

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES - ECONOMIA E FINANÇAS - ELECTRICIDADE E TELEFONIA - OBRAS PUBLICAS
- NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO - AGRICULTURA E MINAS - ENGENHARIA - INDÚSTRIA E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto
1897; — Liège 1906; — Rio de Janeiro, 1908; Porto, 1934; — MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º — Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

Castelo Branco, Vista geral. — Linhas estrangeiras. —
A orientação profissional, pelo Dr. VASCO DE PE-
NHA COUTINHO. — Pela Instrução. — Um ban-
quete original. — Imprensa. — Fábrica de Tintas e Ver-
nizes «A Esfinge». — Há quarenta anos. — J. C. Alva-
rez, L.da. — Portugal Insular, S. Miguel, A «Ilha Verde».
— O Caminho de Ferro de Luanda, Entrevista com o
sr. Capitão GARCIA DE ANDRADE. — Publicações
recebidas. — Crónica do verão, por REBELO DE
BETTENCOURT. — Teatros e Cinemas. — Parte oficial

1 9 3 8

ANO 50.º

16 DE AGOSTO

NÚMERO 1216

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Dr. PARADELA DE OLIVEIRA

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

FREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .	1.00
FRANÇA () fr. ^{os}	100
ÁFRICA () . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS

RUA DA HORTA SÊCA, 7, 1.

TELEFONES { P B X 20158
Direcção 27520

LINHAS ESTRANGEIRAS

ALEMANHA

O «Daily Express» dá notícia de que a administração dos caminhos de ferro alemães publicou um relatório confidencial, que, ao passo que aponta a situação crítica daqueles caminhos de ferro, faz a crítica severa do regime. Este documento prova — diz o jornal — que a era das aventuras militares de grande envergadura ainda está muito longe. «Esse documento, que não se destina ao público — acrescenta o «Daily Express» — é o mais franco que até agora tem sido impresso pelo novo regime. É de observar que o rearmamento do Reich exige das companhias alemãs de caminhos de ferro esforços acima das suas forças, como o provam multiplos accidentes ferroviários ocorrido há um ano a esta parte. O material não é renovado nem substituído. Constroem-se vagões por meios de acaso e acontece o mesmo com as locomotivas, em que se utiliza principalmenie «ersatz». O relatório formula a queixa de que os caminhos de ferro servem para d r boas situações aos membros zelosos do partido, nomeados em razão das suas qualidades políticas e não por suas aptidões técnicas.

O balanço de accidentes é de 961 em um ano e o relatório sublinha que, reservando-se como se reservam as matérias primas para o fabrico de material de guerra, os caminhos de ferro têm de utilizar produtos sintéticos. Essa enorme produção de material de guerra — conclue o jornal — obriga o sistema económico alemão a carregar com um fardo demasiado pesado».

HOLANDA

O ano passado, com obras públicas e várias trabalhos de construção civil, êste país gastou 130 milhões de florins, equivalentes a um milhão e meio de contos da nossa moeda. Vinte por cento desta importante quantia, foi destinada ao Caminho de Ferro.

INGLATERRA

Uma locomotiva da linha «London Northeast Railway», acaba de bater o «récord» inglês de velocidade, alcançando 201 quilómetros horários. Esta locomotiva foi construída quando das festas da Coroação e possui o perfil aerodinâmico das melhores locomotivas mundiais.

FRANÇA

A companhia dos caminhos de ferro do Estado aumentou de novo as tarifas para fazer face ao «deficit» continuo. O aumento varia entre 2 e 12 %. Espera-se que as receitas anuais aumentem, em consequência desta medida, cêrca de 375 milhões de francos.

Estudos da actualidade

A orientação profissional

Pelo Dr. VASCO DA PENHA COUTINHO

SALVAS algumas restrições impostas pelas circunstâncias da vida actual, pode-se afirmar que o homem de hoje possui a liberdade de escolher o trabalho que fôr mais do seu agrado. Porém, tempos houve em que assim não sucedia: dados pelos reis e outros grandes senhores, certos cargos existiam na posse de determinadas famílias, passando de pais para filhos, por herança. Êste modo de transmitir a profissão chegava a ser obrigatório.

Ora, ainda que cada um tenha a faculdade de seguir o rumo que lhe apeteça, o certo é que ninguém deve decidir sobre a carreira que mais lhe sorriu sem pensar maduramente no caso. Com efeito, trata-se de dar um passo da maior responsabilidade, de consequências desconhecidas mas que hão-de certamente reflectir-se nos interesses próprios do trabalhador, nos da sua família e também nos da colectividade.

Diante de um problema desta natureza, julgá-mos acertado chamar para êle a atenção dos ferro-viários.

* * *

No país dos homens práticos — os Estados Unidos da América do Norte — verificou-se que os carros eléctricos ocasionavam desastres em número exagerado e logo ocorreu encarregar um sábio (por sinal alemão) de estudar as causas do estranho acontecimento. Sujeitando os condutores a um exame apropriado, fácil lhe foi concluir que a maioria não possuía as qualidades necessárias para se desempenhar do serviço como convinha à segurança da população.

Assim, pode-se dizer, surgiu a idea de investigar as aptidões dos candidatos aos vários misteres.

Por outro lado, as carreiras malogradas por inadaptação das pessoas aos ofícios e a necessida-

de de encontrar para os mutilados da guerra uma ocupação compatível com as suas fracas fôrças de homens parcialmente incapacitados, foram, entre outras, as razões que impuseram a necessidade de aplicação da orientação profissional que, em resumo, tem por fim descobrir as aptidões do individuo e indicar-lhe a carreira que mais convém a essas aptidões.

* * *

Entre nós, as coisas têm-se passado, lamentavelmente, de maneira aproximada à que vamos ver.

Terminados os estudos do adolescente, levados até onde lho permitiram as suas posses, importa naturalmente dar-lhe uma ocupação.

Nessa difícil conjuntura, os pais mais bem avisados não se dispensam de ouvir o conselho de amigos e parentes, no louvável propósito de acertarem com um mister capaz de assegurar ao candidato uma vida com menos dificuldades. O que se pretende encontrar, afinal, é uma carreira que tenha futuro.

Opina cada qual consoante o seu modo de ver e então chovem os alvitreiros mais ou menos levianos, descontraídos, e assim nasce muitas vezes a condenação do mancebo a uma vida para que de todo não estava talhado.

A razão do desacerto reside em nenhum dos que deram parecer sobre tão delicado assunto se encontrar habilitado a analisar e interpretar as inclinações de um ser humano em plena evolução da sua vida física e mental. Também o interessado não está à altura de tomar uma resolução apoiada em algum fundamento sério. Na idade em que naturalmente se encontra, as aspirações profissionais, está averiguado, são muitas vezes influenciadas pela imaginação de índole sexual e então, se é rapaz, não deixa escapar a oportunidade de se

aproximar do sexo fraco: o seu desejo é ser caixeiro de loja de modas, cabeleireiro de senhoras ou ter outra ocupação de facto tentadora nesse período agitado da sua vida íntima.

Outras vezes, quer seguir o ofício do pai, o que é explicado pela sua admiração de filho e natural desejo de o imitar em tudo. A família, apoiando quasi sempre tal intento, sugestiona o jovem, que acaba por convencer-se de que é essa a sua verdadeira vocação.

Muito vulgar é os aprendizes principiarem a sua vida ao sabor das facilidades que encontram no meio em que vivem e segundo a tradição local. Assim, nas regiões industriais estabelecem o seu primeiro contacto com a vida profissional nas oficinas, nas fábricas, onde vão aprender um ofício qualquer; nos centros comerciais, entram a praticar nas lojas, armazéns e escritórios de negociantes. Mas, em geral, ao acaso, sem saberem se procedem de harmonia com as suas tendências naturais, sem se submeterem a um exame de aptidão capaz de determinar se têm qualidades que satisfaçam às exigências da profissão a que vão dedicar-se, sem procurarem conhecer se esta não acusará amanhã sobra de braços e, por conseguinte, baixa de salários, se não serão mesmo excluídos dela por falta de trabalho, ignorando até se serão forçados a abandonar a profissão em que ingressaram confiados.

Em qualquer dos casos, pouca probabilidade haverá de acertar com a carreira.

Por estes processos arbitrários, poucos serão os que triunfam. O destino da maior parte será percorrer vários ofícios à sorte, prejudicando o próprio trabalho em que se empregam, falhando por falta de aptidão, de decidida vocação, como verdadeiros inúteis profissionais.

* * *

O que fica dito mostra bem a importância da escolha de uma carreira.

Modernamente, temos que considerar o trabalho como o maior valor do homem, e por isso a orientação profissional deve colocar cada um no lugar mais adequado no grande quadro dos profissionais.

O modo de o conseguir encontramos-lo expresso nas palavras autorizadas do sr. professor dr. Faria de Vasconcelos, director do «Instituto de Orientação Profissional Maria Luíza Barbosa de Carvalho», de cujo Boletim ⁽¹⁾ as transcrevemos:

«O que é preciso fazer para escolher uma carreira?

«É preciso, para começar, proceder ao exame, — clínico, antropométrico, fisiológico e mental — do adolescente, tendo em vista determinar por meio duma série de provas devidamente estabelecidas, as capacidades, as aptidões fisiológicas e psicológicas, as formas, as características

que estas apresentam, assim como as incapacidades, as inaptidões, que constituem contra-indicações formais para o exercício duma determinada profissão.

Em segundo lugar, é preciso conhecer a profissão sob todos os aspectos: fisiopsicológicos, técnicos, económicos, etc., as capacidades físicas e mentais que exige o seu exercício, os seus perigos e doenças características, as possibilidades do seu desenvolvimento, as condições internas e externas do seu exercício, a estrutura e o funcionamento dos respectivos instrumentos de trabalho, os seus salários, a sua aprendizagem, a sua organização corporativa, etc..

Dadas a natureza, a complexidade, a vastidão e a variedade de tais investigações, não podem estas ser levadas a bom termo senão por organismos especializados, gozando de toda a competência técnica necessária: são os institutos de orientação profissional que têm sido criados em todos os países e cuja acção benéfica aumenta dia a dia.

O facto de escolher para cada indivíduo a carreira ou o grupo de carreiras que melhor convêm às suas aptidões fisiológicas e mentais, o facto de colocar «the right man in the right place» não é simplesmente a solução adequada dum problema pessoal, que permite ao homem gozar uma vida mais feliz pelo exercício dum trabalho conforme à sua natureza, mas é igualmente a solução de numerosos problemas sociais relativos ao rendimento, organização, qualidade e valor do trabalho.

É por isso que nos mais variados países se tem criado e têm tomado um desenvolvimento prodigioso os serviços de orientação profissional, confiados a organismos técnicos que, pela aplicação de métodos rigorosamente científicos, estão em condições de diagnosticar as aptidões dos indivíduos, de os aconselhar na escolha da carreira mais adequada às suas capacidades, tendo em conta as exigências características da actividade profissional e as exigências do mercado profissional.»

A Alemanha é o país onde tais serviços estão mais espalhados: nalguns dos seus Estados é já obrigatória a existência de um instituto de orientação profissional nos núcleos de população de, pelo menos, 10.000 habitantes.

Em Portugal, por enquanto, só temos um desses organismos — o já citado Instituto de Orientação Profissional «Maria Luíza Barbosa de Carvalho», com sede em Lisboa.

Lembremo-nos, porém, de que a classe ferroviária está em condições excepcionais de beneficiar dos úteis serviços daquele modelar Instituto, pelas facilidades de deslocação de que disfruta.

Pensem nisto os pais!

(1) — N.º 23, Junho de 1955, pág. 18.

Pela Instrução

No Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide

realizou-se no dia 30 de Julho a festa de encerramento do ano lectivo

(CONCLUSÃO)

Todas estas viagens em Caminho de Ferro são concedidas gratuitamente pela Ex.^{ma} Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a quem a Caixa Escolar consigna os seus inesquecíveis agradecimentos. Tudo isto independente ainda da aula livre, a qual é freqüentada por Maquinistas, Fogueiros e aspirantes e que ilucida por correspondência assuntos técnicos e de cultura geral a todos os seus associados espalhados pelas linhas férreas do Norte a Sul do País, sempre que estes o solicitam, independente ainda da leitura que a mesma Caixa Escolar vai fornecer a todos os seus associados espalhados pelas mesmas linhas férreas, e tudo isto, meus Senhores e minhas Senhoras, é o esforço material dos sócios contribuintes desta Escola a sua maioria pessoal de locomotivas. Já que falei em pessoal de locomotivas e sem disprimôr para nenhum outro, quero testemunhar-lhe a minha grande admiração. Esse pessoal que dia e noite liga as duas Capitais do País bem merece a consideração de todos, lembrar só essas noites de inverno em que dois homens tripulando uma locomotiva partem ao anoitecer de Lisboa rebocando um Combóio para chegarem na manhã do dia seguinte ao Pôrto. O passageiro que viaja num desses combóios o que observa? Pouco ou nada, apenas sabe que durante essa viagem nocturna, dormiu novamente para voltar a acordar e nas trevas sob uma tempestade infernal o Combóio continúa correndo, correndo sempre e ao amanhecer está na Capital do Norte. Nunca mais esse passageiro recordou a viagem dessa noite inteira em que o Maquinista sob o peso da sua grande responsabilidade, não descurou um momento na sua atenta vigilância à linha que ia percorrendo esperando a todo o momento que se lhe deparasse na frente qualquer obstáculo que o fizesse parar e em que o Fogueiro durante a mesma viagem foi preciso fazer passar pelos seus braços algumas toneladas de carvão para alimentar o Monstro de Ferro. Mas não é só este pessoal que tem o peso das responsabilidades, é o pessoal das Estações, das Oficinas da via férrea, etc., etc. Todo ele vela pela segurança dos milhares de pessoas que diariamente viajam em combóios.

Procurei definir a V. Ex.^{as} em poucas palavras a situação desta escola perante o Estado e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Dir-se-á: A Escola Profissional de «António Vasconcelos Correia», prepara futuros agentes para Caminhos de Ferro e então subentende-se que é a Companhia que compete desenvolvê-la, aproveitando a iniciativa do seu pessoal, e torna-la um modelo, pois que é a única que ainda hoje existe na C. P. com as verdadeiras condições higiénicas e pedagógicas e legalmente constituída perante a Lei, não falando na Modelar Escola Camões no Entroncamento, mas essa só de Instrução Primária.

Por outro lado diz-se, a C. P. não pode absorver todo o rendimento da Escola e então compreende-se que está a preparar pessoal do qual algum se destinará a outras actividades. Mas a verdade é esta, os ferroviários necessitam de se instruir e desejam instruir e educar seus filhos e a Escola tal qual tem estado não chega para atender todos os pedidos, precisa de mais professores e daí o aumento de despesa que a instituição não pode suportar. A nossa população escolar no ano lectivo findo foi de 220 alunos e mesmo assim ficaram por matricular mais de 70 crianças. Na parte de Instrução primária temos o assunto remediado com a nomeação das duas professoras a que já me referi. Assim estivesse resolvida a questão do curso



O sr. Geraldo Lopes lendo o seu discurso

técnico profissional sobre o qual direi ainda que talvez a razão porque o processo respeitante à sua oficialização pendente do Ministério da Educação Nacional desde 1935 não ter obtido ainda deferimento definitivo, deve atribuir-se em parte a certas deficiências no mesmo as quais me foram apontadas pelo Ex.^{mo} Senhor Engenheiro Rodrigues da Silva, mas seguros no n sso caminho enveredado, continuamos confiados em Sua Ex.^a o Ex.^{mo} Ministro da Educação Nacional e seus ilustres colaboradores em que a oficialização do nosso Curso será um facto, pelo que vamos integra-lo em absoluto dentro dos programas oficiais excepto a parte técnica respeitante a Caminhos de Ferro, desaparecendo assim as deficiências que confesso existirem no respectivo processo, pois não devemos esquecer que no próximo ano lectivo teremos alunos no 5.º ano, último do curso, e que a Direcção desta Instituição terá que empregar os seus melhores esforços para que fique defendida em absoluto a situação da Escola Profissional de António Vasconcelos Correia.

Concluindo direi: que a Ex.^{ma} Companhia a quem esta Escola deve, especialmente a suas Ex.^{as} Ex.^{mas} Senhores Engenheiro António Vasconcelos Correia, ilustre presidente do Conselho de Administração, e engenheiro Alvaro de Lima Henriques, ilustre Director Geral, os seus maiores Protectores, terão todo o interesse em possuir uma Escola como esta, para instrução do seu pessoal e filhos, porque evidentemente que o rendimento da Empresa está em relação ao bom desempenho dos seus serviços e para isso tornar-se-á necessário preparar bom pessoal e a sua preparação só nas Escolas a poderão encontrar, de resto não fazemos mais do que imitar um bocadinho do que se faz nos Caminhos de Ferro Estrangeiros, neste estado.

O Estado, creio, que terá também muito interesse em que haja no País uma classe ferroviária bem adestrada aos seus serviços, instruída, educada e disciplinada e empregados com todas estas qualidades, como disse, só as Escolas os poderão formar. E quando se trate de uma classe ferroviária educada nestas condições, fico convencido de facto, que é uma classe que ao País pode prestar revelantes serviços, tais como cita o sr. capitão Humberto Cruz, num artigo intitulado, «Potencial da Guerra», publicado na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de 16 de Setembro de 1937 e onde o Coronel Henaff, Director dos Caminhos de ferro franceses durante a Grande Guerra, disse:

Um Exército privado de uma rede ferroviária bem organizada e explorada, achar-se-ia numa situação como a que teria se lhe faltasse os canhões ou as munições.

Não seria até preciso trazer para aqui este exemplo, bastaria que citasse o que foi dito pelo ex.^{mo} sr. Coronel Mousinho de Albuquerque, quando do movimento de 28 de Maio. Disse Sua Ex.^a: contribuiu muito para o bom exito do Movimento, a acção decidida dos ferroviários da C. P. especialmente o pessoal de locomotivas e daí a minha admiração pelos ferroviários, estas foram as suas palavras quando exercia as altas funções de Intendente Geral da Segurança Pública, data em que esta Instituição lhe ficou devendo muito, pelo muito que sua ex.^a patrocinou o seu desenvolvimento.

A ligar ao exposto, que considero um interesse puramente nacional, temos a respeitada opinião do ex.^{mo} sr. dr. Oliveira Guimarães, ilustre Inspector do Ensino Particular. Diz sua ex.^a no seu Relatório de 1937:

As Escolas Particulares do Ensino Profissional não têm um grande desenvolvimento nem é fácil obte-lo a não ser que por via de oficialização subvencionada se estimulem as Corporações Industriais e Comerciais para a criação de novos estabelecimentos, — e, acrescenta: Talvez este plano mereça alguma atenção, dada a necessidade de descongestionar as escolas oficiais de frequências que as instalações não comportam e os serviços não podem por isso atender convenientemente.

E assim creio, Ex.^{mo} Senhor Dr. António Leal e meus

Senhores, que tanto o Estado como a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses terão o alto interesse no progresso desta Escola, para bem de todos e para Bem da Nação.

Usou depois da palavra o sr. dr. Ivo Fernandes, que leu um interessante estudo em que termina com largas considerações sobre psicologia infantil e pedagógica. Finalmente, falou o representante do sr. ministro da Educação Nacional, que se referiu às excepcionais qualidades de trabalho do sr. Geraldo Lopes, louvando-o por, nos seus 12 anos de trabalho consecutivo, mostrar sempre o seu vigor e o prazer de sempre produzir em benefício do ensino. Referiu-se a um caso passado em Coimbra com um alto magistrado da Nação e um aluno da Universidade — que era ao tempo o actual Ministro da Educação Nacional, que aparecia todos os anos como premiado com os primeiros prémios. Por fim referiu-se ao significado da festa, à utilidade da modelar escola, a quem augurou um futuro melhor e compensador.

Antes de encerrar a sessão o sr. dr. António Leal concedeu de novo a palavra ao sr. Geraldo Lopes para lêr os nomes e classificação dos alunos aprovados nos seus exames, entregando o sr. Presidente da Mesa os respectivos certificados aos que melhor classificação obtiveram.

As 20 horas, o Chefe do Distrito sr. tenente-coronel Lobo da Costa visitou a exposição dos trabalhos dos alunos e as várias dependências do G. I. F. C., acompanhado pelo director sr. José Geraldo Lopes.

Um sexteto abrilhantou a festa.

Engraxe só com

MIMI

a pomada preferida

União Industrial de Graxas, L.^{da}
Avenida 24 Julho, 16



LISBOA

BALANÇAS E BASCULAS

ROMÃO

Casa fundada em 1778

Especialistas em balanças:

automaticas
registadoras
laboratório

Cruzes da Sé, 15 — LISBOA

UM BANQUETE ORIGINAL HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Agosto de 1898

No próximo mês de Outubro deve realizar-se, em Lisboa, num dos nossos melhores restaurantes, um banquete original, de homenagem a 10 dos mais antigos creados dos cafés desta cidade.

Esta homenagem é, na verdade, das mais originais que se realizam na capital, e constitue uma prova de simpatia e de gratidão pelos humildes e honrados operários, com quem os homens do comércio, finanças, indústria e jornalismo convivem diariamente, e que conhecem, como poucos, as grandezas e as crises dos habitantes d'este jardim da Europa, à beira rio plantado.

Os creados dos cafés não têm história própria, porque a sua história é a dos seus frequentadores. Se, um dia, publicarem as suas memórias, falarão mais dos outros do que de si próprios, porque a sua história não pertence às suas pessoas mas à vida quotidiana dos cafés.

Apezar de, ainda, não se ter feito, para êsse jantar, nenhuma inscrição, reina já grande entusiasmo por essa homenagem.

As pessoas que desejem participar dêsse jantar de homenagem, podem dirigir à redacção desta publicação, as suas adesões.



I M P R E N S A

«O VOLANTE»

Passou no dia 7, o 12.º aniversário o nosso prezado colega «O Volante» que Campos Júnior tem dirigido com saber.

Publicou êste semanário um número especial com boa e variada colaboração, inserindo gravuras da actualidade no meio desportivo e automobilístico.

Longa vida é o nosso desejo com um abraço ao Campos Júnior.



Fábrica de Tintas e Vernizes «A Esfinge»

Recebemos um luxuoso folheto de propaganda da acreditada Fábrica «A Esfinge», de Vila Nova de Gaia, de que é proprietário o grande industrial, sr. Armando Gomes Pessanha.

O folheto contém gravuras de vários pontos do norte do país que foram pintadas com as tintas daquella fábrica, e reproduz documentos de várias firmas que atestam a excelência dos produtos da «Esfinge».

Agradecemos o exemplar oferecido.

Tracção electrica em Lisboa

Está já approvedo pelo governo o contracto entre a camara municipal e a companhia carris de ferro, para a exploração, por 99 annos, das linhas hoje existentes e de muitas mais por meio da tracção electrica por cabo aereo.

Esta concessão torna-se notavel porque *em parte alguma do mundo* ha uma outra companhia que tenha tão larga nem tão vantagosa concessão.

A unica modificação que foi feita é a restricção da camara poder, passados 20 annos, impôr á companhia a modificação do seu systema de tracção, e no caso d'ella não acceitar, a camara no praso de um anno... questionará e... veremos então.

Não nos dá o espaço para as considerações que este negocio nos suggere.

Linhas portuguezas

Movimento extraordinario. — Foi enorme o movimento de passageiros nas linhas que partem de Lisboa, durante os dois dias 13, 14 e 15.

Para a linha de Cintra, foram n'esses dias cerca de 10.000 pessoas, para a de Cintura 9.000; nos comboios do Oeste foram 5.000 e nos de Cascaes não menos de 18.000 nos do Norte 4.000, além de 800 no especial de excursão ao Porto, e nos do Sul e Sueste uns 4.000.

Um total de cerca de 50.000 passageiros?

Gondomar. — Foi prorogado até ao fim de setembro o praso para os concessionarios do caminho de ferro de Gondomar effectuarem o deposito de 30 contos, sem o que lhe não póde ser passado o alvará de concessão.

Tremvia das Devesas. — Foi approvedo pelo conselho superior de obras publicas e minas a transferencia da concessão do tremvia do Porto ás Devesas a favor do conhecido photographo o sr. Emilio Biel.

Ponte internacional do Minho. — Foi inaugurada a illuminação electrica n'esta ponte. Tem 21 lampadas, sendo 19 de 20 velas e 2 de 100 velas nos extremos da ponte.



J. C. ALVAREZ, L.^{DA}

Inaugurou-se no dia 5 uma nova firma especialisada em artigos fotograficos pertencente à firma J. C. Alvarez, L.^{da}, na Rua Augusta, 205-207.

À cerimonia de inauguração assistiram bastantes convidados, entre os quais representantes da Associação Industrial, Commercial, Imprensa, etc..

Foi oferecido um «Pôrto» a todos os convidados, havendo brindes de homenagem aos proprietários do novo e modelar estabelecimento.

== ÊSTE NÚMERO FOI VISADO ==
== PELA COMISSÃO DE CENSURA ==

PORTUGAL INSULAR

A Ilha de S. Miguel — que hoje começa a ser também conhecida pela designação turística de «Ilha Verde» — reúne, como nenhuma outra ilha do arquipélago dos Açores, excepcionais condições como centro de turismo.

Rivalisa em panoramas com a celebrada Ilha da Madeira, e com os seus lagos maravilhosos dos vales das Sete-Cidades e das Furnas rivalisa com a própria Suíça.

Em S. Miguel caminha-se de surpresa em surpresa. Se, de Ponta Delgada, caminhar-mos para o ocidente, encontrarmos, a uma hora de automóvel, diante dum dos mais surpreendentes panoramas de todo o mundo: é o vale das Sete-Cidades, em cujo fundo repousam duas enormes lagôas, separadas por um pequeno e estreito istmo, uma azul, reflectindo o lindo céu dos Açores, e a outra verde, por causa da vegetação que a rodeia.

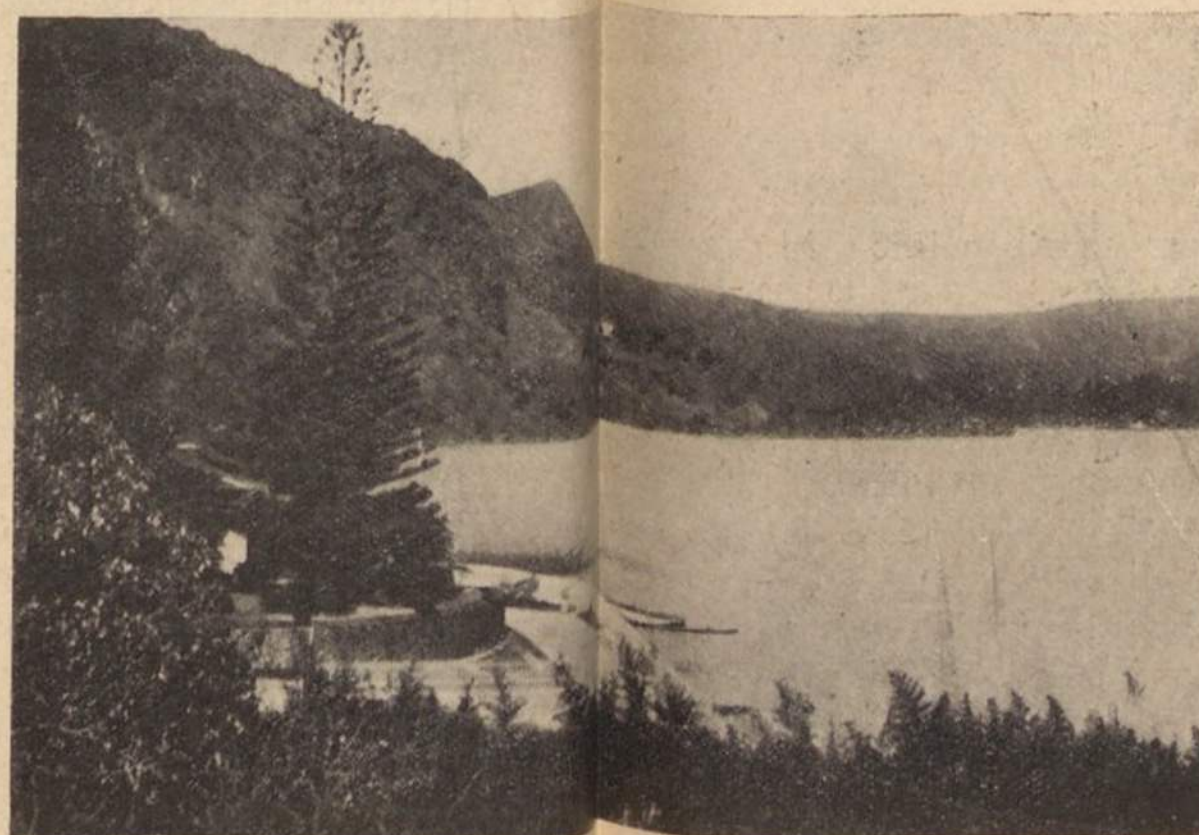
Mas é no Vale das Furnas

que o turista poderá demorar-se mais detidamente.

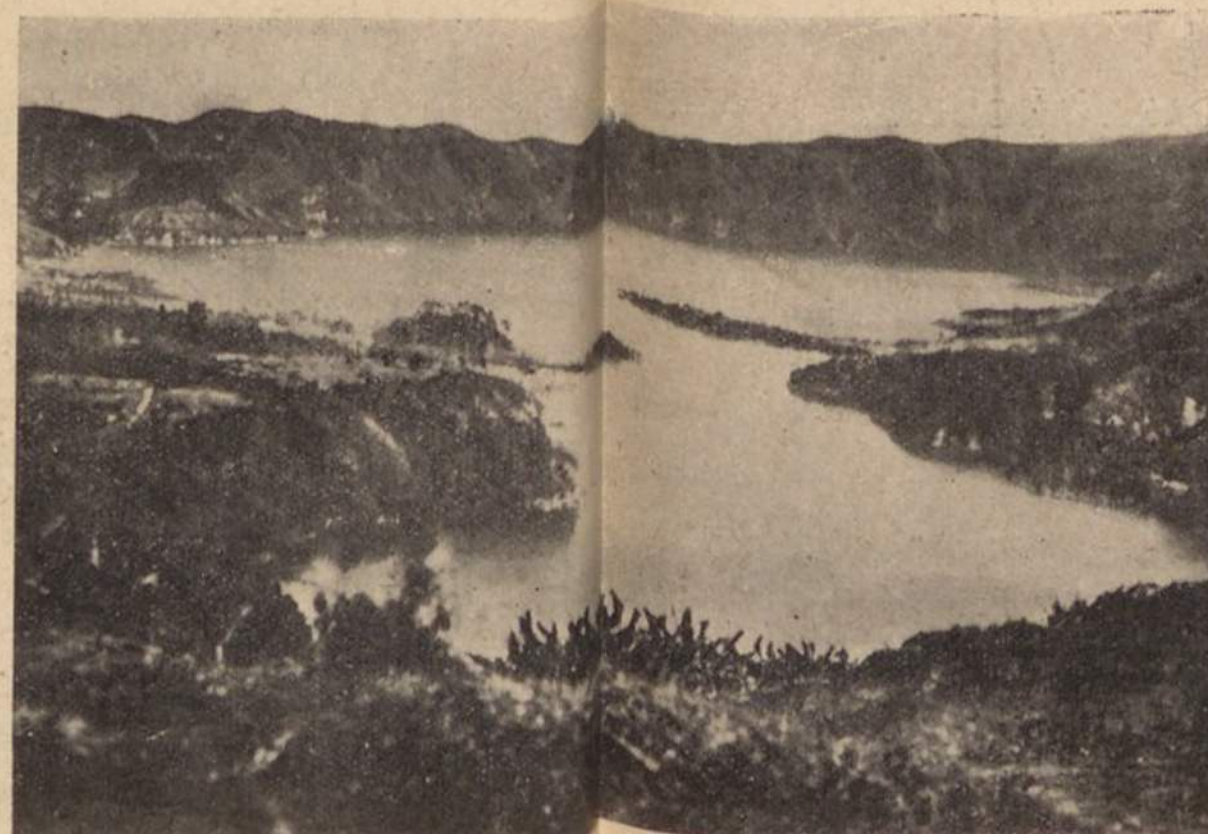
Na opinião de sábios, médicos, hidrologistas, nacionais e estrangeiros, que têm visitado este vale, as Furnas constituem a mais rica estação de águas de toda a Europa, águas próprias para várias aplicações terapêuticas, e às quais, desde séculos, milhares de doentes têm recorrido, sempre com benefício.

Mas nas Furnas não encontramos sómente águas medicinais, encontramos também águas potáveis de estranho e delicado sabor, e encontramos, também, para regalo do espírito, jardins maravilhosos, paisagens soberbas, ribeiras rumorosas, que enchem o local de poesia.

Graças às realizações da



Um trecho da lagôa das Furnas



Um aspecto dos lagos das Sete-Cidades

Sociedade «Terra Nostra», o vale das Furnas oferece ao visitante mais exigente todas as comodidades que encontramos nas mais celebradas estações de águas: um hotel magnífico, um parque sem rival, pelo menos no país, uma piscina de água quente, um casino, uma linda casa de espectáculos, e campos para diversos jogos.

A temperatura, nas Furnas, é ameníssima. Do Vale podem organizar-se excursões encantadoras, à vista da Povoação ou à Lagôa das Furnas, onde se pode fazer natação e remo.

Em turismo procura-se sempre a novidade.

A Ilha de S. Miguel é uma coisa nova e começa a ser largamente visitada.

As nossas gravuras dão-nos aspectos dos Lagos das Sete

Cidades e das Furnas, que constituem duas maravilhas sem par da Natureza.

Escritores de nomeada, como Raul Brandão, que escreveu as «Ilhas Desconhecidas», Sousa Costa que publicou as «Ilhas das três formosuras», e ainda Maria Lamas, um dos vultos mais ilustres da nova geração, que vai publicar, dentro em breve, um lindo romance de amor, intitulado — «A Ilha Verde», têm proclamado a Ilha de S. Miguel como um dos mais belos recantos de Portugal, pela sua vegetação, pelo seu clima e pelas suas surpreendentes paisagens.

Lord Byron chamou a Sintra o Eden terreal. O que não diria ele, que poeta não escreveria o grande poeta, se conhecesse as Furnas?

Estância termal das mais ricas da Europa, o Vale das Furnas não se recomenda apenas aos doentes do corpo, é propício também aos que necessitam de repouso para o espírito.

S. MIGUEL = «Ilha Verde»

PROBLEMAS DE ANGOLA

O Caminho de Ferro de Luanda

Entrevista com o sr. Capitão Garcia de Andrade

À volta da nossa Colónia de Angola tem-se feito uma política de intrigas, de sobressaltos, dissolventes, umas vezes cá dentro, outras lá fóra.

Hoje diz-se que certa potência tem pretensões àquela nossa rica Colónia; amanhã afirma-se que lhe foi já prometida; para logo se dizer que a soberania portuguesa está em perigo. E afinal averigua-se que tudo provém das «magicacões» de qualquer ilustre preopinante em minguia de assunto. A soberania portuguesa é, naquela vasta região do Império, inabalável, segura — enquanto os portugueses o quiserem.

A visita do Chefe do Estado à Africa é uma afirmação de soberania e o começo de novo estadio de acção colonizadora.

Há meses tivemos ensejo de conversar durante algum tempo com um distinto oficial do Exército e nosso presado amigo sr. capitão Garcia de Andrade, colonial de larga experiência, que hã pouco regressou a Angola, onde desempenha com especial dedicação as funções de Administrador Delegado da Companhia Geral de Construções, à qual foi adjudicada a Reconstrução do Caminho de Ferro de Luanda.

Não se surpreendeu o sr. capitão Garcia de Andrade quando o informámos do que às vezes corre por êsse mundo em relação a Angola. Lá também chegam as intrigas, mas esclarecem-se logo com precisão e com patriotismo.

— Angola é absolutamente portuguesa, caracteristicamente portuguesa e todos os seus colonos e entidades oficiais, desde o sr. Governador Geral, Coronel Lopes Mateus, ao mais modesto funcionário e até os nativos, todos têm como principal preocupação o bem da Colónia, o seu máximo desenvolvimento e engrandecimento, sob a égide da Bandeira Portuguesa.

«A Imprensa é, por todos os pontos de vista, honestíssima, tratando sempre com excepcional interesse e patriotismo todos os assuntos que se ligam com o fomento e riqueza da Colónia.

E continuando, com energia, afirma-nos:

— A obra de conciliação levada a efeito pelo sr. Governador Geral, é admirável. Faço parte da Junta Consultiva da Província de Luanda e tenho sentido também que a única política do seu Presidente, sr. Comandante Lopes Alves, é a política

nacionalista, sim, mas sem ser aquela política de corrilhos, que só provoca dissensões.

«É certo que ainda há elementos que não são abertamente da situação, mas colaboram com absoluta lialdade na obra do Governador Mateus, por terem reconhecido que o seu interesse é o interesse nacional, o interesse da Colónia e o interesse de todos.

«Tem o sr. Governador Geral percorrido toda a Colónia e em todos os pontos tem sido carinhosamente recebido e comulado de ovações que se estendem ao Chefe do Estado e do Govêrno, de quem é fervoroso admirador.

«Benguela era o ponto nevrálgico da política. Com o seu actual Governador, sr. capitão Eurico Nogueira, seguindo as pisadas do sr. Governador Geral, desapareceram a intriga e a política derrotista e desafecta à situação.

É PRECISO LEVAR PARA ANGOLA CAPITAIS METROPOLITANOS

O sr. capitão Garcia de Andrade, como todos os portugueses que trabalham em África, em lhes falando de Colónias, sentem sempre o profundo sentimento de engrandecimento da Colónia em que vivem.

E, assim, disse-nos:

— É a Imprensa uma alavanca formidável ao serviço das causas justas, ao serviço do bem público — e muito importante é o seu papel ao lado do Govêrno do nosso País, na orientação do espírito público pró-Colónias, ventilando, agitando, estudando os vários problemas que necessitam de ser equacionados por forma a que o Império Colonial Português, formado e consolidado à custa de tanto e generoso sangue dos nossos, e sacrifícios sem conta, se valorize e apregõe bem alto a formidável obra que temos feito e havemos de desenvolver cada vez mais, nas nossas Colónias, procurando o seu enriquecimento e tornando cada vez mais felizes a sua massa populacional tão arreigadamente portuguesa, sem distinção de raças ou de côres.

«Como Angola aprecia, sempre que a nossa Imprensa da Metrópole refere e trata os problemas coloniais!

«E quanto estimaria ver que esta Imprensa criasse nas suas colunas uma secção própria em que tratasse exclusivamente dos assuntos coloniais, procurando interessar os capitais que estejam, por vezes, apenas depositados nos cofres dos Bancos a juro baixo, relativamente àqueles resultados que poderiam colher se fôsem investidos no desenvolvimento do fomento e da riqueza das Colónias; — é, no caso presente, no muito de possibilidades que nos oferece o solo e sub-solo de Angola, pérola rutilante do nosso Império! E isto iria ao encontro e reforçando a política, ou melhor, a ordem de trabalhos do Ministério das Colónias, toda orientada na valorização das nossas Colónias.

«E é neste sentido — estou convencido — que o actual Ministro das Colónias, sr. dr. Vidira Machado, se tem esforçado por prestigiar a administração colonial — base da confiança que é preciso exista para o enriquecimento da Colónia, por uma acção conjunta da Metrópole e Colónias para o desenvolvimento cada vez mais intensivo do seu fomento. E a acção do sr. Ministro, se já tem sido de apreciar, a dentro do quadro geral traçado pelo prestigioso Chefe do Governo, consoante as possibilidades financeiras, muito valiosa ha-de vir a ser, dado o sentimento que o anima, à frente do seu Ministério.

Tenhamos fé e confiança na actuação reconstrutiva do nosso Governo, tanto na Metrópole como nas Colónias. partes integrantes da nossa querida Pátria.

O VALOR DA RECONSTRUÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DE LUANDA PARA O FOMENTO DA COLÓNIA

O sr. capitão Garcia de Andrade falou-nos dos trabalhos em que a Companhia Geral de Construções se tem empenhado em Angola — a Reconstrução do Caminho de Ferro de Luanda, alavanca formidável para o fomento da Colónia.

— Estou em Angola há quatro anos como Administrador-Delegado da Companhia Geral de Construções que está executando o contrato em «régie», da Reconstrução da Linha Férrea de Luanda, que se vem levando a efeito desde 1921 e que não está concluída há muito por falta de verba bastante, por circunstâncias que a crise geral criou.

«É preciso que neste ano económico os trabalhos não parem, por falta de dinheiro, visto que, trabalhando em «régie», como lhe disse — e dentro das normas contratuais — é fundamentalmente indispensável que ao começo do novo ano esteja autorizada a abertura automática do crédito bastante para prosseguirmos os trabalhos e não se repetir a paralização, com graves prejuizos não só para a Companhia como para o Estado, porque deixa de explorar, com a economia correspondente, a linha, e obter assim o seu maior rendimento.

«O custeio dos trabalhos, que só pertence ao

Estado, tem sido feito por créditos abertos; e como sucede nestas coisas burocráticas, perde-se necessariamente, sempre muito tempo; e os serviços param por longos espaços de tempo. E muito mais paralizariam é certo, se executados por qualquer companhia estrangeira, que não sentiria como nós, o interesse e o bem da Nação, porque, em tudo, por uma questão de patriotismo, desejamos colaborar com o Governo, esperando confiadamente que este nos não falte com os meios primordiais para concluir o contrato.

«Ora, sucede que os créditos esgotam-se ou caducam e os trabalhos suspendem-se e à Companhia é-lhe indicado limitar-se a trabalhos de conservação, vigilância e guarda da 3.^a Variante, perdendo o Estado e perdendo a Companhia, a um tempo!

«Apesar disso, mesmo os trabalhos de conservação — só por si sem poderem ser acompanhados com todos os restantes trabalhos — custam muito dinheiro, o que envolve imobilizações da Companhia, além do seu crédito — grande que é, embora — mas tudo custando-lhe muito caro.

«Espera a Companhia que o sr. Ministro das Colónias, que tão inteligentemente tem resolvido os problemas coloniais, atenda mais este: o da conclusão da Reconstrução do Caminho de Ferro de Luanda, que é, na verdade, de uma altíssima importância — e tão grande como foi focada pela direcção daquele Caminho de Ferro, quando da exposição do Ano X da Revolução Nacional!

Creia que toda a população de Angola — Banco de Angola, Imprensa e Organismos económicos sentem o valor da Reconstrução do Caminho de Ferro de Luanda por dolorosa experiência passada; e apreciam a forma digna e leal como a Companhia está trabalhando, honestamente e com critério, apenas para bem servir os interesses nacionais e o bem de Angola. E faço justiça ao sr. Governador Geral, dizendo que assim pensa também, Sua Excelência.

O sr. capitão Garcia de Andrade continuou expondo sinceramente:

— O Caminho de Ferro de Luanda não pode ser, de momento, uma instituição de que resultam lucros para o Estado; primeiro é preciso fomentar o vasto e rico *hinterland* de Luanda e depois recolher-se-ão os lucros não só sob o ponto de vista de exploração, pela indemnificação da produção, como de colonização, ambos de capital importância para a vida e engrandecimento da Colónia.

«Afirmando-lhe — disse-nos convictamente o capitão Andrade — que Angola pode ser um verdadeiro celeiro da Metrópole, porque pode produzir muito, além do quanto é preciso na Metrópole. O que é necessário é aproximar dos portos, em termos económicos e com valorização para estes, o interior da Colónia. O pôrto de Luanda, logo que esteja aparelhado, como o vai ser, precisa de se valorizar; e isto só o consegue pelo Caminho de Ferro de

Luanda, de que êle será a testa, promovendo o desenvolvimento do interior de Luanda e enriquecendo a Colónia.

«Agora os portos estão cheios de mercadorias várias, prova do que tem sido a exploração agrícola da Colónia, até ao nível do que se pode fazer. O que é preciso é trazer-la agora para a Metrópole. Os navios que vêm da Costa Oriental, geralmente, passam por Angola já bastante carregados, de forma que é um outro problema que necessita resolução.

OS TRABALHOS REALIZADOS JÁ PELA COMPANHIA GERAL DE CONSTRUÇÕES

— Como lhe disse já, estamos a trabalhar na reconstrução do Caminho de Ferro desde 1921. Falei-lhe das dificuldades que temos tido pela demora da abertura dos créditos; — agora vou dizer-lhe o que são os principais trabalhos e obras:

«Fizemos já a 1.^a, 2.^a e 3.^a variantes, esta em conclusão. Para só lhe apresentar um aspecto do valor destes trabalhos dir-lhe-ei que dantes demorava-se no trajecto de Luanda a Malange, 48 horas, quando não se demorava 8 dias e um mês, e perdiam-se as praças, quando não as cargas, sempre que as chuvas destruíam a linha como várias vezes sucedeu.

«Hoje demoram-se apenas, e no máximo, 12 horas, seguras, precisas, fixas, porque os combóios têm horas de partida e de chegada, que são rigorosamente cumpridas, em nada as chuvas prejudicando a sua marcha.

«Substituímos por aterros volumosos os aquedutos de Val de Zondo, que antes eram verdadeiros precipícios. Foram trabalhos custosos!

«Construímos duas pontes: uma em cimento armado, sobre o rio Xixe; outra com «armadura de ferro», sobre o rio Luinha, sendo êste projecto do engenheiro sr. Vicente Ferreira.

«A de Xixe é construída em cinco «tramos» de 6 metros cada e a de Luinha com único vão de 30 metros.

«Além de mais de uma dezena de aquedutos construídos na 1.^a variante e na 2.^a, só na 3.^a variante construímos já 150 aquedutos, sendo o de Múria, de dois vãos. Estamos em construção de um outro, com a extensão de 30 metros e um vão de 4 metros que, possivelmente, a esta hora, deve estar concluído; fica à saída da estação de Canhoca, para o lado de Malange, afim de se poder fazer o rebaixamento da respectiva estação e a construção de uma «cocheira» para carruagens e uma reserva de máquinas, dando acesso, também, às máquinas do Golungo.

«Está também construída a estação de Catete, no termo da 1.^a variante, além de várias «casetas» para capatazes, de quatro compartimentos cada, higiénicas e confortáveis, estando em conclusão a do Múria.

«A construção das estações de Zenza e Beira Alta, em estilo à antiga portuguesa, com cais descoberto e coberto, sanitários para ambos os sexos e fossa; com residência para os chefes da estação, são obras em conclusão, dignas e que atestam o nosso esforço e trabalho!

«Foram pintadas as pontes em ferro da Luinha e Lucala, esta depois de reparada; vamos construir dois postos médicos, um em Zenza e outro na Canhoca; e — frise êste ponto que é importante, diz-nos o sr. capitão Andrade — estamos rectificando o traçado entre Luinha e Canhoca, para conseguir levar até esta estação as máquinas da série 200 pelo alargamento do raio das curvas — trabalho êste muito valioso. Procedemos também à rectificação do perfil entre Zenza e Maria Tereza, do que resultará especial economia para a exploração e rapidez nos serviços.

«Outro trabalho importante: o abastecimento de água à estação de Catete, pelo rio Quanza, com dispositivo para abastecimento a toda a povoação, evitando assim que a população continue a ser altamente prejudicada pelo consumo de águas das lagoas de que se tem abastecido. Este estudo está já concluído, devendo-se ter entrado já nas negociações para a compra de material afim de se iniciar a construção.

UMA PERFEITA ADMINISTRAÇÃO E UM ZELO INEXCEDIVEL

Para trabalhos realizados em África, numa região tremenda, com um clima que arrasa as forças físicas, sob um sol ardentíssimo, confessamos que é grande e digno o que a Companhia Geral de Construções tem já realizado.

«Sabíamos antecipadamente que a administração da Companhia é perfeitíssima e cujo zelo merece, não só por parte do sr. Governador Geral, coronel Lopes Mateus, como da fiscalização a cargo do sr. engenheiro Sande Lemos a até mesmo da Fazenda de Angola, a cargo do inspector sr. Guilherme de Meneses, toda a confiança, o que não é tarefa fácil de conseguir-se daqueles altos funcionários.

É ainda o sr. capitão Garcia de Andrade, quem nos diz:

— Na Companhia trabalha o coração ao serviço do cérebro. Não se pensa, sem se sentir. Fazemos o máximo da economia em todos os serviços, sem prejuízo para qualquer dêles. Trabalhamos em «esferas» como se fôssemos uma máquina, com precisão, como um relógio. Temos um único interesse: realizar trabalho seguro e honesto, defendendo ao máximo os interesses do Estado que são os da Colónia, sem prejuízo para a Companhia, e antes com aumento sempre crescente do seu prestígio.

Sabemos também que a sua organização é modelar e a disciplina absoluta.

Todo o pessoal que serve a Companhia vive

como se servisse directamente o Estado, defendendo em absoluto os seus interesses, como a própria Companhia assim procede, e exige se pratique.

Prova-o a afirmação que nos fez o sr. capitão Andrade:

— Como militar sinto-me honrado com a confiança que em mim depositam, por reconhecerem que sirvo a Companhia Geral de Construções, sem desprezar, e antes, sempre acautelando ao máximo os altos interesses do Estado e da Nação e nomeadamente os de Angola.

Um facto que é preciso atender:

A Companhia tem ao seu serviço cerca de 1.500 indígenas, entre os quais mais de 400 voluntários e os restantes contratados. Os indígenas contratados são geralmente recrutados em regiões diferentes e por um ano; e sofrem na aclimação da região em que têm de trabalhar.

Só depois disso conseguimos um rendimento de trabalho proveitoso. Se os créditos para o contínuo prosseguimento dos trabalhos não forem abertos a tempo, todo aquele pessoal terá de ser licenciado com graves prejuízos para o Estado e para a Companhia, que em última análise poderá conformar-se em se limitar apenas a trabalhos de conservação, sempre dispendiosos, dada a falta de conclusão dos trabalhos, ao que aliás, pelo contrato a que não é obrigado, podendo tal vir a ser motivo de revisão de contrato.

O sr. capitão Garcia de Andrade, na larga conversa que tivemos, contou-nos um facto curioso que

atesta a honestidade de trabalho da Companhia e que não resistimos a assinalar:

— A Companhia paga de salário diário, a cada indígena voluntário, 3,00 Angolares; pois largam patrões que lhes pagam a 4,00 Angolares, para virem trabalhar na reconstrução do Caminho de Ferro de Luanda — por 3,00 diários — única remuneração — sendo um serviço em extremo violento; mas isto fazem, porque sabem que a Companhia os trata bem, proporcionando-lhes uma alimentação sã e o mais económica possível, sem qualquer interesse próprio, que não seja o bem estar do indígena, máquina valiosa, que é preciso que produza e conserve a saúde e o moral.

Por tudo isto, julgamos do maior interesse nacional, proceder-se de forma a que a reconstrução do Caminho de Ferro de Luanda seja concluída o mais depressa possível, tanto mais que foi iniciada em 1921 e a sua económica exploração por parte do Estado conduz a colher o lucro dos capitais empregados e a beneficiar consideravelmente a vida da Colónia de Angola.

Estas notas são redigidas com apontamentos duma conversa, que há meses tivemos com o sr. capitão Garcia de Andrade. Apesar de terem já uma «idade» tão «adiantada» em jornalismo, parece-nos que não perderam a utilidade e a oportunidade. Por isso as arquivamos neste número de «A Voz» e neste dia — particularmente dedicados a Angola.

(Do jornal A Voz)

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Beira Alta

Recebemos o relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta referente ao exercício do ano findo.

Dez anos na Pasta das Finanças

O Secretariado de Propaganda Nacional acaba de editar, num volume de 140 páginas de texto, um resumo elucidativo da vasta obra administrativa realizada por Salazar, de 27 de Abril de 1928 a 27 de Abril de 1938.

O volume abre com as seguintes palavras de Salazar, pronunciadas há dez anos, a servir de legenda: «Sei muito bem o que quero e para onde vou, mas não se me exija que chegue ao fim em poucos meses».

Começa-se por fazer um pouco de história da «Herança do Passado», em que se denuncia a evolução do *deficit* orçamental e a extensão crescente da infecção dos compromissos do Tesouro.

Nos capítulos seguintes resume-se a acção admirável de Salazar, posta ao serviço do restauro do equilíbrio financeiro do país.

O livro está escrito de molde a interessar até mesmo as pessoas que não se especializaram em estudos financeiros.

Foto Revista

Recebemos os n.ºs 7 e 8 desta revista de fotografia, que se publica em Lisboa e de que é director o sr. A. Cunha Machado.

Esta revista, impressa em papel couché, publica artigos doutrinares, da especialidade, e insere colaboração fotográfica valiosa e variada, e a par dos mestres, destina uma secção aos novos, a quem são dirigidos conselhos e palavras animadoras.

«Foto Revista» impõe-se, também, pela vulgarização e revelação da paisagem e costumes nacionais.

Nêsses dois números, correspondentes aos meses de Maio, Junho e Julho, encontramos fotografias, que são verdadeiras composições de arte.

É com simpatia que saúdamos esta excelente revista.

CRÔNICA DO VERÃO

*A psicologia dos grilos**Ao humorista Armando Ferreira*

Por REBELO DE BETTENCOURT

Com o sol de verão a abençoar milharais e trigoais e a amadurecer as uvas, os grilos começam a encher as noites com as suas estridências. Cantam, cantam tôda a noite, em suas tocas ocultas, ou debaixo de alguma pedra propicia ou folhagem rasteira e protectora.

Bandurreando as asas nervosas e negras, como cantadores de aldeia dedilhando suas violas, os grilos minúsculos e tímidos são, na sua monotóna e alacre rudeza, os poetas celebrantes das sementeiras. Escufa-se nas suas vozes a alma invisível, delicada e secreta da terra fecunda e morena...

Pobres cantores da noite, de glória humilde e efémera! A alegria honesta de cantar há de durar-lhes apenas o espaço curto que vai dos meados de Maio até fins de Setembro. As primeiras chuvadas do outono hão de abafar-lhes as suas cantigas silvestres, em que se confundem, de algum modo, o lirismo das éclogas pastoris e um vago e longínquo clangor de epopeia. La Fontaine celebrou a cigarra descuidada, e esqueceu-se, lamentavelmente, de homenagear os grilos, de psicologia muito mais completa, e tão complexa que no amor e no ciúme são os únicos animais que mais se parecem com os homens. Não o sabiam ainda? Cantando, êles não anunciam unicamente o verão, atiram também para todos os recantos das searas as suas endeiças amorosas.

Quando solitários, e ao reconhecer que a vida só é boa e linda se são dois a vivê-la, êles chamam com as suas cantilenas as noivas desconhecidas e distantes, mas já amadas. Que eloquência, que perturbador sortilégio não devem possuir as suas canções para que as fêmeas, ao ouvi-las, acorram, pressurosas, ao seu doce e voluptuoso apêlo? E os grilos cantando de amor, são como os poetas, que procuram almas de mulher, que entendam e amem as suas!

Os grilos, como os homens, e como os pássaros, gostam de viver aos casais. É desgraçado daquelle que passar por diante da toca de outro grilo, em plena lua de mel. O noivo, zeloso, em furia, surge, de salto, à entrada da toca, de mandíbulas desmedidamente abertas, as azas erguidas, como estandartes de guerra, e resoantes e cavas, como armas de combate. Se o grilo que passa não é assustadiço,

TEATROS E CINEMAS

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA — 21 e 23 — «Os bebés».
MARIA VITÓRIA — 21 e 23 — «Cigarro forte».
COLISEU — 22 — Companhia de circo.
COLETE ENCARNADO — Fados e guitarradas.

CINEMAS

EDEN — 21,30 — «O caricaturista».
CHIADO TERRASSE — 15 e 21,15 — Filmes de grande metragem.
CENTRAL — 21,15 — «Miguel Strogoff».
PARIS — 21 — Sempre bons filmes.
LYS — 21 — Programas variados com filmes escolhidos.
CAPITÓLIO — 21 — Programas variados.
ODÉON — 21,30 — Programas de bom agrado.
PALÁCIO — 21,30 — Estupendos programas.
REX — 21,15 — Filmes de grande agrado.
PAVILHÃO PORTUGUÊS — Parque Mayer.
PROMOTORA — Largo das Fontainhas, 19.
PALATINO — Rua Filinto Elisio, C. V.
CINE BELGICA — R. da Beneficência, 175 (ao Rêgo).
SALÃO IDEAL (Loreto) — Das 18 às 24 — Sempre novos programas.
CINE ROSSIO — Programas variados.
IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.
CINE-LISBOA — Mouraria.
MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa, 27.
SALÃO PORTUGAL — Travessa da Memória.
ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.
SALÃO DE «A VOZ DO OPERÁRIO».
EUROPA — Rua Almeida e Sousa, 63.
EDEN-CINEMA — Alcântara.
CINEMA RESTAURADORES — Restauradores.
CINE ORIENTE — Avenida General Roçadas.
JARDIM-CINEMA — Avenida Pedro Álvares Cabral.
BELEM JARDIM — Rua Bartolomeu Dias, 25-27.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

e enfrenta, tranqüilo, todos os perigos, trava-se, então, um combate feroz e os insectos contendores assemelham-se, no ataque bárbaro, a dois italianos ciumentos.

Todos os animais silvestres amam a liberdade. Mas a fêmea do grilo, ao consorciar-se, renuncia, por completo, às suas liberdades antigas. Deixa de ser a senhora dos campos, para se converter na escrava daquelle para quem foi atraída e amorosa por sua cantilena e apêlo. Pobre bicho! Nunca mais poderá sair da toca. O seu ninho de amor não é mais do que uma prisão. E o grilo, ciumento, egoísta, dominador, é tal qual um português à antiga...

Curiosa a psicologia dos grilos, não é verdade?

La Fontaine, francês, e Olegário Mariano, brasileiro, cantaram e celebraram a cigarra. Foi pena não terem também amado e observado os grilos, em cuja alma rude e humilde há qualquer coisa de humano, no desprendimento com que se assemelham aos poetas e no ciúme egoísta com que se igualam aos homens.

PART E OFICIAL



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 166, II série, de 20 de Julho publica o seguinte:

Por portaria de 7 do corrente, visada pelo Tribunal de Contas em 13:

Reformados, nos termos dos artigos 21.º, 26.º e 29.º do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovado pelo decreto n.º 16:242, de 17 de Dezembro de 1928, os funcionários dos mesmos caminhos de ferro abaixo indicados, ficando com as pensões mensais adiante mencionadas:

Da rede do Sul e Sueste:

João da Encarnação Peres, revisor de bilhetes de 1.ª classe — 474\$83.

Eduardo Rodrigues Cavaco, inspector principal — 2.260\$57.

António Ruivo, maquinista de 2.ª classe — 794\$66.

Joaquim Jorge Petinga, maquinista de 2.ª classe — 794\$71.

Da rede do Minho e Douro:

José Júlio Alves Guimarães, factor de 1.ª classe — 329\$78.

António Carneiro Bessa, maquinista de 3.ª classe — 636\$58.

(São devidos emolumentos, nos termos do decreto n.º 22:257).

O «Diário do Governo», n.º 173, II série, de 28 de Julho publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 3.º de decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril do ano próximo passado, foi aprovado, por despacho, desta Direcção Geral de 5 do corrente, o projecto do 6.º aditamento à tarifa especial n.º 101 de grande velocidade, pelo qual é estabelecida a aplicação desta tarifa ao novo trôço de linha Mogadouro-Duas Igrejas-Miranda, da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, proposto pela Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses, com o acôrdo das diversas empresas ferroviárias.

O «Diário do Governo», n.º 181, II série, de 6 de Agosto publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que a liquidação da garantia de juros da linha férrea do Vale do Vouga, da Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, relativa ao ano de 1936 se faça entregando a Companhia nos cofres do Estado a quantia de 20.222\$22, diferença entre a quantia a liquidar do 1.º semestre do mesmo ano, a que se refere a portaria de 5 de Maio de 1937, publicada no «Diário do Governo» n.º 106, 2.ª série, de 8 do mesmo mês (6.616\$90(6), e a quantia relativa à liquidação do 2.º semestre, a que se refere a portaria de 17 de Agosto de 1937, publicada no «Diário do Governo» n.º 196, 2.ª série, de 23 do mesmo mês (26.839\$12).

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral

de Caminhos de Ferro, que a liquidação da garantia de juros da linha férrea do Vale do Vouga, da Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro, relativa ao ano de 1937 se faça entregando a Companhia nos cofres do Estado a quantia de 10 374\$74, diferença entre a quantia a liquidar do 1.º semestre do mesmo ano, a que se refere a portaria de 7 de Fevereiro do corrente ano, publicada no «Diário do Governo» n.º 32, 2.ª série, de 9 do mesmo mês (20.251\$32), e a quantia relativa à liquidação do 2.º semestre, a que se refere a portaria de 9 de Julho do ano corrente, publicada no no «Diário do Governo» n.º 160, 2.ª série, de 13 do mesmo mês (30.626\$06).

O «Diário do Governo», n.º 167, II série, de 21 de Julho publica o seguinte:

2.ª Repartição

Exploração e Estatística

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, ouvida a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, aprovar a conta da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 2.º semestre do ano de 1937 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro do mesmo ano), e que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 76.565\$80, como liquidação do reembolso relativo ao mesmo semestre.

O «Diário do Governo», n.º 166, II série, de 20 de Julho publica o seguinte:

Repartição dos Serviços Gerais

Secção do Expediente, Pessoal e Arquivo Geral

Julho 15

António Augusto da Fonseca Marinhão e Silva, terceiro official do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 167, II série, de 21 de Julho publica o seguinte:

Julho 16

José de Moura Feio Terenhas, engenheiro de 3.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 172, II série, de 27 de Julho publica o seguinte:

Julho 22

Emídio Pereira dos Reis, terceiro official do quadro permanente — concedidos dez dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

O «Diário do Governo», n.º 175, II série, de 30 de Julho publica o seguinte:

Julho 26

Júlio Augusto, contínuo de 2.ª classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.º do decreto n.º 19:478.

Julho 27

António Pinto Bravo, architecto de 3.^a classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.^o 19:478.

Manuel António Júnior, fiscal de 2.^a classe de exploração, via e obras do quadro transitório — idem, idem, idem.

O «Diário do Governo», n.^o 177, II série, de 2 de Agosto publica o seguinte:

Julho 28

Hélio Rodrigues Gonçalves, segundo oficial do quadro permanente — concedidos quinze dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.^o 19:478.

O «Diário do Governo» n.^o 180, II série, de 5 de Agosto, publica o seguinte:

Julho 30

Eliseu Piteira de Almeida Martins, escriturário de 1.^a classe do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.^o 19:478.

Agosto 1

Agostinho Bastos da Silva, segundo oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.^o 19:478.

O «Diário do Governo» n.^o 181, II série, de 6 de Agosto, publica o seguinte:

Agosto 2

Alfredo Moreira do Amaral, condutor de exploração do quadro permanente — concedidos vinte e nove dias de licença graciosa, nos termos do artigo 12.^o do decreto n.^o 19:478.

Jaime de Azevedo Pinto, fiscal de exploração, via e obras do quadro transitório — idem trinta dias, idem.

O «Diário do Governo», n.^o 184, II série, de 10 de Agosto publica o seguinte:

Agosto 4

Manuel Martins, encarregado de obras de 2.^a classe, adido, nos termos do decreto n.^o 26:504, desempenhando as funções de fiscal — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do decreto n.^o 19:478.

Agosto 5

João Veríssimo de Sousa Neves, segundo oficial do quadro permanente — concedidos trinta dias de licença graciosa, nos termos do decreto n.^o 19:478.

O «Diário do Governo» n.^o 172, II série, de 27 de Julho, publica o seguinte:

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.^o 19:881, de 22

de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.^o do mencionado decreto, o projecto de restabelecimento de dois caminhos entre os perfis 233 e 234 e entre os perfis 244 e 246 do lanço de Celorico de Basto a Arco de Baúlhe, na linha do Tâmega.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer n.^o 848 do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto elaborado pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro para execução da variante entre os quilómetros 237,635.58 e 238,294.72 da linha do Sul, para substituição da ponte da Magra.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o parecer da comissão a que se refere o decreto n.^o 19:881, de 22 de Maio de 1931, aprovar, para efeitos do disposto no artigo 7.^o do mencionado decreto, o projecto de um caminho para supressão de uma passagem de nível ao perfil 4 do quilómetro 11 do ramal de S. Gemil, da linha de cintura do Porto.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o processo de concurso público realizado para execução da empreitada n.^o 5 da linha do Tâmega, de construção de edifícios de passageiros, cais de mercadorias, retretes, cocheiras de máquinas e carruagens, casas de pessoal, plataformas, vedações e pavimentos das estradas de acesso, fornecimento de brita e obras diversas, no lanço de Celorico de Basto a Arco de Baúlhe, adjudicar a Jorge Vieira Bastian e Manuel Gonçalves Costa a mencionada empreitada pela importância de 1:611.000\$00.

O «Diário do Governo», n.^o 176, II série, de 1 de Agosto publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.^o 19:881, que seja declarada sobrance uma parcela de terreno, com a superfície de 147^m2,12, à direita da linha férrea de Lisboa a Sintra e Tórres, entre os quilómetros 55,730.00 e 55,758.75, nos termos do § 2.^o do artigo 2.^o do decreto-lei n.^o 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela está situada na freguesia de Dois Portos, concelho de Tórres Vedras e distrito de Lisboa, e confronta ao norte e sul com o caminho de ferro, nascente com António Vicente Gregório e ao poente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.^o do mencionado decreto.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.^o 19:881, que sejam declaradas sobrance três parcelas de terreno, respectivamente com as superfícies de A 330^m2,60, B 264^m2,89 e C 93 metros quadrados, junto ao edificio de passageiros da estação do Porto-S. Bento, nos termos do § 2.^o do artigo 2.^o do decreto-lei n.^o 22:562, de 23 de Maio de 1933.

As referidas parcelas estão situadas na freguesia da Sé, concelho e distrito do Porto, e confrontam: a parcela A, norte e poente com a Câmara Municipal do Porto e sul e nascente com o caminho de ferro; parcela B, norte e nascente com o caminho de ferro; parcela C, norte e poente com a Câmara Municipal do

Pôrto; e a parcela C, norte e nascente com o caminho de ferro e sul e poente com a Câmara Municipal da Pôrto.

As três parcelas de terreno são cedidas à Câmara Municipal do Pôrto, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado decreto-lei.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer n.º 846 do Conselho Superior de Obras Públicas, aprovar o projecto da variante do 4.º lanço da linha de Portalegre, compreendida entre o perfil 266 e a estação de Portalegre (entroncamento), variante da linha de Leste, entre os quilómetros 215,086.82 e 217,450.57, e primeira fase das obras de adaptação e ampliação da actual estação de Portalegre a estação de entroncamento, e bem assim o respectivo orçamento, na importância total de 3:474.30\$, devendo ter-se em atenção o estabelecido no referido parecer quanto às passagens de nível.

O «Diário do Governo» n.º 183, II série, de 9 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a quem foi presente o auto de recepção definitiva da empreitada n.º 9 da linha de cintura do Pôrto, de montagem de instalações para iluminação eléctrica nas estações de Contumil, S. Gemil, S. Mamede e Leça do Balio, de que é adjudicatária a firma José Maria dos Santos & Santos, aprovar o referido auto, e bem assim declarar a mencionada adjudicatária quite para com o Estado das obrigações que contraíu em virtude do seu contrato.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 48m², 10, à direita da linha férrea do Minho, entre os quilómetros 4,936.40 e 4,952.50, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela está situada no lugar de Lourinha, freguesia de Rio Tinto, concelho de Gondomar e distrito do Pôrto; confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul e nascente com Camilo Ferreira das Neves e ao poente com o caminho de servidão.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nomear uma comissão composta dos engenheiros civis de 1.ª classe João Gromwell Camossa Pinto, Hermínio Soares da Costa e Sousa e Luiz

Vanzeler Pereira Cabral, a fim de verificar se a linha de cintura de Circunvalação do Pôrto está em condições de ser aberta à exploração.

O «Diário do Governo», n.º 185, II série, de 11 de Agosto publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com a informação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, adjudicar à firma Joseph Vogele A. G. de Mannheim, o fornecimento de quatro placas para inversão de locomotivas, destinadas às estações de Ermezinde, Leixões, Portalegre e Estremoz, pela importância de £ 5:202-0-0.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que seja anulada, por ter saído com inexactidão, a portaria publicada no *Diário do Governo* n.º 86, 2.ª série, de 14 de Abril de 1936, declarando sobrança uma parcela de terreno situada entre os quilómetros 4,943.80 e 4,959.90 da linha férrea do Minho.

O «Diário do Governo» n.º 139, III série, de 12 Julho, publica o seguinte:

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Agência Geral das Colónias

Colónia de Moçambique

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique anuncia que se acha aberto concurso, até às quinze horas do dia 15 de Setembro de 1938, para a adjudicação do fornecimento de:

Três carruagens de 1.ª classe, destinadas à Divisão de Exploração de Lourenço Marques.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos Caminhos de Ferro, em Lourenço Marques, o depósito provisório de 60.000\$00.

A abertura das propostas realizar-se-á no Serviço de Armazéns Gerais da Direcção dos Serviços dos Portos Caminhos de Ferro e Transportes, em Lourenço Marques.

O caderno de encargos, programa de concurso e desenhos encontram-se patentes ao público, todos os dias úteis, durante as horas de expediente, na Direcção Geral de Fomento Colonial, Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação, nos armazéns gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da colónia de Moçambique, em Lourenço Marques, e na Agência Geral das Colónias.



O tempo passa...
...mas os saltos **GALO** ficam!
prefira pois os saltos **GALO**
Leacock (Lisboa), L.^{da}
AVENIDA 24 DE JULHO, 16
LISBOA

VASSOURARIA DA ESPERANÇA

De **BERNARDINO SILVA SOLNADO**

Fornecimentos completos em escovas

INDÚSTRIA NACIONAL

Avenida Presidente Wilson, 98

Tel. 6 2627 - LISBOA

Catrabucha para polir ferro

Para limpar tubos de caldeiras

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

Lama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

