferior à que deveria ser na realidade. Fundamos esta opinião na tendência para a fraude fiscal, sobretudo quando é deficiente o sistema de fiscalização, directa ou indirecta.

O pagamento deste imposto deveria era considerado um dever de honra e de humanidade. Infelizmente, não é difícil de admitir uma cumplicidade da parte dos trabalhadores, sujeitos ao imposto, quando não o abuso que, por falta de *contrôle* no pagamento, pode ser praticado.

Com a aplicação dos fundos foi possível dar trabalho a 21.399 desempregados, até à data referida.

O relatório que acompanhou as citadas estatísticas deixa vêr uma certa irregularidade no funcionamento interno dos serviços, preocupados exclusivamente com a finalidade de conseguir a colocação.

Não obstante, consideramos de grande importância social o conhecimento minucioso das circunstâncias em que se desenvolve o desemprego, para que possa servir ao estudo das suas soluções mais profundas. E nem se pôde dizer que são dificuldades financeiro-burocráticas que impedem esse trabalho, quando a sua efectivação permitiria dar trabalho a um grupo numeroso de desempregados dos ramos comercial e bancário, aptos para essa natureza de serviços.

É assim que naquela data não era ainda possível dar, pelas respectivas fichas, o número exacto de desempregados nem a sua rigorosa classificação profissional, fóra dos grandes quatro grupos estabelecidos inicialmente para fins de diferenciação no processo de colocação.

Só por estimativa o Commissariado do Desemprego calcula em 20.000 o número de desempregados existente em outubro de 1933, alegando que não foi possível fazer a revisão das fichas da provincia, nas quais devem estar compreendidos inscritos que, por si, obti-

veram colocação. Reputamos de grande importância política, moral e económica a publicação de estatísticas bem ordenadas do desemprego, que é o ponto crucial da hora presente. Não nos interessa a acção pessoal dos funcionários mas o índice real dos fenómenos na conjuntura da acção e reacção em que se produzem.

Nêste ponto, e porque de estatísticas tratamos, queremos chamar a atenção de quem de direito para a anomalia que se revela nas estatísticas do desemprego publicadas nos Boletins Mensais da Direcção Geral da Estatística.

Deveria admitir-se uma íntima ligação destes serviços, para que não pudesse dar-se o caso extraordinário de os serviços privativos do desemprego desconhecerem o que outros serviços públicos conhecem.

Reproduzimos os elementos publicados nos Boletins referentes aos meses de Outubro de 1932 a Novembro de 1933:

Meses	Colocados	Existentes
Outubro 1932 . . .	549	30.251
Novembro . . .	16.548	18.101
Dezembro . . .	1.423	21.001
Janeiro 1933 . . .	794	26.133
Fevereiro . . .	3.052	27.957
Março . . .	2.383	29.240
Abril . . .	2.546	28.785
Maio . . .	2.522	28.552
Junho . . .	2.061	27.940
Julho . . .	9.126	21.426
Agosto . . .	1.744	21.622
Setembro . . .	1.278	21.801
Outubro . . .	754	22.135
Novembro . . .	766	23.392

Há a acrescentar que, segundo os quadros do desenvolvimento por districtos, apenas nos meses de Novembro de 1932 e Julho de 1933 aparecem desempregados colocados fóra de Lisboa e Pôrto.

É evidente que isso não corresponde à verdade. O que explica a colocação anormal de 16.548 e 9.126 desempregados nos referidos meses é o não terem os números relativos à colocação na provincia, excepto Pôrto, sido compreendidos nos respectivos meses.

Mas esta explicação não satisfaz o que é lícito exigir-se de uma estatística e torna-a praticamente inútil e até inconveniente.

“REMEMBER,,

O PRIMEIRO MODELO DAS LOCOMOTIVAS

:-: QUE VIERAM PARA O NOSSO PAIZ :-:

Oferecido pela reitoria da Escola Rodrigues Sampaio, deu, há dias entrada no Museu Municipal, o primeiro modelo das locomotivas que vieram para Portugal.

O nosso presado colega *Diário de Lisboa* conta, a propósito, a seguinte curiosa história:

“Quando, em 1846, o ministério Costa Cabral lançou os primeiros passos para o estabelecimento de caminhos de ferro em Portugal, as casas francesas procuraram obter as concessões dos trabalhos e o fornecimento de materiais.

Luiz Filipe governava então a França, pondo toda a sua influência ao serviço dos seus subditos que tinham esses desejos. Para chamar as atenções sobre eles, fez executar pelo mecânico Eugène Felipe um modelo de locomotiva, copia de um outro que possuía, e ofereceu-a ao rei D. Fernando, esposo de D. Maria II.

Este soberano, por sua vez, fez presente dêle á Câmara Municipal de Lisboa que o fez funcionar no antigo Passeio Público, tendo-se encarregado da sua instalação os falecidos inspector dos incêndios, Barreiros, e o bombeiro Fernandes, inventor de uma escada para o serviço de incêndios.

Poude assim a população da cidade vêr funcionar uma locomotiva com o seu *tender* e duas pequenas, vagonetas, onde se sentavam crianças, muito antes de poder vêr inaugurado o seu primeiro caminho de ferro, onde circulavam verdadeiras locomotivas, visto que o primeiro trôço da linha do Norte — Lisboa-Carregado — só veio a inaugurar-se em 28 de outubro de 1856. Com esta inauguração terminou o interesse que o modelo podia despertar, sendo então armazenado numa dependência da antiga Abegoaria Municipal, onde esteve até 1876.

Foi nêste ano entregue para servir como modelo na aula de mecânica elementar da Escola Primária Superior de Rodrigues Sampaio, que a Câmara inaugurára em 16 de outubro de 1873, e agora encorpado no Museu Municipal.”

Porto-VAMAR

Vinhos AUTENTICOS do Porto com VELHICES GARANTIDAS

AGENTE UNICO PARA TODO O MUNDO:

A. D. MARQUES

Rua Actor Taborda, 41, r/c. — LISBOA

Endereço telegráfico: VAMAR — Lisboa

Telefone: N. 5818

ORFANATO FERROVIÁRIO

MINHO E DOURO

DECORREU BRILHANTEMENTE A INAUGURAÇÃO DA SUA SEDE, SENDO DESCERRADOS OS RE- TRATOS DOS SEUS FUNDADORES

O Orfanato Ferroviário «Minho e Douro» fundado em 1914 é uma prestimosa e progressiva instituição de beneficência, que, tendo merecido sempre as mais honrosas atenções do Estado, conseguiu impôr-se também como modelo de organizações mutualistas e de assistência social. Mercê da iniciativa do sr. Joaquim Ferreira Neto, fiscal revisor reformado, a simpática instituição, com o valioso concurso dos seus numerosos associados—que hoje ascendem a uma dezena de milhares—tem proporcionado já inúmeros benefícios a uma legião de orfãos de antigos ferroviários, ministrando-lhes a par dum carinhoso auxílio de amparo paternal, uma modelar e proveitosa educação física, moral e intelectual, habilitando-os para as lutas da vida futura, tornando-os em cidadãos prestantes e em trabalhadores honestos, uteis à Pátria e à Família.

Esta iniciativa fez-se prodigiosamente progressiva sob a orientação do antigo inspector do tráfego sr. Joaquim Caldas de Brito—que conseguiu, pela sua inteligente e activa orientação administrativa, amealhar um grande capital, que tornou possível a garantia do futuro esplendoroso dessa instituição de previdência e de assistência infantil.

E, com o aplauso do Estado, foi permitida a compra, pela importancia de 9 contos, dum magnifico predio, situado na rua do Bonjardim, 1194, que é utilizado como sede propria da importante agremiação mutualista, em cujo orfanato se encontram presentemente, dezeseis creanças, que sofreram já o pesado luto da orfandade.

Alí recebem alimentação cuidada, vestuário, assistência medica, educação e ensino, estando-lhes garantida ainda a sua colocação quando atinjam o limite de idade.

A actual comissão executiva, da presidencia do sr. engenheiro Manuel Domingues dos Santos—antigo chefe de exploração do Minho e Douro e do Sul e Sueste—está empenhada em organizar agora um orfanato feminino, de acôrdo com algumas determinações estatutárias, ampliando-se, assim, a acção beneficente daquela instituição.

A SESSÃO SOLENE DO ACTO INAUGURAL

Solenizando o acto inaugural da sua nova sede efectuou-se uma sessão solene a que presidiu o sr. coronel Manuel Jose Pinto Osorio, antigo ministro das Obras Publicas, ex-présidente do conselho administrativo dos Caminhos de Ferro do Estado e actual vice-presidente da comissão executiva da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Secretariaram-no os srs. drs. Guilhermino Nunes e Casimiro Curado.

O sr. coronel Manuel Jose Pinto Osorio agradecendo a honra de presidir àquella sessão solene, saudou em nome dos dirigentes da C. P. os *homens bons* que conseguiram efectuar esta grandiosa obra de assistência social e de previdencia. Fez, em seguida, um caloroso elogio dos *veteranos fundadores* Joaquim Ferreira Neto e Joaquim Caldas Brito, cujos retratos, entre uma enorme e prolongada ovação, foram descerrados.

Usaram tambem da palavra, historiando a evolução progressiva daquela instituição de beneficencia os srs. engenheiros Manuel Domingues dos Santos dr. Guilhermino dos Santos e o sr. Raul Tamagnini Barbosa, tendo este orador ao encerrar a sessão proferido uma interessante prelecção sobre os modernos ensinamentos do corporativismo.

Após a sessão solene, foram visitadas todas as dependencias da nova sede do Orfanato Ferroviário, a cuja direcção a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* endereça o seu cartão das mais vivas felicitações.

NOTÍCIAS FERROVIÁRIAS

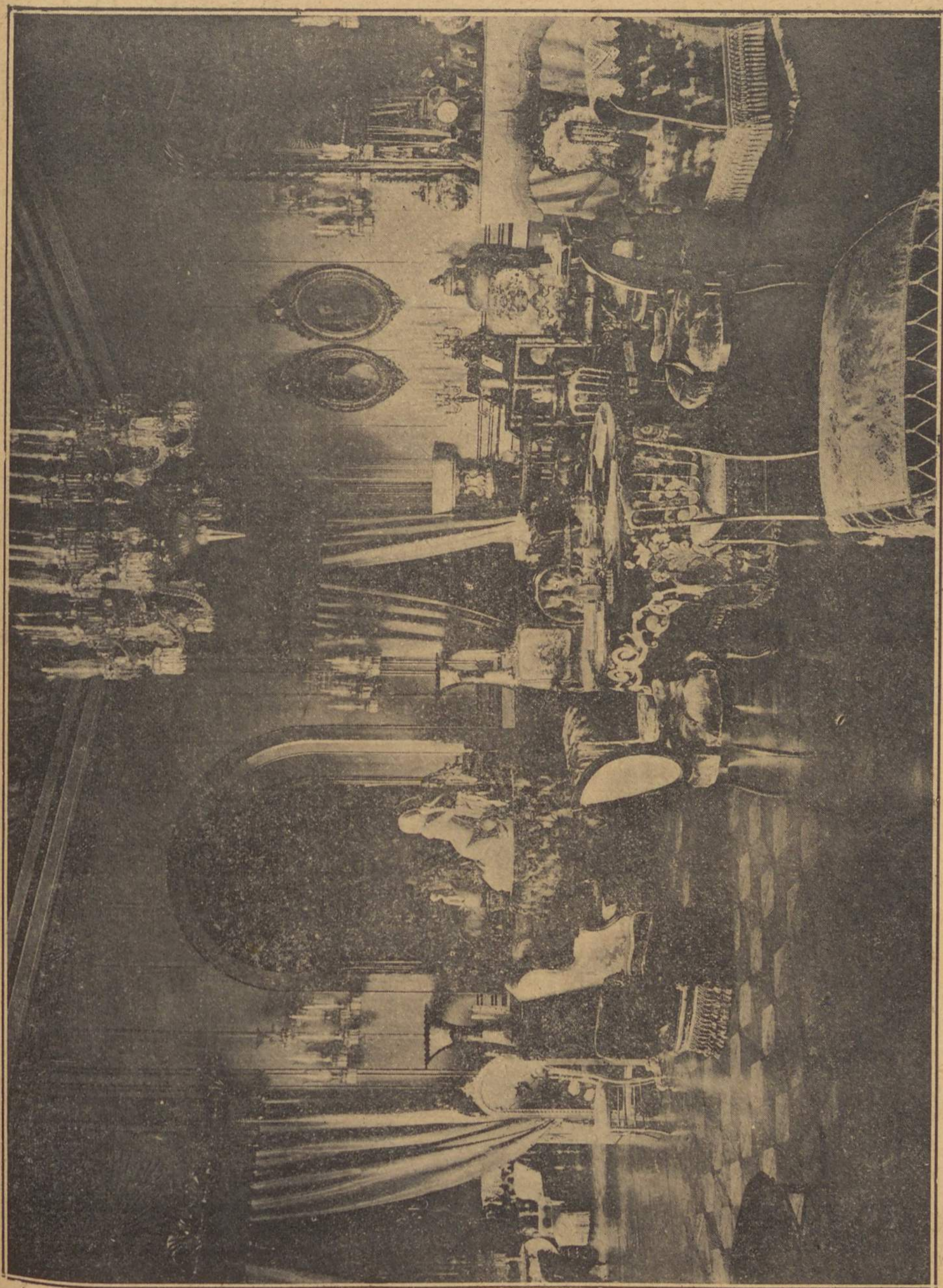
Por despacho ministerial de 20 do corrente foi aprovada a liquidação da garantia de juro da linha da Senhora da Hora à Trófa, na importância de 649.057\$35, relativa ao 1.º semestre do ano económico de 1933-1934.

Foi aberta à exploração a via ferrea dupla entre Contumil e Ermezinde, por onde circularam já os combóios descendentes do Minho e Douro.

Com este melhoramento muito beneficiarão as ligações ferroviárias entre o Pôrto, Minho e Douro, sendo possível fazer-se o estabelecimento duma ligação directa entre esta cidade e Marco de Canaveses. Também permitirá a organização dum novo combóio para o Minho, ao fim da tarde, só para passageiros.

Os estudos para a aceleração dos combóios do Pôrto a Braga estão muito adiantados, devendo efectivar-se mais esse melhoramento logo que esteja concluído o refôrço da via entre Ermezinde e Nine.

Veio fazer a inauguração daquele melhoramento o chefe adjunto dos serviços de movimento da C. P., sr. Barbosa Pita.



LISBOA — Palácio da Ajuda — Sala da Rainha